

# Sicher ans Ziel – dank durchgehenden Routen

Mindestnormen für Basis- und Pendler Routen

Info-No. 4 <https://sichere-velorouten.ch>

**Wichtigste Massnahme für die Aufwertung der offiziellen Basis- und Pendler Routen gemäss «Teilrichtplan Velo» ist die Schaffung von durchgehenden, zusammenhängenden Velorouten (Velostreifen oder Velowege). Eine separate Velo-Führung an gefährlichen Verkehrsknoten soll Gefahren reduzieren.**

Anstoss für die «Volksinitiative sichere Velorouten» gab die hohe Zahl von Velo-Verunfallten mit 50 schwer Verletzten pro Jahr und 13 Todesfällen von Velofahrenden im Verkehr innert zehn Jahren.

Wäre das Velo ein sicheres Verkehrsmittel, würden sich mehr Menschen aufs Velo getrauen. Auch der Autoverkehr würde davon profitieren, denn die Frequenzen auf der Strassenfläche sinken, wenn sich mehr Menschen sicher per Velo fortbewegen können.

Die Initiative für sichere Velorouten möchte Mindestnormen auf allen Velorouten durchsetzen, damit kein Veloweg mehr plötzlich endet und alle auf dem Velo sicher unterwegs sein können.

## Velorouten sind lückenhaft und gefährlich

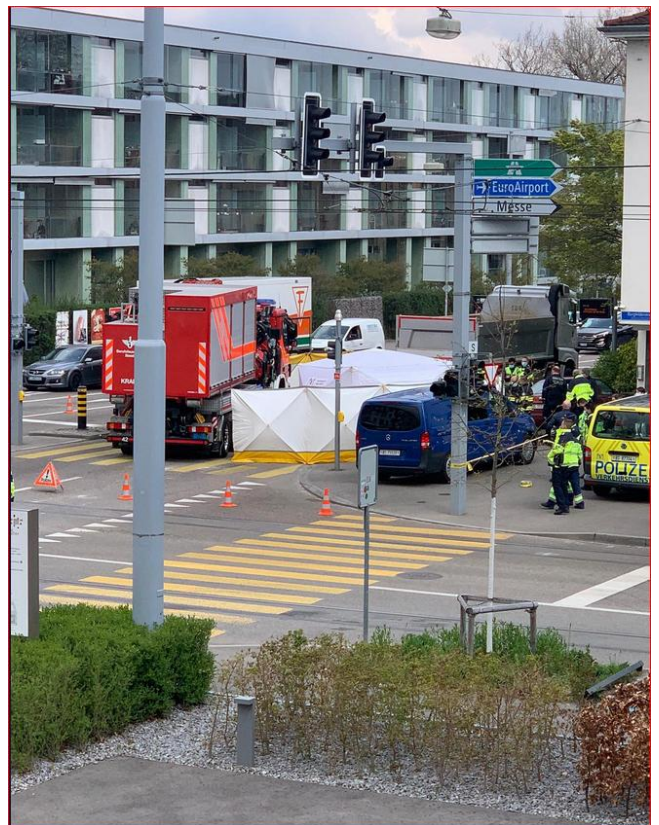
«Die Routen sind möglichst sicher auszugestalten und weisen möglichst keine Gefährdungsstellen auf», heisst es im Velo-Strategiebericht der Regierung von 2019.<sup>1</sup> Die Realität ist eine andere: Die Qualität von Velorouten ist nirgends verbindlich definiert, es gibt keine Mindestnormen. Es fehlt Rechtssicherheit im Vollzug. Hier ein paar Beispiele:

### Beispiel Margarethenstrasse

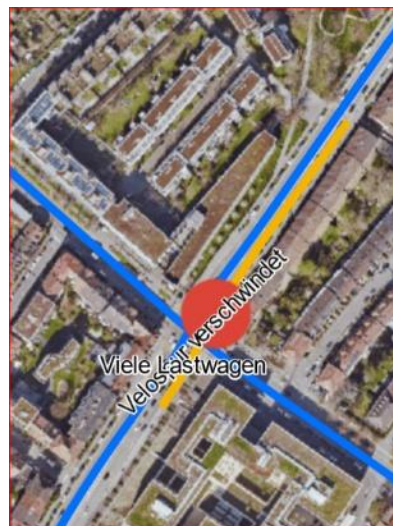


17 Jahre dauerte es, bis nach dem tödlichen Unfall wegen einer Autotür und vielen (Fast-)Unfällen auf der Inneren Margarethenstrasse ein Velostreifen eingezeichnet wurde. Diese Strasse figuriert als Basis- und Pendlerroute im «Teilrichtplan Velo».

### Beispiel Kreuzung Luzernerring/Burgfelderstrasse



Ähnlich die Situation am Luzernerring, auf dem die Velospur an der Kreuzung endet und sich die Fahrbahn direkt nach der Kreuzung verengt.<sup>2</sup>



Hier wurde am 13. April 2021 eine 50-jährige Frau von einem Lastwagen tödlich verletzt. Die Gefahrenstelle wurde bis heute nicht behoben, obwohl sie auf einer Pendlerroute liegt.

## Es braucht durchgehende Velorouten

Die Initiative für sichere Velorouten will, dass solche Gefahrenstellen auf Velorouten der Vergangenheit angehören. Die Gefahren können nur gebannt werden, wenn der Veloverkehr mehr geschützte Strassenfläche erhält als bisher. Dies wird am einfachsten erreicht, indem durchgehend markierte Velospuren entstehen. Die Volksinitiative macht dazu klare Vorschläge:

- Mindestens Velostreifen auf allen Velorouten;
- Ausnahme: nicht obligatorisch sind Velostreifen auf Quartierstrasse mit Werktagfrequenz (Motorfahrzeuge) von weniger als 2500 pro Tag.
- Bei baulichen Engnissen oder Bepflanzungen sind Interessenabwägungen möglich. Ein Verzicht oder eine geringere Breite von Velostreifen ist zulässig, wenn der Strassenraum den nötigen Platz nicht aufweist.
- Autoabstellplätze gelten nicht als bauliche Hindernisse.

Die Initiative für sichere Velorouten will so dazu beitragen, dass auf allen Velorouten die Sicherheit auf dem Velo gewährleistet ist.

## Der Platz für sichere Routen ist vorhanden

Das Velo ist energie- und ressourceneffizient, platzsparend und klimafreundlich. Nach dem neuen Umweltschutzgesetz (§13) soll es deshalb dem Autoverkehr gegenüber bevorzugt behandelt werden. Dieser Paradigmenwechsel muss nun umgesetzt werden, und zwar mit durchgehenden Velorouten.

Hauptargument gegen die Behebung von Gefahrenstellen ist der angebliche Platzbedarf des Autoverkehrs. Statt Velowege zu bauen, wurden vielerorts doppelt und dreifach geführte Autospuren eingeführt, um die Kapazitäten für den Autoverkehr zu erhöhen. Statt Velostreifen zu markieren, werden Autoabstellplätze verteidigt und die Menschen auf dem Velo haben das Nachsehen.

Hier muss der Paradigmenwechsel endlich umgesetzt werden. Der sichere Veloverkehr soll auf Velorouten Priorität haben: Je mehr Menschen vom Auto aufs Velo umsteigen, desto lebenswerter wird unser Kanton. Die Zeichen stehen auf Velo! Daher braucht es verbindliche Mindestnormen, die den Veloverkehr sicherer machen und fördern.

## «Velostrassen» brauchen Verbesserungen

Die in der Initiative verankerten Normen für sichere Velorouten sollen auch die neuen «Velostrassen» verbessern. Diese neuen Durchgangsstrassen mit Vortritt fürs Velo sind zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber sie funktionieren nur

dann gut, wenn der Durchgangsverkehr für Autos und Töffs reduziert wird, etwa durch versetzte Einbahnstrassen oder Zugangsbeschränkungen, und wenn für Velos mehr Raum verschafft wird – mit durchgehenden Velospuren.

Das Einführen von abwechselnden Richtungswechseln (Einbahnstrassen) kann «Velostrassen» zu echten, sicheren Velorouten machen. Bauliche Massnahmen (Trottoir-Nasen oder Poller) können das Tempo der Motorfahrzeuge wo nötig drosseln und mehr Sicherheit schaffen. Es sind ähnliche Massnahmen wie sie für die «Vorzugsrouten» vorgesehen sind, die vom Stadtzentrum in jedes Quartier führen sollen.



Abbildung 2: häufigste Unfallorte in Basel (Grafik BaZ)<sup>3</sup>

## Durchgehende Velorouten und sichere Kreuzungen reduzieren Unfall- und Todeszahlen

Auf Nebenstrassen ereignen sich viele Velounfälle mit Schwerverletzten. Die Initiative verlangt deshalb durchgehend sichere Velorouten, dazu mindestens eine Vorzugsroute für jedes Quartier.

Kreuzungen sollen in der ganzen Stadt für den Veloverkehr sicherer gestaltet werden. Gefragt ist ein Vollzug, der *alle definierten Velorouten im Kanton* und alle gefährlichen Kreuzungen systematisch sicherer macht.

Dies bedingt sowohl Mindestnormen für Velospuren als auch eine sichere Veloführung an Kreuzungen. Nur so verhindern Verletzte und Tote.

<sup>1</sup> Teilrichtplan Velo des Kantons Basel-Stadt (TRP Velo 2018), Strategie- und Massnahmenbericht vom 30. April 2019, Seite 19

<sup>2</sup> <https://www.geo.bs.ch/mapbs> (Maps/Themen/Verkehr/Velorouten)

<sup>3</sup> Basler Zeitung vom 28. Dezember 2021