

# 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. Neun Todesopfer gab es in den letzten zehn Jahren im Fussverkehr. 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.

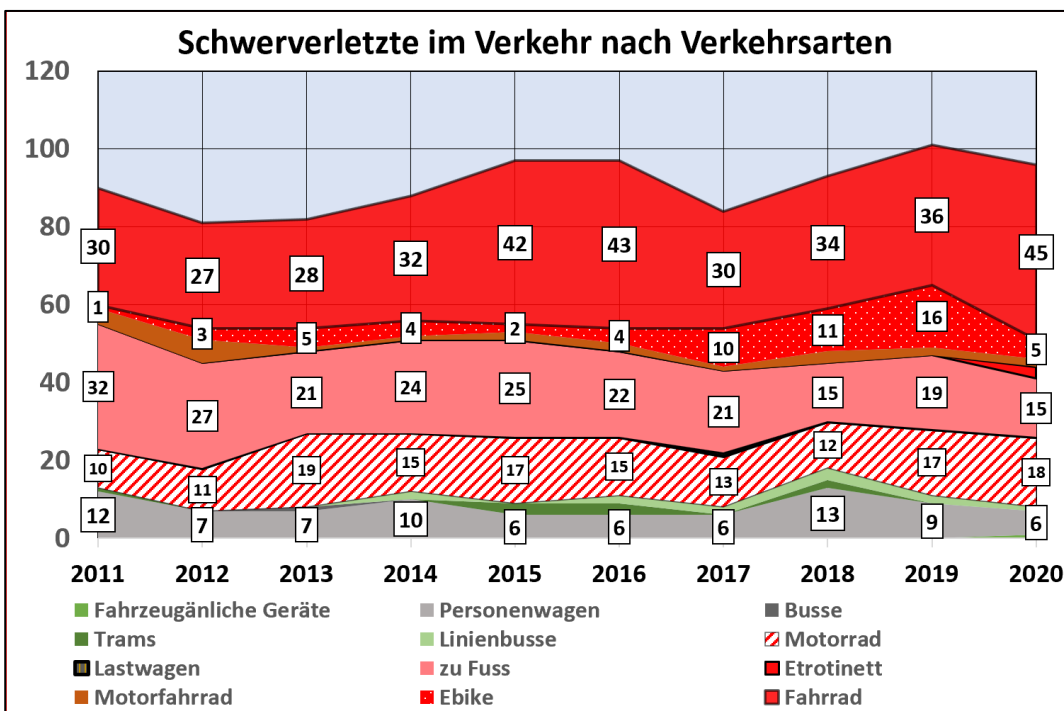
Für gute Velorouten braucht es gesetzliche Standards. In Basel-Stadt besteht das offizielle Velo-Netz nur auf dem Papier. Der Autoverkehr hat Priorität und es fehlt sehr oft an sicheren Velospuren. Deshalb müssen die durchgehenden Velospuren mit zwingender Mindestbreite gesetzlich verankert werden, mit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

Velostreifen oder Velowege braucht es auf allen vielbefahrenen Routen. Eine gute Wegweisung soll die Orientierung erleichtern. Zudem braucht es mehr Veloabstellplätze (§ 16 Umweltschutzgesetz). An gefährlichen Knotenpunkten sollen die Verkehrsmittel entflechtet werden: mit separater Veloführung,

Über- oder Unterführungen können ebenfalls dazu beitragen, dass die Unfallzahlen sinken. Die Erweiterung bestehender Fussgängerunterführungen ist deshalb systematisch zu prüfen (bereits realisiert: Kreisel Luzernerring/Hengenheimerstrasse).

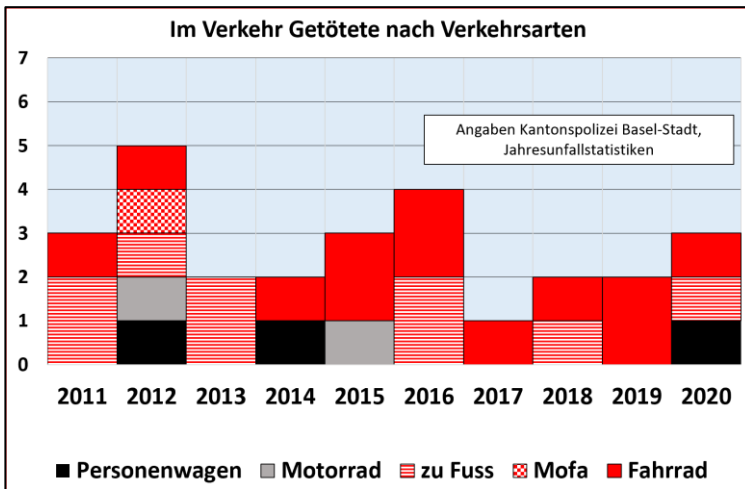
Problemzonen sollen sicher passiert werden können. Velofahrende dürfen nicht als «Fleischbremse» zur Geschwindigkeitsreduktion von Autos missbraucht werden. Mischzonen von Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden.

Velo-Vorzugsrouten und eine konsequente Aufwertung der Basis- und Pendlerrouen sollen innert verbindlichen Fristen realisiert werden. Das «verwaltungsinterne» Verfahren von der Projektgenehmigung bis Baubeginn soll beschleunigt werden und maximal 12 Monate beanspruchen – heute dauert dies oft mehrere Jahre.



2020 gab es 50 Schwerverletzte auf Velos, davon 5 Personen auf E-Bikes. Weitere schwerverletzte auf Zweirädern gab es auf einem Motorfahrrad (2 Personen) und auf E-Trottinets (3 Personen).

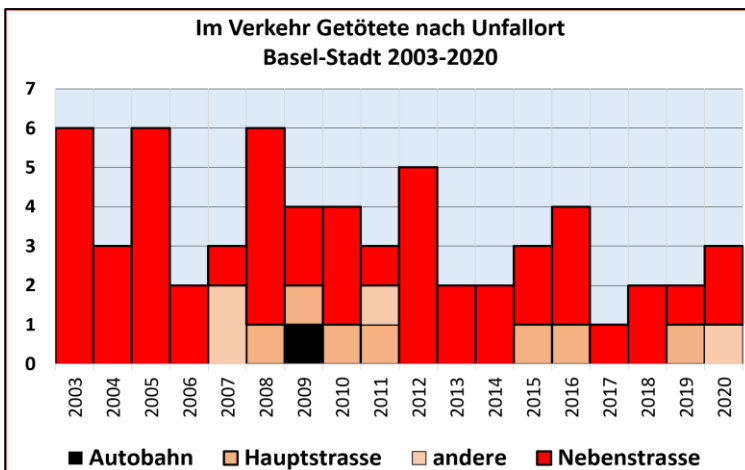
## 81% der im Verkehr Getöteten waren per Velo oder zu Fuss unterwegs



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

13 Getötete waren Menschen auf Zweirädern, davon 12 auf dem Fahrrad und 1 auf dem Mofa; 9 Getötete waren zu Fuss unterwegs.

## Nebenstrassen sind gefährlich – darum Velospuren und Velowege



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.

Velostreifen oder Velowege braucht es auf allen vielbefahrenen Strecken. Eine gute Wegweisung soll die Orientierung erleichtern. Zudem braucht es mehr Veloabstellplätze (§ 16 geltendes Umweltschutzgesetz) und die Beseitigung von Schikanen aller Art.

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 und Partizipation

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

### Schutz des Fussverkehrs

Genehmigte Projekte sollen maximal 12 Monate beanspruchen bis zum Baubeginn – heute dauert es oft Jahre. Mischzonen von Fuss- und Veloverkehr sind zu vermeiden, wo immer dies möglich ist. Gefährliche Stellen gilt es mit Markierungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Trennung der Verkehrsmittel zu entschärfen.