

# Sichere Velorouten für Basel-Stadt!

Ziele der Volksinitiative – Info-No. 1 des «Vereins sichere Velorouten»

Mit dem Teilrichtplan Velo wollte man in Basel-Stadt gute Velowege realisieren. Doch viele Velo-Routen existieren nur auf dem Papier. Velofahren soll sicherer werden. Dann entscheiden sich mehr Menschen für dieses effiziente, gesunde und kostengünstige Verkehrsmittel.



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

Fehlende Sicherheit schreckt ab und verhindert die Velonutzung in der breiten Bevölkerung. Deshalb braucht es gesetzliche Mindestnormen für die Qualität der Basler Velorouten und eine Entflechtung vom Autoverkehr. Eine durchgehende Linienführung, Mindestbreiten, konsequente Markierungen und eine gute Wegweisung sind gesetzlich festzulegen. In jedes Quartier und zu allen stark frequentierten Orten soll mindestens eine durchgehende Velo-Vorzugsroute führen. Auf diesen ist die Trennung und Reduktion des Autoverkehrs vorgesehen, wie in Holland oder Dänemark.

- **Breite Velo-Vorzugsrouten sternförmig in alle Quartiere und die Quartiere untereinander verbindend.**
- **Pendler- und Basisrouten mit Mindestbreite, durchgehend markiert und signalisiert.**
- **Entflechtung an Verkehrsknoten.**
- **Sichere Querungen für den Velo- und Fussverkehr**
- **mehr Schutz für Fussgängerinnen und Fussgänger.**

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



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

Eine sichere Passage unter dem Kreisel Luzernerring/Hegenheimerstrasse für Velofahrende und Zufussgehende.

## Vorzugsrouten in alle Quartiere

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

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

Vorzugsrouten werden durchgehend markiert und haben eine Planungsbreite von 2,4 Metern pro Fahrriichtung. Bei baulichen Engrissen 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 flüssiges und sicheres Fahren. Auch das Nebeneinanderfahren soll auf diesen Routen möglich sein.

## Zweiradverkehr wird wichtiger

Das Velofahren soll dank separierten Verkehrsflächen attraktiver werden. Längere Distanzen und Steigungen sind dank E-Bikes attraktiver geworden. Auch Lastenvelos und Velos mit Anhänger sollen ausreichend Platz erhalten und sicherer werden.

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.

## Aufwertung des Teilrichtplans Velo

Die Velorouten im Teilrichtplan Velo müssen aufgewertet und mit Vorzugsrouten ergänzt werden. Markierungen und kleine bauliche Massnahmen sollen innert zwei Jahren, grosse bauliche Anpassungen bis 2035 umgesetzt werden. Kritische Kreuzungen gilt es schrittweise zu entflechten – dies dank Geldmitteln aus einem Velofonds, der mindestens bis 2045 die Finanzierung von Massnahmen sichern soll.

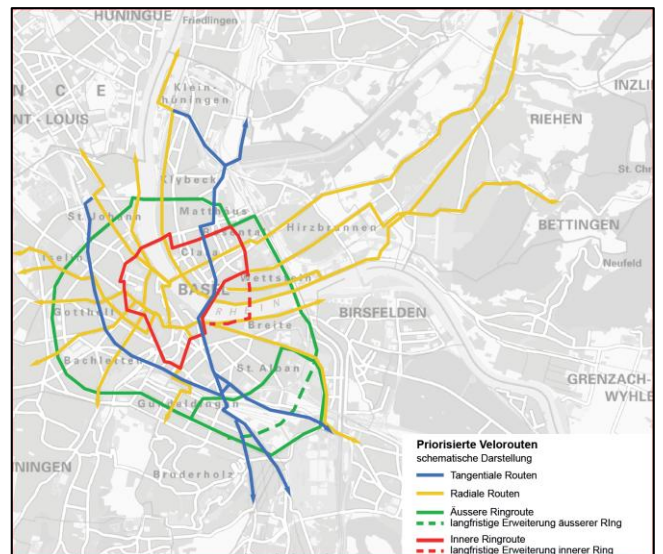


Abbildung 1 Im «Teilrichtplan Velo» sind Basisrouten, Pendler Routen und priorisierte Routen verzeichnet (Bild). Welche verbindlichen Qualitäten (Breite und Ausstattung) mit diesen Bezeichnungen in Verbindung stehen, ist nicht geklärt.<sup>1</sup>

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