



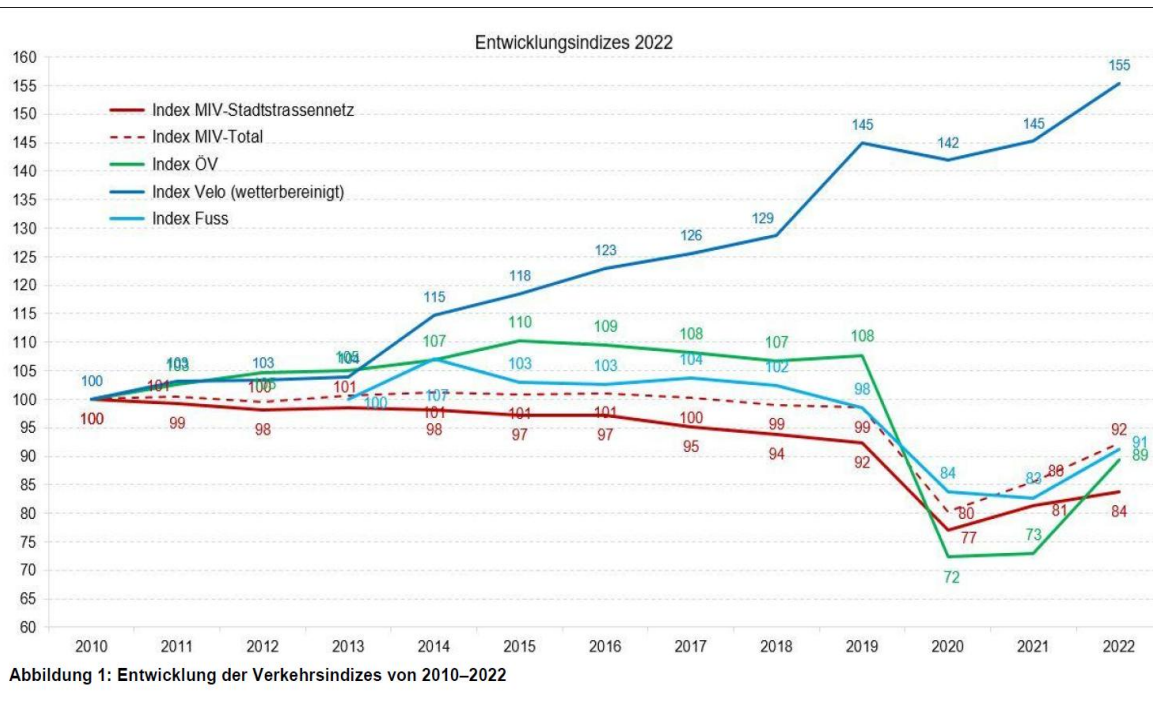
Ja zu sicheren Velorouten

Ziele der Volksinitiative

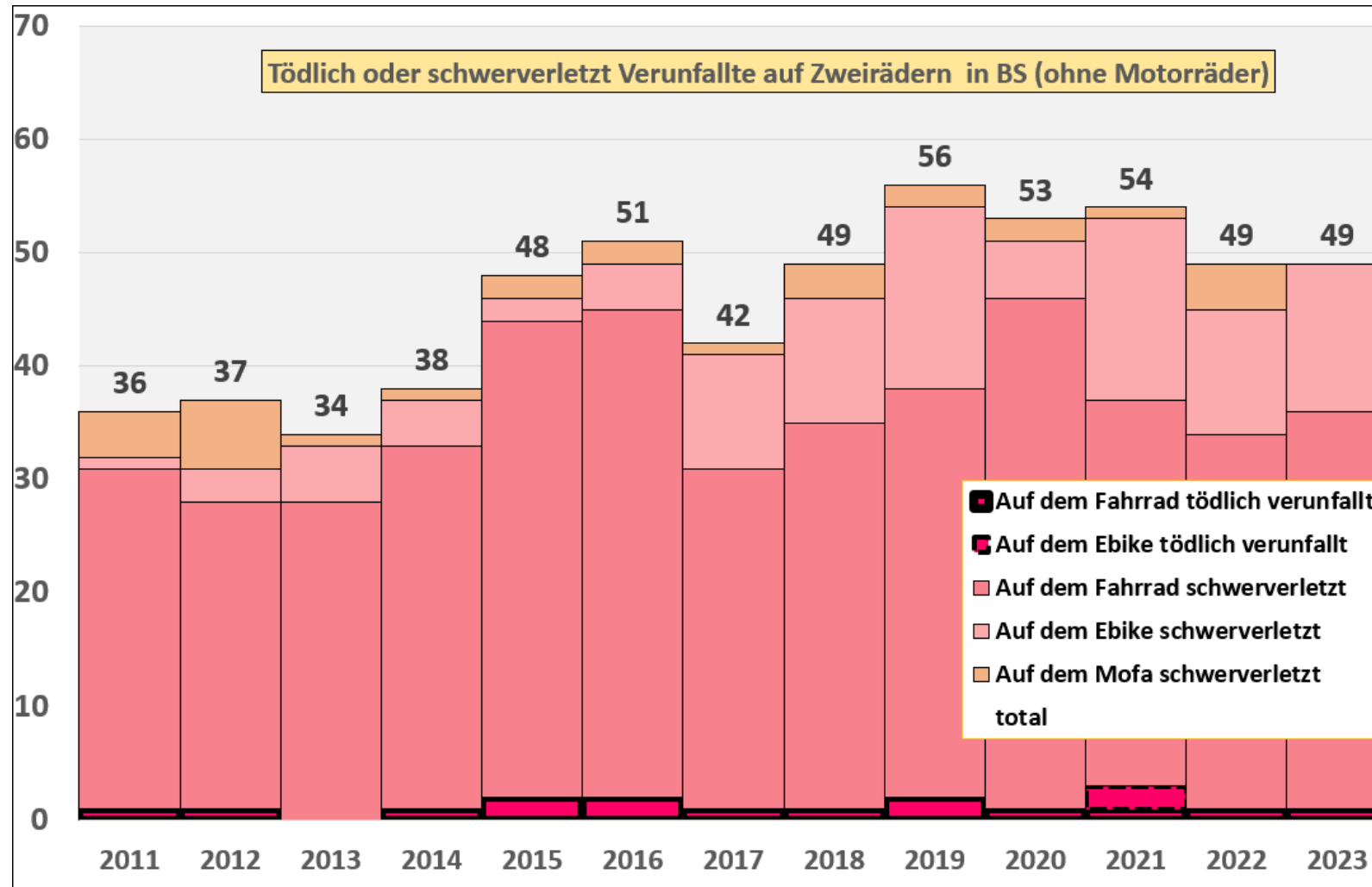
Für UVEK Basel-Stadt, 8. Mai 2024

Übersicht

- **Sicherheit – ein echtes Problem**
- Velorichtpläne: Harzige Umsetzung
- Anliegen der Volksinitiative
- Wünsche an die UVEK



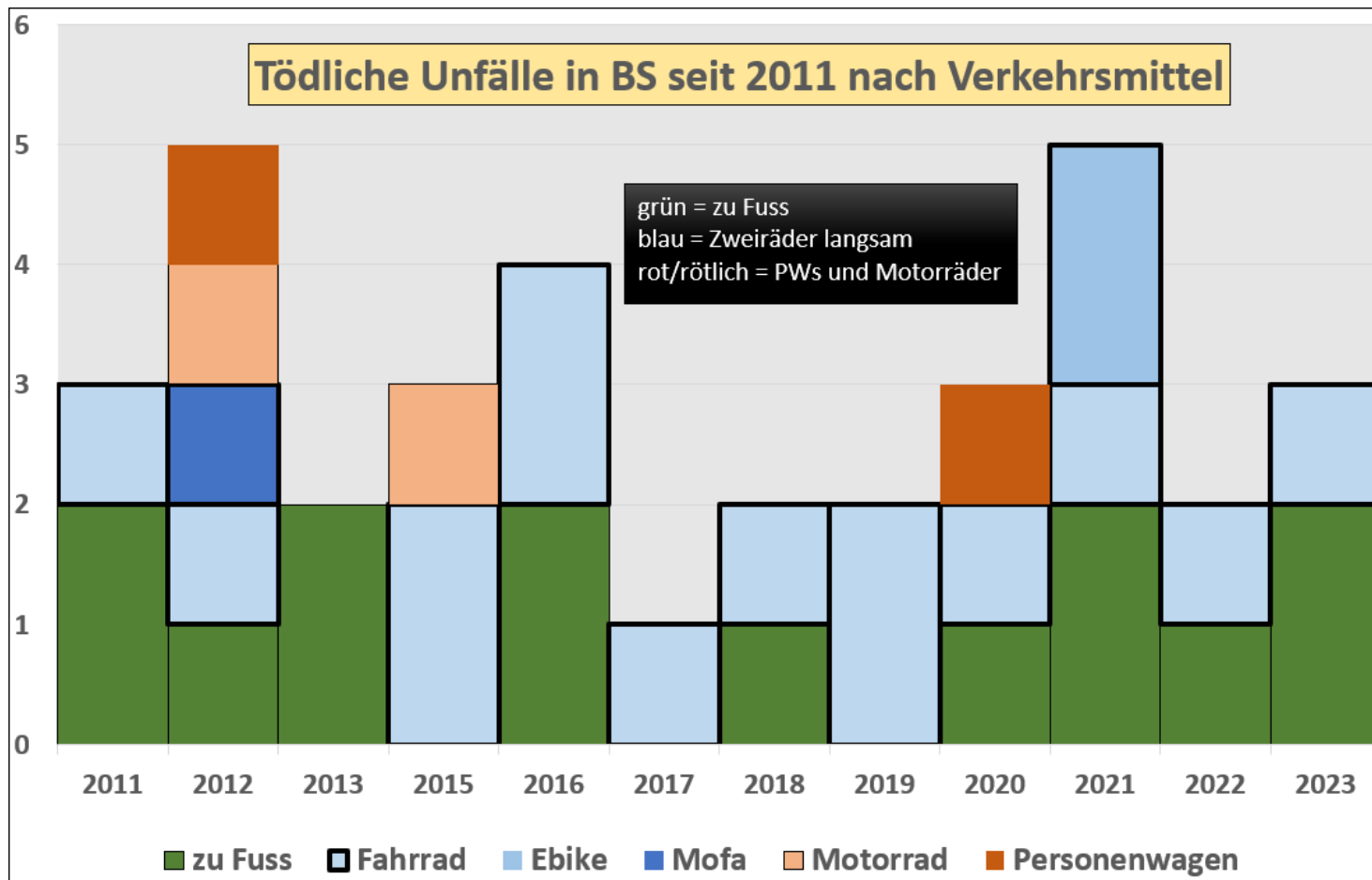
Schwere Velounfälle (Velos, E-Bikes, Mofas) Zunahme 2012-2023



Quelle: Kantonspolizei BS

86,5 Prozent der Unfalltoden im Verkehr sterben im Langsam- oder «Aktivverkehr» (zu Fuss, Velo, E-Bike, Mofa)

Daten: Kantonspolizei Basel-Stadt Statistik Strassenunfälle 2011-2023



Die durchschnittliche Zahl (2011-23) tödlich Verunfallte im Langsamverkehr beträgt 2.88* pro Jahr, im übrigen motorisierten Verkehr** 0.50

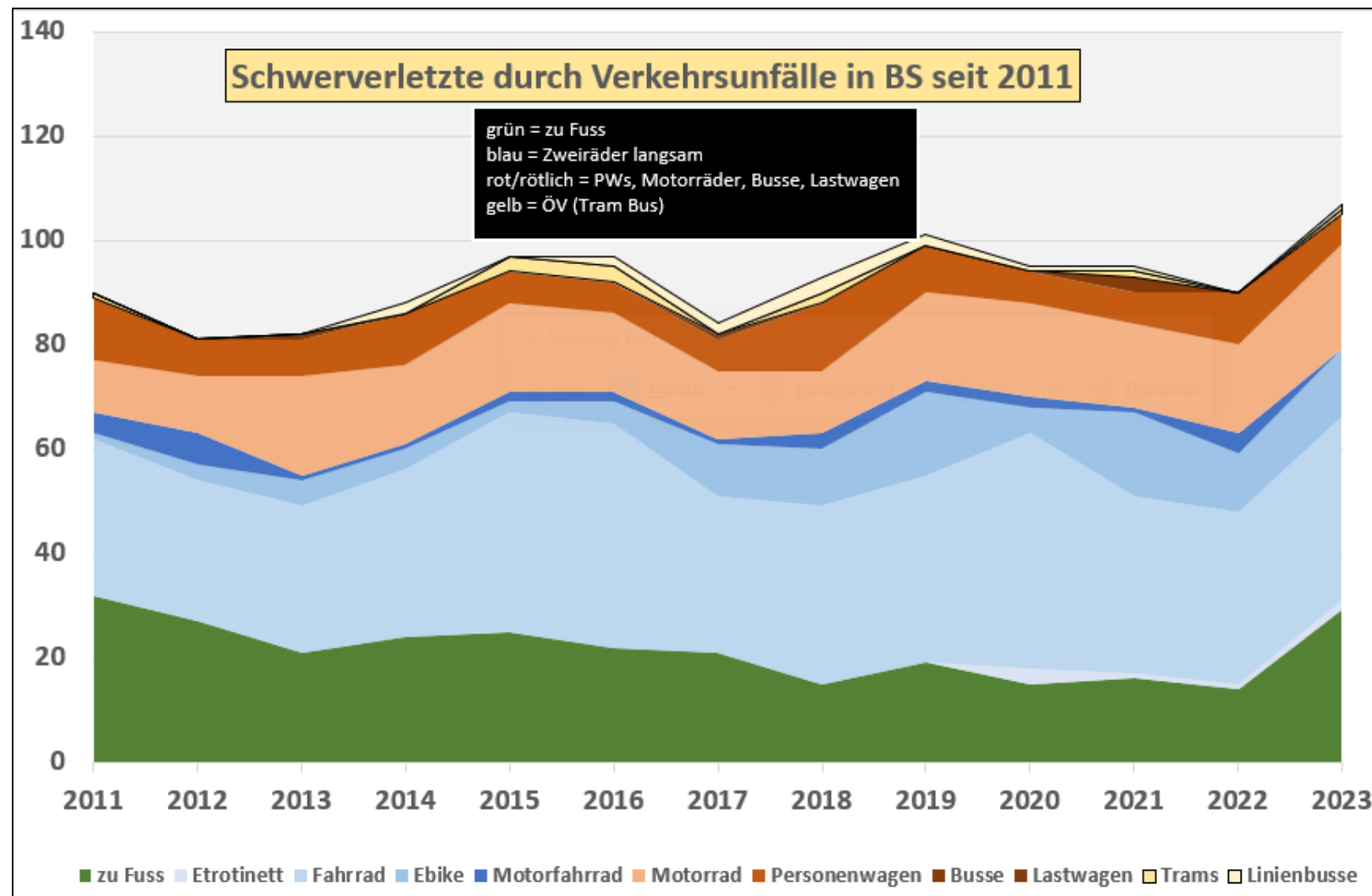
*davon 1.27 zu Fuss, 1.61 auf Zweirädern

**Personenwagen, Lastwagen, Motorräder, ÖV



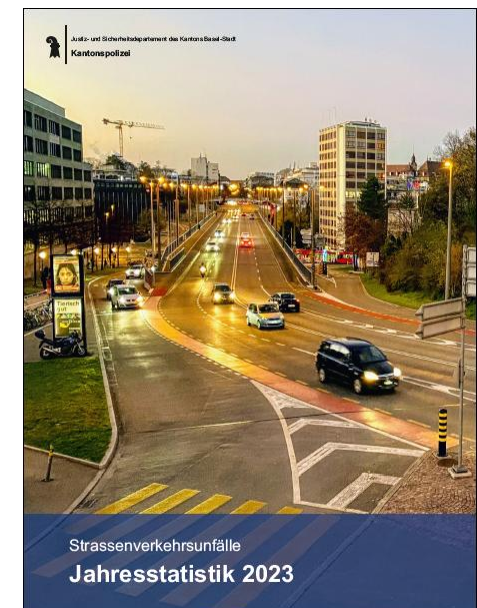
Die meisten Schwerverletzten sind im «Aktivverkehr» und auf Zweirädern unterwegs

(Zunahme von 36 auf 49 seit 2011, + 36%, ohne Motorräder)



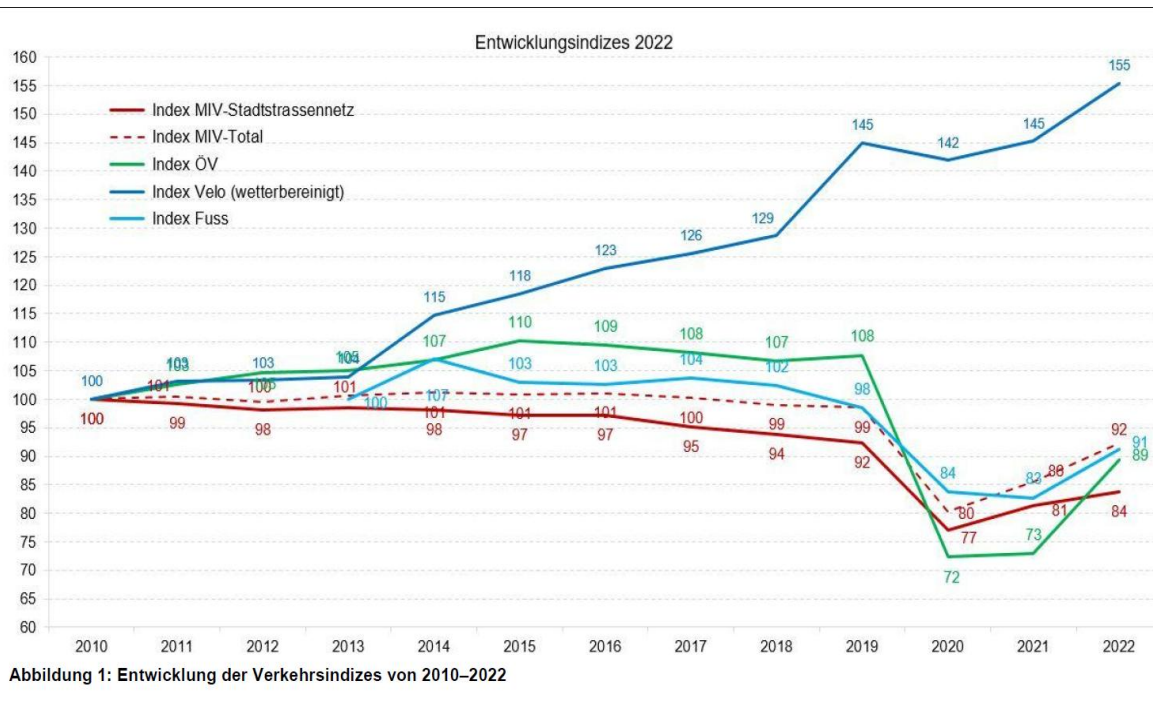
«Die Zunahme der Zahl der verunfallten Velofahrenden... geht einher mit der steigenden Verkehrsleistung des Veloverkehrs und einem wachsenden Anteil motorisierter Fahrräder (E-Bikes).»

Bericht Mobilitätsstrategie vom
18. Januar 2022, Seite 15



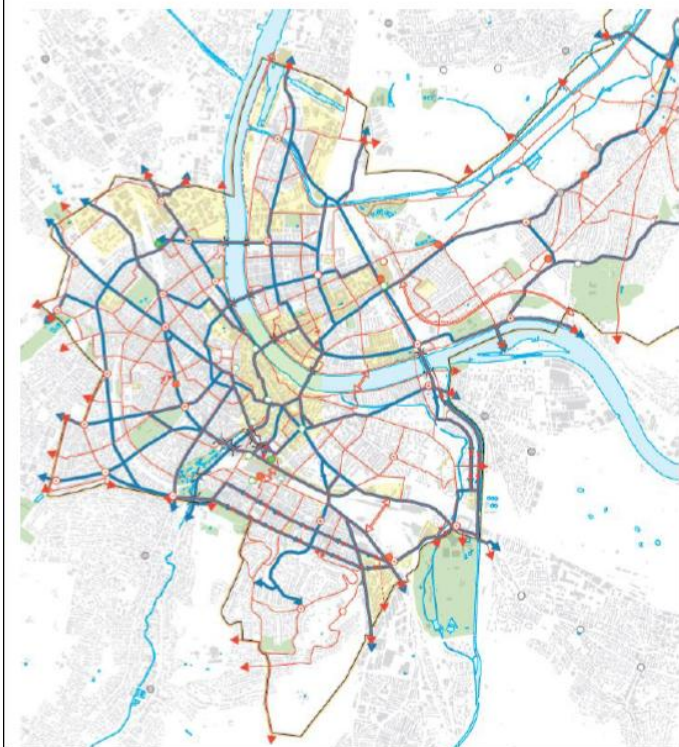
Übersicht

- Sicherheit – ein echtes Problem
- **Velorichtpläne: Harzige Umsetzung**
- Anliegen der Volksinitiative
- Wünsche an die UVEK



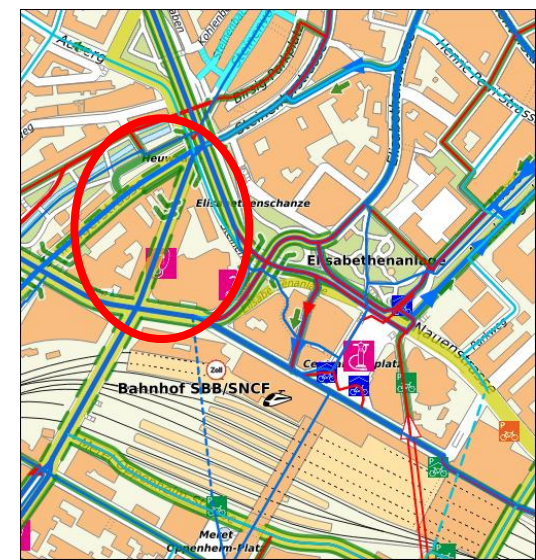
«Teilrichtpläne Velo» gibt es seit 1981! Tödlich verunfallt durch «dooring»: Veloroute Margarethenstrasse

Teilrichtplan Velo 2018



**17 Jahre nach dem
tödlichen Velo-Unfall
wurde ein Velostreifen
aufgemalt.**

Margarethenstrasse ist «Pendlerroute» laut Teilrichtplan Velo



Beispiel Veloroute Mülhauserstrasse: ersatzlose Entfernung des Velostreifens



Auf der «Pendlerroute» Mülhauserstrasse wurde der bergseitige Velostreifen zuerst übermalt und später abgefräst.

**Keine priorisierte Verkehrsfläche mehr auf der Veloroute =
Weniger Schutz und mehr Stress auf dem Velo**

Mülhauserstrasse ist Pendlerroute
laut Teilrichtplan Velo

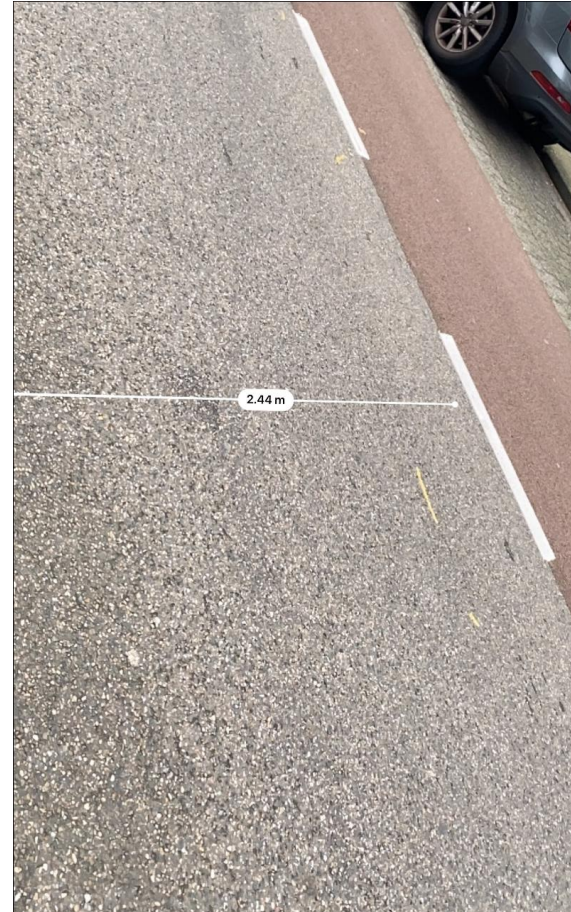


Holland: Sicherheit dank durchgehendem Design für Velos!

Strassenbilder aus Den Haag (Innerstadt, konservative Regierungsmehrheit)



Dooring Sicherheitsabstand ca. 50 cm



Auto 244 cm



Velo 170 cm

Mehr Sicherheit durch

- Tempo 30
- Velostreifen
- Eingefärbter Belag
- Piktogramm
- Dooring-Abstand

Rot eingefärbter Asphalt bewirkt Wiedererkennungseffekt:

Geschwindigkeitsreduktion und Rücksichtnahme auf den Veloverkehr

Pendlerroute Pestalozzistrasse/Metzerstrasse: Velostreifen hört einfach auf, es folgen Autoabstellplätze



Dieser Velostreifen wurde inzwischen verlängert.

Jetzt hört der Velostreifen der «Pendlerroute» bei der Metzerstrasse einfach auf.



Pestalozzi- und Metzerstrasse sind Pendlerroutes laut Velorichtplan

Veloroute Egliseestrasse

Kein Velostreifen zum Schwimmbad!

**Piktogramme statt Velostreifen:
Velofahrende bleiben ungeschützt**



«Basisroute» laut Velorichtplan

- Egliseestrasse = Basisroute und «Velostrasse»
- Grosse Autoeinstellhallen in Gehdistanz (5-7 Min.), freie Plätze.
- **Es wird zweiseitig parkiert.**
- **Beim Kreuzen mit Autos werden Velos abgedrängt.**
- **Es entsteht Stress und Unfallgefahr.**
- **Der Veloverkehr wird zur Verkehrsbremse umfunktioniert.**



Veloroute («Basisroute») Im Surinam

Doppelseitiges Autoparkieren auf Velorouten wichtiger als Sicherheit für Menschen auf dem Velo?



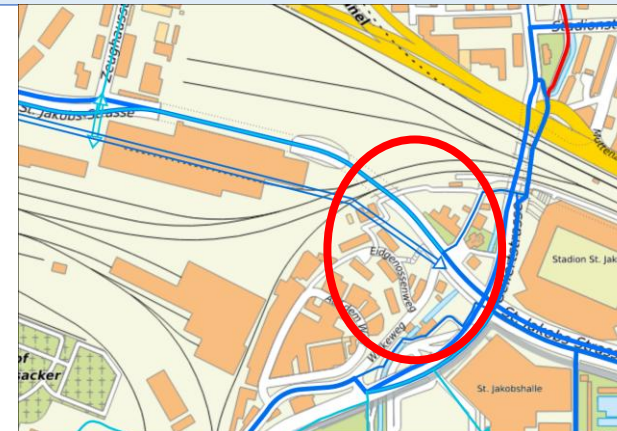
Velo-Basisroute Gotthardstrasse

- Künstliche Verengung der Verkehrsfläche durch doppelseitiges Parkieren ist verbreitete Strategie
- Angestrebt wird Reduktion der Autogeschwindigkeit.
- Dies geht auf Kosten der Velofahrenden.
- Alternativen gibt es:
 - Tempo 30
 - Velostreifen
 - Baumpflanzungen
 - Trottoir-Nasen, Poller, Markierungen

Beispiel Veloroute Richtung St. Jakob
Autos & Tram Tempo 50, hohe Frequenzen:
unangenehm und gefährlich, baulicher Zwischenraum fehlt!



- Schlechte Beleuchtung
- Gefährdung links und rechts
- Für den Veloverkehr sehr unattraktiv
- Streifen bietet zu wenig Schutz
- Es gäbe aber genügend Raum für bauliche Entflechtung der Velostreifen.
- Man will nicht. Bei der Planung vergessen....



«Pendlerroute» laut Teilrichtplan Velo

Entflechtung der Verkehrsmittel: mehr Sicherheit & Komfort



Breite, separierte Fläche
für den Veloverkehr
entschärft die
Nutzungskonflikte

Amsterdam Tunnel

Beispiel Veloroute Luzernerring

Auf der Kreuzung verschwindet der Velostreifen: tödlicher Unfall exakt dort!

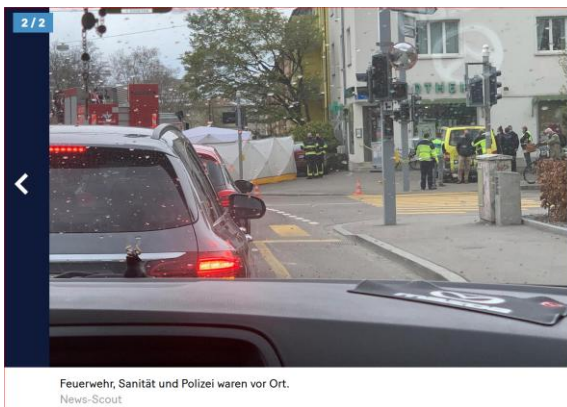
**Auf der Veloroute Luzernerring hört der Velostreifen auf der Kreuzung auf.
Velos geraten durch überholende Lastwagen und Autos in Bedrängnis.**

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

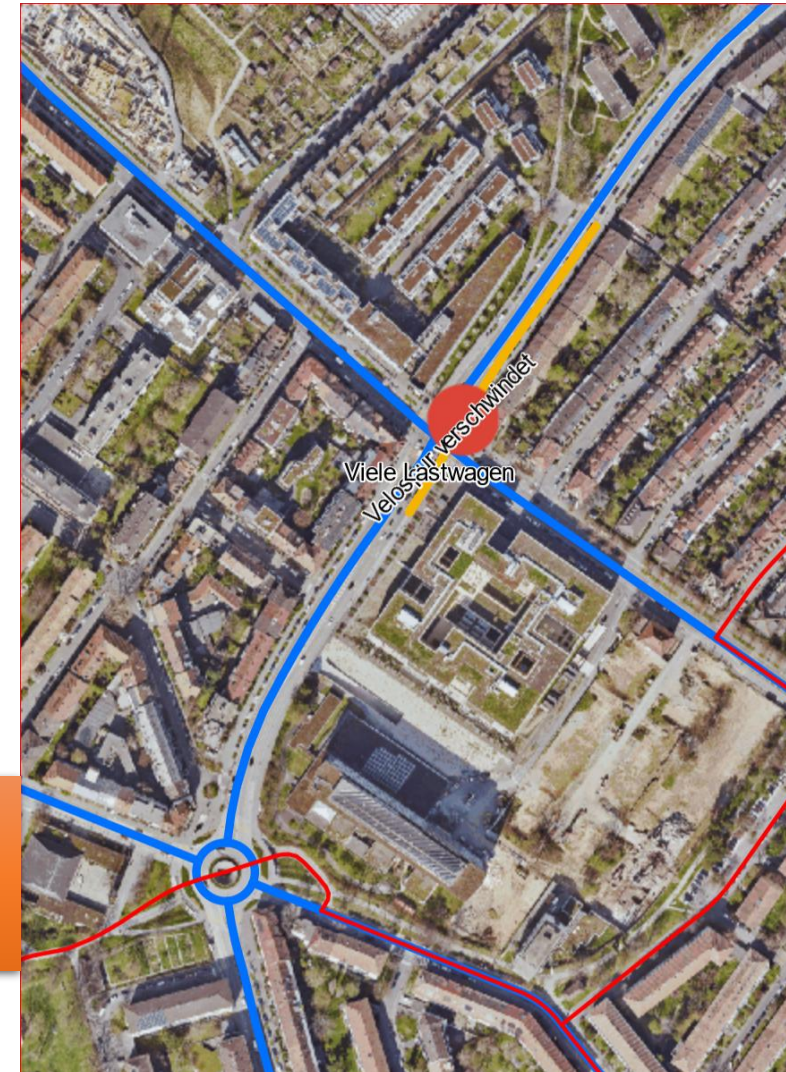
**Am Dienstagnachmittag kam es in Basel an der Kreuzung Luzernerring/
Burgfelderstrasse zu einem tödlichen Unfall. Dieser entfacht die Debatte um die
Sicherheit von Velofahrern neu.»**

**Lea Meister und Hans-Martin Jermann
13.04.2021, 19.17 Uhr« (BZ Basel)**

Lösung: Bauliche Massnahmen oder Velostreifen
- Rot markiert Velostreifen über ganze Kreuzung,,
auch nach der Kreuzung



Feuerwehr, Sanität und Polizei waren vor Ort.
News-Scout



«Planungshilfe»: Velostandards für Gefahrenstellen sind bekannt, werden nicht angewandt und sind nicht verbindlich.

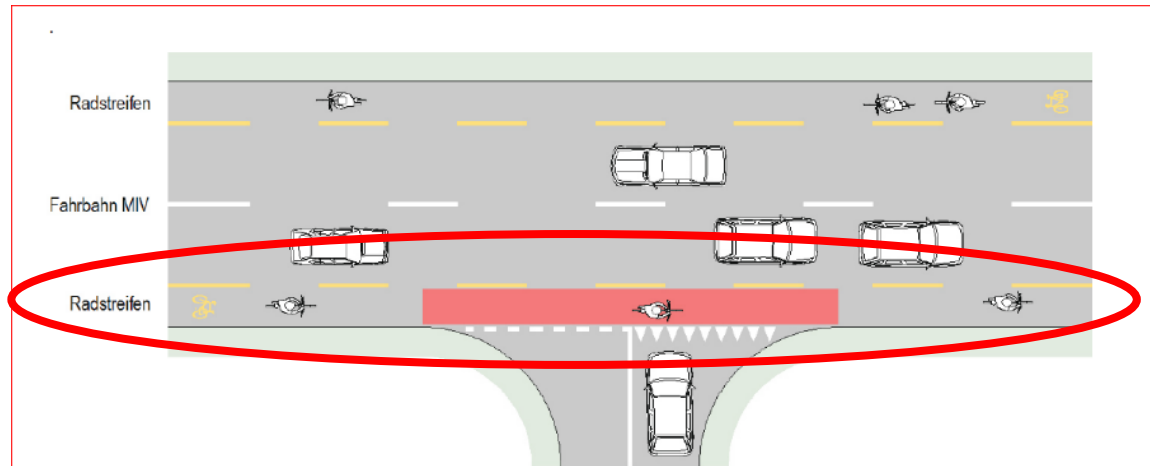


Abbildung 20: Führungsform Veloverkehr: Radstreifen

	Standardmass	Reduziertes Standardmass ⁶
	Das Standardmass bei Radstreifen ist auf ein Velo mit Anhänger und dem Überholzuschlag des MIV ausgelegt. Das reduzierte Standardmass entspricht der Breite eines Velos mit Anhänger.	
Radstreifen		

Tabelle 7: Standardmass und reduziertes Standardmass für Radstreifen (Kanton Basel-Stadt)

- Durchgehend roter Asphalt (Priorisierung) ist eine in Basel-Stadt empfohlene Führungsform.
- Tempo 30 kann Gefahrenstelle entschärfen.

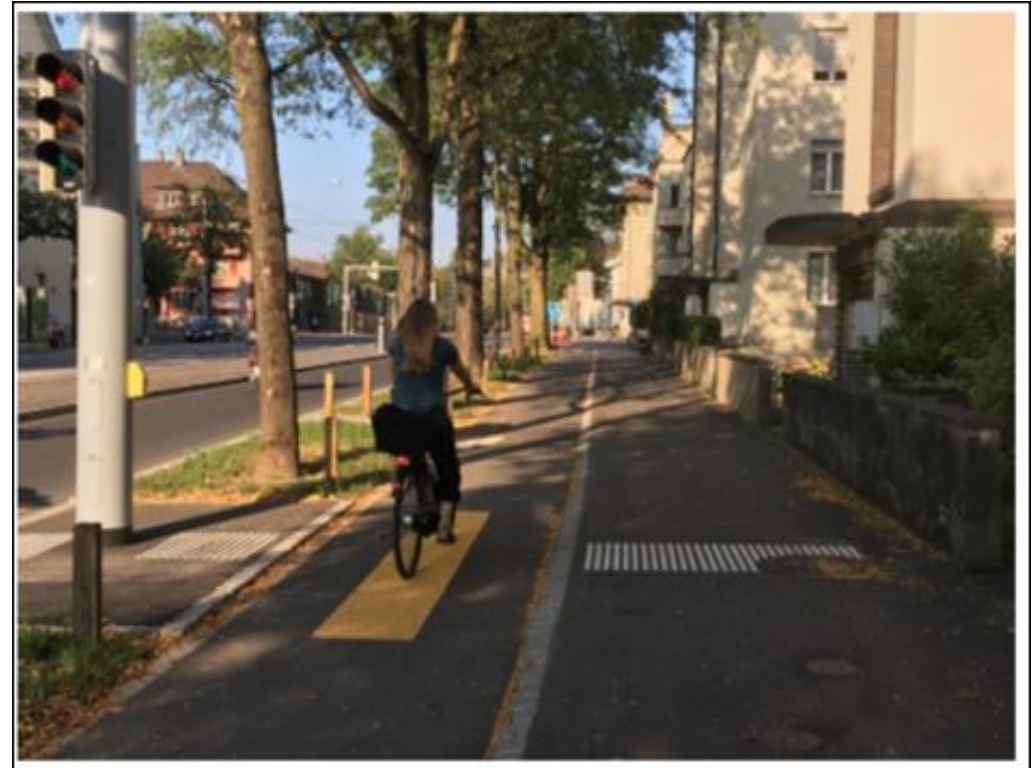
Luzernerring:

- Veloweg fehlte an dieser Stelle
- Roter Belag über Kreuzung fehlte.

Veloverkehr

Führungsform	Standard-mass	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

Mehr Sicherheit und Komfort dank Entflechtung, roter Belag, Poller, durchgehende Markierung



Beispiele Stadt Bern

Beispiel Schützengraben / Einmündung Spalentorweg

Priorität hat der Autoverkehr, auch auf Velorouten

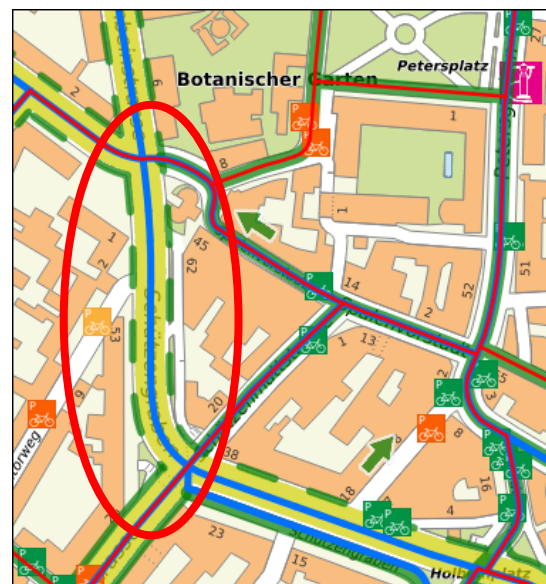


Pendlerroute Schützengraben

Antwort Regierung:

«...eine Signalisierung aufgrund der aktuellen örtlichen Gegebenheiten [ist] nicht angezeigt.»

Antwort zur Interpellation Fleur Weibel betreffend «umgehende Signalisierung von gefährlichen Fahrspurverengungen zum Schutz von Velofahrenden»
8. September 2021



Velo-Richtplan bleibt oft totes Papier:

Velo-Infrastruktur, Sicherheit, Komfort **ungenügend!**

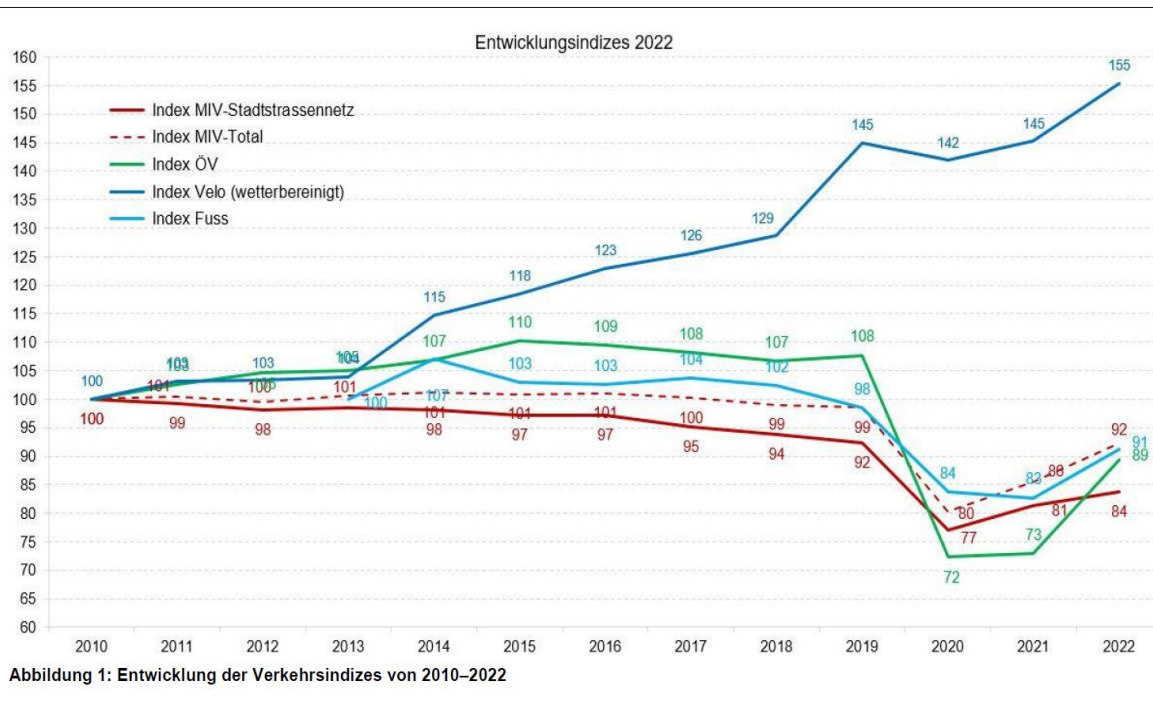
- Zu viele (schwere) Unfälle
- Es fehlen Velostreifen und Entflechtung auf Velorouten
- Es fehlen verbindliche Ausführungsbestimmungen für eine angemessene, abgestufte, umfassende Veloinfrastruktur.
- Besonders verkehrt aus unserer Sicht:
 - Doppelseitiges Autoparkieren als «Verkehrsberuhigung» mit Velo-Piktogramm!
 - «Velostrassen» ohne Richtungswechsel für Autos
 - Rückbau Velostreifen in Tempo 30-Zonen
- Das Auto genießt Priorität, immer noch, nach wie vor.



Ein Richtplan ist keine Velo-Infrastruktur.

Übersicht

- Sicherheit – ein echtes Problem
- Velorichtpläne: Harzige Umsetzung
- **Anliegen der Volksinitiative**
- Wünsche an die UVEK



72.5% Ja zum Bundesbeschluss Velo in Basel-Stadt

Ja-Mehrheiten in Städten seit 2018

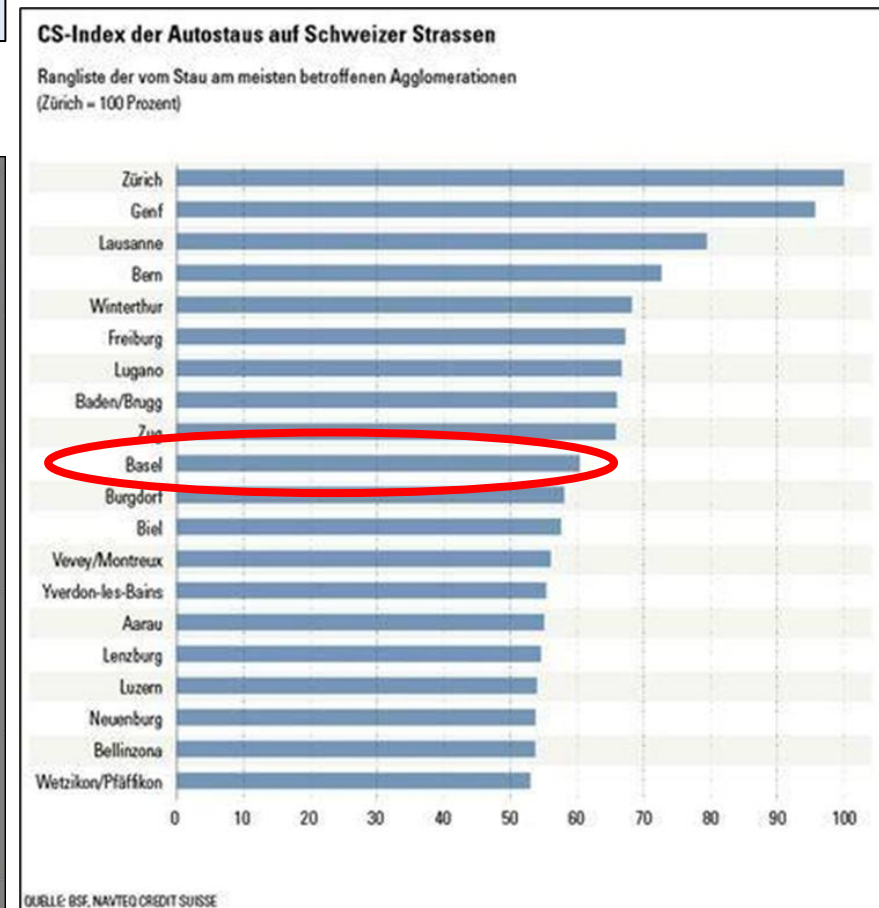
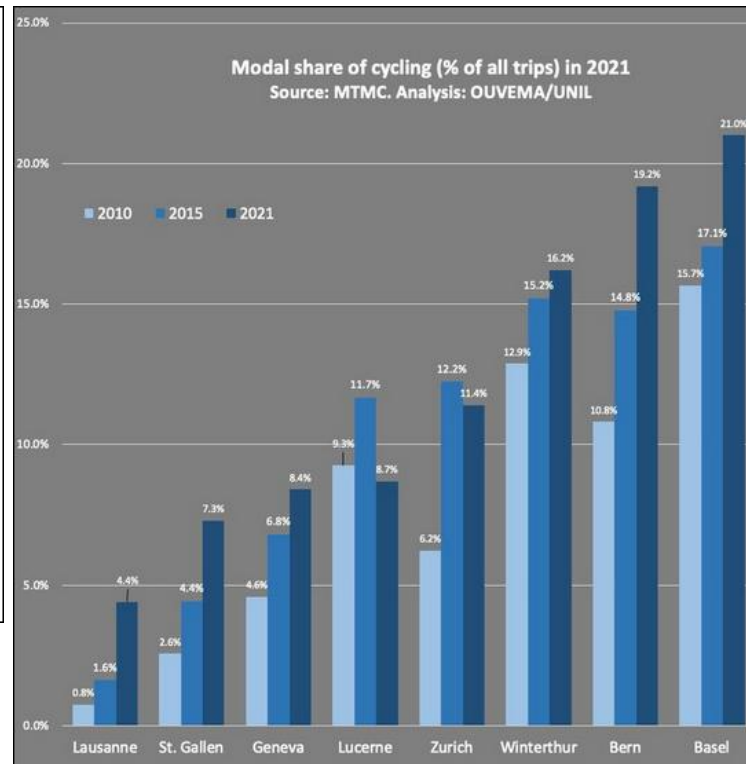
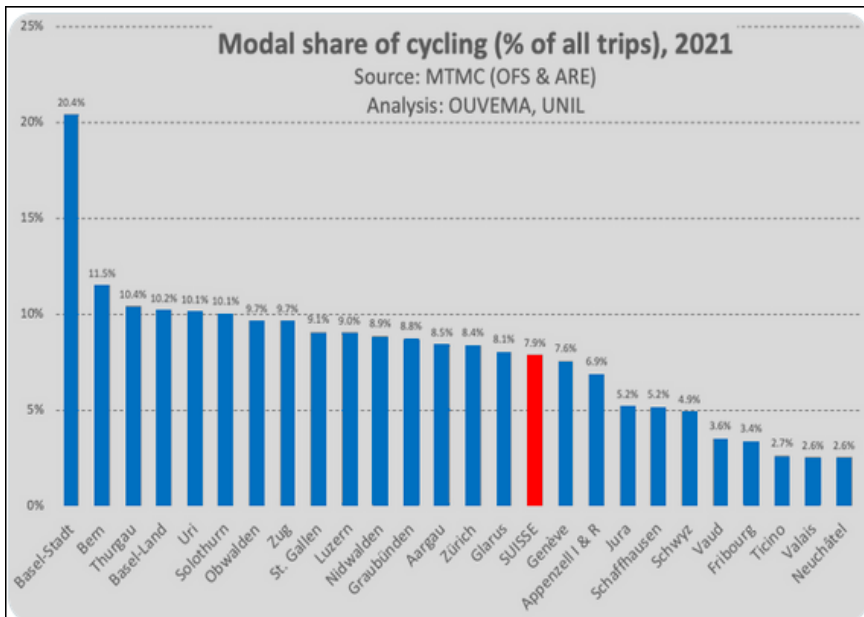
Datum	Stadt	Vorlage	JA-Mehrheit	Stimm-beteiligung
23.09.2018	Basel	Bundesbeschluss Velowege	72.5%	42.9%
27.09.2020	Zürich	"Sichere Velorouten"	70.5%	63.0%
13.06.2021	Zürich	Stadttunnel als Veloverbindung	74.1%	57.1%
28.11.2021	Zürich	Velo-Vorzugsrouten + Tempo 30	58.5%	61.0%
27.11.2022	Bern	neue Velostation	60.1%	33.0%
15.05.2022	Luzern	Ausbau Velonetz	71.5%	44.0%

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)

- **«Art. 2 Velowegnetze**
Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.
- **Art. 5 Planungspflicht (...)**
2 Die Pläne sind für die Behörden verbindlich.(...)
3 Die Betroffenen sowie die interessierten Organisationen sind an der Planung zu be-teiligen.
4 Die Pläne sind öffentlich. Sie müssen in elektronischer Form zugänglich sein. (...) »

Nirgends ist Nachfrage nach Velo-Infrastruktur so gewachsen wie bei uns Velos entlasten den Strassenraum auch für den Autoverkehr!

21% aller Wegstrecken per Velo (+55% seit 2010)
40% weniger Autostaus als ZH, GE



Quelle: Mikrozensus BFS 2021
Grafik: Uni Lausanne, Prof. P. Rérat

Gegenvorschlag: Velovorzugsrouten, Finanzierung, Fristen, aber was ist mit Basis- und Pendlerrouen laut Richtplan Velo?

- **Wir begrüßen die beantragte Verankerung der Velovorzugsrouten.**
 - Wir begrüßen die Finanzierung, auch wenn sie uns zu knapp scheint.
 - Wir begrüßen die Frist von 10 Jahren
 - Wir begrüßen die Feststellung, dass es mehr Personal braucht.
 - Wir danken der Verwaltung für den konstruktiven Austausch.

Gegenvorschlag: Was ist mit Qualität der Routen, was geht bei den Basis- und Pendler Routen?

- **Unser Problem bleibt :**
 - **Es gibt keine verbindlichen Standards für die Veloroutenqualität.**
 - Der Gegenvorschlag der Regierung will diese Aufgabe explizit nicht lösen.
 - **Zusammenhängende und durchgehende Velowege, radiale und tangentielle Linienführung:**
 - Kein Wort dazu im Gegenvorschlag der Regierung. Was nicht geschrieben ist, wird auch nicht gemacht.
 - **In der Vergangenheit waren Parkplätze und Autoverkehr stets wichtiger als Velorouten.**
 - Die «Basler Zeitung» schützt die Privilegien für stehende Motorfahrzeuge wiederkehrend und lautstark.
 - Dauerparkieren: Nutzfläche eines Kinderzimmers für 80 Rappen pro Tag (inzwischen auf 85 Rappen bis CHF 1.35 erhöht)
 - **Denn: Eine qualifizierte Mehrheit (72,5%) will sichere Velorouten und erwartet eine Umsetzung des Veloweggesetzes.**
- Ohne verbindliche Bestimmungen in Gesetz und Verordnung können wir die Volksinitiative nicht zurückziehen.

So macht man es an anderen Orten

Berlin



**Velospuren durchgehend
über die ganze Kreuzung**



So könnte es aussehen auf städtischen Hauptstrassen



Velowegnetze sind...

- *zusammenhängend, durchgehend und rot eingefärbt*
- *wichtige Orte verbindend*
- *angemessen dicht und direkt geführt*
- *sicher und wo möglich abgetrennt*
- *homogen und attraktiv*

Im Quartier...

- Heute



- In Zukunft



Von Quartier zu Quartier

Heute



In Zukunft



Auf grossen Knoten

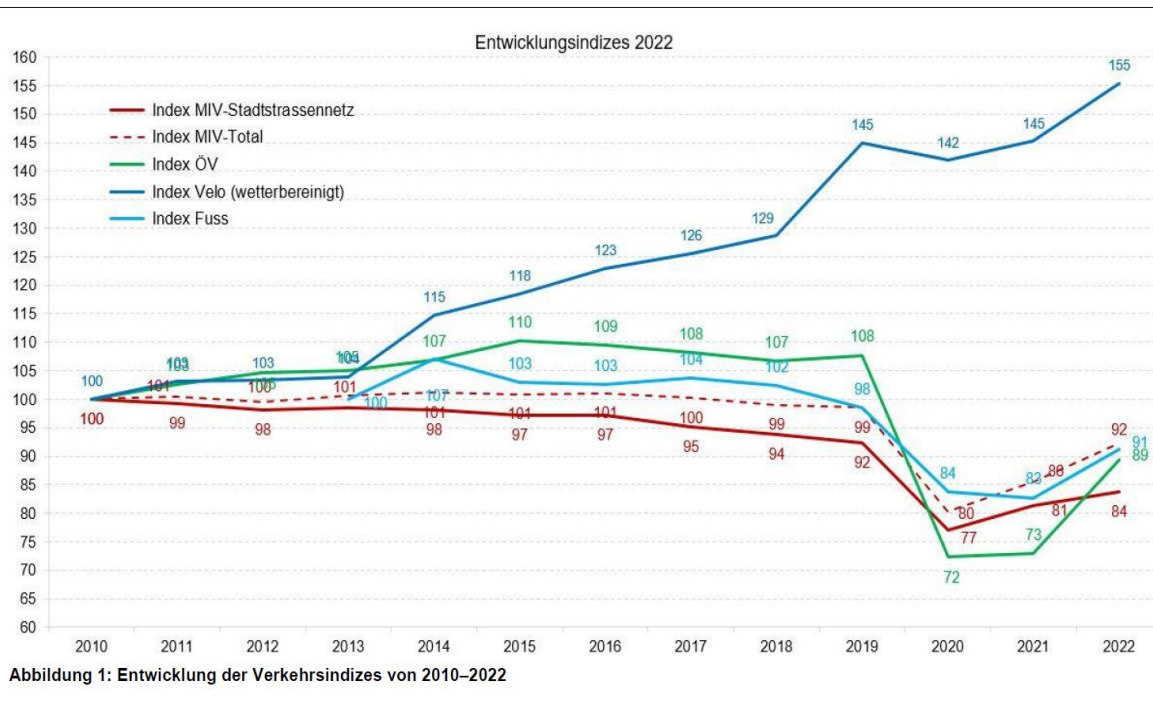


Auf kleinen Knoten



Übersicht

- Sicherheit – ein echtes Problem
- Velorichtpläne: Harzige Umsetzung
- Anliegen der Volksinitiative
- **Wünsche an die UVEK**



Antrag Regierungsrat:

1. §13 USG:«Velovorzugsrouten»

§ 13 Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten (*neu*)

e) Umsetzung von Velovorzugsrouten mit mind. 40 km Gesamtlänge bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung. Der Kanton veröffentlicht bis zur Erreichung dieses Zieles alle drei Jahre einen Bericht.

Im Ratschlag heisst es: **«Definition bzw. Funktion sowie Ausbaustandard, Führungsform und Mindestbreiten der Velovorzugsrouten sind in den Standards Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur des Kantons Basel-Stadt festgehalten und nicht auf Gesetzesebene**

2. Erhöhung RAB LV II

(...) Die RAB LV II soll (...) für die zehn Umsetzungsjahre von heute 10 Mio. um 20,5 Mio. Franken auf insgesamt 30,5 Mio. Franken erhöht werden. Die für die RAB LV II beantragten Mittel gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (IB1).

Wünsche an die UVEK (I)

Bitte Velovorzugsrouten radial und tangential wie (von Initiativtext postuliert) von Kantonsgrenze zu Kantonsgrenze abgestimmt auf Agglomerationsnetz

Bitte verbindliche Standards offenlegen und Grundsätze ins Gesetz!

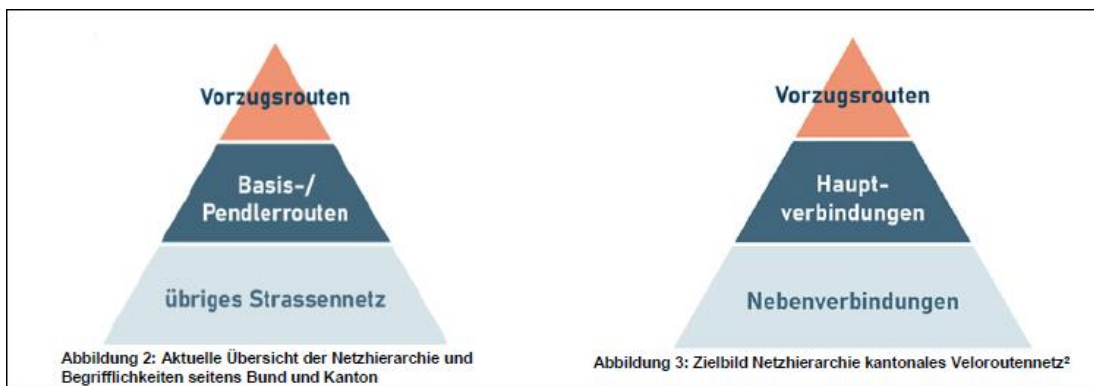
Bitte um eine ausreichende Finanzierung für das ganze Velonetz!

Wünsche an die Uvek (II)

Bitte lesen Sie den Initiativtext!

- Velohaupt- und Nebenrouten sind keine «Verbindungen»,
- Wenn man den Namen schon ändern will:
 - es geht um «Hauptrouten» & «Nebenrouten» als Teil eines Velowegnetzes laut Bundesgesetz!
 - Bundesgesetz: «zusammenhängende und durchgehende Velowege»
- Wir verlangen Mindestanforderungen für die ganze Netzhierarchie auf Ebene Gesetz & Verordnung

Ratschlag
Seite 10



Soll/IST-Vergleich Volksinitiative und Ratschlag		
Thema	Erfüllungsgrad	Zu regeln in...
1 Sichere, durchgehende Velorouten, einheitlich und erkennbar	Richtplan ≠ Veloinfrastruktur	Grundsatz USG, Detail VO
2 Entflechtung an verkehrsreichen & gefährlichen Knoten .	0	Grundsatz USG, Detail VO
3 Auf Velorouten Sicherheitsabstand zu parkierten Autos	0	Grundsatz USG, Detail VO
4 Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang (Kantonsverfassung §30).	1	Verfassung
5 Mischverkehr Velo/Fussverkehr vermeiden.	0	Grundsatz USG, Detail VO
6 Sicherheit Fuss- und Veloverkehr hat im Lokalverkehr hat Vorrang im Verhältnis zu den Kapazitäten für den rollenden und ruhenden privaten Motorfahrzeugverkehr.	0	Grundsatz USG
7 Qualitätssicherung und verbindliche Mindestbreiten.	angekündigt, aber bisher nicht geklärt	Grundsatz USG, Detail VO
8 Netz mit Velovorzugsrouten	1	Ratschlag, Antrag im USG
9 Mindestens 50 km Velovorzugsrouten	40 km statt 50 km (= 0.8)	USG: 40 km in zehn Jahren
10 Netzgeometrie sternförmig & tangential, Signalisierung an Knoten	0	Grundsatz USG, Ausführung Richtplan
11 Qualität Velorouten: Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit.	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	Grundsatz USG, Detail VO
12 Auf Velo-Vorzugsrouten wird auf ungünstige Geometrien und Randsteine, ungünstige Topografie sowie steile Über- und Unterführungen verzichtet.	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	Grundsatz USG, Detail VO
13 Auf Velo-Vorzugsrouten hat der Veloverkehr in der Regel Vortritt an Knoten.	Auf Velostrassen ja, aber Velostrassen sind keine Velorouten	Verordnung
14 Velo-Vorzugsrouten in Quartierstrassen: motorisierter Durchgangsverkehr unterbrechen, (gegenläufige Einbahnstrassen)	Absichtserklärung im Ratschlag, keine Rechtssicherheit	Grundsatz USG, Detail VO
15 Führen Basis- oder Pendlerrouen im Gegenverkehr durch Tempo-30-Zonen, ist eine Mindestdurchfahrtsbreite von 4,0 m zuzüglich eines Sicherabstands von 0,75 m bei parkierten Fahrzeugen einzuhalten.	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	Verordnung
16 Auf Velorouten durch Tempo-30-Zonen mit >2500 Autos/Tag sind in jeder Fahrtrichtung Radstreifen zu markieren	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	Verordnung
17 sichere, durchgehende Basis- und Pendlerrouen.	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	Verordnung
18 Breite von Basis- und Pendlerrouen in Tempo 50 Zonen	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	
19 Mindestdurchfahrtsbreite 4 m einzuhalten. Zum ruhenden Motorfahrzeugverkehr Sicherheitsabstand von 0,75 m	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	
20 Tempo-30-Zonen Radstreifen, sofern Tagesfrequenz Auto an Werktagen >2'500	Standards als «internes Arbeitsinstrument», keine Verbindlichkeit	
21 genügend Personal für die Planung und Durchsetzung	zu klären	GRB
22 Fachstelle Veloverkehr	formal erfüllt. Ausgabenkatalog ungeklärt (soll in Verordnung erst noch festgelegt werden).	Bundesgesetz
23 «Velo-Express-Team» als Ansprechstelle für Meldungen: Beseitigung von Gefahrenstellen, Ermitteln von Schwachstellen, Entwickeln, Planen, Projektieren und Umsetzen von Sofortmassnahmen, sichere Veloführung im Bereich von Baustellen, Qualitätsmessung und Zielüberprüfung, Monitoring und Dokumentation der Massnahmen.	Idee wird im Ratschlag begrüsst, aber Umsetzung nicht geklärt	Verordnung
24 Finanzierung: <u>jährlich</u> mit mindestens CHF 5 Mio. gespiesen. Für Sofortmassnahmen <u>jährlich</u> CHF 1 Mio.	Regierung will 20 Mio. bis 2035	GRB

Der Gegenvorschlag missinterpretiert die Volksinitiative

Ratschlag Seite 13:

«Der Regierungsrat lehnt die Festlegung von Mindestbreiten und weitere Anforderungen an die Veloverkehrsinfrastruktur auf Gesetzesstufe ab.

Die Fachstellen des Kantons berücksichtigen bei der Projektierung bzw. Festlegung von Mindestbreiten die kantonalen Standards Fuss- und Veloverkehr (Kapitel 3.3.3)»

- Die Volksinitiative verlangt Mindestbreiten, aber nicht auf Gesetzesebene.
Standards, Normen gehören in eine Verordnung.
- Grundsätze für Ausbauniveau und Routenführung (radial/tangential) soll das Parlament festlegen.
- Der Gegenvorschlag lenkt vom Problem ab:
 - **Es gibt in Basel bisher keine «Standards», die verbindlich sind.**
 - **Der Regierungsrat will ein «internes Arbeitsinstrument» ohne Wirkmächtigkeit.**
 - **Das ist nicht zielführend. So werden die zahlreichen Lücken im Velonetz niemals geschlossen werden.**
 - **Das Bundesgesetz verlangt Velowege «durchgehend und zusammenhängend», keine «Hauptverbindungen» oder «Nebenverbindungen»**
 - **Rücksichtnahme auf bauliche Engnisse steht so in der Volksinitiative. Es bleibt durchaus «Handlungsspielraum, um örtlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen».**
- Wir wollen Transparenz & Verbindlichkeit & Einhaltung Fristen.

Wünsche an die UVEK (IV)

Wir bitten um Klärung

Der Ratschlag kündigt «Standards Fuss- und Veloinfrastruktur» an, nur:

«Die neuen «Standards Fuss- und Veloinfrastruktur» bleiben ein verwaltungsinternes, aber öffentlich zugängliches Arbeitsinstrument«

(Ratschlag Seite 12)

«Arbeitsinstrumente» sind keine Standards. Sie waren bisher nicht verbindlich und sollen es offenbar auch in Zukunft nicht sein.

Wir bitten um Auflösung dieses Verwirrspiels.

- Der Ratschlag kündigt eine Verordnung an:

«Die Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege wird im Kanton Basel-Stadt analog zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege in einer kantonalen Verordnung festgehalten.

Das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement wird die kantonale Verordnung zeitnah erarbeiten.»

Ratschlag Seite 7

Um den Regelungsbedarf im Gesetz zu verstehen, sollte der Entwurf des Verordnungstexts offen gelegt oder die Verordnung verabschiedet werden.

Manche Angaben verstehen wir nicht, bitte um Bericht

Für transparente und demokratisch legitimierte Regeln gilt üblicherweise:

- Gesetz regelt Grundsätze (Kompetenz Grosser Rat)
- Verordnung regelt Ausführungsbestimmungen (Kompetenz Regierung)
- Richtlinien im Anhang (Kompetenz Regierung oder Departement)
- Richtplan regelt Linienführung (Kompetenz Regierung)

Wir sind gegen «Handlungsanweisungen», die meist gerade dort, wo es gefährlich ist, nicht eingehalten werden.

Wünsche an die Uvek (V)

Bitte um rechtlich klare Grundlagen!

- **Qualität der Velorouten: Bitte Grundsätze ins Gesetz!!!!**
 - Qualität der Velorouten: Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit
 - Linienführung Vorzugsrouten: radial & tangential & Abstimmung auf Agglomerationsnetz
 - Existenz von Velostreifen, abgestuft, Massnahmen zur Entflechtung, Anstreben eines Mindestabstands zu Parkplätzen und Tramgleisen
 - Reduktion Auto-Durchgangsverkehr auf Velovorzugsrouten & Velostrassen
 - Durchgehende Markierung auf Velovorzugsrouten und Hauptrouten, gute Sichtweite
 - Mitwirkungsverfahren (Konkretisierung Bundesgesetz)
- **Veloroutennetz: Streckenlänge für alle Kategorien in GRB festhalten**
 - Wie viele km Velovorzugsrouten kommen dazu, wieviel Bestehendes besteht weiter?
 - Es ist gut, bestehende Routen aufzuwerten: worin bestehen die Massnahmen genau?
 - wie viele km entstehen aus einer Aufwertung bestehender Velo-Routen?
 - In welcher Länge wird das alte Veloroutennetz von 210 km weitergeführt?
 - Wie lange gestalten sich die neuen Strecken und das neue Total?

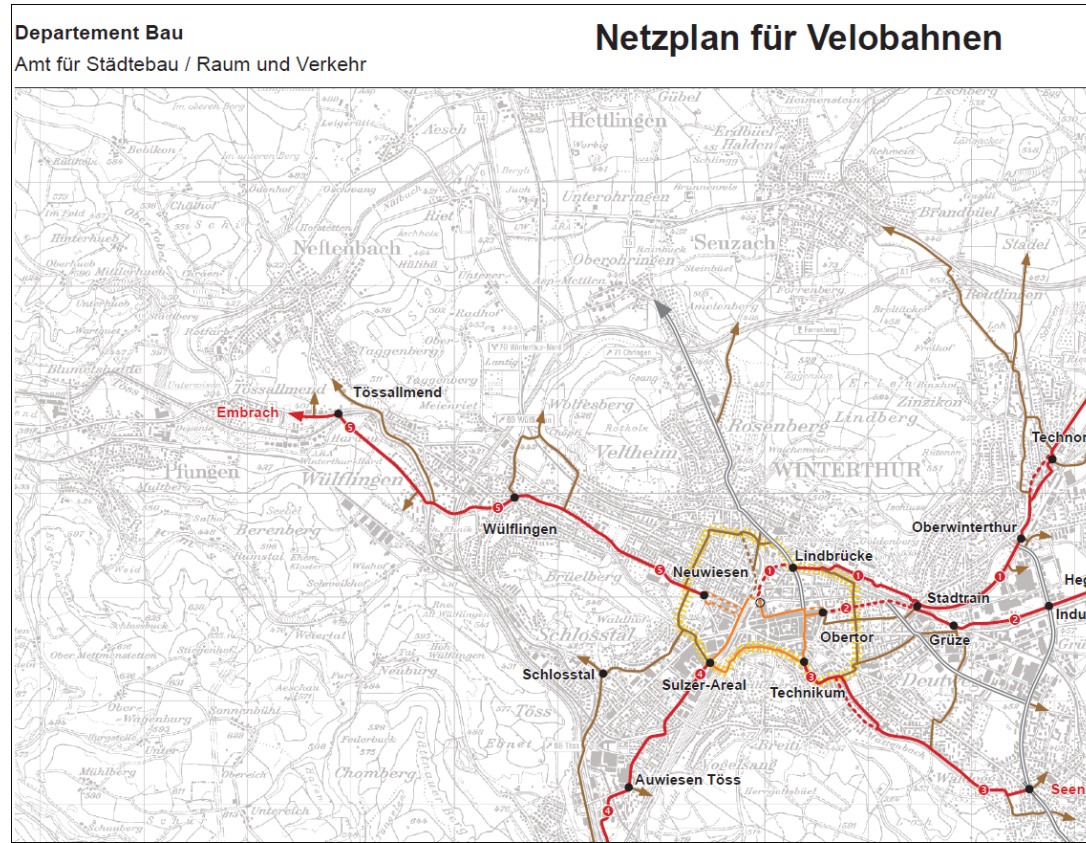
In Basel sind die Strassen nicht schmaler
als in Zürich, Bern, Lausanne oder Kopenhagen!

- Das Problem sind nicht fehlende Strassenbreiten.
- Die Fachleute im Amt für Mobilität sind keine bösen Menschen.
- Die Finanzierung ist nicht das vorrangigste Problem.
- Strategien und Konzepte gibt es. Teil-Erfolge spiegeln sich in gestiegenen Velofrequenzen.

Es fehlen seit 40 Jahren rechtliche Grundlagen im Vollzug.

- Handhabung Teilrichtplan Velo ist ein Versteckspiel.
- Ohne verbindliche Standards für Velorouten kann man nicht planen.
- Die Verwaltung bleibt Druckversuchen ausgesetzt.
- Sie muss Schiedsrichter für Grundsatzfragen sein, die das Parlament klären sollte.
- Der Bund wird Verbindlichkeit nicht liefern.

Winterthur hat begonnen, die Veloflächen rot zu markieren



Zu viele Menschen sterben in Basel auf dem Velo



Sicherheit durch Entflechtung, Markierung & Signalisierung: Man weiss wie es ginge!



Piktogramme für Velowege, nicht anstelle von Velowegen



Bauliche Entflechtung verbessert Sicherheit



Mehr Platz und bauliche Entflechtung reduzieren Konflikte und Auto-Staus innerorts

