



Verein sichere Velorouten
c/o Rudolf Rechsteiner
Römergasse 30
4058 Basel
sichere-velorouten.ch

Basel, 12. März 2022

Medienmitteilung

Volksinitiative für «sichere Velorouten» lanciert

Ein überparteiliches Personenkomitee sammelt ab dem 12. März Unterschriften für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt». Die Volksinitiative verlangt gesetzlich verbindliche Mindestnormen für alle offiziellen Velorouten und die Einführung von Velo-Vorzugsrouten mit 2,4 m Breite pro Fahrspur. Das Begehren wird von Pro Velo beider Basel, VCS beider Basel und umverkehR unterstützt, ebenso von Parteien, namentlich von der SP, dem Grünen Bündnis und der jungen GLP.

Anlass für die Lancierung sind die hohen Unfallzahlen. Seit 2012 hat sich die Zahl der Velounfälle in Basel-Stadt verdoppelt. Im Jahr 2020 gab es 50 Velounfälle mit schweren Verletzungen. Jahr für Jahr werden zudem 1 bis 2 Velofahrende von Autos tödlich verletzt.

Die Basler Velopolitik ist falsch konzipiert. Velorouten laut «Teilrichtplan Velo» existieren oft nur auf dem Papier. Sie sind oft nicht durchgehend. Planungsnormen – zum Beispiel Tramschienenabstände oder die Mindestbreite von Velostreifen – werden missachtet. Gefährliche Kreuzungen und Passagen werden jahrelang nicht saniert.

Das überparteilich zusammengesetzte Initiativkomitee will die Velo-Sicherheit mit verbindlichen Normen auf allen Velorouten verbessern, die im Teilrichtplan Velo verzeichnet sind. Mindestens eine vortrittsberechtigende Velo-Vorzugsroute mit 2,4 m Mindestbreite soll zudem von der Innenstadt in jedes Quartier führen.

Zusammen mit der Sanierung gefährlicher Verkehrsknoten soll eine Infrastruktur entstehen, die eine sichere, komfortable und

flüssige Fortbewegung auf zwei Rädern ermöglicht. Denn das Velo ist im städtischen Verkehr das billigste, schnellste, platzsparendste und gesündeste Verkehrsmittel überhaupt.

Zur Finanzierung der Massnahmen ist ein Velo-Fonds vorgesehen, der bis 2045 pro Jahr mit 5 Mio. CHF dotiert werden soll.

Weiter soll pro Jahr 1 Mio. CHF für Sicherheitsmassnahmen zur Verfügung stehen, damit Gefahrenstellen rasch saniert werden.

Hintergrund

Das Begehren für Basel-Stadt steht keineswegs isoliert da.

Zürich

- Die von einem parteiübergreifenden Initiativkomitee eingereichte Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» wurde am 27. September 2020 mit 70 % Ja-Stimmen angenommen. Sie verlangte sogenannte Veloschnellrouten. Diese sollen vortrittsberechtigt auf Quartierstrassen umgesetzt werden, die grundsätzlich frei von motorisiertem Individualverkehr sind.
- Der entsprechende Richtplan wurde in Zürich mit 58,5% Ja-Stimmen im November 2021 angenommen.

Bern

- Die Stadt Bern hat ab 2015 die Förderung des Veloverkehrs auf neue Grundklagen gestellt. Ein Konzept, das mit interessierten Organisationen erarbeitet wurde, führte zur Schaffung von breiten, geschützten Velo-Vorzugsrouten in der ganzen Stadt.
- Die Vorzugsrouten kommen in der Bevölkerung sehr gut an; es gab keine Referenden.

Basler Volksinitiative sichere Velorouten

Im Unterschied zu Zürich sieht die Volksinitiative in Basel-Stadt keine autofreien Velostrassen vor. Velo-Vorzugsrouten, Basis-Routen und Pendlerrouen dürfen mit Autoverkehr kombiniert werden; allerdings soll das Velo mehr Verkehrsfläche erhalten, dank klar definierten, durchgehenden Markierungen in der vorgeschriebenen Mindestbreite, wo immer dies baulich möglich ist. Auf Velo-Vorzugsrouten soll zudem der Durchgangsverkehr reduziert werden, zum Beispiel durch Richtungswechsel auf Einbahnstrassen.

In Basel-Stadt sollen Velostreifen auf Velorouten neu auch in Tempo 30-Zonen eingeführt werden oder bestehen bleiben – mindestens dort, wo die Autofrequenz werktags 2500 Fahrzeuge überschreitet. Verkehrsreiche und gefährliche Kreuzungen sollen konsequent entflechtet werden – mit separaten, markierten Fahrspuren für Velos, Über- oder Unterführungen.

Mehr Sicherheit und Komfort, Entlastung des Gesamtverkehrs

Die Initiantinnen und Initianten sind überzeugt, dass sichere Velorouten einen Beitrag leisten können, dass es weniger Auto-Staus gibt. Der Umstieg aufs Velo «von 8 bis 80» setzt aber voraus, dass Velofahren sicher und komfortabler wird. Das Velo soll als gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkannt werden und die nötige Infrastruktur erhalten, damit es von mehr Menschen ohne Stress, Angst und Unfallgefahren genutzt werden kann. Mehr Velos statt Autos sorgen insgesamt für flüssigeren Verkehr. Dies wird auch von Autofahrenden geschätzt.

Rückfragen

Rudolf Rechsteiner, Handy 079 785 71 82



Kantonale Volksinitiative für «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»

Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum vom 16. Januar 1991 (IRG) reichen die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten folgende Initiative ein:

Es sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen für sichere Velorouten in Basel-Stadt. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

Grundsätze

- In Basel-Stadt müssen sichere, durchgehende Velorouten eingerichtet werden. Velorouten sind möglichst einheitlich und erkennbar zu gestalten. Dies gilt für Markierungen, Signalisationen und Routenführung.
- An verkehrsreichen sowie an gefährlichen Knoten werden Velorouten in der Regel getrennt vom privaten Motorfahrzeugverkehr geführt. Der Umbau bereits bestehender Unter- oder Überführungen zur Entflechtung ist zu prüfen.
- Zu parkierten Autos wird auf Velorouten das Einhalten eines Sicherheitsabstands ermöglicht.
- Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang (Kantonsverfassung §30).
- Die Sicherheit des Fussverkehrs ist zu gewährleisten, Mischverkehr ist möglichst zu vermeiden.
- Die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs hat Vorrang im Verhältnis zu den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr.
- Der Regierungsrat sorgt für die Qualitätssicherung und die Einhaltung von Mindestbreiten. Lässt die Strassenbreite oder der Baubestand dies nicht zu, kann die Mindestbreite (Artikel 16, 18, 19, 20) örtlich leicht reduziert werden.

Velo-Vorzugsrouten

- Der Kanton schafft neu als Bestandteil des Teilrichtplans Velo ein Netz von Velo-Vorzugsrouten. Diese können auch durch Aufwertung bestehender Basis- und Pendlerrouuten entstehen.
- Die Gesamtlänge der Velo-Vorzugsrouten im Kanton soll mindestens 50 km betragen.
- Velo-Vorzugsrouten erschliessen von der Innenstadt ausgehend alle Aussenquartiere bis an die Kantonsgrenzen und verbinden die Quartiere untereinander. Sie werden durchgängig als Radweg oder Radstreifen gestaltet (auch über Knoten) und angemessen signalisiert.
- Velo-Vorzugsrouten zeichnen sich aus durch Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit.
- Auf Velo-Vorzugsrouten wird auf ungünstige Geometrien und Randsteine, ungünstige Topografie sowie steile Über- und Unterführungen verzichtet. Velo-Vorzugsrouten werden wo immer möglich baulich vom privaten Motorfahrzeugverkehr getrennt.
- Auf Velo-Vorzugsrouten ist auf geeigneten Strecken das Nebeneinanderfahren möglich.
- Auf Velo-Vorzugsrouten hat der Veloverkehr in der Regel Vorrang an Knoten.
- Führen Velo-Vorzugsrouten durch Quartierstrassen, ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbrechen, z.B. durch gegenläufige Einbahnstrassen.
- Die Mindestbreite der Velo-Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung.

Basis- und Pendlerrouuten

- Der Kanton sorgt auf Grundlage des Teilrichtplans Velo für sichere, durchgehende Basis- und Pendlerrouuten.
- Ausserhalb der Tempo-30-Zonen ist auf Basis- und Pendlerrouuten, wo kein Radweg möglich ist, ein mind. 1,8 m breiter Radstreifen zu markieren.
- Führen Basis- oder Pendlerrouuten im Gegenverkehr durch Auto-Einbahnstrassen in Tempo-30-Zonen, ist eine allgemeine Mindestdurchfahrtsbreite von 4 m einzuhalten. Zum ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr ist zusätzlich jeweils ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu gewähren.
- Durch Tempo-30-Zonen sind in jeder Fahrtrichtung mindestens Radstreifen zu markieren, sofern die Tagesfrequenzen des privaten Motorfahrzeugverkehrs an Werktagen 2'500 Fahrzeuge übersteigen.

Umsetzung von Massnahmen

- Die zuständigen Behörden verfügen über die nötige personelle Ausstattung.
- Eine verwaltungsinterne Fachstelle begleitet alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden und achtet auf die Durchsetzung der Mindestnormen.
- Die zuständigen Behörden bezeichnen zusätzlich ein «Velo-Express-Team», das auch als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung dient und die folgenden Aufgaben wahrnimmt: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouten, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.

Finanzierung

- Zur Finanzierung der Umsetzung (Massnahmen inkl. Personalkosten) wird ein Velofonds eingerichtet. Dieser wird bis zur endgültigen Fertigstellung des Veloroutennetzes jährlich mit mindestens CHF 5 Mio. gespiesen. Für Sofortmassnahmen wird ein Betrag von mindestens CHF 1 Mio. jährlich zusätzlich im Budget eingestellt.
- Dem Fonds nicht angelastet werden Massnahmen und Personalkosten, die im Rahmen von Planung und Vollzug des ordentlichen Strassenbaus inkl. Erneuerungen stattfinden oder Massnahmen und Personalkosten, die als Projekt mit einem separaten Kredit verabschiedet werden.

Fristen

- Das Streckennetz der Velo-Vorzugsrouten und der Basis- und Pendlerrouuten gemäss Teilrichtplan Velo ist auf Basis der definierten Mindestbreiten bis 2035 zu erstellen. Wo die neuen Mindestbreiten mittels Markierungen und kleinen baulichen Massnahmen erreicht werden können, sind diese innert zwei Jahren umzusetzen. Weitere Netzverbesserungen werden bis mindestens 2045 aus dem Velofonds finanziert.
- Der Vollzug der Umsetzung des Teilrichtplans Velo ist so zu gestalten, dass zwischen der Verabschiedung eines Projektes durch die zuständige Instanz bis zur finalen Genehmigung nicht mehr als 12 Monate verstreichen.

Politische Gemeinde Basel Riehen Bettingen

Bitte Name und Adresse eigenhändig, in deutlicher Blockschrift und vollständig ausfüllen.

Name, Vorname	Geburtsdatum Tag, Monat, Jahr	Wohnadresse (Strasse, Nummer, PLZ, Ort)	Eigenhändige Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht oder wer bei einer Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt, macht sich nach Art. 282 Strafgesetzbuch strafbar. Die Initiative kann von der Mehrheit der im Zeitpunkt der Rückzugserklärung stimmberechtigten Mitglieder des Initiativkomitees zurückgezogen werden (§12 Abs. 1 IRG). Mitglieder des Initiativkomitees: Ruedi Rechsteiner, Natalie Berger, Tobias Christ, Sina Deiss, Raffaella Hanauer, Laurin Hoppler, Doris Hunziker, Anina Ineichen, Gülsah Köpüklü, Lea Levi, Lucas Linder, Martin Lüchinger, Steffi Luethi-Brüderlin, Lisa Mathys, Jean-Luc Perret, Nino Russano, Benjamin Rytz, Aurel Schmidlin, Susanne Signer, Lea Steinle, Jérôme Thiriet, Jörg Vitelli, Christoph Wyder, Claude Wyley-Ruch, Tonja Zürcher.

Bitte ganz oder teilweise ausgefüllte Bogen bis am 30.08.2022 einsenden an: Verein Volksinitiative sichere Velorouten, Römeggasse 30, 4058 Basel

Spenden an: Postkonto: 15-813195-5 / IBAN: CH44 0900 0000 1581 3195 5 Volksinitiative sichere Velorouten für Basel-Stadt, Basel.

Publikation im Kantonsblatt vom 12.03.2022., Ablauf der Sammelfrist am 12.09.2023

Kontaktadresse: Verein Volksinitiative sichere Velorouten, Römeggasse 30, 4058 Basel

www.sichere-velorouten.ch

Sichere Velorouten für Basel-Stadt!

Ziele der Volksinitiative

Info-No. 1 <https://sichere-velorouten.ch>

Mit dem Teilrichtplan Velo wollte man in Basel-Stadt gute Velorouten realisieren. Doch viele Velorouten existieren nur auf dem Papier. Die Zahl der Velounfälle hat sich 2012-2019 verdoppelt. Velofahren muss sicherer werden. Dann entscheiden sich mehr Menschen für dieses effiziente, schnelle, gesunde und kostengünstige Verkehrsmittel im Nahverkehr.



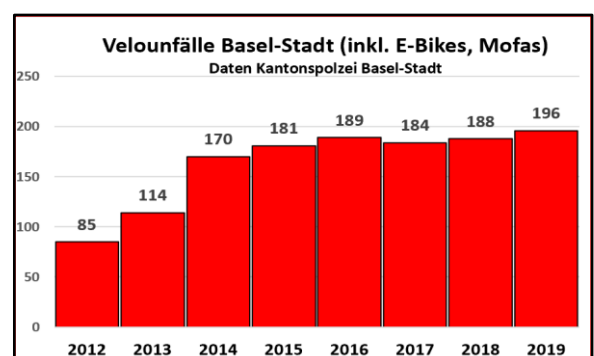
In Bern und Zürich wird ein Netz von sicheren, komfortablen und durchgehenden Velorouten geschaffen. Solche Mindestnormen sollen auch in Basel gelten.

Fehlende Sicherheit schreckt ab. Sie verhindert die Velonutzung in breiten Bevölkerungskreisen. Deshalb braucht es gesetzliche Mindestnormen für die Qualität der Basler Velorouten. Eine durchgehende Linienführung, Mindestbreiten und konsequente Markierungen sind gesetzlich festzulegen.

In jedes Quartier und zu den stark frequentierten Orten soll eine Velo-Vorzugsroute führen. Auf diesen ist eine Veloführung getrennt vom Autoverkehr vorgesehen, wie in Holland oder Dänemark.

Mit einem Velofonds sollen sichere Velorouten finanziert und gefährliche Kreuzungen saniert werden.

- **Offizielle Velorouten durchgehend markiert und mit Mindestbreite**
- **Velo-Vorzugsrouten in alle Quartiere**
- **Entflechtung an Verkehrsknoten**





Die Unterführung bei der Thomaskirche zeigt beispielhaft, was möglich ist:

Eine sichere Passage unter dem Kreisel Luzernerring/Hegenheimerstrasse

Mehr Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende.

Aufwertung des Teilrichtplans Velo

Es gilt, die Velorouten im Teilrichtplan Velo qualitativ aufzuwerten. Durchgehende Markierungen und kleine bauliche Massnahmen sollen innert zwei Jahren, grosse bauliche Anpassungen bis 2035 umgesetzt werden. Kritische Kreuzungen gilt es schrittweise zu entflechten – dank Geldmitteln aus einem Velofonds, der bis 2045 die Finanzierung sichern soll.

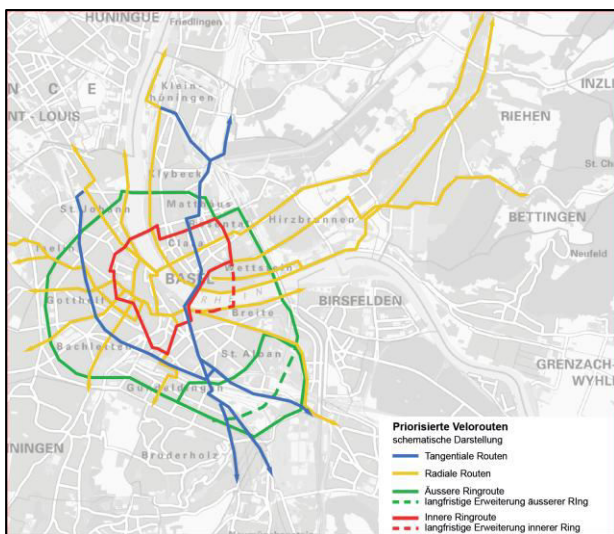


Abbildung 1 Im «Teilrichtplan Velo» sind Basisrouten, Pendler Routen und priorisierte Routen verzeichnet (Bild).

Welche verbindlichen Qualitäten (Breite und Ausstattung) diese Routen aufweisen, ist rechtlich nirgends geklärt.¹

Vorzugsrouten in alle Quartiere

Velo-Vorzugsrouten sind priorisierte Verkehrsachsen mit Velospuren in angemessener Breite. Werden sie auf Nebenstrassen geführt, wird der motorisierte Durchgangsverkehr stark reduziert.

Velo-Vorzugsrouten übernehmen eine Transit- und Sammelfunktion, stehen aber dem Autoverkehr zu Erschliessungszwecken weiterhin offen.

Vorzugsrouten werden durchgehend markiert und haben eine Planungsbreite von 2,4 Metern pro Fahrriichtung. Bei baulichen Engnissen gelten örtlich geringere Mindestbreiten. Auf Vorzugsrouten gilt Vortritt fürs Velo gegenüber einbiegenden Seitenstrassen.

Velo-Vorzugsrouten eignen sich gut für ältere oder weniger geübte Velofahrende. Sie ermöglichen sicheres und komfortables Fahren. Auch das Nebeneinanderfahren soll auf diesen Routen möglich sein.

Zweiradverkehr wird wichtiger

Velofahren soll dank separierten Verkehrsflächen sicherer werden. Längere Distanzen und Steigungen sind dank E-Bikes attraktiver geworden. Auch Lastenvelos und Velos mit Anhänger sollen ausreichend Platz erhalten. Das Velo-Potenzial ist noch lange nicht ausgeschöpft. Um die Attraktivität zu verbessern wollen wir die Infrastruktur anpassen. Dem Velo darf als Verkehrsmittel nicht länger eine untergeordnete Rolle zukommen.

¹ Quelle: Priorisierte Velorouten (Stand 2022) <https://www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:c4b61067-d41b-4d3f-af85-7f630d02468b/2017-04-12-Abbildung-priorisierte-Velorouten.pdf>

13 Tote im Veloverkehr sind 13 zu viel!

Mehr Sicherheit auf dem Velo! – Info-No. 2 «Verein sichere Velorouten»

In den letzten zehn Jahren starben in Basel-Stadt 13 Menschen bei Velounfällen. 2020 gab es 50 Schwerverletzte, die auf Velos unterwegs waren, 5 davon auf E-Velos. 81 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle ereigneten sich im Aktivverkehr.

Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass mit getrennter Veloführung mehr Menschen vom Auto auf das Velo umsteigen, weil sie sich sicher fühlen können.

Sichere Velowege verringern die Motorfahrzeugdichte und bringen Entlastung für alle.

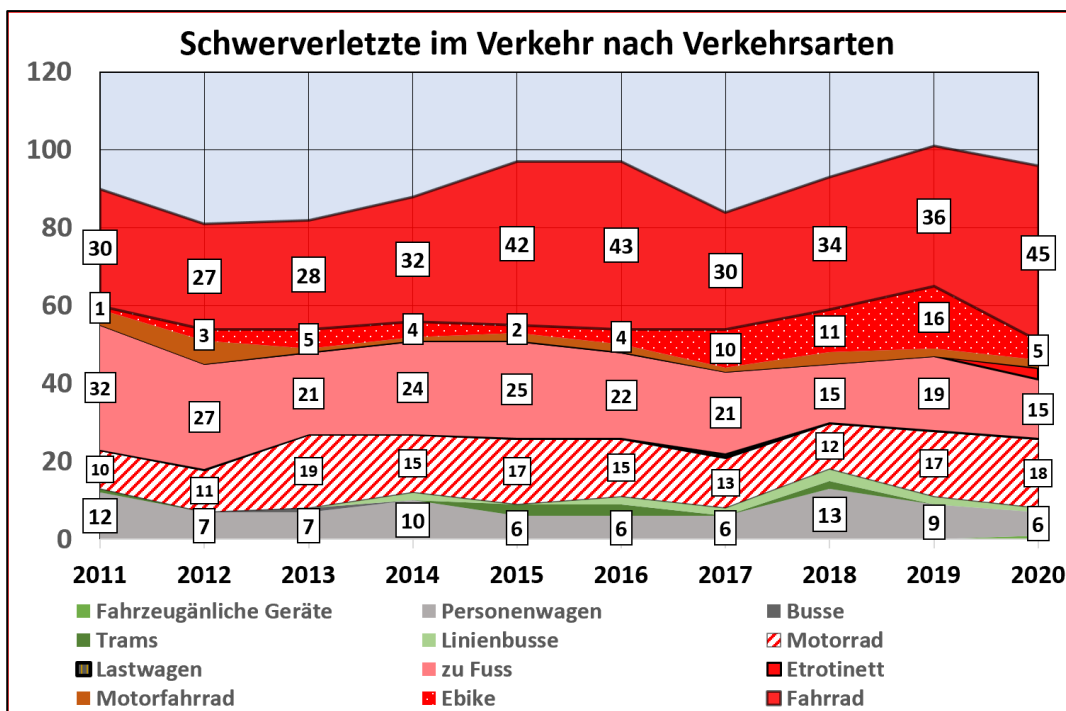
Für gute Velorouten braucht es gesetzliche Standards. In Basel-Stadt besteht das offizielle Velo-Netz nur auf dem Papier. Der Autoverkehr hat zumeist Priorität und es fehlt an durchgehenden Velospuren, die sicher durch die Stadt führen. Deshalb sollen durchgehende Velospuren mit zwingender Mindestbreite gesetzlich verankert werden, mit Ausnahmen, wo es baulich nicht anders geht.

Eine gute Wegweisung soll die Orientierung erleichtern. An gefährlichen Verkehrsknoten sollen die Verkehrsmittel entflechtet werden: mit separater Veloführung passieren weniger Unfälle!

Auch viel befahrene Strecken und Problemzonen sollen sicher passiert werden können. Velofahrende sollen nicht als «Fleischbremse» zur Geschwindigkeitsreduktion von Autos missbraucht werden. Getrennte Verkehrsflächen leisten dies effizienter und mit weniger Stress für Menschen auf dem Velo.

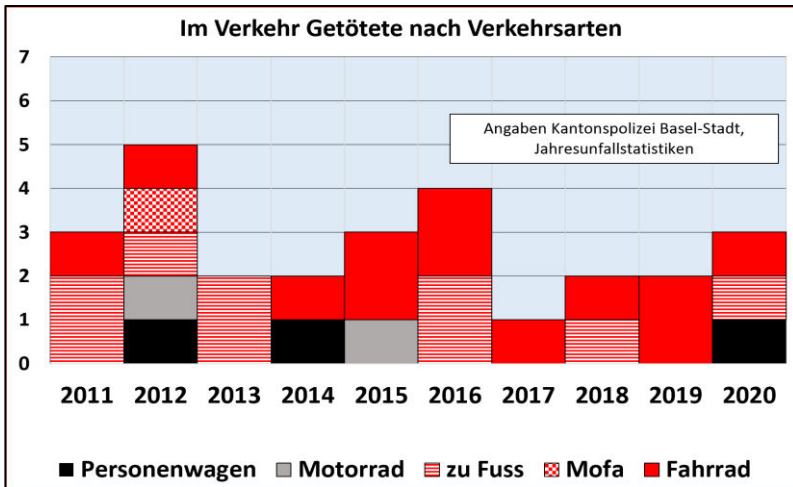
Mischzonen von Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden.

Velo-Vorzugsrouten und eine konsequente Aufwertung der Basis- und Pendlerrouen sollen innert verbindlicher Fristen realisiert werden. Die verwaltungsinternen Verfahren von der Projektgenehmigung bis zum Baubeginn sollen maximal 12 Monate beanspruchen. Heute dauert es oft viele Jahre bis längst gefällte Entscheide endlich umgesetzt werden.



2020 gab es 50 Schwerverletzte auf Velos, davon 5 Personen auf E-Bikes.

81% der im Verkehr Getöteten waren per Velo oder zu Fuss unterwegs

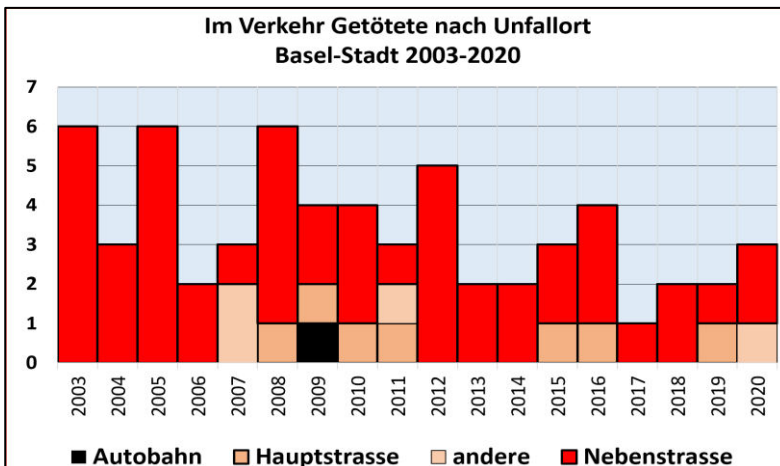


In den letzten zehn Jahren gab es in Basel-Stadt 27 tödliche Verkehrsunfälle.

13 davon waren Menschen auf Zweirädern, davon 12 auf dem Fahrrad und 1 auf dem Mofa;

9 tödlich Verunfallte waren zu Fuss unterwegs.

Nebenstrassen sind gefährlich – darum mehr Velospuren



Über 80 Prozent der tödlichen Unfälle ereigneten sich in Basel-Stadt auf Nebenstrassen.

Personen in Autos sind gut geschützt. Das Nachsehen haben Menschen auf dem Velo und Zufussgehende.

Quelle: Jahresunfallstatistik der Verkehrspolizei Basel-Stadt

Konflikte vermeiden – dank Entflechtung

In Basel-Stadt ist das offizielle Velo-Netz ungenügend, weil nicht durchgehend markiert, auch nicht auf stark befahrenen Strassen. Der Autoverkehr hat zu oft Priorität. Deshalb gehören Durchgängigkeit und Mindestbreiten in ein Gesetz, mit Ausnahmen, wo es örtlich nicht anders geht.

An gefährlichen Knotenpunkten soll der Veloverkehr entflechtet werden. Umbau und Erweiterungen von bestehenden Fussgängerunterführungen sind systematisch zu prüfen (bereits realisiert: Kreuzung Thomaskirche).

Menschen auf dem Velo dürfen nicht als «Fleischbremse» missbraucht werden, damit Autos ihre Geschwindigkeit reduzieren.

Verbindliche Fristen

Velo-Vorzugsrouten und Basis- und Pendler Routen mit Mindestbreite sollen innert verbindlichen Fristen realisiert werden: innert zwei Jahren sollen durchgehende Markierungen realisiert werden.

Bis 2045 soll eine durchgehende, ebenbürtige Infrastruktur für das Velo entstehen, vergleichbar der Sicherheit und dem Komfort, den heute die Automobilistinnen und Automobilisten geniessen können.

Velopolitik international

Blick über die Grenzen

Info-No. 3 <https://sichere-velorouten.ch>

Separate Velospuren: erfolgreich in Belgien, Deutschland, Dänemark, Österreich, Niederlande

Seit den 1980er Jahren wurden in den Niederlanden über 1000 Velorouten (Fietsstraten) angeordnet.

1997 folgten ähnliche Gesetze in Deutschland, 2012 in Belgien, 2013 in Österreich.

In Schweizer Städten sind Velorouten und Velo-Vorzugsrouten inzwischen auch zum Thema geworden, aber punkto Qualität und Streckenführung bisher nicht zu vergleichen mit den Nachbarländern.

Velo-Vorzugsrouten ermöglichen in quartierorientierten Strassen mit schwacher Auto-Belastung eine gebündelte Veloführung mit hohem Sicherheits- und Komfort-Level. Sie leisten damit einen entscheidenden Beitrag zur Veloförderung.¹ Auch auf Hauptstrassen schaffen sie mehr Platz fürs Velo.

In den Niederlanden und in Dänemark ist die konsequente Umsetzung mit getrennter Verkehrsführung der eigentliche Erfolgsfaktor. Durch die einheitliche Gestaltung werden sie intuitiv richtig genutzt. So wird die nötige Aufmerksamkeit erreicht und es passieren weniger Unfälle.



In den Niederlanden und in Dänemark erfolgt die Veloführung in Kreuzungen möglichst ohne Verflechtung (links Schweiz; rechts Niederlande).



Kreisel mit umlaufendem Radweg, Niederlande



In den Niederlanden erfolgt die Veloführung im Ortsverkehr soweit möglich ohne Verflechtungen mit dem motorisierten Verkehr. in Kreiseln gelingt dies dank umlaufenden Radwegen. Insgesamt sind ca. 70 % der Velowegführungen an Kreiseln vortrittsberechtigt. Das System ist etabliert und die Unfallzahlen sind tief. Kreisel mit umlaufendem Radweg werden gegenüber Lichtsignalen bevorzugt.



Indirektes Linksabbiegen in Deutschland mit deutlicher Markierung

Das indirekte Linksabbiegen ist eine Möglichkeit, die Kreuzung ohne Verflechtung mit dem motorisierten Verkehr zu passieren. Man trifft diese Möglichkeit in Basel-Stadt nur selten. Es gibt sie zum Beispiel am Bankverein.

Das indirekte Linksabbiegen ist beliebt und angenehm: **Velofahrende bleiben am rechten Fahrbahnrand und stellen sich im einmündenden Knotenarm auf. Bei der nächsten Phase wird die Kreuzung passiert.**

In Dänemark ist das indirekte Linksabbiegen als Grundprinzip im Verkehrsrecht verankert. Eine spezifische Markierung oder Beschilderung ist nicht notwendig. In

Deutschland wird das indirekte Linksabbiegen situativ angewendet und entsprechend deutlich markiert. Eine situative Nutzung wäre auch in Basel-Stadt wünschbar.

«Mehr Velo» breit gewünscht

Im August 2021 befragte das grösste deutsche Marktforschungsinstitut «Gesellschaft für Konsumforschung» (GfK) 1003 Personen von 16 bis 74 Jahren zum Thema Mobilitätsverhalten in der ganzen Schweiz. Laut GfK wünschen sich 61 % aller Befragten, dass der Stellenwert von E-Bikes und Velos im urbanen Verkehr deutlich zunimmt.

Mehr als die Hälfte (55 %) betrachtet E-Bikes als gute Alternative zum Auto.

Die Resultate decken sich mit den Befunden der jährlichen Bevölkerungsbefragung der BfU.² Dort sprachen sich sogar 60 % der Befragten für mehr Velowege aus.



Niederlande Foto D. Sigrist

¹ Pilotversuch Velostrassen Auswertung Pilotversuch Bundesamt für Strassen (ASTRA) 4. Januar 2018

² Beratungsstelle für Unfallverhütung: Erhebung 2021, Sicherheit im Strassenverkehr: Einstellung und Verhalten der Schweizer Bevölkerung www.bfu.ch



Ja zu sicheren Velorouten

Ziele und Instrumente der Volksinitiative

Sperrfrist 11. März 2022, 10 h

1

Programm

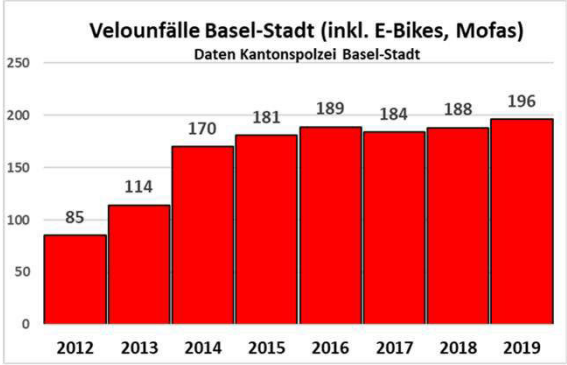
- Ausgangslage
- Anliegen der Volksinitiative
- Bilder und Beispiele

- Stellungnahmen Mitglieder Initiativkomitee

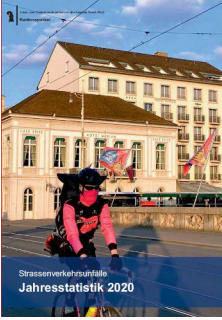
- Fragen
- Ortsbesichtigung

2

Velounfälle (alle Velo-Unfälle): Verdoppelung 2012-2019

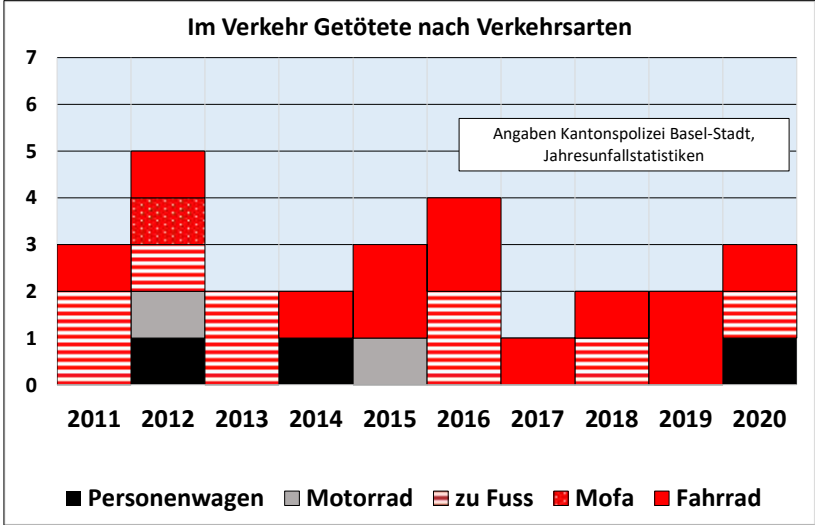


Datenquelle: Kantonspolizei



3

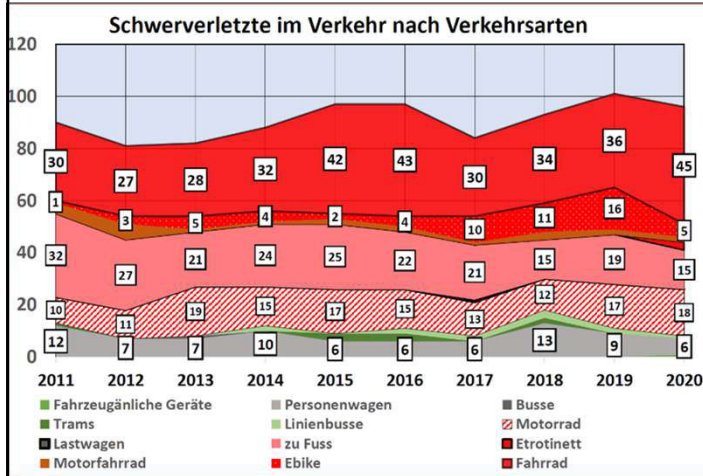
Mit Abstand am meisten Unfalltote in BS ereignen sich im Veloverkehr rot, 13 Tote/10 Jahre



4

Mit Abstand am meisten Schwerverletzte (50/Jahr) im Veloverkehr

(Verdoppelung aller Velo-Unfälle mit Verletzten seit 2012)



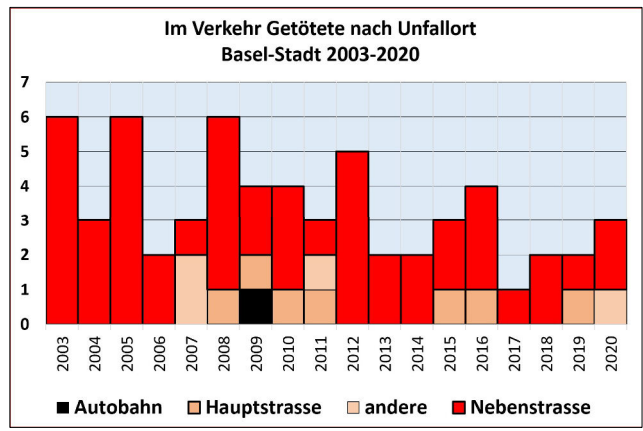
«...seit 2012 ist wieder eine Zunahme der Zahl der Verunfallten festzustellen. Diese Zunahme betrifft besonders die verunfallten Velofahrenden (2012: 74; 2019: 177).

Sie geht einher mit der steigenden Verkehrsleistung des Veloverkehrs und dem wachsenden Anteil motorisierter Fahrräder (E-Bikes).»

Bericht Mobilitätsstrategie Basel-Stadt vom 18. Januar 2022
Seite 15

5

Typische Unfallorte: Nebenstrassen und Kreuzungen



6

Status Quo: Fehlende Regeln für Velorouten, sehr hohe Unfallzahlen, fehlender Komfort

- Die hohen Unfallzahlen sind unakzeptabel.
- Malaise im Vollzug: «Velomassnahmen » seit den 80er Jahren, ohne Systematik
 1. Keine Velostreifen/Velospuren auf Velorouten
 2. Verschlimmerung in Tempo 30-Zonen
 - Aufhebung von bisherigen Velostreifen
 - zweiseitige Autoparkplätze zwecks Temporeduktion, Velos abgedrängt
 - «Velostrassen» mit Vortritt auch für Autos laden zum Rasen ein.
 - Statt Velostreifen: Velostress
 3. Restwertprinzip: Velostreifen nur bei Sowieso- Sanierungen.
 4. «Standards» ohne Verbindlichkeit (Beispiel Tramschienenabstände)
 5. Velofahrende als «Fleischbremse»
 6. Velo-Sicherheit ohne Priorität, Velos vielerorts diskriminiert

7

Neue Mobilitätsstrategie (Regierungsrat Januar 2022): keine neuen Lösungen, keine Velo-Standards

- **Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) sagt:**

*«Art. 2 Velowegnetze
Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.»*
- **Aber:**
 - In Basel-Stadt keine gesetzliche Grundlage, kein Veloweggesetz
 - «zusammenhängend und durchgehend» nirgends verbindlich verankert.
 - Mobilitätsstrategie: keine Verbesserung der Rechtsgrundlagen.

8

Übersicht

- Ausgangslage
- **Inhalt der Volksinitiative**
- Wünsche an den VCS

9

Klare Hierarchie & Qualität von Velorouten

- **Neu: Velostreifen in Standardbreite für Pendler- & Basisrouten**
 - Velostreifen grundsätzlich auf allen offiziellen Velorouten
 - Ausnahme: Quartierstrasse mit Werktagsfrequenz MIV < 2500/Tag
 - Standardbreiten für Velostreifen werden eingehalten
 - Interessenabwägung bei baulichen Engnissen/Bepflanzungen
 - geringere Breite zulässig, wenn nicht anders zu vollziehen.
 - Autoabstellplätze sind keine baulichen Engnisse.
- **Neu: Velo-Vorzugsrouten – breite Korridore in jedes Quartier**
 - breit = ohne Stress auf dem Velo
 - mit Vortritt (meistens)
 - verbindet Zentrum & Aussenquartiere von Stadtrand zu Stadtrand
 - Verbindet Quartiere untereinander

10

Mindestnormen für Pendlerrouen und Basisrouen laut Teilrichtplan Velo

- **Ausserhalb Tempo 30-Zonen**
 - Velostreifen obligatorisch und markiert: 1,8 m Spurbreite pro Fahrtrichtung
 - Reduzierte Breite unter Bedingungen möglich (siehe oben)
- **Innerhalb Tempo 30-Zonen**
 - Minstdurchfahrtsbreite von 4 m.
 - Zum ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr wird zusätzlich jeweils ein Sicherheitsabstand von 0,75 m eingehalten.
 - In jeder Fahrtrichtung sind Velostreifen zu markieren
 - **Ausnahme (keine Velostreifen):**
 - Quartierstrasse mit Werktagsfrequenz der Motorfahrzeuge < 2500/Tag
 - Geringer Veloverkehr

11

Mindestnormen für Vorzugsrouen (neu)

- **2,4 m Spurbreite pro Fahrtrichtung (Grundsatz)**
 - Das Ziel: Sicher, flüssig, komfortabel für Menschen von 8 bis 80, Fahren ohne Stress
 - Spurbreite 2,4 m, aber örtlich bei beengten Verhältnissen geringere Breite möglich.
 - **Kein Auto-Durchgangsverkehr**
 - Durchlässig, aber nicht autofrei.*
 - **Direkt, ohne Hindernisse, gut markiert**
 - geeignet auch für junge und für ältere Verkehrsteilnehmende
 - Vortritt fürs Velo (meistens)
 - Idealerweise kreuzungsfrei oder entflechtet bei Querung von Hauptachsen
 - Über- und Unterführungen oder separate Spur
 - Sammelfunktion, auch als Korridor gedacht
 - **Gesamtnetz Kanton mindestens 50 km**
- *autofrei hätte zur Folge, dass Velo-Vorzugsrouen in vielen Quartieren auf unattraktive Nebensträsschen verbannt würden.

12

Finanzierung

- **Neuer Velofonds 6 Mio. CHF pro Jahr**
 - 5 Mio. CHF/a für bauliche Verbesserungen (insb. Markierungen und Kreuzungen)
 - 1 Mio. CHF/a zusätzlich für Sicherheitsmassnahmen
- **Dem Fonds nicht angelastet werden**
 - Massnahmen und Personalkosten, die im Rahmen des ordentlichen Strassenbaus inkl. Erneuerungen stattfinden
 - Projekte & Massnahmen, die mit einem separaten Kredit verabschiedet wurden.

13

Weitere Postulate

- **Verwaltungsinterne Fachstelle**
 - begleitet alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden
 - achtet auf Durchsetzung der Mindestnormen.
- **«Velo-Express-Team»**
 - Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung
 - Beseitigung von Gefahrenstellen
 - Ermitteln von Schwachstellen auf Velorouten,
 - Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen
 - sichere Veloführung im Bereich von Baustellen
 - Qualitätsmessung, Zielüberprüfung, Monitoring

14

Fristen

- **Innert 2 Jahren nach Rechtskraft**
 - Verbesserungen mittels Markierungen erreicht (Ziel)
- **2035**
 - Zieldatum für bauliche Fertigstellung des Routennetzes
- **2045**
 - Sanierung von gefährlichen Kreuzungen
 - Weitere Optimierung mit baulichen Massnahmen
 - 2045 = Mindestlaufzeit Velofonds

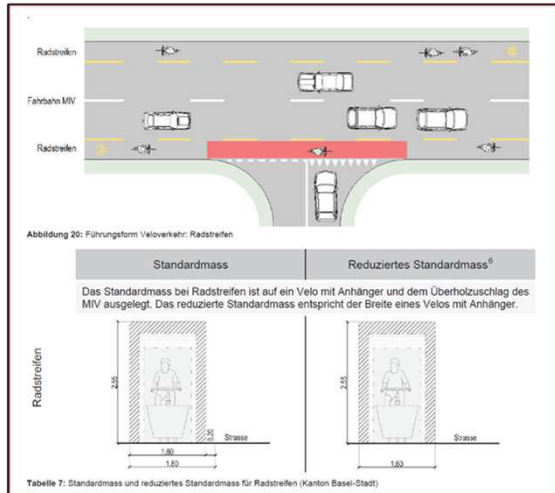
15

Übersicht

- Ausgangslage
- Anliegen der Volksinitiative
- **Bilder und Beispiele**

16

Wie man Velostreifen gut gestaltet, ist den Basler Behörden bestens bekannt



In der «Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs» des BVD ist die Breite von Velostreifen festgehalten.

Sie beträgt standardmässig 1,8 Meter und (reduziert) mindestens 1,6 Meter.

Aber:

Auf vielen Velorouten gibt es überhaupt keine Velostreifen.

An vielen Stellen werden die Mindestnormen nicht eingehalten.

Autoabstellplätze geniessen auf vielen offiziellen Velorouten Priorität und verhindern sichere Velostreifen.

17

Beispiel Veloroute Egliseestrasse



Die Egliseestrasse mit öffentlichem Schwimmbad ist Teil einer Veloroute und seit kurzem offizielle «Velostrasse» mit Velovortritt.

Es darf aber weiterhin zweiseitig parkiert werden.

Velostreifen gibt es keine, trotz häufigem Veloverkehr.

Beim Kreuzen mit Autos werden die Velos in Richtung der parkierten Fahrzeuge abgedrängt.

Die Velofahrenden geraten bei breiten SUVs unter grossen Stress.

Die Verengung wird von der Verkehrspolizei bewusst herbeigeführt, um die Geschwindigkeit der Autos zu senken.

18

Beispiel Veloroute Mülhauserstrasse



Auf der Veloroute Mülhauserstrasse wurde der Velostreifen bei der Einführung von Tempo 30 übermalt und zum Verschwinden gebracht.

Dadurch entsteht weniger Schutz und mehr Stress auf dem Velo.



19

Beispiele: Vorzugsrouten Stadt Bern

**Velohauptroute Wankdorf
Vorher**



**Velohauptroute Wankdorf
Nachher**



20

Beispiele: Vorzugsrouten Stadt Bern

**Lorrainestrasse
Vorher**



**Lorrainestrasse
Nachher**



21

Vorzugsrouten Stadt Bern

**Schwarztorstrasse
Vorher**



**Schwarztorstrasse
Nachher**



22

Beispiele: Vorzugsrouten Stadt Bern

**Viktoriastrasse
Vorher**

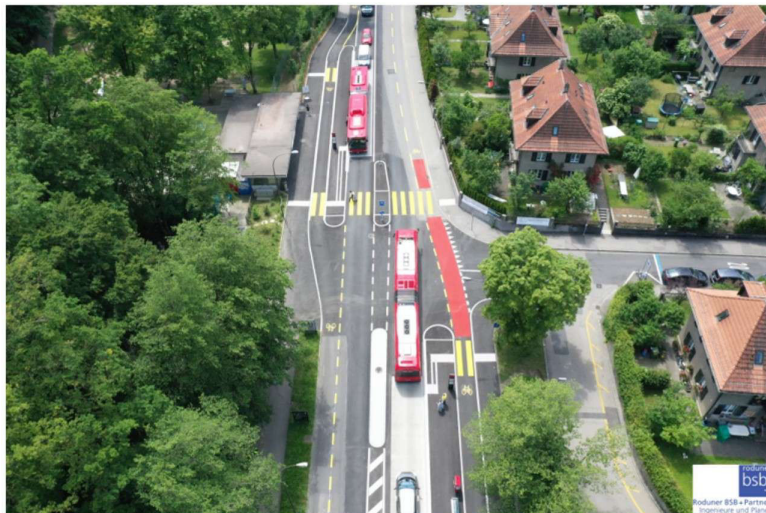


**Viktoriastrasse
Nachher**



23

Vorzugsroute & Tram (Beispiel Stadt Bern)



24

Breite Vorzugsrouten: Mehr Sicherheit (Stadt Bern)



25

Mehr Schutz dank Vertikalmaßnahmen (Poller & Aufpflasterungen, Bilder Stadt Bern)



26

Vorzugsrouten: flexible Lösungen sind möglich (Stadt Bern)



27

«Mir saddle um»: Stadtberner Gewerbe macht mit



28

Ortsbesichtigung

29




Feuerwehr, Bas-Mit- und Polizeikommando der GSt
19.04.2021

**«Tödlicher Unfall in Basel
50-jährige Velofahrerin wird von einem Lastwagen
erfasst und stirbt am Unfallort**

Am Dienstagnachmittag kam es in Basel an der
Kreuzung Luzernerring/ Burgfelderstrasse zu einem
tödlichen Unfall. Dieser entfacht die Debatte um die
Sicherheit von Velofahrern neu.
Leo Meister und Hans-Martin Jermann
13.04.2021, 19.17 Uhr (BZ Basel)

Besichtigung a) Kreuzung Luzernerring/Burgfelderstrasse

Auf der Veloroute
Luzernerring
verschwindet der
Velostreifen auf der
Kreuzung.

Velos geraten durch die
Verengung der Fahrbahn
und durch überholende
Lastwagen und Autos in
Bedrängnis.

Hier ereignete sich am
12.4.2021 ein tödlicher
Unfall.

Eine 50jährige Frau kam
ums Leben.

Statt über die Kreuzung
zu führen, verschwindet
der Velostreifen einfach.



30

Besichtigung b) Kreuzung Luzernerring/Hegenheimerstrasse



Neugestaltung der
Unterführung
Thomaskirche

Getrennte
Verkehrsführung
für Zufussgehende
und Velos

Kreuzungsfreier
Knoten für Velos –
ein positives
Beispiel!