

Wir müssen nur noch loslegen

Andere Städte machen es vor

Info-No. 5 <https://sichere-velorouten.ch>

Es ist unbestritten, dass Verbesserungen für den Veloverkehr auch in Basel-Stadt punktuell erreicht wurden, nicht zuletzt dank Engagement von Pro Velo, VCS und umverkehrR. Die Velo-Infrastruktur ist trotzdem noch ungenügend. In Tempo 30-Zonen wird sie sogar verschlechtert. Hohe Unfallzahlen sind die Konsequenz.

Von positiven Erfahrungen lernen

Breite Velowege gibt es von Basel nach Riehen. Der Stüchlisteg erhielt als «vorbildliche Velostrecke» 2012 eine Auszeichnung.¹ Beim Bahnhof SBB wurden neue Velowege erstellt und Entflechtungen realisiert. Die Velofrequenzen haben seither zugenommen. Regierung und Verwaltung sind nicht untätig. Trotzdem fehlt dem Vorgehen die nötige Stringenz. Die Initiative für sichere Velorouten will, dass die positiven Beispiele Schule machen und das Velofahren in Basel-Stadt nicht nur punktuell sicher ist.

Heute ist dies jedoch noch nicht der Fall: Auf vielen offiziellen Velorouten gibt es heute keine Velowege, Velostreifen, oder zu schmale Fahrspuren.

Veloverkehr		
Führungsform	Standardmass	Reduziertes Standardmass ¹
Richtungsradweg	3.00 m	2.60 m
Zweirichtungsradweg	3.40 m	2.80 m
Radstreifen	1.80 m	1.60 m
Radspur	3.00 m	2.60 m

Abbildung 1: Für Radstreifen würde laut «Planungshilfe» eine Breite von 1,80 Meter und eine Mindestbreite von 1,60 Meter gelten. Diese Grundsätze werden in der Praxis oft nicht eingehalten.

Für sichere Velospuren müsste die Zahl der Autoabstellplätze reduziert werden. Dagegen gibt es heftigen Widerstand. Die Folge sind häufig unterbrochene Velostreifen. Selbst dort, wo es sie gibt, erfüllen sie die Standardmasse oft nicht. Häufig gilt das «reduzierte Standardmass» (>1,2 m), das offiziell für «Ausnahmefälle» vorgesehen wäre.²

Rückenwind vom neuen nationalen Veloweggesetz

Das neue Veloweggesetz des Bundes gibt der Initiative für sichere Velorouten Rückenwind. Dort heisst es: «Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen»

(Artikel 2 Veloweggesetz).

Dazu braucht es auch in Basel-Stadt ein Veloroutennetz, das dem Velo auf der Fahrbahnfläche mehr geschützten Raum einräumt. Ein Velorouten-Netz soll aus durchgehenden Verbindungen und nicht aus unterbrochenen Teilstrecken bestehen. Hier gibt es noch viel Verbesserungsbedarf.



Abbildung 2: auf der viel befahrenen Pestalozzistrasse, eine offizielle «Veloroute», hört der Velostreifen einfach auf. Dies ist eine der Strassen, wo sich schwere Unfälle ereignen.

Für die Basis- und Pendlerrouren im «Teilrichtplan Velo» von Basel-Stadt findet sich der Grundsatz zusammenhängender, durchgehender Velowege leider nicht.

Laut offizieller «Planungshilfe» des Bau- und Verkehrsdepartements³ (BVD) werden Velostreifen nur eingeführt «wo notwendig».⁴ Das Basler Velo-Netz bleibt eher eine lückenhafte Idee auf Papier, elektronisch abrufbar auf <https://map.geo.bs.ch>, ohne berechenbare Konsequenzen für die verkehrspolitische Realität.

Die Initiative für sichere Velorouten möchte, dass das Routennetz lückenlos vollzogen wird, damit Sicherheit real erfahrbar ist. Nur dann werden sich Menschen auf dem Zweirad sicherer fühlen.

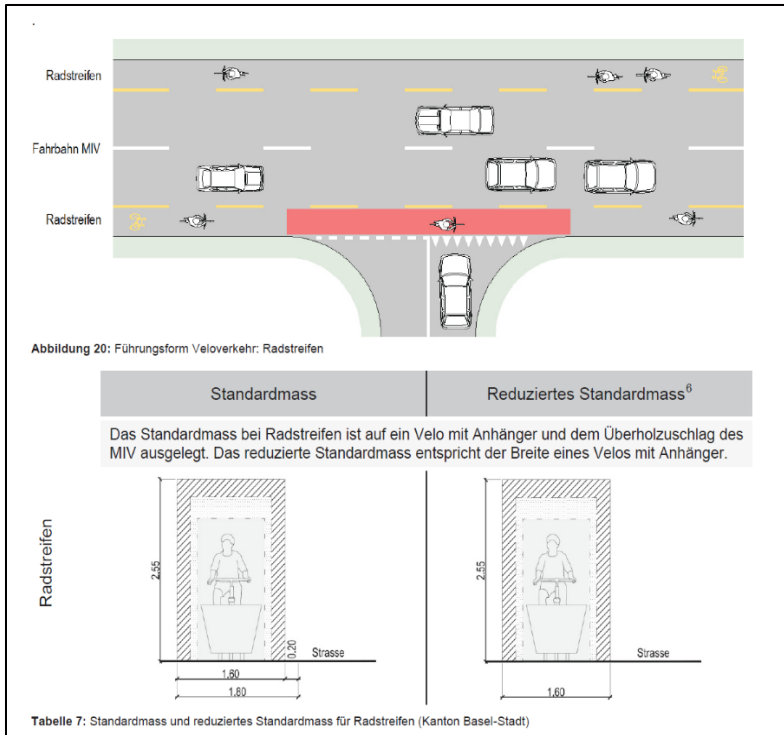


Abbildung 3

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

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

Oft werden diese Mindestbreiten nicht eingehalten, oder es gibt keine Velostreifen.

Andere Städte sind weiter

Nur mit einer fürs Velo räumlich reservierten Verkehrsfläche kann der Veloverkehr sicherer werden. erst dann getrauen sich mehr Menschen aufs Velo, die bisher davor Angst haben. Andere Städte sind hier schon viel weiter:

Bern

Der «Masterplan der Stadt Bern» von 2020 sieht velofreundliche Unterscheidungen vor:

- «Auf **verkehrsarmen Strassen und bei tiefen Geschwindigkeiten** des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) kann das Velo im **Mischverkehr** geführt werden.
- Bei mittleren Belastungen und Geschwindigkeiten des MIV kann das Velo mit **Radstreifen auf der Strasse** geführt werden.
- Entlang stark belasteten Strassen oder bei hohen Geschwindigkeiten des MIV ist eine **bauliche Trennung** anzustreben.»

Zürich

«Oberstes Ziel muss es sein, zukünftige Velorouten mit **komplett durchgängigen Veloführungen** auszurüsten»⁵, schreibt die Stadt Zürich. Minimale Lichtraumprofile

sind dort ab bestimmten Verkehrsfrequenzen obligatorisch. Zürich setzt «für den grössten Teil des Veloroutennetzes auf die integrierte Veloführung auf der Fahrbahn durch Radstreifen oder freie Führung ohne Radstreifen in verkehrsberuhigten Strassen.»⁶

Basel kann das auch. Deshalb fordert die Initiative für sichere Velorouten, dass wir von Zürich und Bern lernen und auch unsere Velorouten lückenlos gestalten.

Basel kann das besser!

Nach dem tödlichen Unfall des prominenten Umweltschützers Martin Vosseler an der Austrasse (2019) hob der Regierungsrat 500 Parkplätze entlang von Tramlinien bis 2023 auf, weil deren Abstand zu den Tramschienen zu gering war.

Die positive Wirkung stellte sich sofort ein. Auf den neuen Strassenflächen kommen Velos sicherer, schneller und komfortabler voran. Solche Beispiele zeigen, dass effektive Massnahmen auch in Basel-Stadt gemacht werden können. Gegen diesen wichtigen Schritt der Regierung gab es keine einzige Einsprache. Die Initiative für sichere Velorouten fordert, dass dem Schutz des Veloverkehrs auf Velorouten lückenlos Nachachtung verschafft wird.

¹ Bau- und Verkehrsdepartement: Mit dem Velo zu mehr Lebensqualität, Masterplan Velo des Kantons Basel-Stadt vom 30. Mai 2017, Seite 8

² Bau- und Verkehrsdepartement: Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs vom 29. Juni 2017, Seite 30

³ Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs Grundsätze und Projektierung Genehmigt von der Koordinationskommission Infrastruktur (KOKO-I) 29. Juni 2017.

⁴ Erläuterungsbericht von 2013, Seite 11

⁵ Stadt Zürich: Velostandards Stadt Zürich, Grundsätze und Details zur Infrastrukturplanung, Seite 9

⁶ Ebenda.