



Verein sichere Velorouten
c/o Rudolf Rechsteiner
Saint-Louis-Strasse 25
4056 Basel
sichere-velorouten.ch

Basel, 18. Mai 2025
Medienmitteilung

Initiativkomitee freut sich – Neuausrichtung der Verkehrspolitik gefordert

Das «Initiativkomitee sichere Velorouten» freut sich sehr über das klare Ja der Stimmberechtigten zum Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag setzt die meisten Anliegen der Initiative um, setzt Fristen für Velovorzugsrouten und fürs Velowegnetz. Und er tritt sofort in Kraft.

Über 80 Prozent der schweren und der tödlichen Verkehrsunfälle in Basel-Stadt werden von Menschen zu Fuss oder auf dem Velo erlitten. Dieses mehr als deutliche Volks-Ja signalisiert einen unbedingten Bedarf nach einem Richtungswechsel im Vollzug der Basler Velo-Politik. Wir verlangen auf Basis der nun gutgeheissenen Gesetzgebung:

1. Velostreifen auf allen offiziellen Routen des Velowegnetzes mit Auto-Durchgangsverkehr, auch in Tempo 30-Zonen, auf «Velostrassen» usw.; Velostreifen insbesondere auch auf Einbahnstrassen
2. Beseitigung von Gefahrenstellen (auf Kreuzungen, in Nebenstrassen)
3. Roter Belag als Planungsvorgabe für alle Veloflächen (spontane Wahrnehmung), Respekt der Normbreiten
4. Bauliche Absätze oder «Protected Bike Lanes» mit Pollern auf Tempo 50-Strassen
5. Räumliche Entflechtung von Velo- und Fussverkehr dort, wo sich Konflikte häufen, mittels Markierung
6. Gute Vorzugsrouten in alle Quartiere (radial, tangential), transparente Planung
7. Neue Parkplatzphilosophie: Stopp dem exzessiven doppelseitigen Parkieren zulasten von Velo, ÖV und Zufussgehenden; Entrümpelung der Strassen für Sicherheit und Lebensqualität; mehr Anreize für das Langzeitparkieren ausserhalb der Allmend und für die bessere Auslastung der Autoeinstellhallen.¹

31 Prozent aller innerstädtischen Wege legt die Basler Bevölkerung mit dem Velo zurück. Das ist mehr als der Anteil von öffentlichem Verkehr, Fussverkehr oder Autoverkehr ([Exposé Prof. Alexander Erath, FHNW](#), S. 6).

Die Basler Infrastruktur muss dem Wachstum des Veloverkehrs Rechnung tragen. Velos entlasten dank geringer Raumansprüche die Strassen; Velofahren ist zudem kostengünstig und gesund. Die Velofahrenden verdienen mehr Sicherheit, mehr Fahrkomfort und sie brauchen genügend Abstellplätze. Auch Velorouten in die Nachbargemeinden müssen sicherer werden mit durchgehenden, direkten und ausreichend breiten Veloverbindungen, die einen komfortablen Fahrfluss ermöglichen. Auf Vorzugsrouten soll das Nebeneinanderfahren erlaubt sein.

Dank

Wir möchten nicht versäumen, dem Regierungsrat, der UVEK und der Mehrheit des Grossen Rats herzlich zu danken. Sie haben die Anliegen der Volksinitiative positiv aufgenommen. Die Behörden pflegten den Dialog, ebenso die UVEK. Das Ergebnis ist ein Gegenvorschlag, der die Volksinitiative zügig und mehrheitsfähig umsetzt, wenn auch mit kleinen Abstrichen. Ebenfalls danken wir den Medienschaffenden, die die Gefahrenlage von Velo- und Fussverkehr aufgriffen.

Rückfragen: 079 785 71 82 Rudolf Rechsteiner, Präs. Initiativkomitee

¹ Beispiele: Parking Kunstmuseum: mehrere Etagen geschlossen; Parking Badischer Bahnhof: im April 2025 dauerhaft immer 200 leere Parkplätze; [eine Crowd-recherche von Bajour 2023 zeigte](#), dass Raum für mindestens 2000 Autos in bestehenden Hallen (ohne Neubauten) besteht.

Text Zeitung «Mosaik» (Mai/Juni 2025)

Dem Ja zum Velo müssen Taten folgen

Das Ja zu mehr Sicherheit für Velofahrer:innen in der Stadt war deutlich. Nun müssen die Massnahmen für mehr Platz und eine bessere Infrastruktur fürs Velo zügig umgesetzt werden.

Einen «Teilrichtplan Velo» gibt es in Basel-Stadt seit den 80er Jahren. Trotzdem ging es mit dem Ausbau des Velonetzes bisher nur langsam vorwärts. Oft fehlen gerade an gefährlichen Stellen gute Velostreifen; in den Aussenquartieren blieb der Vollzug lieblos und minimalistisch. Verbindliche Normen gab es keine.

Die mächtige Autolobby verteidigt ihre Parkplatzprivilegien hartnäckig mit Rekursen und politischem Aktivismus. Das verursachte in der kantonalen Verwaltung jahrelang Blockaden, oft entgegen den Beschlüssen des kantonalen Parlaments.

Das Ziel der Volksinitiative war es deshalb, diese Blockierungen einer Minderheit aufzubrechen: mit verbindlichen Vorschriften und einer Volksabstimmung. Dank dem Volks-Ja stehen die Chancen für eine Neuausrichtung nun besser denn je, aber den Gesetzen müssen nun konkrete Taten folgen.

Wir verlangen:

1. Für die Sicherheit sind Velostreifen auf allen Routen des Velowegnetzes mit Auto-Durchgangsverkehr zu markieren; dies gilt auch in Tempo 30-Zonen, auf «Velostrassen» und insbesondere auf Einbahnstrassen.
2. Gefahrenstellen an Kreuzungen und Nebenstrassen sind durch geeignete Markierung und bauliche Massnahmen zu beseitigen.
3. Zur spontanen Wahrnehmung und zur Verbesserung der Sicherheit ist ein roter Belag als Planungsvorgabe für Velostreifen eine Notwendigkeit. Normbreiten für Velostreifen sind durchzusetzen. Auf Tempo 50-Strassen gilt es, die Velospuren mit baulichen Absätzen oder «Protected Bike Lanes» mit Pollern zu schützen.
4. Die räumliche Entflechtung von Velo- und Fussverkehr sind an konfliktträchtigen Orten voranzutreiben (Beispiel Solitude-Park).
5. Zur Steigerung der Attraktivität für Pendler:innen sind gute, durchgängige Vorzugsrouten in alle Quartiere (radial, tangential) einzuführen. Die Vorzugsrouten sollten genügend breit, durchgängig markiert und möglichst vom Autodurchgangsverkehr befreit sein.
6. Es braucht zwingend eine neue Parkplatzphilosophie: Das exzessive doppelseitige Parkieren zulasten von Velo, ÖV und Zufussgehenden muss gestoppt werden. Ein schlechtes Beispiel wie es nicht sein sollte: Egliseestrasse zwischen Fasanenstrasse und Schorenweg. Die Verwaltung muss Anreize schaffen für das Langzeitparkieren ausserhalb der Allmend, auf privatem Grund oder in Parkhäusern. Potenzial gibt es in den zahlreichen Einstellhallen mit ungenügender Auslastung. So sind im Parking Badischer Bahnhof 200 Parktplätze ständig unbesetzt. Oder beim Kunsthauseparking sind dauerhaft mehrere Etagen geschlossen. Eine Crowd-Recherche von Bajour 2023 zeigte, dass Raum für mindestens 2000 Autos in bestehenden Parkanlagen (ohne Neubauten) besteht.
7. Auch die Velorouten in die Nachbargemeinden sollen sicherer werden mittels durchgehenden, direkten und ausreichend breiten Velowegen, die einen effizienten und komfortablen Fahrfluss ermöglichen, wo auf Vorzugsrouten auch das Nebeneinanderfahren erlaubt sein soll.

Die Basler Bevölkerung hat an diesem sonnigen 18. Mai 2025 die Weichen wirksam neu gestellt. Mit der Volksabstimmung ist die demokratische Legitimation für den Ausbau der Veloinfrastruktur gegeben. Nun ist die Verwaltung – insbesondere das BVD – gefordert, den Willen der Bevölkerung zügig umzusetzen. Denn mangelnde Sicherheit verträgt keinen Aufschub. Jeder Unfall ist einer zu viel. Und über allem gibt's einen positiven Effekt für mehr Lebensqualität in der Stadt und Region Basel.

Martin Lüchinger, Mitglied Initiativkomitee «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»

Negative und positive Beispiele:

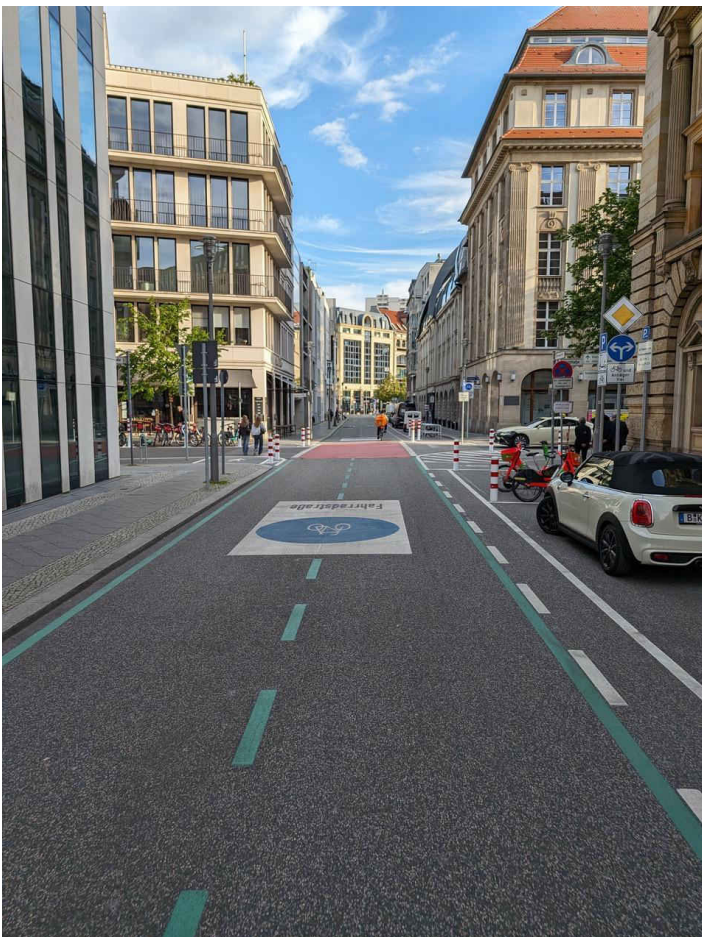


Egliseestrasse, beidseitige Parkierung engt ein





Pendler:innenroute Schützengraben, noch ohne Velostreifen



Positives Beispiel Deutschland für eine Veloroute



Positives Beispiel in Bern für «Protected Bike Lane»



Basel will ein 40 Kilometer langes Netz an Velovorzugsrouten

Anja Sciarra

Gegenvorschlag angenommen Die Velorouten-Initiative wurde klar abgelehnt – die moderatere Alternative überwiegt. Katzenjammer bei den Gegnern.

Die Baslerinnen und Basler sind eindeutig pro Velo – aber nicht ganz so überschwänglich wie erwartet. Die Velorouten-Initiative wurde vom Stimmvolk mit 62,75 Prozent deutlich abgelehnt. Der Gegenvorschlag allerdings mit 59,21 Prozent angenommen.

Dieser sieht vor, die Infrastruktur im Kanton stark auszubauen. In den nächsten zehn Jahren soll ein 40 Kilometer langes Netz von sogenannten Velovorzugsrouten entstehen und zusätzliche Veloverbindungen geschaffen werden. Geplant sind auch Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Sicherheit für die Zweiräder. Für die Umsetzung der Vorlage sind 23,9 Millionen Franken vorgesehen.

Euphorie auch bei Initiativbefürwortern

Beim breit abgestützten Mittellinks Komitee, das für den Gegenvorschlag gewiebelt hatte, sorgt das Ergebnis im Abstimmungsforum für Euphorie. Aber auch bei den Initiantinnen und Initianten gingen die Arme im Jubel in die Höhe – trotz der deutlichen Ablehnung ihrer Vorlage. So auch bei Rudolf Rechsteiner. «Ich fühle mich zu 99 Prozent als Sieger. Der Gegenvorschlag hat all unsere Anliegen aufgenommen, wenn auch teils in abgeschwäch-

ter Form», sagt er.

Der Hauptunterschied und positiv zu werten sei nämlich, dass der Gegenvorschlag sofort in Kraft trete – bei der Initiative wäre noch die Ausarbeitung eines neuen Gesetzes nötig gewesen – und somit auch viele Sofortmassnahmen ergriffen werden könnten. «Da gibt es viele Strecken, auf denen man anstatt einer blauen ganz einfach eine gelbe Linie ziehen und ein Velosignet kennzeichnen kann», sagt

Rechsteiner. Gemeint ist damit die Aufhebung von blauen Zonen, also Parkplätzen.

In der zweiten Phase sind aber auch bauliche Massnahmen gefragt, um beispielsweise Kreuzungen per Unterführungen sicher und bequem mit dem Zweirad passieren zu können.

Ging Initiative zu weit? Nein, sagt Co-Chefin von Pro-Velo

Warum aber wurde die Initiative abgelehnt? Das zu interpretieren, findet SP-Präsidentin Lisa Mathys schwierig. Vielleicht ging die Vorlage mit geforderten Mindest-

breiten von 2,40 Metern der Velostreifen dann doch einigen zu weit. Aber: «Ohne die Initiative wäre dieser gute Gegenvorschlag nicht möglich gewesen.»

Dass die Initiative zu weit gegangen ist, glaubt Pro-Velo-

Co-Präsidentin Anina Ineichen nicht. Auch sie erklärt sich den Ausgang der Abstimmung mit der Stärke des Gegenvorschlags.

Was ihr auffalle, sei jedoch die starke Polarisierung der Thematik: «Ich kriege für keine andere politische Tätigkeit so viele Hass-mails und so viele Drohungen wie für meine Velopolitik. Da

wird gar nicht mehr Sachpolitik betrieben, vielleicht wurde das der Initiative zum Verhängnis», meint die Grünen-Grossrätin. Mit dem Gegenvorschlag könne man nun aber sehr gut leben. Sie habe auch «absolutes Vertrauen» in Bau- und Verkehrsdirektorin Esther Keller (GLP), schnell gute Massnahmen umzusetzen.

Esther Keller: «Es wird Baumassnahmen brauchen»

Esther Keller selbst zeigt sich ebenfalls sichtlich zufrieden mit dem Abstimmungsergebnis. «Ich lese es als Zeichen, dass die

Bevölkerung unsere bisherige Politik unterstützt, sich aber eine Verstärkung der Massnahmen wünscht.»

Dennoch sei die Umsetzung des Gegenvorschlags kein Zuckerschlecken. Wo immer möglich, werde man die Umsetzung mit laufenden Arbeiten kombinieren – namentlich mit dem umfangreichen Ausbau des Fern-



wärmenetzes – und vor allem mit Markierungsarbeiten. Überall werde man das aber nicht schaffen. «Zum Teil wird es zusätzliche Baumassnahmen brauchen», sagt Keller.

Die Regierung versuche derweil gezielt, Quartierparkings zu fördern. «Wir wollen die Verlagerung der Autos unter die Erde und Sharing-Angebote vorantreiben.» Beispielsweise laufen Abklärungen bei der Schwarzwaldallee, das dortige Roche-Parking umzuwandeln.

Rund 900 Parkplätze müssen weichen

Katzenjammer gibts auf der Gegenseite. Der Automobil-Club

Schweiz Sektion beider Basel sowie die bürgerlichen Parteien FDP, LDP und SVP hatten sich für die Ablehnung beider Vorlagen eingesetzt. Abstriche muss mit dem Ausbau der Velorouten insbesondere der motorisierte Individualverkehr machen. Gemäss den Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartements werden dadurch rund 900 Parkplätze verschwinden. Überrascht über das Abstimmungsergebnis sind die Gegner aber offenbar nicht. Deren Wortführer erschienen mit Ausnahme von Benjamin von Falkenstein, Präsident der Jungliberalen, gar nicht erst im Abstimmungsforum. Der Gegenvorschlag habe wohl auf viele wie ein guter Kompromiss gewirkt.

«Dabei ist er das nicht, sondern bloss eine leicht abgemilderte Variante der Initiative. 40 statt 50 Kilometer Velovorzugsrouten – das ist kein grosser Unterschied», so von Falkenstein.

Auch dass das Bau- und Verkehrsdepartement nun die alleinige Kompetenz über die Umsetzung der Vorlage hat, stimme ihn «sehr skeptisch».

Klar ist: Mit dem heutigen Abstimmungsergebnis ist der Streit um die Verteilung der Basler Verkehrsflächen nicht begraben. «Wir müssen uns weiter dafür einsetzen, dass es breitere und mehr Velowege gibt.»

Zwangsläufig heisst das: den Autoverkehr weiter reduzieren.



Bis in zehn Jahren sollen in Basel ein durchgehendes, 40 Kilometer langes Velovorzugsroutennetz sowie weitere Massnahmen zum Ausbau der Veloinfrastruktur entstehen. Foto: Nicole Pont



Basel erhält mehr Velo-Routen

Benjamin Wieland

Das Velo wird im Stadtkanton weiter gefördert: Das Stimmvolk sagt Ja zu weiteren 40 Kilometern Velorouten.

Das gibt es selten. Der Präsident eines Initiativ-Komitees jubelt, als bekannt gegeben wird, dass sie abgelehnt worden ist. So geschehen gestern Sonntag im Basler Grossratssaal. Als die Resultate der brieflich Stimmen den verlesen werden, reckt Rudolf Rechsteiner die Fäuste in die Luft. Dabei hat die Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» eine Abfuhr erlitten. Nur 37,25 Prozent Ja-Anteil. Bei der Stichfrage Initiative oder Gegenvorschlag verliert sie ebenfalls, hier entscheiden sich fast Dreiviertel gegen sie. Aber, und das ist der Grund für Rechsteiners Freude: Der Gegenvorschlag wird angenommen, mit 59,21 Prozent Ja-Anteil.

«Ich bin zu 100 Prozent zufrieden», sagt der Basler Alt-SP-Nationalrat zur bz. «99 Prozent dessen, was wir verlangten, haben wir erhalten.» Es sei wichtig gewesen, dass das Volk über die Frage abstimme – darum habe man die Initiative nicht zurückgezogen: «Wir wollten dem Gegenvorschlag Flankenschutz geben, das ist gelungen. Die Bevölkerung hat sich eingemittelt. Die Verwaltung hat nun einen Volksentscheid als Legitimation, um vorwärts zu machen.»

Vorwärts machen – das will nun Esther Keller (GLP) in der Tat. Die Basler Bau- und Verkehrsdirektorin sagt, sie freue sich über die Annahme des Gegenvorschlags, und zwar als Regierungsrätin, aber auch als

Velofahrerin: «Wir erhalten jetzt die Mittel, um Massnahmen umzusetzen und um einen Zacken zuzulegen.» Man müsse den Hebel nicht um 180 Grad umlegen, sondern könne den eingeschrittenen Weg fortsetzen.

24 Millionen Franken stehen jetzt fürs Velo parat

Der konkrete Auftrag der Stimmbevölkerung lautet jetzt: Velofahren im Stadtkanton muss sicherer werden. Es sind 40 Kilometer Velo-Vorzugsrouten zu realisieren, und das in zehn Jahren. Zur Schliessung von Netzlücken bleibt noch etwas länger Zeit, bis 2042. Insgesamt stehen für die Massnahmen fürs Zweirad 24 Millionen Franken parat.

Die Initiative wäre darüber hinausgegangen. Sie forderte zusätzliche 10 Kilometer, also insgesamt mindestens 50 Kilometer an Vorzugsrouten. Sie hätten in zwei Jahren umgesetzt werden müssen, spätestens aber bis 2035. Insgesamt führte die Initiative 27 Punkte auf, die es zu erfüllen gegeben hätte. Etwa Mindestbreiten für die Velorouten: 2,4 Meter pro Fahrtrichtung. Die Kosten wurden mit mindestens 60 Millionen Franken veranschlagt.

Aus Sicht von Regierungsrat und Grosse Rat gingen die Forderungen der Initiative zu weit. Ebenso sei sie zu detailliert, und viele Massnahmen seien nur schwierig umzusetzen.

Deshalb wurde ein Gegenvorschlag ausgearbeitet. Die Stimmbevölkerung goutierte das. 25'355 sagten Ja zum Gegenvorschlag, 17'466 lehnten ihn ab. Das bei einer respektablen Stimmbeteiligung von durchschnittlich 42,66 Prozent.

Mitte-Links weibelte für Gegenvorschlag

Speziell an dieser Vorlage war, dass sich eine Mitte-Links-Allianz bildete, die den Gegenvorschlag unterstützte. Das Komitee Pro Gegenvorschlag wurde getragen von der SP, der GLP, der EVP und der Mitte. Das Komitee der Velo-Initiative bestand aus Organisationen wie Pro Velo beider Basel, VCS beider Basel und Ökostadt Basel. Auch politische Parteien, darunter die Grünen, Basta und die Jusos, leisteten Unterstützung.

Initiative wie Gegenvorschlag ab lehnten die bürgerlichen Parteien SVP, FDP und LDP. Letztere sprach von einer drohenden Bevorzugung des Velos, das Miteinander im Verkehr sei gefährdet.

Dass Abstimmungen übers Velo in Basel-Stadt kein Selbstläufer sind, zeigte ein Urnengang von 2017. Damals wurde der so genannte Veloring abgelehnt, mit 58 Prozent Nein-Anteil. Der Ring hätte rund ums Zentrum führen sollen.

Bei Verkehrsabstimmungen schwingt stets das Thema Park-



plätze mit. Man werde keine Velorouten schaffen können ohne jeglichen Parkplatzabbau, gibt Keller zu verstehen. «Wir sind

aber auch daran, Alternativen zu schaffen.» Sie erwähnte zwei weitere Quartierparkingprojekte, Schoren und Schwarzwald-

allee. Und man sei im Gespräch mit Unternehmen mit dem Ziel, dass Anwohnende nachts Firmenparkplätze nutzen dürften.



Rudolf Rechsteiner jubelt. Dabei hat das Basler Stimmvolk «seine» Velorouten-Initiative wuchtig abgelehnt.

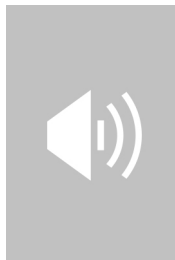
Bild: Juri Junkov



Regionalj. Basel/Baselland

Regionaljournal Basel / Baselland
4053 Basel
058 134 61 10
www.srf.ch

Genre de média: Médias Radio/télévision
Type de média: Radio
Temps d'émission: 17:30
Langue: Dialecte



Taille: 3.1 MB
Durée: 00:03:22

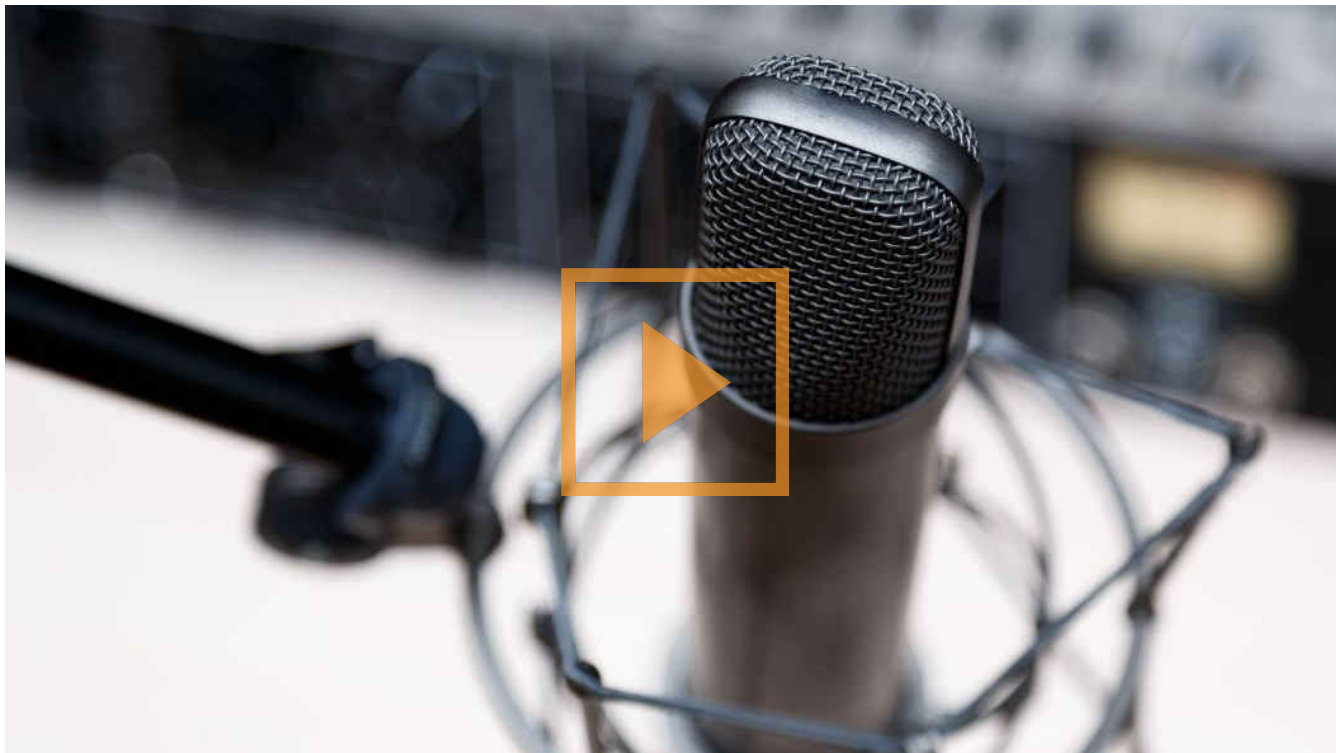
Ordre: 1072607
N° de thème: 229.002

Référence: 95722808
Coupure Page: 1/1

Radio

Basel sagt Ja zu mehr Velorouten

Emission: Regjournal Basel 17.30



Die Basler Stimmbevölkerung befürwortet wurde eine Velo-Vorzugsroute von 40 Kilometern. Stellungnahmen von Ruedi Rechsteiner (SP) u.a.



«Für die Verwaltung hat das Auto seit Jahrzehnten Priorität»

Oliver Sterchi

Velo-Abstimmung in Basel Sicherer und komfortabler: Eine Initiative fordert 50 Kilometer sogenannte Vorzugsrouten für Velofahrer. Das sind die Argumente der Befürworter.

Ist Basel ein sicheres Pflaster für Velofahrer? Darüber scheiden sich die Geister. Die Initianten des Volksbegehrens «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» finden: nein. Die Stadt sei für das Auto gebaut, und zu viele Menschen hätten deshalb nicht den Mut, das Velo zu benutzen. Die Initiative fordert deshalb den Ausbau von sogenannten Velovorzugsrouten auf einer Gesamtlänge von 50 Kilometern bis 2035. Am 18. Mai wird darüber abgestimmt sowie auch über einen Gegenvorschlag, der weniger weit geht und unter anderem «nur» 40 Kilometer fordert, und das bis 2037.

Velovorzugsrouten sind vereinfacht gesagt besonders sichere und komfortable Fahrtstrecken für Zweiräder. Einen einheitlichen Bauplan gibt es nicht, die konkrete Umsetzung kann je nach örtlicher Gegebenheit unterschiedlich ausfallen. Auf einer schwach befahrenen Nebenstrasse reicht vielleicht ein Velostreifen, auf einer verkehrsintensiven Hauptstrasse gibt es im Optimalfall eine stärkere Trennung der Spuren, etwa durch eine separate, leicht erhöhte Fahrbahn für Velos, wie sie etwa auf dem Dorenbachviadukt bereits existiert.

Die Befürworter betonten an ihrer Pressekonferenz von gestern Morgen denn auch, dass es bei der Initiative nicht um «mehr

Tempo», sondern um «mehr Sicherheit und Komfort» für Velofahrende gehe. Denn: «In Basel-Stadt existieren viele Velorouten nur auf dem Papier. In der Realität wird für Velofahrende nichts geplant», sagte der Präsident des Initiativkomitees, Alt-SP-Nationalrat Rudolf Rechsteiner. Für die Verwaltung habe das Auto «seit Jahrzehnten Priorität». Dieser Aussage würden die Bürgerlichen und die Autoverbände wohl kaum zustimmen, aber seis drum.

Zur Veranschaulichung ihres Anliegen lud das Pro-Komitee die Medien zum Hexenweglein bei der Grosspeteranlage. Dort gibt es drei klar voneinander abgegrenzte Trassen für Fussgänger, Velofahrer und den motorisierten Verkehr – in den Augen der Initianten quasi der Idealfall, der nicht nur die Sicherheit der Velofahrer erhöhe, sondern auch jene der Fussgänger und der Automobilisten. Im Kern geht es bei den Velovorzugsrouten denn auch um eine möglichst konsequente Entflechtung der Verkehrsträger.

Ein Rattenschwanz an positiven Effekten

Folgt man den Befürwortern, dann zöge dies einen Rattenschwanz an positiven Effekten nach sich, auch und gerade für Autofahrer: «Wenn sich mehr Menschen aufs Velo trauen,

dann gibt es weniger Autofahrten ergo weniger Stau. Zudem wäre dann auch der Druck auf die Parkplätze nicht so hoch», sagte der Ex-Grossrat und Neo-Co-Präsident der Basler Grünen, Raphael Fuhrer.

Heute gebe es in jedem Basler Quartier gefährliche Stellen für Velofahrende, die es zu entschärfen gelte, «damit alle im Alter von 8 bis 88 sicher unterwegs sein können». Als weitere Argumente wurden das Netto-null-Ziel bis 2037 sowie der gesundheitsfördernde Aspekt des Velofahrens genannt.

Gesetzlich vorgeschriebene Mindestspurbreiten

Fraglich ist allerdings, ob sich die konsequente Trennung der Fahrspuren überall so einfach umsetzen lässt, vor allem in derselben grosszügigen Art wie beim Hexenweglein. In der dicht bebauten Stadt stösst man da womöglich schnell einmal ans Limit, zumal die Initiative im Unterschied zum Gegenvorschlag Mindestspurbreiten für Velos in jede Fahrtrichtung gesetzlich festschreiben will. In der Grossratsdebatte war die Rede von mehreren Hundert Parkplätzen, die der Umsetzung potenziell zum Opfer fallen würden.

Auf entsprechende Nachfrage räumten die Initianten denn auch ein, dass es stellenweise wohl



nicht ohne eine «Umverteilung» des öffentlichen Raums weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu den Velos gehe, auch wenn Komiteepäsident Rechsteiner betonte, «dass wir genug Platz haben in dieser Stadt». Das sehen die Gegner der Initiative aus den Reihen von Bürgerlichen und Autoverbänden freilich anders. Sie werden ihre Argumente kommende Woche vorstellen.



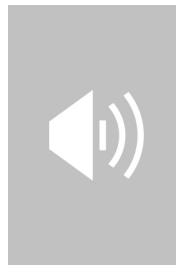
Wie velofreundlich ist die Stadt Basel?
Die Linke meint: Da geht noch wesentlich mehr. Foto: Nicole Pont



Regionalj. Basel/Baselland

Regionaljournal Basel / Baselland
4053 Basel
058 134 61 10
www.srf.ch

Genre de média: Médias Radio/télévision
Type de média: Radio
Temps d'émission: 17:30
Langue: Dialecte



Taille: 5.2 MB
Durée: 00:05:39

Ordre: 1072607
N° de thème: 229.002

Référence: 95425695
Coupure Page: 1/1

Radio

Abstimmungsvorschau: Braucht Basel mehr Velostrassen?

Emission: Regjournal Basel 17.30



In Basel fahren im Vergleich zu anderen Schweizer Städten aussergewöhnlich viele Menschen Velo. Mehr sichere Velowege fordert eine Volksinitiative, die am 18. Mai im Kanton Basel zusammen mit einem Gegenvorschlag an die Urne kommt. Dagegen stellen sich FDP, SVP, LDP und der ACS.

Kommentare von Ruedi Rechsteiner, Präsident Initiativkomitee, Demi Hablützel, Präsidentin der jungen SVP Basel.



Ausgabe vom 15. April
«So soll der Centralbahnplatz
verschönert werden»

**Stadtklima verbessern –
Centralbahnplatz begrünen**
Auf dem Centralbahnplatz sollen zwei Pflanzgefässe aufgestellt werden. Das ist ein Witz, oder? Es sollten zwanzig oder mehr sein! Wenn es die Stadt nicht schafft, Bäume in grosser Zahl richtig in den Boden zu pflanzen, und stattdessen Steinwüsten wie die Freie Strasse produziert, dann muss ein Konzept her, das eine Vielzahl dieser Pflanzgefässe ermöglicht. Hunderte wären nötig! Stadtbegrünung und damit die Senkung der Lufttemperaturen braucht viel, viel mehr, Frau Regierungsrätin Keller. Geben Sie sich bitte einen Ruck.
Daniel à Wengen, Bottmingen

Ausgabe vom 10. April
«Basler Universitätsmensa soll bis 2030 komplett vegan werden»

Es gibt kein «vegan fürs Klima»

Es stimmt, dass der heutige Tierkonsum die Lebensgrundlagen des Planeten zerstört. Und es ist richtig, dass sich die Initiative, die nun auch in Basel erreichen will, dass in der Mensa der Universität ausschliesslich pflanzliche Kost angeboten wird, «Plant-Based Universities» und nicht etwa «Vegan

Universities» nennt. Denn Vegetarismus ist eine Lebensweise, die versucht, die Ausbeutung fühlender Individuen – soweit zumutbar und praktisch umsetzbar – zu vermeiden. Es geht also darum, kein fühlendes Individuum als Ware zu betrachten, zu versklaven und – meist noch im Kindesalter – zu töten. Ökologie und Gesundheit können allenfalls Kollateralschaden dieser Lebensweise sein. Begründen können sie den weitestmöglichen Verzicht auf alle Tierprodukte und jede Form der Tierausbeutung hingegen nicht. Denn dem See ist es egal, wenn ich einmal im Monat einen Fisch entnehme – dem Fisch aber nicht!
Alexander Stebler, Zullwil

Ausgabe vom 14. April
«So gut ausgebaut sind die Velowege nach Basel – oder eben nicht»

Zwischen E-Velos und Pfeilen

Beim zweiseitigen Artikel findet sich ein Bild, das Angst machen könnte: Man sieht einen breiten Velo-Boulevard mit gelben Pfeilen in beide Richtungen; dazwischen (!) das Symbol für Fussgänger. Ich denke an ältere Leute, an denen also beidseits die Elektrofahräder vorbeizischen und die dann wohl nur sehr vorsichtig zu einer Haustür oder auf die Strasse

wechseln können. Noch «geeigneter» scheint das Ganze für jemanden, der mit zwei oder drei kleinen Kindern spazieren möchte. Aber halt – Kinder sind ja heute nicht mehr zu Fuss unterwegs, sondern werden in ihren Elektrokisten herumkutschert. Gute Nacht!
Peter Mall, Basel

Ausgabe vom 9. April
««Für die Verwaltung hat das Auto seit Jahrzehnten Priorität.»»

Es gibt auch noch Fussgänger

Für Rudolf Rechsteiner, einen vehementen Autogegner, scheint es nur noch Velofahrer und spezielle Veloausbau-routen zu geben. Doch wo sollen die Fussgänger bleiben – jene, die auf dem Trottoir (zu Deutsch: Gehsteig) unterwegs sind und ständig den entgegenkommenden oder von hinten heranfahrenden Velos ausweichen müssen, die in unge-

Schreiben Sie uns, Ihre Meinung ist uns wichtig

Wir bedanken uns für Ihre Zuschrift und bitten um Verständnis, dass die Redaktion eine Auswahl trifft und Kürzungen ohne Rücksprache vornimmt. Es wird keine Korrespondenz geführt. Für Leserbriefe füllen Sie bitte das Formular auf dieser Webseite aus:
www.bazonline.ch/leserbriefe



Zweimal Nein zur «Katze im Sack»

Silvana Schreier

Das Gegenkomitee präsentiert Argumente gegen die Initiative «Sichere Velorouten» und den Gegenvorschlag.

Der Abstimmungskampf in Basel ist lanciert: Eine Woche nach dem Pro-Komitee präsentierte nun auch das Gegenkomitee seine Argumente gegen die Initiative «Sichere Velorouten» und den entsprechenden Gegenvorschlag. Am 18. Mai steht die Abstimmung an. Die Fronten sind klar: Es steht zweimal Ja vonseiten des Initiativkomitees gegen zweimal Nein vonseiten der Bürgerlichen.

«Eigentlich wollten wir uns an der Schiffände für diese Medienkonferenz treffen», sagt FDP-Grossrat und ACS-Geschäftsführer Daniel Seiler in der Einführung. Doch dort sei es viel zu gefährlich: «Wir wären längst von einem Velofahrer überfahren worden.»

«Basel ist eine Velostadt, daran gibt es keine Zweifel»

Das Gegenkomitee – bestehend aus FDP, LDP, SVP, den jeweiligen Jungparteien und dem Verein Rheinpromenade Kleinbasel – lehnt sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ab. Die Initiative fordert eine 50 Kilometer lange Velovorzugsroute, die Innenstadt und Aussenquartiere miteinander verbindet. Die Mindestbreite der Wege ist auf 2,5 Meter festgelegt, und Markierungen sollen auf den Vortritt der Velos hinweisen. Der Gegenvorschlag geht zwar weniger weit – die Vorzugsrouten sollen nur 40 statt 50 Kilometer lang sein –, aber er ist dem Gegenkomitee immer noch zu radikal. Unter anderem, weil rund 1000 Parkplät-

ze verschwinden müssten.

Eva Biland, ehemalige FDP-Regierungskandidatin und ACS-Vorstandsmitglied, sagt: «Basel ist eine Velostadt, daran gibt es

keine Zweifel. Es wurde in den vergangenen Jahren viel investiert und verändert.» Das zeige sich auch in der Statistik: Die Anzahl Velounfälle nimmt seit Jahren ab, anders als in anderen Schweizer Städten wie in Zürich, Winterthur oder St. Gallen. Noch mehr Platz für Velofahrerinnen und Velofahrer brauche es darum nicht, so Biland.

Die Befürwortenden nutzen hingegen genau diese Statistik als Argument: Alleine 2024 habe es 53 Schwerverletzte im Veloverkehr gegeben, sagte Rudolf Rechsteiner vergangene Woche. Auch tödliche Unfälle gebe es immer wieder. Rechsteiner ist überzeugt: Eine durchgehende Velospur hätte etwa den Unfall vor vier Jahren am Luzernerring verhindern können. Damals wurde eine Velofahrerin von einem Lastwagen erfasst; sie verstarb noch am Unfallort.

Das Gegenkomitee stört sich denn auch daran, dass das Netz der von den Initiantinnen und Initianten gewünschten Vorzugsrouten nicht festgelegt sei. Es sei mal wieder die «Katze im Sack», die man bei der Annahme der Vorlage kaufen würde, sagt Demi Hablützel, Präsidentin der Jungen SVP Basel-Stadt. Hablützel spricht die Kosten von rund 60 Millionen Franken für die Initiative oder 24 Millionen

Franken für den Gegenvorschlag an. «Zudem würden die zahlreichen neuen Baustellen sämtliche Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigen.»



Demi Hablützel: «Zahlreiche neue Baustellen.» Bild: Roland Schmid



So könnten sich die Velovorzugsrouten auf den öffentlichen Verkehr auswirken

Anja Sciarra

Velo-Abstimmung in Basel Automobilisten und zu Teilen auch Fussgänger befürchten durch die Velorouten eine Benachteiligung. Ungeklärt blieb bislang die Rolle des ÖV.

Unachtsame Automobilisten, unflätige Velofahrerinnen, abgelenkte Fussgänger – im Kampf um den beschränkten Platz auf Basels Strassen gehen sich verschiedene Verkehrsteilnehmende gern und häufig an den Kragen. Wer hat Anrecht auf wie viel Platz, und welche Veränderungen gehen zulasten von wem?

Auch dieser Tage wird die Debatte wieder hitzig geführt. Am 18. Mai entscheidet das Stimmvolk über zwei Velovorlagen. Eine Initiative fordert in den nächsten zehn Jahren die Umsetzung von 50 Kilometern sogenannter Velovorzugsrouten. Mit Mindestspurbreiten von 2,40 Meter, auf denen Fahrräder nebeneinander fahren können. Die Regierung sowie ein Mittellinks-Komitee lehnen die Vorlage ab, weiblern aber für einen moderateren Gegenvorschlag: ein 40-Kilometer-Routennetz und keine gesetzlich festgelegten Mindestbreiten. Die Gegner beider Vorlagen befürchten neben Nachteilen für Fussgänger vor allem grosse Einschnitte für den motorisierten Verkehr, beispielsweise würden um die 1000 Parkplätze wegfallen.

Aussen vor geblieben in der ganzen Abstimmungsdebatte ist bisher: der öffentliche Verkehr.

Verlangsamung im ÖV erfordert Zusatzkurse

Dabei lässt eine Passage im erst kürzlich verabschiedeten 65-seitigen ÖV-Programm 2026–28 in diesem Zusammenhang aufhören. Darin hält die Regierung die nötige Angebots- und Infrastrukturentwicklung der kommenden Jahre fest.

In einem Absatz machen die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) auf Bedarfe an Zusatzkursen ab 2026 aufmerksam, «die durch Verlangsamungen des ÖV hervorgerufen werden». Verlangsamungen, die beispielsweise wegen

der Umsetzung von flächendeckendem Tempo 30 oder aber aufgrund baulicher Massnahmen, zum Beispiel zugunsten des Veloverkehrs, resultieren würden.

«Es ist nicht davon auszugehen, dass die zeitgleich untersuchte Beschleunigung des ÖV diese Verluste vollumfänglich ausgleichen kann», heisst es im Papier. Sollte sich die Verlangsamung fortsetzen, würden auf mindestens sieben Linien zusätzliche Kurse nötig, so die BVB. Dies auch wegen Beeinträchtigungen durch die ohnehin hohe Baustellenaktivität im Kanton. Stichwort Fernwärmeausbau.

Fallen Fahrspuren weg,

kommt die Ampel ins Spiel

Schon bereits besiegelte Velomassnahmen dürften also zu einem gewissen Grad Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

haben. Würden die nun geforderten Velovorzugsrouten den ÖV künftig noch mehr ausbremsen?

«Es ist uns nicht entgangen, dass die Autolobby versucht, den Veloverkehr zum ÖV-Sündenbock zu machen», sagt Mitinitiant Rudolf Rechsteiner auf Anfrage. Eine Kausalität bestehe seines Erachtens nicht.

So explizit bejahen wollen das weder das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) noch die BVB. Auch weil die Abstimmung erst noch bevorsteht. Da der Einfluss auf den Restverkehr von der konkreten Routenführung und Umsetzung abhängt, könnten die Auswirkungen noch nicht abschliessend beurteilt werden.

Nur so viel: Müssten beispielsweise separate Fahrspuren für den ÖV aufgehoben werden, werde dies in der Regel mittels der Lichtsignal-Steuerung wieder zugunsten des öffentlichen Verkehrs kompensiert, heisst es seitens des BVD.

«Andernorts könnte die Schaffung von gemeinsamen Bus- und Velospuren sogar dazu führen, dass der ÖV weniger im Rückstau steht.»

Quartierstrassen stehen



im Vordergrund

Bei der Interessengruppe ÖV Nordwestschweiz (IGÖV) steht man der Förderung des Veloverkehrs grundsätzlich positiv gegenüber. Da viele Velovorzugsrouten durch parallele Quartierstrasse verlaufen, hält Co-Präsident Christoph Wydler das Potenzial für Konflikte zwischen den beiden Verkehrsträgern für überschaubar.

Auswirkungen könnten die Vorlagen dann haben, wenn Tram-Sperrflächen zugunsten breiter Velostreifen aufgehoben oder aber die Priorisierung der Lichtsignalanlagen geändert würde. Ein Ausbremsen des ÖV sei «nicht auszuschliessen».

Die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs habe oberste Priorität, so Wydler. Im Fall einer Annahme der Initiative oder des Gegenvorschlags würde die IGÖV bei der Verwaltung entsprechend

nach Lösungen suchen, «die keine Benachteiligung von Bus und Tram nach sich ziehen». Die BVB selbst, die hauptbetroffen wären, äussern sich auf Anfrage mit Verweis auf die noch bestehenden Unklarheiten äusserst zurückhaltend zur Sache.

Bei den Initianten kommt das Narrativ ÖV gegen Velo überhaupt nicht gut an. Zu solchen Diskussionen sei es auch gekommen, als im Kanton Zürich eine ähnliche Velovorzugsrouten-Initiative vors Volk kam. «Wir haben im Initiativtext die Priorisierung des ÖV extra hervorgehoben», sagt Rechsteiner. Zudem sollten die Velovorzugsrouten typischerweise gerade nicht auf Hauptverkehrsachsen angelegt werden, wo auch der öffentliche Verkehr unterwegs ist, sondern auf Nebenstrassen. Als positives Beispiel nennt er etwa die Route Bernerring–St.-Galler-Ring–

Strassburgerallee–Mülhauserstrasse.

In den 27 aufgeführten Punkten im Initiativtext wird allerdings nicht erwähnt, dass das Routennetz vorwiegend auf Quartierstrassen verlaufen soll. Der Verkehr soll aber gerade an Knotenpunkten weitgehend entflechtet werden, sodass sich Autos, Velos und Fussgänger möglichst nicht in die Quere kommen, was eigentlich klar ist.

Ohne eine gewisse Umverteilung der Verkehrsflächen – konkret vom motorisierten zum Langsamverkehr hin – ist dies jedoch unmöglich. Für Rudolf Rechsteiner ist denn auch klar, dass beispielsweise parkierte Autos die bestehenden Verkehrsflächen viel mehr verengen und daher dem ÖV auch eher zu schaffen machen als andere Verkehrsträger.



Kommen Velos dem öffentlichen Verkehr vermehrt in die Quere? Archivfoto: Nicole Pont



Kleinbasler Zeitung
4054 Basel
<http://www.kleinbasler-zeitung.ch/>

Genre de média: Imprimé
Type de média: Quotidiens et hebdomadaires
Tirage: 42'000
Parution: mensuel



Page: 27
Surface: 15'124 mm²

Ordre: 1072607
N° de thème: 229002
Référence:
820d7e90-fbcc-468f-a6aa-a6ed3aaebb95
Coupure Page: 1/1

Médias imprimés

Ja zu sicheren Velorouten!

*Von Rudolf Rechsteiner
Präsident Initiativkomitee
sichere Velorouten*

In Basel erfreut sich der Veloverkehr zunehmender Beliebtheit. Velofahren ist gesund und kostengünstig. Im Lokalverkehr ist das Velo ein schnelles und effizientes Verkehrsmittel, weil es viel weniger Platz beansprucht als ein Auto.

Viele Menschen getrauen sich nicht aufs Velo, weil

ihnen die Strassen zu wenig sicher sind. Der wunde Punkt sind die Lücken im Velowegnetz. Anders als in Holland oder Dänemark sind unsere Velowege kaum markiert oder gerade bei Kreuzungen fehlen sie ganz.

2024 zählte die Basler Unfallstatistik 53 Velo-Unfälle mit schweren Verletzungen. 83 % aller tödlichen Verkehrsunfälle seit 2010 ereigneten sich im Velo- und Fussverkehr, wo drei Menschen pro Jahr im

Durchschnitt ihr Leben verloren. Die «Volksinitiative sichere Velorouten» verlangt deshalb durchgehende, sichere und einheitlich gestaltete Velorouten, die diesen Namen auch verdienen.

Diese Routen entflechten den Veloverkehr vom Autoverkehr, so wie es heute schon entlang des Rheines oder zwischen Basel und Riehen der Fall ist. Die räumliche Entflechtung mittels guter Markierung dient allen: den Menschen auf dem

Velo, im Auto oder zu Fuss. Velos senken den Lärm, die Luftbelastung und die Zahl der Staus, weil sie die Strassen entlasten.



Startseite | **Basel** | Basel: Gegner der Velovorzugsrouten vor der Velo-Abstimmung

Abo **Velo-Abstimmung in Basel**

«Das Verhalten der Fahrradfahrer ist rücksichtsloser geworden»

Eine Initiative fordert 50 Kilometer sogenannte Vorzugsrouten für Zweiräder. Baustellen, Parkplatzabbau, hohe Kosten und Rowdys sprechen gemäss den Gegnern dawider.



Anja Sciarra

Publiziert: 15.04.2025, 16:59



Das überparteiliche Gegenkomitee macht mit seiner Plakatkampagne auch auf die Bedürfnisse der Fussgänger aufmerksam. Eva Biland, Daniel Seiler, Benjamin von Falkenstein, André Stohler und Demi Hablützel (von links nach rechts).

Foto: PD



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 05:11

1X

[BotTalk](#)

In Kürze:

- Das überparteiliche Gegenkomitee kritisiert die Initiative für sichere Velorouten in Basel-Stadt sowie den Gegenvorschlag als teuer und unnötig.
- Die Initiative fordert 50 Kilometer Velovorzugsrouten bis 2035 mit Mindestspurbreiten.
- Bei einer Annahme müssten bis zu 1000 Parkflächen weichen.

Ein Velofahrer mit erhost-gestresstem Gesicht, der in einem Mordstempo durch eine belebte Fussgängerzone brettet: Mit diesem Plakatmotiv starten die Gegner der Initiative «Für sichere Velorouten in Basel-Stadt» in den Abstimmungskampf.

Am 18. Mai werden dem Basler Stimmvolk sowohl Initiative als auch ein Gegenvorschlag vorgelegt. Erstere fordert den Ausbau von sogenannten Velovorzugsrouten auf einer Gesamtlänge von 50 Kilometern bis 2035. Einfach gesagt geht es dabei um besonders sichere und komfortable Strecken für Zweiräder von den Aussenquartieren bis in die Innenstadt.

Die Vorlage sieht etwa Mindestspurbreiten für Velos von 2,40 Metern vor, auf denen nebeneinander gefahren werden darf, sowie Vortrittberechtigung für Fahrräder an Verkehrsknoten. Der Gegenvorschlag des Parlaments geht etwas weniger weit und fordert unter anderem «nur» 40 Kilometer bis 2037.

Ist es klug, in der Velostadt Basel, in der über die Hälfte der Bevölkerung mit dem Zweirad zur Arbeit radelt, das Fahrrad zum Feindbild heraufzubeschwören? Darum gehe es bei der Gegenkampagne und den Plakaten nicht, sagt Daniel Seiler, FDP-Grossrat und Chef des Automobilclubs Schweiz (ACS) Sektion beider Basel.

Vielmehr wolle man auch die Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger aufzeigen, die immer mehr von «Brutalo-Rowdys» auf ihren Bikes überrascht würden. So drückte es André Stohler, Präsident des Vereins Rheinpromenade Kleinbasel, aus. Als Anwohner des Unteren Rheinwegs erfahre er hautnah, wie es sei, an einer Velo-Basisroute zu leben. «Wir erleben täglich die Rücksichtslosig-

keit, auch von E-Bike-Fahrern. Es kann einfach nicht sein, dass solche Velorouten zur Rennstrecke werden.»

Angebliche Nachteile der Velovorzugsrouten-Initiative

Aus Sicht der Gegnerschaft wären die Nachteile beider Vorlagen gravierend und vielfältig. Im Falle der Initiative würden hochgerechnet rund 1000 Parkplätze wegfallen und die Umsetzung gemäss den Forderungen der Initianten ⁷ mit mindestens 60 Millionen Franken zu Buche schlagen. Beim Gegenvorschlag wären laut Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) 900 Parkflächen betroffen. Kostenpunkt: über 20 Millionen Franken.

Das Ansinnen – sichere Velorouten – klinge zwar gut, habe aber «massive Folgen», argumentierte auch Demi Hablützel, Präsidentin der Jungen SVP Basel-Stadt. Die Regierung selbst warne bei einer Annahme vor «massiv mehr Baustellen» auf dem Kantonsgebiet. «Und davon gibt es ohnehin schon viele: Sei es wegen des Fernwärmeausbaus, der Umsetzung Stadtklimakonzept oder den normalen Infrastrukturerneuerungen.» Die 50 geforderten Kilometer machten immerhin 16 Prozent des gesamten Basler Strassennetzes aus, sagte Seiler. Und da die Initiative nicht ausformuliert, ergo das genaue Routennetz noch undefiniert ist, sprachen die Gegner auch von der «Katze im Sack». Was man bekomme, sei unklar.

Anders wäre es beim Gegenvorschlag: Dort würde zur Umsetzung das Umweltschutzgesetz angepasst. Der Entscheid für die optimalen Massnahmen je nach Strasse würde dem Bau- und Verkehrsdepartement obliegen.

Und das gefällt den Gegnern auch nicht. «Wir wissen, wie das BVD plant. Das jüngste Beispiel sehen wir an der St.-Jakob-Strasse», sagte Benjamin von Falkenstein, Präsident der Jungliberalen und bekennender Dauer-Velofahrer sowie Nicht-Autobillet-Besitzer. Statt den Fahrradverkehr durch die parallele 30er-Zone zu führen,

habe der Kanton einen Velostreifen auf der Hauptverkehrsachse direkt nach der Autobahnabfahrt installiert. Das sei nicht zielführend und die Umsetzung darüber hinaus kompliziert. Etwa auch mit der Forderung nach vermehrten Einbahnregimes für Autos bei gleichzeitigem Velo-Gegenverkehr.

Basel sei bereits Velostadt

Zu guter Letzt seien sowohl Initiative als auch Gegenvorschlag gar nicht nötig, argumentierte Eva Biland, Vorstandsmitglied des ACS. «Basel ist bereits eine Velostadt.» Viel sei in den letzten Jahren investiert und verbessert worden. Das widerspiegele sich auch in der Statistik: Während die Leistungsfähigkeit und Nutzung der Strassen mit dem Velo in der letzten Dekade stark zugenommen hätten, nähmen die Unfälle kontinuierlich ab. Sowohl im grösseren Zürich als auch im kleineren Winterthur habe es im letzten Jahr deutlich mehr Fahrradunfälle gegeben.

«Das ist ein guter Leistungsausweis für unsere Verkehrsplanung», so Biland. Verbesserungen am Velonetz müssten also punktuell und nur wo nötig vorgenommen werden. Eine pauschale Kilometerzahl sei nicht zielführend.

Die Befürworter sehen das freilich anders: Sie präsentierten ihre Argumente vergangene Woche.

Klar ist: Auch heute gibt es in Basel-Stadt für Velofahrerinnen und Velofahrer noch einige Gefahrenstellen. Die BaZ hat die Pendelrouten von der Agglomeration in die Stadt abgefahren und Experten zur Sache befragt.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Anja Sciarra ist Redaktorin des lokalen Ressorts Politik und Wirtschaft und berichtet schwerpunktmässig auch über Stadtentwicklung und Gastronomie in Basel. [Mehr Infos](#)

✕ @Anja_Sciarra

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

66 Kommentare

[Startseite](#) | [Basel](#) | Velorouten Basel-Stadt: Volksinitiative und Gegenvorschlag kommen

Trotz ähnlichem Gegenvorschlag

Komitee zieht Basler Velorouten-Initiative nicht zurück

Das Initiativkomitee «sichere Velorouten» ist zwar zufrieden mit dem Gegenvorschlag des Grossen Rats. Über die Vorlage wird dennoch abgestimmt.

Lea Buser

Publiziert: 17.01.2025, 15:06



«Auf vielen Kreuzungen und Gefahrenstellen fehlen noch immer Velomassnahmen», findet das Initiativkomitee von «Sicherere Velorouten in Basel-Stadt».

Foto: Kostas Maros (Archiv)



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 02:43 1X

BotTalk

Velofahren soll in Basel sicherer werden – das will ein privates Komitee mit der Volksinitiative «Sicherere Velorouten in Basel-Stadt» erreichen. Darin fordern die Initiantinnen und Initianten 50 Kilometer Velovorzugsrouten sowie die Festschreibung von konkreten Massangaben zu Spurbreiten und Sicherheitsabständen im Gesetz.

Dem Grossen Rat ging die Initiative etwas zu weit – nach einer hitzigen Debatte am Mittwoch stimmte das Parlament mit einer deutlichen Mehrheit für den Gegenvorschlag, den eine Mehrheit der vorberatenden Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) entworfen hatte. Damit setzte sich jener der drei Gegenvorschläge durch, welcher der Initiative inhaltlich am nächsten kommt.

Kein Rückgang an tödlichen Unfällen

Davon hat das Initiativkomitee zwar «mit grosser Freude Kenntnis genommen», wie es in einer Medienmitteilung vom Freitag heisst. Dennoch habe eine deutliche Mehrheit des Komitees entschieden, die Volksinitiative nicht zurückzuziehen.

Denn «von einem durchgehenden und sicheren Velowegnetz kann bisher keine Rede sein», schreiben die Köpfe hinter dem politischen Ansinnen. Zwar würde die Gesamtzahl der gemeldeten Velounfälle etwas abnehmen. «Für die Zahl der tödlich Verletzten und Schwerverletzten ist ein Rückgang aber nicht zu beobachten», halten sie fest.

Gemäss den Unfallstatistiken ist die Zahl aller Unfalltoten im Stadtkanton über die vergangenen 30 Jahre stark zurückgegangen. In den vergangenen zehn Jahren verunglückten jährlich zwischen 0 und 3 Velofahrende auf Basels Strassen tödlich.

Pro Velo heisst beide Vorlagen gut

Eine sichere Infrastruktur bedeute ein durchgängiges Netz an breiten Velowegen und genügend Platz auf vortrittsberechtigten Quartierstrassen, hält Pro Velo beider Basel in einer Mitteilung vom Freitag zur Sache fest.

«Genau darauf zielt die private Initiative ab, und der Gegenvorschlag des Kantons nimmt diese Anliegen auf.» Damit gehe der Gegenvorschlag für den Veloverband Pro Velo in die richtige Richtung.

An der Urne kommen nun sowohl der Gegenvorschlag als auch die Volksinitiative zur Abstimmung.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Lea Buser arbeitet als freie Journalistin im Lokalressort der Basler Zeitung und ist Teil des Social-Media-Teams. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).

5 Kommentare

[Startseite](#) | [Basel](#) | Basel: So sähe eine optimierte Veloinfrastruktur aus

Abo **Veloinfrastruktur im Raum Basel**

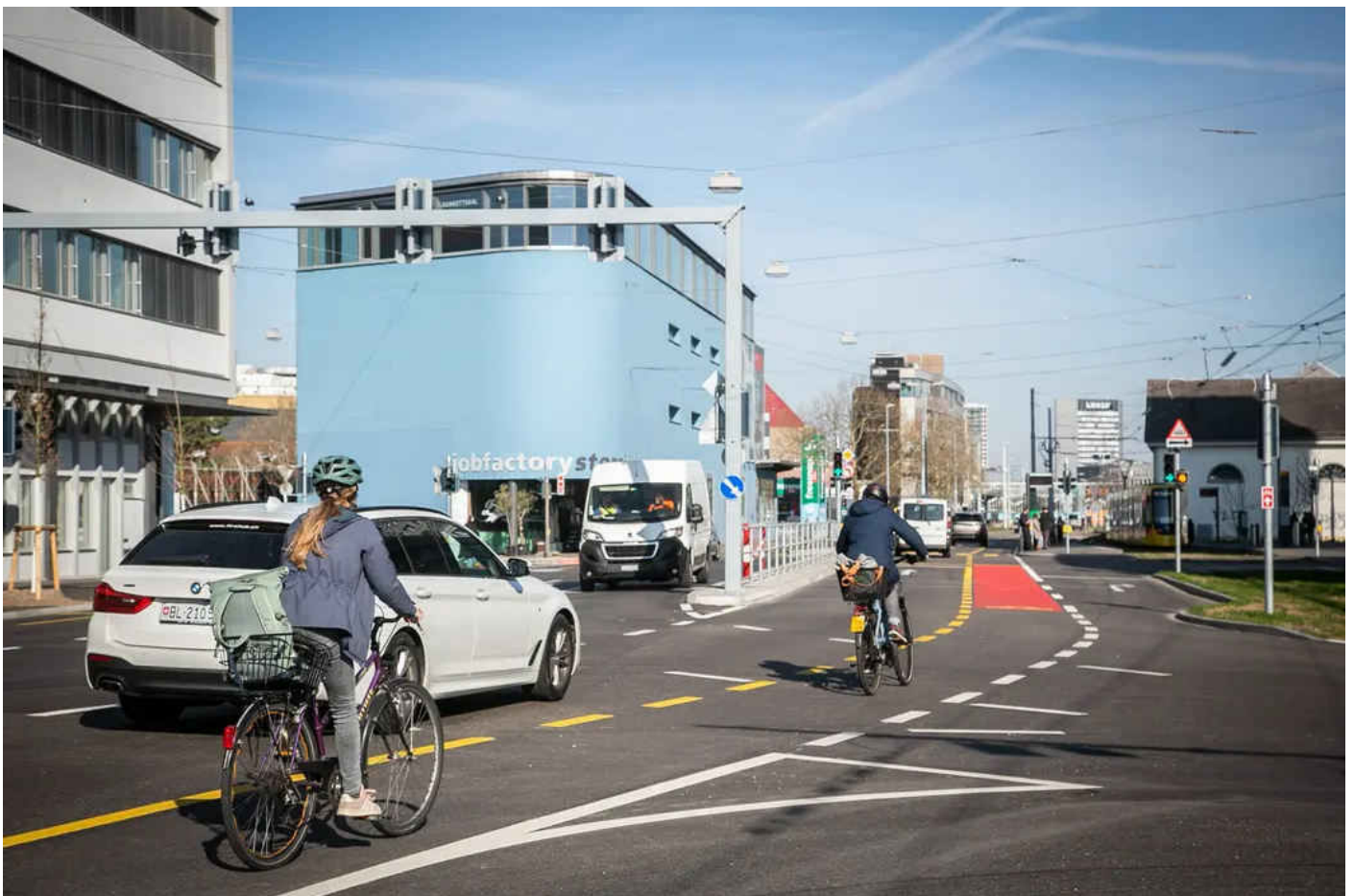
Das sagen die Experten: So müssten komfortable Velorouten aussehen

Leicht erhöhte Fahrbahnen und durchgehende farbliche Markierungen: So sähe eine optimierte Infrastruktur aus.



Oliver Sterchi

Publiziert: 14.04.2025, 10:52



So lieber nicht: Die rot markierten Mittelstreifen für Velos bedeuteten eine erhöhte Unfallgefahr, sagen Experten.

Foto: Nicole Pont



Hören Sie diesen Artikel:

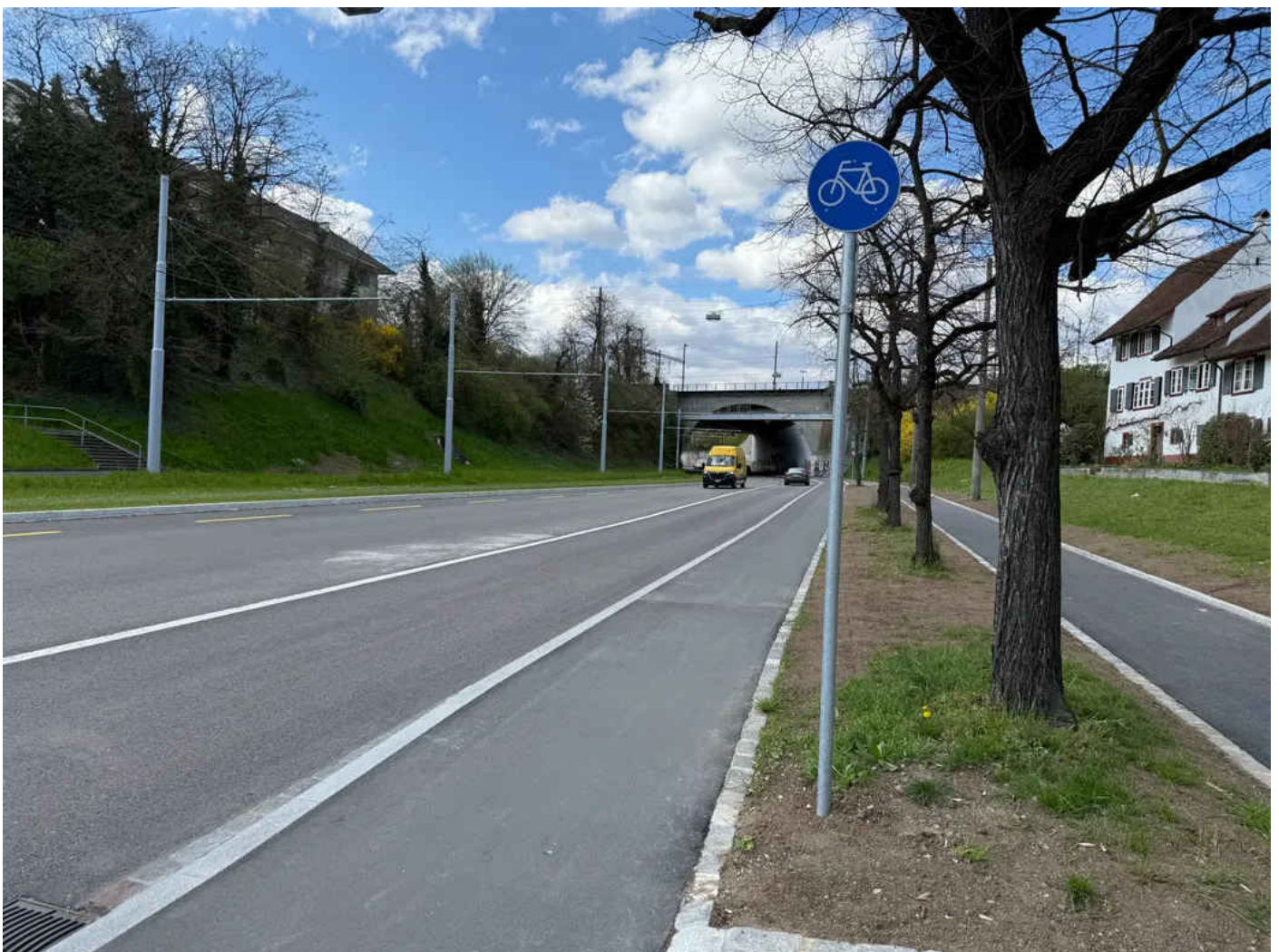


00:00 / 06:51 1X

BotTalk

Die BaZ ist mit dem E-Bike die wichtigsten Zufahrtsstrecken von der Agglo in die Stadt abgefahren. Vergleicht man die verschiedenen Infrastrukturlösungen für Velorouten, dann fällt auf: Am meisten Komfort, Sicherheit und auch Fahrfluss bieten durch einen Randstein leicht erhöhte Radwege, die parallel zu den Spuren für den motorisierten Verkehr verlaufen.

Im Stadtgebiet gibt es solche etwa auf der Wettsteinbrücke, dem Dorenbachviadukt oder der Holestrasse. Im Unterschied zu Radstreifen haben Velofahrende hier wirklich eine eigene Fahrbahn, auf der ihnen kein Auto gefährlich werden kann (und umgekehrt). Solche Lösungen kennt man auch aus den Niederlanden oder den skandinavischen Grossstädten.



Eine separierte, leicht erhöhte Velobahn wurde unlängst auch stadteinwärts vom Joggeli her kommend implementiert.

Foto: Oliver Sterchi

Diese Beobachtung deckt sich denn auch mit den Erkenntnissen der Experten. Alexander Erath ist Professor für Verkehr und Mobilität an der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) in Muttenz und forscht unter anderem zu Verkehrsmodellierungen. Zur «optimalen» Veloroute sagt er: «Grundsätzlich gilt: Je intensiver das Verkehrsaufkommen und je höher die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs auf einer bestimmten Strecke, desto besser muss der Radverkehr von diesem abgetrennt sein.»

Bei Tempo 30 und geringen Verkehrsmengen könne ein Radstreifen oder eine Velostrasse ⁷ ausreichen, damit sich alle Velofahrenden sicher fühlten – auch jene, die sich aktuell noch nicht aufs Rad trauten. Bei höheren Geschwindigkeiten oder grossen Verkehrsmengen brauche es indes eine striktere Trennung, etwa durch die genannten erhöhten Radwege oder andere physische Trennelemente wie zum Beispiel Poller. «Es kommt immer auf die konkreten Gegebenheiten vor Ort an. Es gibt keine Pauschallösung für alle Strecken», so Erath.

Velorouten sind eine Frage des Platzes

Letztlich ist alles auch eine Frage des verfügbaren Platzes respektive der Strassenbreite. So muss ein erhöhter Radweg breit genug sein, damit die Velos sich dort gegenseitig überholen können. «Das wird mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und insbesondere bei Strecken mit Steigung immer wichtiger», so Erath. Anders als bei einem «normalen» Radstreifen können die Velofahrenden auf einem erhöhten Radweg bei Überholmanövern nicht auf die Spur des motorisierten Verkehrs ausweichen.

Die Velorouteninitiative fordert eine gesetzliche Verankerung von Mindestbreiten für Velowege. Der Regierungsrat lehnt dies mit der Begründung ab, dass man auch weiterhin den konkreten örtlichen

Gegebenheiten Rechnung tragen müsse. Der Gegenvorschlag verzichtet deshalb auf eine gesetzliche Festschreibung von Mindestbreiten.

Auf Hauptverkehrsachsen haben sich gemäss Erath auch Fahrspuren bewährt, die dem ÖV und den Velos vorbehalten sind. Solche gibt es etwa im Gundeli in der Gundeldingerstrasse und der Dornacherstrasse – beides Strecken, die von einer Buslinie frequentiert werden. «Die insbesondere im Haltestellenbereich auftretenden Konflikte zwischen Bus und Velo führen aber dazu, dass diese Führungsform bei mehreren Buslinien und für ungeübte Velofahrende nur bedingt funktioniert», so der Experte.

Pro Velo verweist auf die Niederlande als Vorbild

Eine Herausforderung bleiben Kreuzungen, vor allem beim Linksabbiegen. Rot markierte Radstreifen in Mittellage – wie beispielsweise vor der Markthalle in Richtung De-Wette-Schulhaus – wolle man eigentlich verhindern, da diese beim Überfahren der Spur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eine erhöhte Unfallgefahr bedeuteten, sagt Erath. Eine Alternative besteht darin, den Veloverkehr rechts hinauszuführen, um ihn dann mit einer 90-Grad-Drehung indirekt links abbiegen zu lassen. Diese Variante wurde etwa beim Dorenbachviadukt in Richtung Margarethenstrasse implementiert.

Kritisch sieht die roten Mittelstreifen auch Roland Chrétien, Geschäftsführer von Pro Velo beider Basel: «Velospuren zwischen zwei Autospuren sind ein No-go.» Er verweist auf die Niederlande oder auch Kopenhagen, wo der Veloverkehr am rechten Rand geführt wird, wobei bei Abzweigungen dann wiederum eine 90-Grad-Wende eingeleitet wird.

«Unter Umständen dauert dies etwas länger, dafür gewinnt man erheblich an Sicherheit», so Chrétien. Der Infrastrukturstandard müsse sich am sogenannten «Laura-Test» orientieren: «Man muss sich immer fragen, ob die 11-jährige Laura diese Strecke auf dem Velo meistern würde. Lautet die Antwort Nein, dann gibt es Ver-

besserungsbedarf.» An diesem Grundsatz orientieren sich auch die Initianten der «Sichere Velorouten»-Initiative in Basel.

Zudem müsse die Streckenführung «problemlos lesbar» sein. Dazu würde sich eine farbliche Markierung anbieten. «In den Niederlanden sind sogar alle Flächen für den Veloverkehr rot eingefärbt, damit man jederzeit weiss, wo es langgeht», sagt Chrétien. Der Veloinfrastruktur in Basel und Umgebung gibt Chrétien insgesamt mitelmässige Noten. Zwar sei in den letzten Jahren viel unternommen worden, aber am Ziel sei man noch lange nicht.

Veloinfrastruktur bedingt Eingriff in Strassenraum

Viele dieser Massnahmen bedürfen eines grösseren Eingriffs in den Strassenraum. In vielen Fällen ist es simpler, einfach einen Radstreifen zu ziehen – aber auch dort müssen gegebenenfalls Parkplätze aufgelöst oder Trottoirs verschmälert werden. Es sei deshalb kein Zufall, dass solche Massnahmen oft erst in Zusammenhang mit regulären Strassen- und Leitungssanierungen vorgenommen würden, so Verkehrsexperte Erath.

«Man will ja nicht nach wenigen Jahren gleich wieder eine Strasse aufreissen, da geht es ja auch um den Erhalt von Volksvermögen.» Deshalb dauere der Ausbau des Velonetzes zuweilen etwas länger. «In bestimmten Situationen böte sich aber auch die Einrichtung von temporären Massnahmen an, etwa das Anbringen von Pollern, um eine Verbesserung für den Zeitraum bis zur Gesamtsanierung einer Strasse zu überbrücken. Diesbezüglich war man in der Praxis bisher zurückhaltend», sagt Erath.

Zu hitzigen politischen Diskussionen gibt auch die Konkurrenz zwischen motorisiertem Verkehr und Velos Anlass. Noch mehr Parkplätze aufheben? Noch mehr Platz für Velos?

Erath sagt dazu: «Die Flächenkonkurrenz ist eine Tatsache. Manchmal muss man halt eine Priorisierung vornehmen. Und das Velo ist nun einmal viel flächeneffizienter als das Auto.»

Die Frage der Priorisierung würden Bürgerliche und Autoverbände freilich anders beantworten. Tatsache bleibt: In Sachen Veloinfrastruktur hat insbesondere die Agglomeration noch Aufholbedarf. Und wenn die Autofahrenden dank separater Velobahnen nicht mehr Rücksicht auf Velofahrende nehmen müssen, kommt das auch ihrem Komfort und Fahrfluss entgegen.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Oliver Sterchi ist stellvertretender Ressortleiter Region Basel. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).

15 Kommentare

[Startseite](#) | [Basel](#) | Basler Unfallstatistik: Senioren sind im Verkehr gefährdet

Abo **Tod auf der Strasse**

Senioren sind im Basler Verkehr am meisten gefährdet

Ein Kind, eine Velofahrerin, ein Lastwagen: Tödliche Unfälle schockieren. Doch wie steht es um die hiesige Verkehrssicherheit? Und was unternimmt der Kanton, um sie zu verbessern?



Anja Sciarra

Publiziert: 25.07.2024, 16:27



Betagte Menschen sind im Basler Verkehr besonders gefährdet. Sie machen 57 Prozent der Unfalltoten aus.

Foto: Dominik Plüss



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 11:05 1X

BotTalk

Null Verkehrstote auf Basels Strassen – das fordert eine Petition, die über 700 Personen in der vergangenen Woche unterschrieben haben. Innert 12 Monaten soll der Kanton verkehrsplanerische Massnahmen umsetzen, die dies garantieren. Ausgelöst wurde das Anliegen durch einen tragischen Unfall Ende Juni: Ein 11-jähriger Junge verlor dabei durch einen abbiegenden LKW im St. Johann sein Leben, das Unglück erschütterte ganz Basel.

Auch aus dem Grossen Rat gehen immer wieder Vorstösse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein. Die Forderungen sind vielfältig und würden eine komplette Umkrempelung der Verkehrsordnung bedeuten.

Wie realistisch sind sie? Wo ist der Kanton bereits an Verbesserungen dran? Und wie steht es überhaupt um die aktuelle Verkehrssicherheit in Basel?

Zwei Kinder starben seit 1994 im Verkehr

145 Personen sind in den vergangenen 30 Jahren insgesamt im Basler Strassenverkehr verstorben. So tragisch die Statistik, so erfreulich aber der Trend: Seit 1994 hat die Zahl der tödlichen Unfälle (und der Unfälle allgemein) stark abgenommen.

Verunglückten zwischen 1994 und 2003 durchschnittlich 8 Personen pro Jahr tödlich, wurde dieser Schnitt im darauffolgenden Jahrzehnt – von 2004 bis 2013 – mehr als halbiert. Und seit 2014 bis heute ist der Wert nochmals gesunken: In den vergangenen zehn Jahren starben jährlich knapp 3 Personen (2,7 im Schnitt) im Basler Verkehr.

Der Blick in das Archiv zeigt zudem: Im Jahr 2007 kam es zu einem einzigen weiteren Unfall in den letzten 30 Jahren, bei dem ein Kind in Basel das Leben verlor.

Konfliktgrün abschaffen?

Umso mehr stellt sich die Frage: Warum musste es zu diesem statistisch gesehen äusserst seltenen Unfallausgang kommen? Anwohnende der Kreuzung machten die Behörden schon lange auf deren Gefahrenpotenzial, insbesondere wegen des dortigen «Kon-

fliktgrüns», aufmerksam.

Die Petenten fordern nun die komplette Abschaffung dieses Ampelregimes. An der Unfallstelle Elsässerstrasse / Hünigerstrasse haben die Behörden gehandelt: Seit dem 18. Juli gibt es an dieser Kreuzung kein Konfliktgrün mehr (diese Redaktion berichtete).

Eine grundsätzliche Abschaffung hat der Kanton aber nicht im Sinn. In erster Linie Sorge ein gleichzeitiges Grün zwischen abbiegenden Fahrzeugen und den Fussgängern auf der Querstrasse dafür, dass die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst kurz sei, so das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD). «Je nach Grösse und Komplexität einer Kreuzung werden die Wartezeiten ohne Konfliktgrün so lang, dass ein hohes Risiko für Rotlichtübertretungen entsteht, was äusserst gefährlich ist.»

An übersichtlichen Kreuzungen trage das Konfliktgrün also anders als oft angenommen zur Verkehrssicherheit bei. Voraussetzung sei eine uneingeschränkte Sicht auf den Fussgängerstreifen und dessen Wartebereich. Ein gelbes, blinkendes Licht neben der Ampel weist auf den Vortritt der Fussgänger hin.

Wie viele Kreuzungen mit Konfliktgrün gibt es in Basel?

Eine solche Statistik führe der Kanton nicht. In Basel gebe es jedoch etwa 90 Kreuzungen, die mit Ampeln geregelt werden. «Und an einer Vielzahl dieser Anlagen gibt es mindestens eine sogenannte Mischphase», heisst es weiter. Dies ist schweizweit Standard, um die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden zu minimieren.

Das macht der Kanton für die Schulwegsicherheit

An der Thematik arbeitet sich die Basler Regierung im Auftrag des Parlaments schon mehrere Jahre ab. Anfang 2023 legte sie ein Gesamtpaket mit verschiedenen grösseren und kleineren Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten vor.

In einer Schwachstellenanalyse wurden 70 Örtlichkeiten als besonders prioritär eingestuft. Seit 2022 wurden kleinere Optimierungen umgesetzt sowie mittelfristige Anpassungen von Signalisation und Markierungen oder kleinere bauliche Massnahmen in Planung gegeben. Hierfür hatte die Regierung zwei weitere Jahre zur Umsetzung beantragt.

30 der 70 priorisierten Schulweg-Schwachstellen fallen in den Perimeter von geplanten Bauprojekten wie Strassensanierungen und sollen dadurch ausgemerzt werden – ein Grossteil davon in den kommenden fünf Jahren. Ein Beispiel hierfür ist die Umgestaltung der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt.

Über 57 Prozent der Todesopfer sind Senioren

Beim Blick in die Unfallstatistik stechen indes nicht die Kinder, sondern eine ganz andere Altersgruppe hervor: Seniorinnen und Senioren sind im Basler Strassenverkehr überdurchschnittlich gefährdet. Von den insgesamt 104 Unfalltoten seit 1999 (davor wurde diese Altersgruppe nur bedingt ausgewiesen) waren 60 davon über 65 Jahre alt.

Das sind über 57 Prozent aller Basler Verkehrstoten.

Tatsächlich ist die Wahrscheinlichkeit, an einer Unfallverletzung zu sterben, in dieser Altersgruppe gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung besonders hoch. «Gründe dafür sind die mit zunehmendem Alter steigende Verletzlichkeit und die Abnahme der kognitiven Fähigkeiten», erklärt Stefan Schmitt, Sprecher der Basler Kantonspolizei.

Spezifische Massnahmen zum Schutz von Seniorinnen und Senioren im Verkehr gibt es aber nicht, so die Kantonspolizei. Die laufenden Kampagnen, wie beispielsweise «Fair im Verkehr in Begegnungszonen», dienen jedoch auch dem Schutz dieser Altersgruppe.

Über zwei Drittel sind Fussgänger oder Velofahrerinnen

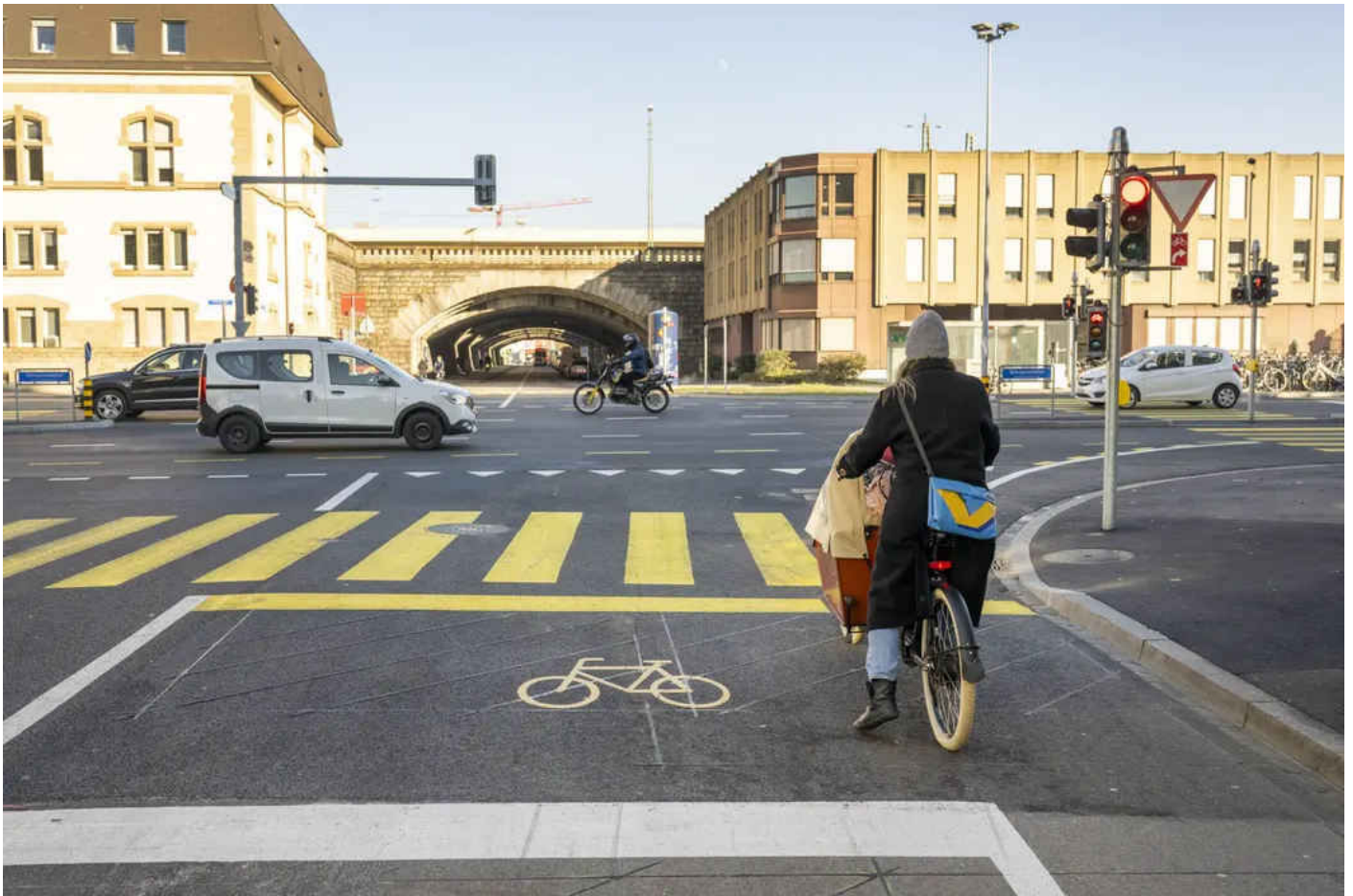
Ebenfalls beachtliche Zahlen: Ein überwiegender Teil der insgesamt 145 Unfalltoten der letzten drei Jahrzehnte waren entweder Fussgängerinnen (60) oder Velofahrer (43). Zusammen machen sie 71 Prozent aller Verkehrstoten aus. Die Ursachen sind dabei vielfältig und reichen von selbst verschuldeten Unfällen über Kollisionen mit Trams und natürlich solchen mit Personenwagen bis LKW.

Physisch getrennte Velowege?

Auch deshalb legt die Petition «Null Verkehrstote» einen Fokus auf

die räumliche Abtrennung von Velo- und Fussgängerwegen zum motorisierten Verkehr. Solche seien «selbstverständlich überall wünschenswert», sagt das BVD. Wo immer möglich, würden separate Velostreifen und Velowege realisiert. Ein aktuelles Beispiel ist die Wettsteinallee.

Platzbedingt sei dies im dicht bebauten Basel aber nicht überall möglich. Und bauliche Elemente benötigen noch mehr Raum.



Der Kanton optimiert an diversen Stellen die Sicherheit für Velos und Fussgänger.

Foto: Georgios Kefalas (Keystone)

Ein durch Poller vom Autoverkehr geschützter Velostreifen ist aktuell in der Stadionstrasse geplant. «Bei erfolgreichem Test wäre die Umsetzung auf anderen geeigneten Streckenabschnitten denkbar», heisst es seitens BVD. Solche «geschützten Velostreifen» liessen sich jedoch nicht überall umsetzen und müssten gut überlegt sein. Damit Velofahrende sich überholen können, müssten diese Streifen mindestens zwei Meter breit sein.

Tempo 30

Eine Forderung, die im Zusammenhang mit verstärkter Verkehrssicherheit immer wieder laut wird, ist jene nach Tempo 30.

Schon heute seien gemäss dem BVD praktisch alle Basler siedlungsorientierten Strassen verkehrsberuhigt. Auch diverse Abschnitte auf Hauptstrassen seien entweder permanent oder während der Schulwegzeiten mit Tempo 30 signalisiert. Derzeit arbeitet die Regierung ausserdem an der Umsetzung von flächendeckendem Tempo 30 im Siedlungsgebiet – also auch auf den Hauptverkehrsachsen. Vor den Sommerferien hat sie zur Umsetzung eine zweijährige Fristverlängerung beantragt. Für die Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen ist gemäss Bundesgesetz jeweils ein Gutachten nötig. Das dauert also.

Schneller geht es mit Tempo 30 auf Strassenabschnitten zwecks Lärmreduktion voran. Ende 2023 hat das Amt für Umwelt und Energie mit der Inspektion von rund 75 Stellen begonnen. Voraussichtlich Ende 2025 werde die Regierung dem Grossen Rat einen Ratschlag zur Umsetzung der Tempo-30-Signalisation, von lärmmindernden Belägen und dergleichen vorlegen.

Bodenschwellen zur Tempodrosselung?

Eine Forderung sind auch physische Elemente, die den motorisierten Verkehr ausbremsen sollen. Zum Beispiel Bodenschwellen? Davon hält man beim Kanton nicht viel. «Bauliche Massnahmen wie Bodenschwellen wurden in den letzten Jahren sukzessive abgebaut. Diese stammen mehrheitlich aus einer Zeit, in der die Markierung «Zone 30» und «30» noch nicht möglich war», so die Kantonspolizei.

Ein Nachteil sei, dass sie zwar die Geschwindigkeit der Fahrzeuge wirksam reduzierten, gleichzeitig aber auch Lärm erzeugten. Im Laufe der Jahre habe es deswegen zahlreiche Reklamationen aus der Bevölkerung gegeben. Heute gibt es noch Schwellen im Hafenbereich, um illegale Autorennen zu verhindern, und solche beim Birsig-Parkplatz.

Bauliche Massnahmen sind zudem deshalb ungeeignet, da die Strassen auch in ihrer Funktion beispielsweise als ÖV-Achsen dienen müssen, ergänzt das BVD.

Hier steigert der Kanton die allgemeine Verkehrssicherheit

Bei der Erneuerung von Strassen werde immer auch die Verkehrssicherheit angeschaut und je nach Bedarf optimiert. Beispiele für aktuelle Projekte mit Verkehrssicherheitsmassnahmen sind die Erneuerungen der Bäumlihofstrasse ⁷, der Burgfelder- und Missionsstrasse, des Dreispitzknotens, der Hardstrasse, der St.-Jakobs-Strasse oder des Gevierts Wettsteinallee/Grenzacherstrasse.



Inzwischen haben die Bauarbeiten bei der Burgfelder-/Missionsstrasse begonnen. Beim Burgfelderplatz kommt es immer wieder zu Unfällen.

Foto: Nicole Pont

Auf der rund 1,5 Kilometer langen Achse Burgfelder- und Missionsstrasse sind beispielsweise eine breitere Velospur und neue Verkehrslichtinseln vorgesehen. Sie erhöhen die Sicherheit für Velofahrende. Die Hälfte der 220 Parkplätze fallen weg. Durchgehende Trottoirs mit Trottoirüberfahrten bei den einmündenden Strassen mit Tempo 30 bieten mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Gefahrenmeldestelle wird rege genutzt

Die letzten Wochen nach dem tragischen Unfalltod des 11-jährigen Jungen haben aufgezeigt, dass viele Menschen sich im Verkehr dennoch unsicher fühlen. Mitte 2023 wurde eine Gefahrenmeldestelle beim Kanton eingeführt. Seither wurden gemäss der Kan-

tonspolizei 685 Meldungen abgesetzt. Jede Meldung werde geprüft und bearbeitet, die Gefahrenstellen zudem direkt vor Ort begutachtet. Bei Bedarf werden Massnahmen eingeleitet.

Abonnieren Sie den Podcast über Apple Podcasts, [↗ Spotify](#) [↗](#) oder jede gängige Podcast-App.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Anja Sciarra ist Redaktorin des lokalen Ressorts Politik und Wirtschaft und berichtet schwerpunktmässig auch über Stadtentwicklung und Gastronomie in Basel. Mehr Infos

✕ @Anja_Sciarra

Fehler gefunden? Jetzt melden.

18 Kommentare

Startseite | **Basel** | Basel Velovorzugsrouten: Braucht es die Initiative?

MEINUNG

Abo **Pro und Kontra**

50 Kilometer Velovorzugsrouten in Basel: Dogmatisch oder überfällig?

Am 18. Mai stimmt das Stimmvolk über zwei Velovorlagen ab. Ob sie zielführend sind, darüber gehen die Meinungen auseinander – auch auf der Redaktion.



Kommentar von **Oliver Sterchi**, **Anja Sciarra**

Publiziert: 26.04.2025, 07:10



Vorbild Zürich: In Basel fordert eine Volksinitiative ein 50-Kilometer-Netz an Velovorzugsrouten. Dem gegenüber steht ein moderaterer Gegenvorschlag.

Foto: Urs Jaudas (Archiv)



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 05:45 1X

BotTalk

Ja, Fussgänger und Velos waren lange eine Quantité négligeable für die Verkehrsplaner. Das soll sich ändern.

Oliver Sterchi

Basel ist für Velofahrer sicher schon heute einer der angenehmeren Orte in der Schweiz und Europa. Allerdings ist die Stadt noch weit davon entfernt, ein durchgehendes, komfortables und vor allem sicheres Velonetz aufweisen zu können. Es gibt nach wie vor zu viele Stellen, an denen es für Velos schwierig zu manövrieren ist, vor allem an Kreuzungen. Die Unfallstatistik spricht Bände: Jedes Jahr gibt es Dutzende Schwerverletzte, zuweilen leider auch Tote im Veloverkehr.

Klar ist: Die hundertprozentige Sicherheit wird es nie geben. Ein Restrisiko bleibt. Aber man kann es zumindest so weit minimieren, dass sich auch ungeübte Velofahrer, Kinder und ältere Menschen aufs Zweirad trauen. Es wäre nur schon etwas gewonnen, wenn es auf jeder Hauptachse durchgängige Velostreifen gäbe. Noch nicht einmal das wurde erreicht.

Unsere Innenstädte – nicht nur in Basel – wurden im 20. Jahrhundert nach den Bedürfnissen des Autos ausgerichtet. Fussgänger und Velos waren lange eine Quantité négligeable für die Verkehrsplaner. Eine Korrektur fand erst in den letzten Jahrzehnten statt – und doch sind wir noch lange nicht am Ziel, die Stadt auch für den Langsamverkehr fit zu machen.

Eine konsequente Fahrbahntrennung zwischen motorisiertem und Veloverkehr böte auch für die Automobilisten viele Vorteile. So muss man nicht mehr ständig befürchten, einen Velofahrer auf der Motorhaube zu haben. Freie Fahrt für Velos, freie Fahrt für Autos. Besonders komfortabel und sicher sind etwa die vertikal leicht erhöhten Velobahnen, wie es sie auf dem Dorenbachviadukt gibt.

Klar ist allerdings auch: Ohne Eingriffe in den Strassenraum und eine Umverteilung des Raumes weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu den Velos wird es nicht gehen. Aber das ist verkraftbar und auch angezeigt. Es ist verständlich, dass die Autolobby an ihren Pfründen festhalten möchte. Aber es ist nicht zuletzt aus direktdemokratischer Perspektive nicht ersichtlich, weshalb die Bevölkerungsgruppe der Autofahrer mehr Raum zur Verfügung haben sollte als die Gruppe der Velofahrer. Die Initiative schiesst mit ihren detaillierten Forderungen nach Mindestbreiten von Velospuren und dem engen Zeithorizont dennoch übers Ziel hinaus. Der Gegenvorschlag hingegen kommt als vernünftiger Kompromiss daher. Er verdient ein Ja.

***Nein, wer den Verkehr regeln will,
muss abwägen – nicht
dogmatisch bevorzugen.***

Anja Sciarra

Wer will schon nicht sichere Velorouten? Tatsächlich gibt es auch im velofreundlichen Basel einige Stellen, die gerade für unsichere Fahrradlenker eine Herausforderung darstellen. Diese gilt es zu entschärfen und die Signalisation zu verdeutlichen. Diesen Auftrag hat die Regierung schon heute, und sie nimmt ihn auch wahr. Das zeigen die Unfallstatistik sowie zig Projekte aus den letzten Jahren – die neue Verkehrsführung in der Wettsteinallee ist nur ein Beispiel.

Bei der Velovorzugsrouten-Initiative steckt der Teufel aber in den Details. Basel ist eine dicht besiedelte Stadt mit engen Platzverhältnissen und Strassen. Wer den Verkehr regeln will, muss abwägen, die Leute mitnehmen – nicht dogmatisch bevorzugen.

Das tut aber die Initiative ⁷. Zum einen ist die Verankerung fixer Zahlvorgaben im Gesetz nicht sinnvoll. Ein 50-Kilometer-Netz an Vorzugsrouten, so die Forderung: okay. Mindestens 2,40 Meter breite Velostreifen in beide Fahrtrichtungen, damit auch Nebeneinanderfahren möglich ist? Mit Verlaub: Letzteres hat nun wirklich keine Priorität.

Es ist auch realitätsfern. Die Bedingungen variieren je nach Strasse stark. Mit einer fixen Mindestbreite wird man diesen nicht gerecht. Und auch die Umsetzungsfrist bis 2035. Bau- und Verkehrsprojekte benötigen eine lange Planungszeit. Kommt hinzu, dass Basel mit dem Fernwärmeausbau sowie der Schwammstadt-Zielsetzung für die nächste Dekade bereits mit unzähligen Baustellen überzogen ist. Diese neuen Pläne auch noch in die Koordination einfließen zu lassen, ist eine Herkulesaufgabe.

Veloförderung hat bereits hohe Priorität

Zu einer Abwägung gehören nicht zuletzt auch die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer. Autos, Handwerker, Lieferdienste, Menschen mit Behinderung oder der öffentliche Verkehr und die Blaulichtorganisationen: Auch die müssen irgendwo noch fahren können. Je nach Platzverhältnissen würden Fahrspuren zugunsten der breiten Velostreifen wegfallen, was mehr Stau bedeutet. Und: Verlaufen die Routen durch Quartierstrassen, «so ist der motorisierte Durchgangsverkehr zu unterbrechen», heisst es im Initiativtext. Beispielsweise durch gegenläufige Einbahnstrassen. Solche Konstrukte führen allerdings oft zu Verwirrung, wie auch das Vorbild in Zürich gezeigt hat. ⁷

Und ja, auch Parkplätze sind ein Thema. Allein der moderatere Ge-
genvorschlag würde gemäss dem Bau- und Verkehrsdepartement

den Abbau von 900 Abstellflächen bedeuten. Nochmals mehr wären es bei der Initiative. Gleichzeitig trumpt der Kanton bei der Schaffung unterirdischer Quartierparkings auf der Stelle.

Weitere Forderungen im Initiativtext, wie die Schaffung einer eigenen verwaltungsinternen Fachstelle sowie eines «Velo-Express-Teams», sollen an dieser Stelle auch noch erwähnt werden. Die Kosten dafür würden sich auf mindestens 60 Millionen Franken belaufen.

Warum eine teure Initiative umsetzen, wenn die Regierung schon hier und heute damit beauftragt ist, den Veloverkehr nicht nur zu fördern, sondern auch sicherer zu gestalten – und es auch tut?

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Oliver Sterchi ist stellvertretender Ressortleiter Region Basel. Mehr Infos
Anja Sciarra ist Redaktorin des lokalen Ressorts Politik und Wirtschaft und berichtet schwerpunktmässig auch über Stadtentwicklung und Gastronomie in Basel. Mehr Infos

✂ @Anja_Sciarra

Fehler gefunden? Jetzt melden.

54 Kommentare

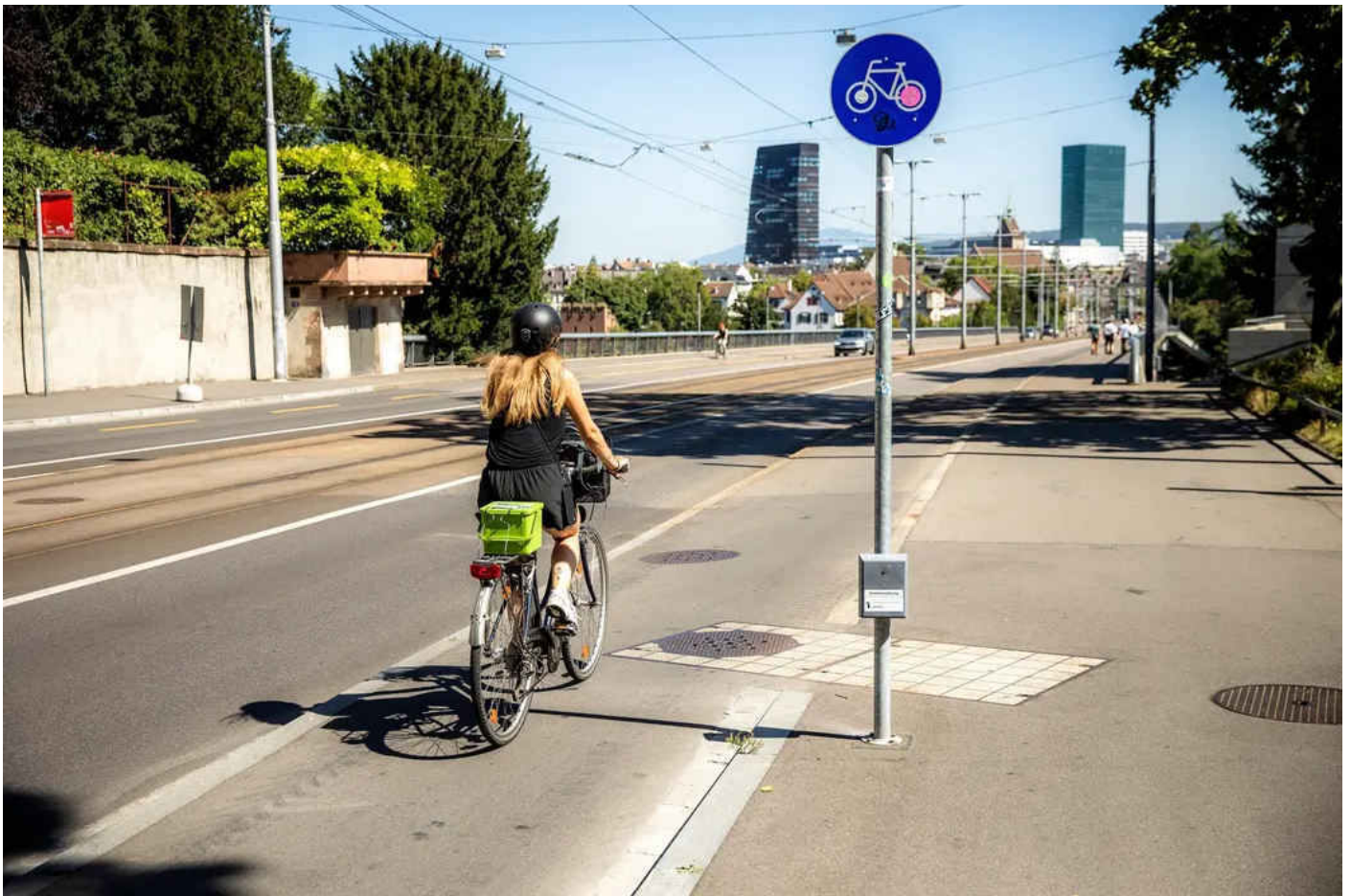
[Startseite](#) | [Basel](#) | [News aus der Region](#) | Basel: Grosse Rat fordert Verbesserungen für Veloverkehr

Veloverkehr in Basel

Grosser Rat will den Autoverkehr auf Velostrassen reduzieren

Am Mittwoch diskutierte der Basler Grosse Rat gleich über mehrere Velo-Vorstösse – darunter auch solche von Bürgerlichen.

Publiziert: 22.01.2025, 17:29



Der Grosse Rat hat sich mit 51 zu 43 Stimmen für eine Reduktion des Autoverkehrs auf Velostrassen ausgesprochen.

Foto: Kostas Maros



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 02:29 1X

BotTalk

Der Basler Grosse Rat hat sich am Mittwoch mit mehreren Vorstössen für Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr eingesetzt. Die Regierung, die sich in den meisten Fällen gegen eine Überweisung oder gegen ein Stehenlassen der Vorstösse aussprach, hatte das Nachsehen.

Mit einem Verhältnis von 51 zu 43 Stimmen bei einer Enthaltung überwiesen wurde zum Beispiel ein Anzug der GLP für eine Reduktion des Autoverkehrs auf Velostrassen.

Der Anzugsteller Lukas Bollack wies darauf hin, dass gewisse Velostrassen von Autofahrerinnen und Autofahrern als vom Rechtsvortritt befreite Durchgangsstrasse missbraucht würden. Im Vorstoss wurde auch darauf hingewiesen, dass autoarme und motorfahrzeugfreie Velostrassen bundesrechtlich zulässig wären.

Gegen diesen Vorstoss wehrten sich die bürgerlichen Fraktionen. Hier werde die Bevorzugung des Veloverkehrs auf die Spitze getrieben, sagte Nicole Strahm-Lavanchy.

Auch Bürgerliche reichen Velo-Vorstösse ein

Bei der Behandlung von bereits früher eingereichten Vorstössen zeigten bürgerliche Ratsmitglieder weniger Abwehr – zumal es sich in mehreren Fällen um Anzüge handelte, die ursprünglich aus ihrem Kreis eingereicht worden waren. Hier hatte aber jeweils die Regierung das Nachsehen, die mit ihren Anträgen auf Abschreibung nicht durchkam.

So wurde unter anderem ein Anzug von FDP-Grossrat Luca Urgese stehen gelassen, der den Vorschlag enthielt, einen Teil der Trottoirs an der St.-Jakobs-Strasse für den Veloverkehr freizugeben. In eine ähnliche Richtung zielte ein Anzug von Mitte-Grossrat Bruno

Lötscher, dasselbe an einem Teilstück der Jacob-Burckhardt-Strasse zu verwirklichen.

Stehen gelassen wurden entgegen den Anträgen der Regierung auch noch weitere Velo-Vorstösse: so zum Beispiel ein SP-Vorstoss für bessere Veloverbindungen vom und ins Hirzbrunnenquartier oder ein GAB-Vorstoss für velofreundlichere Kreiselzufahrten.

SDA

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

9 Kommentare

R. Baumann

23.01.2025

Pedelec sollten auf 60 Kmh begrenzt sein statt auf 45 und in der Stadt in der Mitte der Strasse fahren dürfen wie dann die gleich schnellen Autos.

|||

W.L.P.

23.01.2025

Würde sich der Grosse Rat ebenfalls 5x die Woche um die seit Jahren immens steigenden Gesundheitskosten kümmern, wären zumindest die Prioritäten richtig gesetzt.

Wir haben seit längster Zeit diverse, reale Probleme, die auf intelligente Lösungen warten.

Der Veloverkehr ist keines davon.

Was uns nicht weiterbringt sind ideologisch motivierte Vorstösse zu Themen mit Prio 47

|||

C. Thürkauf

23.01.2025

Autoleasing für Private aufheben, Tauglichkeitsprüfungen für 2radfahrer, dann ist ein Nebeneinander, Velo/ Auto, kein Problem mehr.

1. weniger Autos

2. Velofahrer, welche die Gebote und Verbote auf den Strassen kennen

|||

Markus Steffen

23.01.2025

Zuerst macht man aus Strassen Velostrassen und dann verbannt man die Autos? Was soll das?

Sorgt lieber mal dafür, dass die Velofahrer nicht auf den Trottoirs oder in den Fussgängerzone fahren.

Von Anhalten bei Fussgängerstreifen ganz zu schweigen, da hält kein Velo mehr.

|||

Jürg Bloch

23.01.2025

Guter Entscheid, welcher einen geringen, für Velofahrerinnen und Velofahrer aber wichtigen Teil des Strassennetzes betrifft. Peinlich die Reaktionen der verschiedenen sogenannten bürgerlichen, aber eigentlich egoistisch eingestellten Politikerinnen und Politiker.

|||

Hansueli Hof

23.01.2025

Alles Unsinn. Velofahrer können problemlos auf normalen Strassen neben den Autos fahren. Sie müssen nur ihr Velo beherrschen. Tun sie das nicht, gehören sie auch nicht mit einem solchen auf die Strasse.

Ps: Ich bin 80, fast täglich mit dem Velo unterwegs und habe seit 1974 kein Auto mehr.

|||

KennethH

23.01.2025

@Hansueli Hof

Ich bin nicht ihrer Meinung. Wichtiger finde ich, dass der Staat eine entsprechende sichere Infrastruktur bereitstellt (und für Velofahrende freihält), so dass sich nicht nur Profis, sondern auch Anfänger, (Velo-)unerfahrene Personen vermehrt aufs Velo schwingen und ihr Auto daheim lassen. Ohne die vielen Schüler zu vergessen, die für ihren Schulweg gerne auf einen sicheren Schulveloweg zurückgreifen möchten. Letztendlich sollen in der Stadt nicht nur Remco Evenepoels mit dem Fahrrad unterwegs sein. Ps: Remco Evenepoel selber wurde trotz seiner Erfahrung kürzlich im Stadtverkehr "ge-doort". Kann also bei schlechter Infrastruktur jedem passieren.

|||

Marco Moser

22.01.2025

Welche 5 Grosse Räte fehlten?

|||

Mirta Deiss

23.01.2025

@Marco Moser
Können sie selber nachschauen,
|||

[Startseite](#) | [Basel](#) | [News aus der Region](#) | Velorouten-Initiative Basel-Stadt: Abstimmung am 18. Mai

Radverkehr in Basel-Stadt

Basler stimmen am 18. Mai über «sichere Velorouten» ab

Am 18. Mai wird über die Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» und den Gegenvorschlag abgestimmt. 50 Kilometer lange Velovorzugsrouten sollen entstehen.

Publiziert: 25.02.2025, 15:13

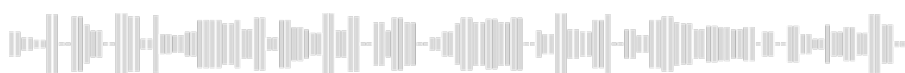


Die Basler Stimmberechtigten entscheiden am 18. Mai über die Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt».

Archivfoto: Georgios Kefalas (Keystone)



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 00:13 1X

BotTalk

Die Basler Stimmberechtigten entscheiden am 18. Mai über die Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt»⁷ und ihren Gegenvorschlag⁷. Die Regierung hat den Termin für diese Abstimmung am Dienstag festgelegt.

Ein überparteiliches Komitee um den ehemaligen SP-Nationalrat Ruedi Rechsteiner hatte im Juni 2022 die Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» mit 3333 Unterschriften eingereicht. Sie verlangt, dass der Kanton neu als Bestandteil des Teilrichtplans Velo ein Netz von Velovorzugsrouten schafft.

Gemäss Initiativtext sollen die pro Fahrtrichtung mindestens 2,4 Meter breiten Velovorzugsrouten sternförmig in alle Quartiere und zwischen den Quartieren verlaufen. Die Gesamtlänge der Velovorzugsrouten im Stadtkanton soll mindestens 50 Kilometer betragen.

Bestehende Velovorzugsrouten werden angerechnet

Der Grosse Rat hatte der Volksinitiative letzten Januar einen Gegenvorschlag gegenübergestellt. Dieser sieht vor, dass die Gesamtlänge der Velovorzugsrouten im Kanton mindestens 40 Kilometer betragen soll. Strecken, die bereits dem Ausbaustandard einer Velovorzugsroute entsprechen, werden dabei angerechnet, darunter fallen etwa die Velorouten entlang des Rheins oder nach Riehen.

Auch soll gesetzlich festgelegt werden, dass parallel dazu zusätzliche «Haupt- und Nebenverbindungen ausgebildet» werden. Zudem will sie einen Passus «für verkehrstechnische Sofortmassnahmen zur zeitnahen Behebung von Gefahrenstellen im Fuss- und Veloverkehr» ins Gesetz aufnehmen.

In einer früheren Fassung der Agenturmeldung von Keystone-SDA hiess es,

der Gegenvorschlag des Grossen Rats verlange, dass 50 Kilometer Velovorzugsrouten entstehen. Das ist so nicht richtig, wie Rudolf Rechsteiner, Präsident des Initiativkomitees sichere Velorouten, richtigerweise in einem Schreiben an diese Redaktion festgehalten hat.

SDA/dis

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

20 Kommentare

Startseite | **Basel** | 55 Prozent der Baslerinnen und Basler fahren mit dem Velo zur Arbeit

Basel ist Velohochburg

Mehr als die Hälfte aller Baslerinnen und Basler fährt mit dem Velo zur Arbeit

Damit liegt Basel weit über dem Durchschnitt anderer Schweizer Städte. Nur eine Minderheit benutzt das Auto.

Publiziert: 03.04.2025, 11:41



Rund 55 Prozent der Baslerinnen und Basler fährt mit dem Velo zur Arbeit, wie aus einer Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität hervorgeht.

Foto: Archiv



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 02:31 1X

BotTalk

Rund 55 Prozent der Baslerinnen und Basler fahren mit dem Velo zur Arbeit. Basel liegt somit weit über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Dies geht aus einer Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität hervor, deren Resultate am Donnerstag veröffentlicht worden sind.

So nehmen etwa in Bern 48 Prozent der Befragten das Velo, in Nyon nur 11 Prozent. Der öffentliche Verkehr als Fortbewegungsmittel zur Arbeit dient in Basel mit 47 Prozent im Vergleich zum Durchschnitt jedoch weniger stark als Fortbewegungsmittel.

In Zürich sind beispielsweise 69 Prozent mit dem ÖV unterwegs, wie es in der Studie des Forschungsinstitut gfs.Bern heisst. Es dominieren aber in Basel klar die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Lediglich 18 Prozent fahren mit dem Auto zur Arbeit. Das ist leicht mehr als in Bern (15 Prozent) und Zürich (17 Prozent), doch deutlich weniger als in den restlichen Schweizer Städten.

Die Befragung zeigt auch, dass ein grosser Teil der Basler Bevölkerung Investitionen in Grünflächen (58 Prozent) und Veloinfrastruktur (50 Prozent) als prioritär erachtet. Es folgen lebenswerte Stadträume (49 Prozent), Massnahmen gegen Lärm und Umweltbelastung (42 Prozent), Modernisierung der Strassen (41 Prozent) sowie autofreie Zonen (36 Prozent).

Fahren Sie mit dem Velo zur Arbeit?

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Senden

Zufriedenheit mit Verkehrssituation

67 Prozent der Befragten sind entweder sehr oder eher zufrieden mit der Verkehrssituation in Basel. Anders sieht es jedoch bei den Stosszeiten aus. Dann sinkt die Zufriedenheit auf 41 Prozent.

Als grösste Verkehrsbelastungen nennen die Befragten Parkplatzmangel (50 Prozent), Verkehrsbehinderungen (49 Prozent), falsch abgestellte Velos und Trottinette (45 Prozent) und fehlende Grünflächen, falsch abgestellte Motorfahrzeuge sowie Lärm (je 41 Prozent).

Bei der Studie wurden insgesamt 15'372 Personen ab 16 Jahren aus zehn Städten befragt.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

SDA/ne

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

33 Kommentare

14.04.2025

Die Velowege welche sich die Velofahrer wünschen geht nur ohne den Individualverkehr. Nur kann dies nicht die Lösung sein. Es braucht alle auf den Strassen. Rücksicht wäre ein Zauberwort.

|||

Edwin Tschopp

14.04.2025

Danke für die gute Analyse. Die Birsfelder Hauptstrasse sollte von Velofahrenden gemieden werden, stattdessen sollte über das B irsköpfli nach Grossbasel gefahren werden. Um von Birsfelden ins Kleinbasel oder nach Riehen und Grenzach zu gelangen, ist die Route über das Kraftwerk Birsfelden erste - und schöne - Wahl.

|||

Hansueli Hof

14.04.2025

Als Beispiel:

Dorenbachkreisel für Velofahrer kritisch, vor allem für ungeübte.

Nun, entweder man hat als Velofahrer sein Velo im Griff, dann fühlt man sich überall sicher, oder man ist auf normalen Strassen damit unsicher, dann gehört man nicht mit dem Velo auf die Strasse. Ist man also "ungeübt", dann empfehle ich üben, bis man's kann. Oder man nimmt den OeV.

Und nein, ich bin kein Autofahrer. Ich habe kein Auto, bin aber auch heute noch, mit 80, fast täglich mit meinem E-Bike in Basel und in der Agglo unterwegs. Und ich fühle mich nirgends unsicher.

|||

Bea B.

14.04.2025

@Hansueli Hof

Lieber Herr Hof, eigentlich bei jedem Artikel zum Thema Velo rühmen Sie Ihre Fahrkünste. Ich frage Sie nun:

- Wo soll/kann man denn Velofahren üben? Nicht alle haben einen geeigneten Platz dazu in der Nähe.
- Wie soll man Kindern oder Ungeübten beibringen, sich im Verkehr sicher zu bewegen, wenn nicht auf der Strasse?
- Strassen auf Gemeindeebene gehören zur Allmend, sind also für alle Verkehrsteilnehmer da und nicht bloss für die Automobilisten.
- Vermutlich finden Sie getrennte Veloinfrastruktur überflüssig, da SIE es ja im Griff haben. Leider liegt es aber nicht immer an einem selbst, ob man verunfallt. Es kann schlimm herauskommen, auch wenn man selber alles richtig gemacht hat. Nämlich dann, wenn Andere nicht aufpassen.
- Nach Ihrer Logik bräuchte es auch keine Fussgängerinfrastruktur. Sie können ja sicher auch einiger-massen geradeauslaufen und nach links und rechts gucken, wenn Sie die Strasse überqueren wollen. Also braucht's auch kein Trottoir, Fussgängerstreifen, Unterführung etc.

|||

Mark Burgi

15.04.2025

@Bea B.

U.a. gibt es in BS an der Grenze zu Allschwil den Kinderverkehrsgarten. Kann jeder nutzen. Dazu gehört Velounterricht zum Schulunterricht in der Primarschule, inkl. Veloprüfung.

Die Polizei bietet Velolehrkurse für Kinder an. Dort wird genau das Verhalten im Strassenverkehr explizit geübt und beigebracht. Man muss die Angebote aber auch wahrnehmen.

|||

Bea B.

15.04.2025

@Mark Burgi

Natürlich kenne ich den Verkehrsgarten. Nur wie kommt man mit dem Velo da hin als Anfänger, wenn man im St.Johann, Gundeli etc. wohnt? Schieben, mit OeV (kostet > 10 Fr hin und zurück), ins Auto verladen?

Die Polizei bietet keine Kurse für Kinder an. Von der Webseite Baselstadt: "Die Verkehrsinstruktoren und Verkehrsinstruktorinnen der Kantonspolizei besuchen jährlich alle Kindergärten und

Primarklassen der öffentlichen und privaten Schulen in Basel, Riehen und Bettingen". Diese wenigen Stunden sind besser als nichts, aber als geübter Velofahrer geht man daraus nicht hervor. Nein, die Velowege müssen sicherer werden für alle, auch die Kleinsten.

|||

Beat Sch.

14.04.2025

Guter Bericht. Interessant wäre auch mal auszuleuchten, wer das finanziert.

|||

Bea B.

14.04.2025

@Beat Sch.

Der Steuerzahler natürlich.

|||

Roland Koster

15.04.2025

@Beat Sch.

Genau die gleichen welche auch die ganze Autoinfrastruktur / Parkplätze finanzieren, obwohl sie eventuell nicht mal ein Auto besitzen: Der Steuerzahler! Ist das so schwierig zu verstehen?

|||

Yvonne Müller

14.04.2025

Ich bin eine sehr geübte Velofahrerin, aber das ist nicht der Massstab. Der Massstab ist: Würden Sie ihr Kind mit dem Velo da durchfahren lassen? Und da sieht es in Basel an sehr vielen Stellen immer noch sehr düster aus. 70 Jahre strikt autozentrierte Verkehrsplanung lassen sich halt nicht so einfach korrigieren.

|||

Mark Burgi

14.04.2025

@Yvonne Müller

Dieser Massstab ist nun doch etwas arg überzogen. Kindern sollten die Eltern nicht solche Verkehrssituationen dieser Art zumuten. Natürlich Altersabhängig. Der Strassenverkehr kann nicht auf diesen Anspruch konzipiert werden.

|||

Roland Koster

15.04.2025

@Mark Burgi

Warum? Jahrelang war es normal dass man mit dem Velo zur Schule gefahren ist. Jetzt sind kurioserweise Eltern Taxis normal.

|||

Lars Mazzucchelli

14.04.2025

Gute Reportage. Ich pendle regelmässig mit dem Velo von Osten herkommend zum Aeschenplatz. Die erwähnten Punkte beim Schänzli und Birschöpfli kenne ich gut. Ich finde aber die Situationen IN der Stadt deutlich heikler: Kapphaltestellen, Tramgeleise, rasende E-Biker, E-Trottis, Fussgänger - da muss man den Kopf wirklich bei der Sache haben!

|||

H.Winterling

14.04.2025

@Lars Mazzucchelli

Gute Aufzählung, - Sie haben aber die Autofahrer vergessen.

|||

U. Simmen

14.04.2025

Wie ist das möglich? Die baz schreibt einen realistischen Bericht über die Verkehrssituation von Velos rund um Basel: nämlich ziemlich unbedriedigend in den meisten Fällen. Übrigens sind die aufgezeigten Verbindungen auf Stadtgebiet auch nicht wesentlich besser.

|||

R.A.V.

14.04.2025

@U. Simmen

Wenn sich die Velofahrer auch an das Strassengesetz halten würden wären die Strassen auch sicherer, habe heute erlebt wie ein Velofahrer und ein Kind bei Rot über die Krruzung gefahren sind, aber die Velo dürfen in Basel ja auch alles machen habe selten die Politei gesehen die ein Velofahrer bösste.

|||

Sämi W.Nuss

14.04.2025

@R.A.V.

Alle müssen theoretisch die Regeln befolgen, doch die Praxis...naja, hat immer viel Luft nach oben!

|||

KennethH

14.04.2025

@R.A.V.

Was hat das eine (Infrastruktur) mit dem anderen (Fehlverhalten eines Verkehrsteilnehmers) zu tun? Oder sollen wir jetzt aufhören, Autobahnen zu bauen, weil jeder dritte Autofahrer während der Fahrt sein Smartphone benutzt.

|||

N. G.-S.

14.04.2025

Allschwil Binningerstrasse

Was ist das für eine Bewertung? Man kann parallel auf dem Lettenweg, Spitzwaldsstrasse, Langenhagweg, Steinbühlallee, Steinbühlweg, Paradieshofstrasse, General Guisanstrasse, Bundesplatz etc. alles in der Dreissigerzone nach Basel mit dem Velo fahren! Diese Veloroute gibt es seit 1993! Das ist doch sehr polemisch, wenn man die sicheren Optionen bei einer solchen Bewertung ausser Acht lässt!

Auch das die Baslerstrasse und der Bachgraben zusammengefasst und bewertet wird. Der Bachgraben ist sehr gut ausgebaut und wo fehlt es da an Komfort! Die Baslerstrasse kann sehr gut mit dem Baselmattweg, Dürrenmattweg substituiert werden. Schöne angenehme Seitenstrasse, mit Dreissigerzone.

Sind die Velorouten von Google Maps? Sogar die App "Outdoor Active" unter "bike to work Basel: Allschwil - Aeschenplatz" schlägt nicht diese, von der BAZ genommenen Routen, vor sondern die sicheren durchs Quartier!

Da gibt es nach 30 Jahren Verbesserungspotential!

|||

Mark Burgi

14.04.2025

@N. G.-S.

Einige neuralgische Punkte, wie eben der Dorenbach Kreisel sind jedoch nun einmal notwendig zu befahren. Einige Alternativ Routen sind auch immer mal wieder wegen dämlicher Verkehrsführung durch Baustellen blockiert oder massiv gefährlicher als die Hauptroute.

|||

Tobi MM

14.04.2025

@N. G.-S.

Wir reden vom Velo. Während es mit dem E-Bike kein Problem wäre, all ihre Umwege zu machen, ist das mit Muskelkraft je nach Tageszeit und Situation dead-or-alive.

|||

N. G.-S.

14.04.2025

@Mark Burgi

Das stimmt, der Dorenbachkreisel ist nicht angenehm!

|||

N. G.-S.

14.04.2025

@Tobi MM

Ich fahre nicht mit dem E-bike, ich hab keins und brauch keins. ich fahre mit einem Raleigh, Rahmen von 1949, 28" mit einem 5-Gang SA Nabenge triebe, Übersetzung v/h 44:16, mit Trommelbremsen (v/h). Wenn ich auf die Strasse mit "Dead-or-Alive"-Stimmung fahren würde, wäre tatsächlich auch der Weg durch die Quartiere nicht sicher, für die Anderen - wie auch für mich! Sprich, wer mit dieser Einstellung rumfährt, darf sich dann ja nicht wirklich über die Reaktionen wundern - oder? Und so gross ist der Unterschied bei der Wegstrecke auch nicht. von Allschwil Dorf bis zur Markthalle ist der Unterschied 500m. 500m mehr Bewegung anstatt Strassenstress - das ist das "Live"! Für mich jedenfalls.

|||

Kaila

14.04.2025

@N. G.-S.

Der ist für niemanden angenehm, doch siehe Bild: selbst da fahren die Velos nebeneinander und überholen sich gegenseitig ... wie blöd ist das denn?!

|||

Mark Burgi

14.04.2025

@Kaila

Überholen. Auf dem Bild nicht wirklich. Grundsätzlich gilt für alle Überholverbot in einem einspurigen Kreisel. Auch wenn das viele Autofahrer nicht begreifen wollen. Auch einige andere Zweiradfahrer.

|||

N. G.-S.

14.04.2025

@Kaila

Wenn Sie das Bild vom Dorenbachkreisel meinen? Velos sollen im Kreisverkehr in der Mitte der Fahrbahn fahren, ausser sie fahren aus dem Kreisel (mit Handzeichen und einspuren). Dies wegen der Sicherheit. Also fährt man auch aneinander vorbei.

Ob das jetzt sicherer ist, weiss ich nicht. Siehe auch "Basel unterwegs".

Startseite | **Basel** | Veloinfrastruktur in Basel: So ist die Lage für E-Bikes

Abo **Hier lauern die Gefahrenzonen**

So gut ausgebaut sind die Velowege nach Basel – oder eben nicht

Basel-Stadt stimmt bald über mehr «sichere Velorouten» in die Quartiere ab. Doch das eigentliche Problem sind die Stadtränder. Eine Reportage.



Oliver Sterchi

Publiziert: 14.04.2025, 05:56



Der Dorenbachkreisel zwischen Binningen und Basel ist eine der kritischeren Stellen für Velofahrer – vor allem ungeübte.

Archivfoto: Nicole Pont



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 11:43 1X

BotTalk

Basel will eine Velostadt sein – und ist diesem Ziel im schweizweiten Vergleich recht nahe. Mehr als die Hälfte der Baslerinnen und Basler radelt regelmässig zur Arbeit oder zum Ausbildungsort, wie die Städtekonferenz Mobilität in einer kürzlich veröffentlichten Studie herausgefunden hat.

Die Umfrage zeigt allerdings auch: Ein Grossteil der Bevölkerung erachtet weitere Investitionen in die Veloinfrastruktur als prioritär. Noch gibt es in der Stadt einige Gefahrenherde für Velofahrer, gerade an den grossen Kreuzungen. Jährlich gibt es Dutzende Schwerverletzte bei Velounfällen, vereinzelt auch Tote.

Am 18. Mai stimmt der Stadtkanton über eine Initiative [↗] mit Gegenvorschlag ab, die beide einen Ausbau von «sicheren Velorouten» fordern.

Nur: Die Pendelwege enden nicht an der Kantonsgrenze. Gerade aus dem Unterbaselbiet pendeln viele Menschen mit dem Zweirad in die Stadt. Mit dem Aufkommen der bequemen und schnellen E-Bikes dürften es heute noch mehr sein als früher. Die Basler Regierung hat in der Debatte um die Initiative so auch betont, dass die Velovorzugsrouten mit der Agglomeration abgestimmt werden müssten.

Ein Blick auf die Basler Nachbargemeinden zeigt allerdings, dass die Veloverbindungen in die und aus der Stadt ganz unterschiedlich ausgebaut sind – mal vorbildlich, mal weniger. Dabei möchte das Baselbiet seine Velonetze im Rahmen des Projekts «Radrountennetz BL 2030» [↗] ebenfalls stärken. Doch hier erst einmal der Status quo.

Die BaZ ist an einem Dienstagnachmittag die wichtigsten Zufahrtsstrecken aus der Agglo in die Stadt mit dem E-Bike abgefahren. Im Fokus standen die direkten Hauptachsen, auf denen man

möglichst ohne Umwege von Birsfelden, Muttenz, Münchenstein, Binningen und Allschwil in die City gelangt. Bewertet wurden diese «Eintrittstore» auf einer Skala von 1 bis 3 nach den Kriterien Sicherheit, Komfort und Fahrfluss.

Velo-Eintrittstore nach Basel

Die wichtigsten Zufahrtsstrecken aus der Baselbieter Agglo in die Stadt.

© OpenStreetMap contributors

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1 Birsfelden Breite | 2 Birsfelden Birköpfli |
| 3 Birsfelden Redingbrücke | 4 Muttenz St. Jakob |
| 5 Münchenstein Dreispitz | 6 Binningen Dorenbach / Talsohle |
| 7 Allschwil Binnergerstrasse | 8 Allschwil Baslerstrasse |
| 9 Allschwil Bachgraben | |

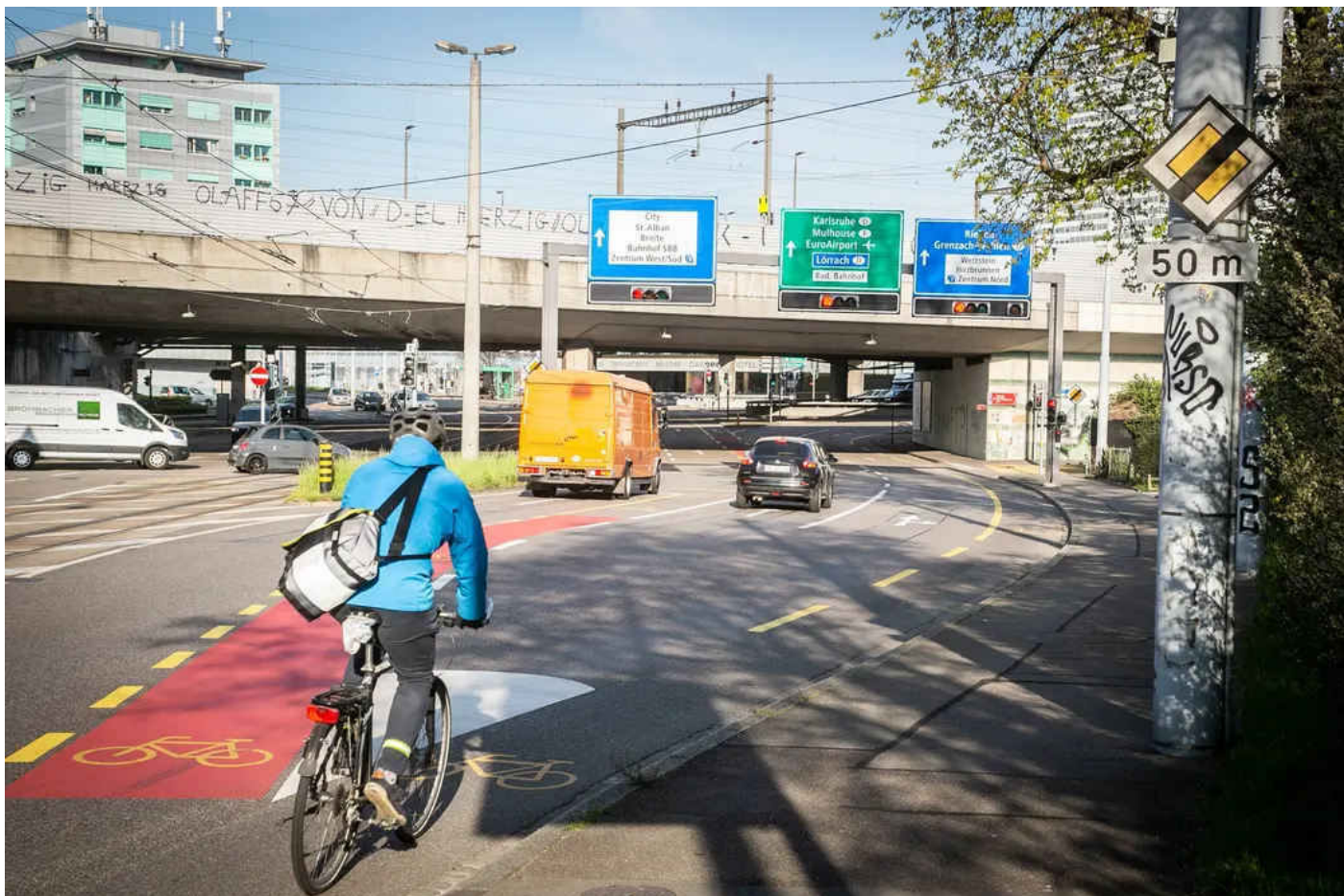
Grafik: ost

Birsfelden in Richtung Basel Breite

Die Birsfelder Hauptstrasse ist für Verkehrsteilnehmer mit einem Wort: ein Ärgernis. Rund 11'000 Fahrzeuge fahren jeden Tag hier durch. Auch an diesem Dienstagnachmittag wälzt sich eine Blechlawine durch das Dorfzentrum. Birsfelden ist verkehrstechnisch derart am Limit, dass der Gemeinderat den Ausweichverkehr in die Quartiere rigoros unterbunden hat. Das Resultat: Von der Hard bis zur Basler Breite staut es unablässig.

Für Velofahrer besonders unangenehm: Auf dem grössten Teil der Strecke gibt es keine Velostreifen. Man manövriert notgedrungen zwischen PW, Lastwagen und sogar Traktoren. Einzelne Velofahrer weichen in dieser Situation verbotenerweise aufs Trottoir aus.

Besser wird es erst auf der Birsbrücke, wo es eine separierte, sprich leicht erhöhte Velospur gibt. Die Monsterkreuzung über die Osttangente ist dann wiederum eine Herausforderung. Eingespart wird auf rot markierten Fahrstreifen zwischen den Autos, was auf ungeübte Velofahrer abschreckend wirken kann. Gut gelöst sind die eigenen Veloampeln sowie die den Autos vorgelagerten Startfelder, die den Zweirädern bei Grün einen Vorsprung geben.



Von Birsfelden zur Breite-Kreuzung: Wer als Velofahrer hier in Richtung City einspuren will (rot markierter Streifen), findet sich zwischen zwei Autospuren wieder.

Foto: Nicole Pont

Fazit: Auf der Hauptstrasse ist die Situation für Velofahrer aktuell unhaltbar. Doch es tut sich etwas: Mit der geplanten neuen Ortsdurchfahrt Birsfelden sollen die Velostreifen in beide Fahrtrichtungen durchgehend gezogen werden. Stand heute gibt es aber keine guten Noten.

- Sicherheit: 🚲
- Komfort: 🚲
- Fahrfluss: 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

☐ 🚲



Senden

Birsfelden: Birsköpfli und Redingbrücke

Wer zügig und vor allem sicher in die Stadt gelangen möchte, fährt am besten über das Birsköpfli. Auf der Birsfelder Seite führen Velowege sowohl auf der Promenade als auch vom Ortszentrum her kommend komfortabel bis zum Brückli. Auf der Basler Seite erlaubt der St.-Alban-Rheinweg als vom Kanton definierte «Velostrasse» [↗] ein zügiges Fortkommen bis zum Mühlenberg und von dort hoch in Richtung Bankverein oder in die Altstadt.



Beim Birsköpfli ist die Veloinfrastruktur gut ausgebaut.

Foto: Oliver Sterchi

Einzige Nachteile: Wenn das Birsköpfli im Sommer stark bevölkert ist, gestaltet sich das Durchkommen mit dem Velo mitunter etwas mühsam; und beim Mühleberg muss tendenziell eine steilere Steigung absolviert werden als auf der Zürcherstrasse in der Breite.

Alternativ lässt sich die Stadt auch via Redingbrücke, Redingstrasse und von dort auf die Gellertstrasse erreichen. Das dauert kaum länger, zudem ist die Strecke durchs Gellert und dann zum Aeschenplatz wenig verkehrsintensiv.

- Sicherheit: 🚲 🚲 🚲
- Komfort: 🚲 🚲
- Fahrfluss: 🚲 🚲 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

☐ 1

☐ 2

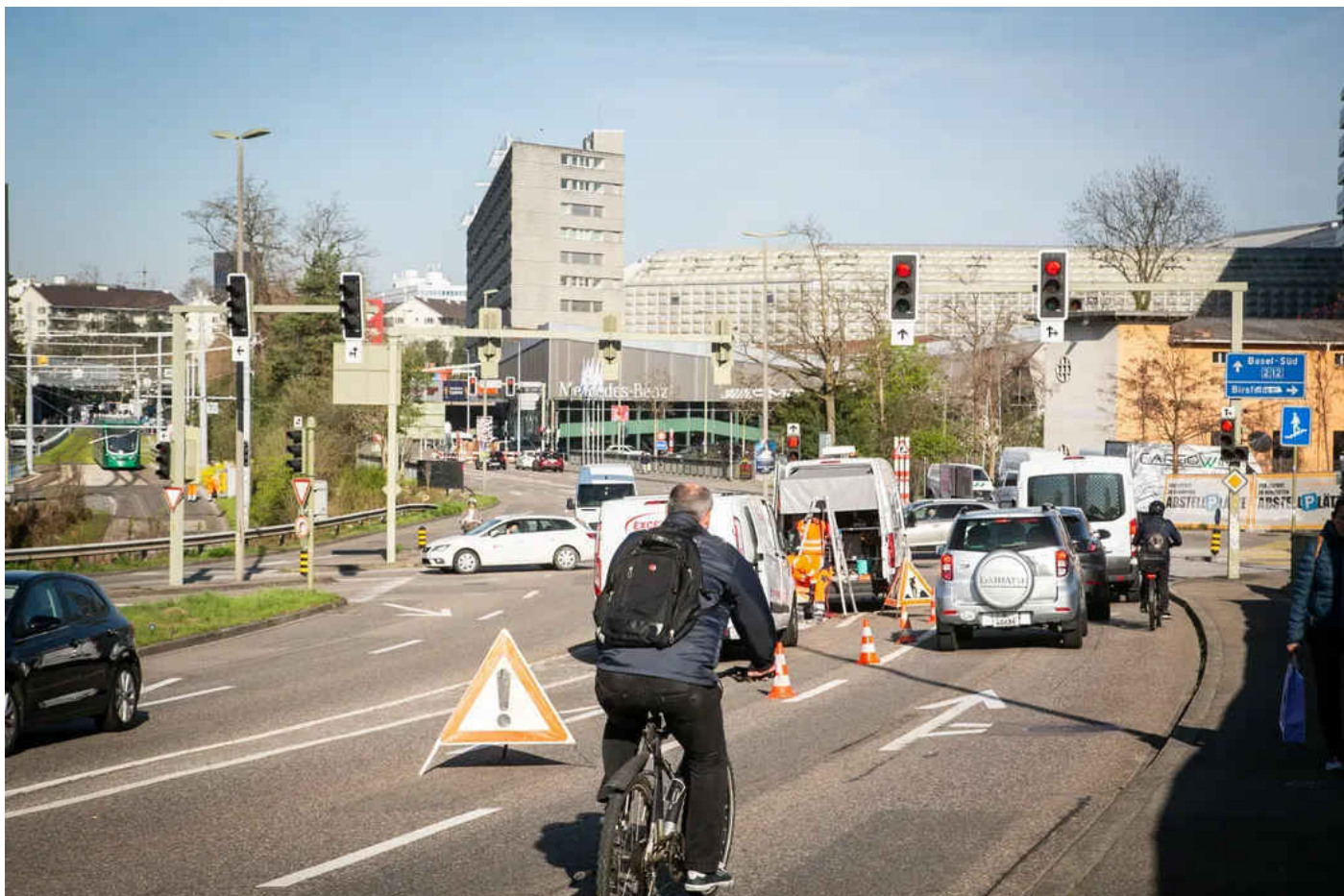
☐ 3

Senden

Muttenz: Schänzli-Kreuzung und St. Jakob

Vom Muttenzer Freidorf her kommend empfiehlt es sich, auf Höhe Waldeckstrasse links in den separaten Veloweg einzubiegen, um die Schänzli-Kreuzung zu umfahren. Denn Letztere ist eine ähnliche Zumutung wie die Birsfelder Hauptstrasse.

Im Bereich St. Jakob sind Fahrkomfort und Sicherheit deutlich besser. Velostreifen führen hoch in Richtung Zeughaus. Neuerdings gibt es ab der Höhe der St.-Jakobs-Kirche sogar eine separierte, leicht angehobene Velofahrbahn, die die Sicherheit zusätzlich erhöht. In der Gegenrichtung gibt es zwar «nur» einen Velostreifen, dafür dann im Bereich der St.-Jakobs-Halle eine vom Motorfahrzeugverkehr sauber abgetrennte Fahrbahn.



Im Prinzip liesse sich die Schänzli-Kreuzung umfahren. Wer es trotzdem versucht, gerät unter Umständen an eine Rotlichtwand.

Foto: Nicole Pont

Ein Wermutstropfen bleibt: die vielen Ampeln auf dieser Strecke.
Wenn man Pech hat, bleibt man an der Rotlichtwand stecken.

Fazit: Insgesamt zufriedenstellend, aber in der Gegenrichtung durch den Tunnel wäre eine stärkere Spurtrennung wünschenswert. Beim Schänzli könnte der Quartierplan Hagnau ⁷, der eine Aufwertung der gesamten Umgebung vorsieht, eine Verbesserung bringen. Aktuell verteilen wir jedoch folgende Noten:

- Sicherheit: 🚲 🚲
- Komfort: 🚲 🚲
- Fahrfluss: 🚲 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

☐ 1

☐ 2

☐ 3

Senden

Münchenstein: Neue Welt / Dreispitz

Am komfortabelsten haben es definitiv die Velopendler aus dem Birstal. Auf den Zufahrtsachsen von Münchenstein ausgehend ist die Infrastruktur gut ausgebaut. Das beginnt schon bei den zum grössten Teil durchgehenden Velostreifen entlang der 10er- und 11er-Tramlinie.

Von der Neuen Welt in Richtung Dreispitz gibt es eine saubere Trennung der Fahrbahnen, wobei die Velos leicht erhöht und teilweise auch durch Hecken oder Geländer vom motorisierten Verkehr separiert fahren. Die Tramgleise werden mit Ampel und Schlagbaum gequert. Die Dreispitz-Kreuzung wiederum ist – wie die Breite-Kreuzung auch – eine Herausforderung.

Die rot markierten Zwischenstreifen für Velos sind zwar gut gemeint, aber das effektive Einspuren kann bei dichtem Autoverkehr einigen Stress auslösen. Dasselbe gilt für die Abzweigung in die Dornacherstrasse, wo man gar zwei Auto-Fahrspuren überqueren muss.



Auch beim Dreispitz müssen die Velofahrer zwischen den Autos einspuren.

Foto: Oliver Sterchi

Angenehm gestaltet sich die Fahrt vom MFP-Kreisel her in Richtung Gundeli. Ab der Kantonsgrenze ermöglicht eine abgegrenzte, leicht erhöhte Fahrbahn entlang der Reinacherstrasse zügiges Indie-Pedale-Treten. Jedoch: Der Fahrkomfort beginnt erst nach dem MFP-Kreisel. Durch den stark befahrenen Kreisverkehr selbst zu manövrieren, ist für Velofahrer höchst unangenehm. Da es hier aber nur um die unmittelbaren Zufahrtswege in die Stadt geht, vergeben wir folgende Wertung:

- Sicherheit: 🚲 🚲
- Komfort: 🚲 🚲 🚲
- Fahrfluss: 🚲 🚲 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

☐ 1

☐ 2

☐ 3

Senden

Binningen: Dorenbach und Talsohle

Binningen ist velotechnisch aktuell auch ein eher schwieriges Pflaster. Das Thema Velorouten beschäftigt die lokale Politik bereits geraume Zeit. Im Einwohnerrat gab es schon entsprechende Vorstösse. In der Kritik steht vor allem die aktuelle Routenführung, die von der Hauptstrasse zum Schulhaus und dort auf die Curt-Goetz-Strasse abzweigt. Beim Schulhaus respektive dem Dorfplatz kommt es offenbar immer wieder zu brenzligen Situationen zwischen Velofahrern und Schulkindern. Der Abschnitt ist Teil der kantonalen Veloroute ins Leimental.

In Liestal hat man das Problem erkannt. Allerdings teilte die Bau- und Umweltschutzdirektion gegenüber der «Basellandschaftlichen Zeitung» ⁷ erst kürzlich mit, dass noch völlig unklar sei, wie eine alternative Routenführung dereinst aussehen könnte.



Auf der stark befahrenen Binner Hauptstrasse ist es für Velofahrer auch nicht unbedingt angenehm, noch dazu mit den Tramgleisen und der Kaphaltestelle.

Foto: Nicole Pont

Die Hauptstrasse an sich ist ebenfalls ein Stresstest für Benutzer von Zweirädern. Es gibt keine durchgehenden Velostreifen auf ganzer Länge. Die Kaphaltestelle «Hohle Gasse» ist eine weitere Herausforderung.

Noch ärger präsentiert sich die Situation im Talboden entlang der 10er-Linie. Stadteinwärts beginnt der Velostreifen erst auf Höhe der BLKB-Filiale an der Basler Strasse. Davor herrscht Wildwestverkehr – erst recht mit der gegenwärtigen Spiesshöfli-Baustelle. Sehr unangenehm. Deshalb folgende Wertung:

- Sicherheit: 🚲
- Komfort: 🚲
- Fahrfluss: 🚲 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

☐ 1

☐ 2

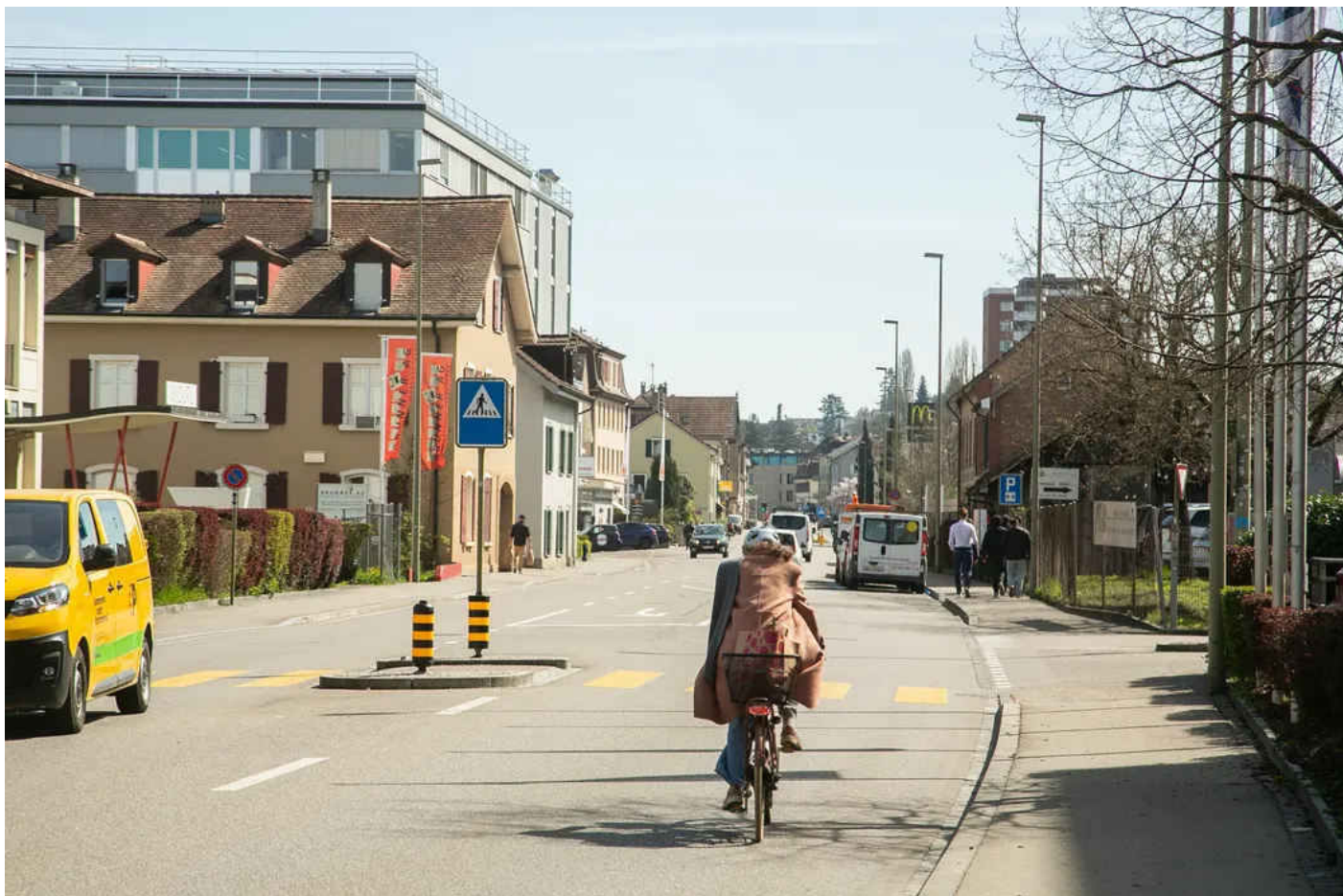
☐ 3

Senden

Allschwil: Binningerstrasse in Richtung Neubad

Die tiefste Wertung «gebührt» unbestritten der Binningerstrasse in Allschwil zwischen dem Gewerbegebiet Letten und der Stadtgrenze. Diese Strecke ist für Velofahrer ein echtes Problem. Zu Stosszeiten rollt hier eine Blechlawine vom Elsass in die Stadt und wieder zurück. Velofahrer teilen sich die Fahrbahn nicht nur mit PW, sondern auch Bussen und Lastwagen, die teilweise bedrohlich nahe an den Zweirädern vorbeidonnern. Velostreifen? Fehlanzeige.

Hinzu kommen mehrere Einfahrten aus dem Gewerbegebiet, wo der eine oder andere die Fahrzeugnase beim Stopp auch mal zu weit auf die Fahrbahn schiebt, weil er die Velofahrer nicht gesehen hat. Das gibt dann riskante Ausweichmanöver.



Kein Velostreifen, dafür zu Stosszeiten dichter Verkehr, darunter viele Lastwagen: Die Binningerstrasse in Allschwil ist für Velofahrer ein heikles Pflaster.

Foto: Nicole Pont

Zu allem Übel gibt es hier morgens und abends häufig Stau, was stadteinwärts auch an dem heillos überlasteten Kreisverkehr beim Neuweilerplatz liegt. Auf der Basler Seite der Kantonsgrenze bessert sich die Lage zudem nicht unmittelbar. Der Velostreifen beginnt erst beim Neuweilerplatz, die Strecke davor ist zwischen Schwerverkehr und Tramgleisen schwierig zu bewältigen. Hier müsste also auch Basel-Stadt ansetzen, zumindest mit einem simplen Velostreifen auf der Neuweilerstrasse.

Freilich gäbe es Alternativrouten durch die Siedlungsgebiete, etwa entlang des Lettenweges. Der Kanton Baselland plant zudem eine Velovorzugsroute vom Bachgraben via Parkallee zur Basler Wanderstrasse. Für Leute, die südlich der Binningerstrasse und im alten Dorfkern wohnen, wäre das allerdings ein Umweg, erst recht, wenn die Zieldestination der Bahnhof SBB ist.

Das Gebiet Binningerstrasse soll in den kommenden Jahren neu gedacht und aufgewertet werden, unter anderem mit neuen Wohnbauten. Doch das ansässige Gewerbe wehrt sich gegen die befürchtete Verdrängung. Und auch die Verlängerung des 8ers, die mit einer Neugestaltung der Fahrbahn einhergehen würde, ist angesichts des Widerstands aktuell ungewiss. Die Binningerstrasse dürfte also noch für Jahre eine nukleare Zone für Zweiräder bleiben. Deshalb:

- Sicherheit: 🚲
- Komfort: 🚲
- Fahrfluss: 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

- ☐ 1
- ☐ 2
- ☐ 3

Senden

Allschwil: Baslerstrasse und Bachgraben

Gut gelöst ist die Veloführung hingegen bei den zwei anderen Ein-
fahrtstoren von Allschwil in die Stadt: auf der Baslerstrasse in
Richtung Morgartenring und beim Bachgraben. Auf der Basler-
strasse gibt es einen durchgehenden Velostreifen in beide Fahrt-
richtungen, der bei den Tramhaltestellen teilweise gar hintenrum
parallel zu Autofahrbahn und Tramgleisen geführt wird.



Beim Bachgraben wurde ein regelrechtes Rollfeld für Velos gebaut.

Foto: Oliver Sterchi

Im Bachgraben gibt es eine sehr komfortable, separate Spur für Velos und Fussgänger. Die Spur ist derart breit, dass man wohl eher von einem Rollfeld sprechen muss. Der Nachteil an dieser Konstruktion liegt darin, dass sich Velofahrer und Fussgänger potenziell in die Quere kommen. Insgesamt scheint das Konzept gut zu funktionieren.

- Sicherheit: 🚲 🚲 🚲
- Komfort: 🚲 🚲
- Fahrfluss: 🚲 🚲 🚲

Welchen Gesamtwert geben Sie dieser Stelle? (1 Flop, 3 Top)

☐ 1

☐ 2

☐ 3

Senden

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Oliver Sterchi ist stellvertretender Ressortleiter Region Basel. Mehr Infos

Fehler gefunden? Jetzt melden.

26 Kommentare

[Startseite](#) | [Basel](#) | Mehr Sicherheit für Burgfelderplatz und Missionsstrasse

Unfall-Hotspot Burgfelderplatz

Hundert Parkplätze weg, dafür Velostreifen und Bäume

Am 3. Juni beginnen an der Burgfelder- und der Missionsstrasse grössere Sanierungsarbeiten. In der Folge kommt es zu Sperrungen und Umleitungen.



Tanja Opiasa

Publiziert: 30.05.2024, 16:00



Der Burgfelderplatz wird bald zur Grossbaustelle. Ab dem 3. Juni ist die Burgfelderstrasse für den Verkehr gesperrt. Auch der 3er fährt dann nur noch auf einem Gleis.

Foto: Nicole Pont



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 04:36 1X

BotTalk

Die Burgfelder- und die Missionstrasse sind viel befahren und nicht ungefährlich: Immer wieder kam es in den vergangenen Jahren zu schweren Unfällen. Am Burgfelderplatz erfasste ein Lastwagen im Februar dieses Jahres eine Velofahrerin. Die Frau wurde mittelschwer verletzt. An der gleichen Kreuzung verunfallte im April 2023 eine Frau auf dem Velo tödlich.

Im Zuge neuer Sanierungsarbeiten soll die Verkehrsachse zwischen Luzernerring und Spalentor nun sicherer werden. Das schreibt das Basler Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) am Donnerstag in einer Medienmitteilung. «Es ist ein grosses Bauprojekt auf einer wichtigen Verkehrsachse», sagt der BVD-Sprecher Daniel Hofer auf Anfrage. Und: «Wer hier auf der Strasse unterwegs ist, sollte ab Montag unbedingt mehr Reisezeit einplanen.»

Da steht Basel erneut eine grosse Baustelle bevor», sagt der BVD-Sprecher Daniel Hofer auf Anfrage. Insbesondere der Autoverkehr und der ÖV werden von Umleitungen und Sperrungen betroffen sein. Mit einem Ende der Bauarbeiten ist erst im Frühling 2027 zu rechnen. Weshalb wird gebaut und mit welchen Folgen ist zu rechnen? Hier finden Sie die wichtigsten Fakten zur Grossbaustelle.

Das ist der Grund für die Grossbaustelle

Sowohl in der Burgfelder- als auch in der Missionsstrasse sanieren das Basler Bau- und Verkehrsdepartement und IWB die Kanalisation und die Abwasserschächte sowie die Leitungen für Fernwärme, Gas, Wasser und Strom. Die IWB baut zudem das Fernwärmenetz weiter aus. Während der Sanierung werden die Strassen umgestaltet – das hat der Grosse Rat im Dezember 2020 beschlossen.

So sollen die Strassen sicherer werden

Damit sich die Verkehrsteilnehmenden weniger behindern und zugunsten deren Sicherheit, soll der Verkehr laut BVD mehr Platz erhalten. Dafür wird rund die Hälfte von 220 Parkplätzen aufgehoben und zwischen Glasbergerstrasse und Burgfelderplatz entstehen neue Velostreifen. Bei den einmündenden Strassen mit Tempo 30 werden Trottoirübergänge eingeführt – diese bieten laut BVD mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Umgestaltung folgt eine Begrünung, wie das BVD am Donnerstag sagt. «Wo möglich», werden Grünflächen verbreitert und Parkplätze mit Rasenfugensteinen entsiegelt. Insgesamt werden laut BVD zwölf zusätzliche Bäume gepflanzt.

Bushaltestellen werden barrierefrei

Sechs Bushaltestellen werden ebenfalls umgebaut, damit barrierefrei ein- und ausgestiegen werden kann. Das sind die Haltestelle Strassburgerallee und Felix-Platter-Spital sowie die Tramhaltestellen Pilgerstrasse, Burgfelderplatz, Strassburgerallee und Felix-Platter-Spital. «Sie erhalten höhere Trottoirränder, damit Fahrgäste stufenlos ein- und aussteigen können», schreibt das BVD. Die Haltestelle Im Westfeld werde aufgehoben, was laut BVD kürzere Fahrzeiten und weniger Verkehrsbehinderungen zur Folge habe.

Mit Einschränkungen ist zu rechnen

Die Burgfelderstrasse bleibt zwischen der Strassburgerallee und der Ensisheimerstrasse ab dem 3. Juni für den Strassenverkehr weitgehend gesperrt. Die Tramlinie 3 verkehrt zwischen Juli 2024 und Mitte Januar 2025 in beide Richtungen nur auf einem Gleis. In

der Zeit nach Januar 2025 verkehren laut BVD Ersatzbusse.

Hier führen die Umleitungen durch

Für Autofahrende wird eine Umleitung via Luzernerring, Im Wasenboden, Flughafenstrasse, Kannenfeldstrasse signalisiert. Eine separate Veloumleitung soll ebenfalls lokal ausgeschildert werden. Für ÖV-Nutzende werden provisorische Haltestellen eingerichtet und der Fahrplan angepasst.

In diesen Etappen wird gebaut

Für die Umsetzung sind drei Etappen geplant. Mit den ersten Vorarbeiten habe man diese Woche begonnen. Die erste Etappe startet laut BVD in der Burgfelderstrasse zwischen dem Burgfelderplatz und der Ensisheimerstrasse. Dabei werden jeweils zuerst Leitungen, dann Gleise und später die Oberflächen bearbeitet. Ab Sommer 2025 folgt die Bauetappe zwischen Ensisheimerstrasse und Markircherstrasse. Ab 2026 bis Sommer 2027 ist die Erneuerung der Missionsstrasse vorgesehen.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Tanja Opiasa ist News-Reporterin und redaktionelle Mitarbeiterin im Ressort Kultur & Gesellschaft der Basler Zeitung. Sie berichtet gerne über das Basler Stadt- und Nachtleben, Menschen und kulturelle Themen. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

62 Kommentare

[Startseite](#) | [Basel](#) | Velovorzugsrouten statt Parkplätze: Debatte im Grossen Rat

Abo **Hitzige Debatte im Grossen Rat**

«Nur Velo, Velo, Velo – so macht man keine Verkehrsplanung»

Das Basler Kantonsparlament debattierte am Mittwoch emotional über die Velorouteninitiative. Am Ende setzte sich Mitte-links durch.



Oliver Sterchi

Publiziert: 15.01.2025, 19:33



Velostrassen gibt es in Basel heute schon – künftig soll es auch Velovorzugsrouten geben, sofern das Volk an der Urne Ja sagt.

Archivfoto: Dominik Plüss



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 06:21 1X

BotTalk

In Kürze:

- Eine Initiative fordert ein Netz von 50 Kilometern Velovorzugsrouten in Basel.
- Im Grossen Rat fand ein Gegenvorschlag der vorberatenden Kommission eine Mehrheit, welcher der Initiative nahekommt.
- Die Ratslinke setzte sich in der Debatte durch, während die Bürgerlichen auf Ablehnung plädierten.
- Das letzte Wort hat nun das Stimmvolk an der Urne. Kosten sollen die Massnahmen rund 24 Millionen Franken.

Ist Basel ein sicheres Pflaster für Velofahrer – oder braucht es noch mehr Massnahmen? Über diese Frage wurde am Mittwoch im Grossen Rat aufgebracht, zuweilen fast schon gehässig debattiert. Wie immer in verkehrspolitischen Angelegenheiten verlief die Front zwischen Rot-Grün und Bürgerlichen, wobei die GLP und Teile der Mitte zur Linken tendierten.

Zur Debatte stand die kantonale Volksinitiative «Sicherere Velorouten in Basel-Stadt» sowie drei (!) Gegenvorschläge, je einer von der Regierung, der Mehrheit und der Minderheit in der vorberatenden Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek). Am Ende setzte sich im Parlament die Variante der Kommissionsmehrheit durch, die der Initiative inhaltlich am nächsten kommt. Beide – also Gegenvorschlag und Initiative – kommen nun an die Urne, wobei der Grosse Rat die Initiative dem Stimmvolk zur Ablehnung empfiehlt.

Im Kern geht es bei dem Geschäft um die Schaffung eines lückenlosen Velowegnetzes im Kantonsgebiet, unter anderem mittels sogenannter Velovorzugsrouten. Die Initiative fordert die Erstellung von 50 Kilometern solcher Routen bis 2035, der nun verabschiede-

te Gegenvorschlag der linksgrünen Uvek-Mehrheit beschränkt die Forderung auf 40 Kilometer. Mit dem Gegenvorschlag wird dem Volk auch gleich eine Ausgabengenehmigung von rund 24 Millionen Franken für die Umsetzung vorgelegt.

Hunderte Parkplätze könnten abgebaut werden

Die Idee von Velovorzugsrouten besteht darin, dass diese Strassen für Velofahrer «einfach, intuitiv und vor allem sicher» zu nutzen seien, wie Verkehrs- und Baudirektorin Esther Keller (GLP) in der Debatte ausführte. Die Infrastruktur solle es «8- bis 80-Jährigen» ermöglichen, sicher auf zwei Rädern unterwegs zu sein, so die Regierungsrätin.

Die konkrete Ausgestaltung dieser Vorzugsrouten – also entweder als Velostreifen, als separate Fahrbahn oder einfach mittels Signalisation – wird demnach von den Behörden je nach örtlicher Gegebenheit im Einzelfall geprüft. Es wird also nicht eine neue Art «Velobahn» gebaut.

Vielmehr sollen bestehende Strassen, die als Velovorzugsrouten definiert werden, baulich so angepasst werden, dass Zweiräder darauf möglichst ungehindert vorankommen. Ohne Parkplatzabbau wird das freilich nicht gehen: In der Debatte war die Rede von bis zu 900 Parkplätzen, die für 40 Kilometer Velorouten weichen müssten. Wo diese durchführen sollen, ist allerdings noch nicht definitiv geklärt.

Die Initiative sieht indes nicht nur ein längeres Streckennetz vor als der Gegenvorschlag, sondern will auch konkrete Massangaben zu Spurbreiten und Sicherheitsabständen im Gesetz festschreiben. Dies lehnten sowohl die Regierung als auch die Kommissionen ab. «Zu detaillierte Angaben im Gesetz nehmen uns die nötige Flexibilität», sagte Keller. Der Verkehrsbereich sei sehr dynamisch. «Oder wer hätte vor zehn Jahren daran gedacht, dass man E-Bikes bei der Verkehrsplanung mitdenken muss?» Auch die Forderung einer schnellen Eingreiftruppe für die Behebung von «kritischen» Stellen im Velonetz

wurden von Regierung und Parlament verworfen, dafür soll es künftig eine Velofachstelle geben in der Verwaltung.

Im Unterschied zur Regierung wollte die Uvek-Mehrheit schliesslich nicht nur die Erstellung im Gesetz festschreiben, sondern auch die zugehörigen Haupt und Nebenverbindungen. «Schliesslich muss ich von meiner Haustür erst einmal zu einer Vorzugsroute gelangen», sagte Uvek-Präsident Raphael Fuhrer (Grüne).

Brandrede von SVP-Messerli

Die Ratslinke betonte in der Debatte mehrfach, dass Basel noch lange nicht die Velostadt sei, die man sich wünsche. «Längst nicht alle Menschen trauen sich aufs Velo, und es gibt immer noch Todesfälle», sagte Raffaella Hanauer. Man müsse deshalb dringend mehr fürs Velo tun. Ausserdem werde man ohne Stärkung des Veloverkehrs auch das Klimaziel bis 2037 nicht erreichen. Hanauer sprach gar vom Velo als «Klimaschutzmaschine».

Jean-Luc Perret (SP) sprach indes aus, was die Basler Bürgerlichen der Linken immer unterstellen, nämlich dass er sich das Basel der Zukunft «nicht mehr als Autostadt» vorstelle. «Viele Menschen in Basel wünschen sich eine sichere und gut ausgebaute Veloinfrastruktur.» Schwere Verkehrsunfälle beträfen immer noch in erster Linie Velofahrer und Fussgänger.

Die Bürgerlichen hingegen hätten Initiative und Gegenvorschlag am liebsten ganz verworfen. Gewohnt scharf äusserte sich Pascal Messerli (SVP): «Wir beraten nach den beiden Stadtklimainitiativen bereits die dritte autofeindliche Initiative innert eineinhalb Jahren.» Hier würde «unter dem Deckmantel» des sicheren Velofahrens nichts weniger als der «Abbau Tausender Parkplätze» betrieben. Messerli warf der Regierung und der Kommissionsmehrheit diesbezüglich «Intransparenz» vor. Den Gegenvorschlag, der praktisch gleich radikal wie das «Original» sei, habe man dem Initiativkomitee «auf dem Silbertablett» serviert.

Und Beat Braun (FDP) sagte: «Initiative und Gegenvorschlag machen einfach einen auf Velo, Velo, Velo – aber so macht man keine Verkehrsplanung.» Daniel Hettich (LDP) argumentierte seinerseits vergeblich für den Antrag der Uvek-Minderheit, jede Art von Gegenvorschlag zu versenken und die Initiative dem Volk direkt und mit einer Empfehlung auf ein Nein vorzulegen.

Somit steht Basel wohl noch in diesem Jahr eine weitere verkehrspolitische Grundsatzabstimmung bevor.

NEWSLETTER

Der Abend

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.

Weitere Newsletter

Angemeldet

Oliver Sterchi ist stellvertretender Ressortleiter Region Basel. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).

59 Kommentare

Startseite | **Basel** | Esther Keller gegen Daniel Seiler: Streit um Basler Verkehr

Abo **Streitgespräch auf Rädern**

Der grösste Auto-Verfechter Basels konfrontiert Esther Keller

Die Basler Bau- und Verkehrsdirektorin will weniger motorisierten Verkehr in der Stadt. Dagegen wehrt sich ACS-Geschäftsführer Daniel Seiler. Ein Gespräch unterwegs im BaZ-Auto – und auf dem Velo.



Alexander Müller

Publiziert: 12.09.2024, 11:48



Daniel Seiler (FDP) und Esther Keller (GLP) sind sich nur selten einig, wenn es um das Thema Mobilität geht.

Foto: Dominik Plüss



Hören Sie diesen Artikel:



00:00 / 14:04 1X

BotTalk

Baustellen, Tempo 30, Parkplatzabbau, höhere Preise für Autos, wütende Velofahrer, die sich unsicher und benachteiligt fühlen, und Fussgänger, die ebenfalls Platz beanspruchen. Der öffentliche Raum ist im Dichtestress. Die Verkehrsteilnehmer kommen sich näher, als ihnen lieb ist.

Mittendrin im Orkan der Ansprüche um den knappen öffentlichen Raum ist Esther Keller, die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD). In Basel stauen sich jedoch nicht nur die Autos, sondern auch eine Reihe anderer Themen, für die Kellers Departement zuständig ist: Die Architekten sind wütend auf das Bauinspektorat, das aus Sicht der Bauherren zu wenig flexibel ist. Klimaschützer fordern mehr Grünflächen in der Stadt – und sind verärgert, wenn das BVD nur auf Topfpflanzen und Sonnenschirme setzt, statt den grossen Wurf zu realisieren, um die Stadt zu kühlen. Und die Anwohner ärgern sich über die vielen und teilweise wiederkehrenden Baustellen für den Fernwärmeausbau.

Schlechte Voraussetzungen für die Regierungswahlen im Herbst?

Einer der grössten Kritiker der Grünliberalen ist Daniel Seiler. Der FDP-Grossrat und Geschäftsführer des Automobil-Clubs beider Basel (ACS) ist quasi von Amtes wegen ein Gegenspieler der Bau- und Verkehrsdirektorin: Seiler ist eine Art Don Quixote des motorisierten Individualverkehrs, ein Kämpfer für die immer stärker unter Druck geratenden Interessen der Autofahrer in der Stadt.

Die BaZ wollte mit Keller und Seiler den Stadtverkehr hautnah erleben und lud die beiden auf eine Spritztour durch die Stadt ein. Zuerst mit dem Auto und anschliessend auf dem Velo.

Vor Kellers Departement in der Dufourstrasse nehmen die Regierungs-

rätin und der Grossrat Platz auf dem Rücksitz des Redaktionsautos, eines altersschwachen VW Golf. Am Lenkrad sitzt der Schreibende.

Der Motor ist noch nicht mal gestartet, schon geht die Diskussion los. «Warum fährt die BaZ kein Elektroauto?», will Esther Keller wissen. Ja, warum eigentlich nicht? Vielleicht wegen des klammen Redaktionsbudgets. Wir kommen jedoch nicht dazu, die Frage zu erörtern. Innert Sekunden driftet das Gespräch ab zum Lieblingsthema der Regierungsrätin: dem Sharing von Fahrzeugen.



Hart in der Sache – aber immer fair: Der FDP-Grossrat und die Regierungsrätin lieferten sich im BaZ-Auto einen hitzigen Schlagabtausch.

Foto: Dominik Plüss

Seiler, der Autolobbyist, gesteht, ein Nutzer von Velospot zu sein, den viel kritisierten und wenig genutzten roten Velos, die Kellers Departement überall aufstellen lässt. «Du bist einer von den zwei Abonnenten von Velospot», witzelt Keller. Selbstkritik kann sie.

Der Freisinnige bemängelt die «popeligen» Velos und das nervige Abosystem, welches einen vor dem Ablauf nicht einmal informiere und ihm einen Strich durch die Rechnung gemacht habe, als er das System Bekannten habe vorstellen wollen. Die Regierungsrätin verteidigt die «besser werdenden Zahlen» und den Service-public-Gedanken von Velospot. Im Gegensatz zum konkurrierenden Modell von Pick-E-Bike seien die Velos wegen der fixen Standorte auch in den Quartieren verfügbar und nicht nur an den Hotspots.

Inzwischen läuft der Motor, wir sind unterwegs im Auto vom Aeschenplatz in Richtung Kunstmuseum. Es ist kurz nach 16 Uhr, das Verkehrsaufkommen ist bereits gross.

«Daniel, findest du es immer noch eine gute Idee, um diese Zeit mit dem Auto quer durch die Stadt zu fahren?», fragt die Regierungsrätin. Geplant war eigentlich, via Grenzacherstrasse auf die Autobahn zu fahren und danach via Feldbergstrasse und Cityring zurück zum Aeschenplatz. Das alles in einer halben Stunde. Doch die Autobahn ist an diesem Tag bereits völlig verstopft. Auf der Osttangente herrscht Dichtestress – schon seit Jahren der Normalzustand.

«Wir kürzen ab», sagt Seiler. «Hätten wir eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, müssten wir nicht auf das Stadtstrassennetz ausweichen.» Ein erstes Mal sind sich beide einig: Es braucht den Rheintunnel, die Autobahnerweiterung unter dem Rhein.

Beim Kunstmuseum kehrt die Diskussion bereits wieder zu den Velos zurück. Seiler bemängelt die gefährliche Fahrweise vieler Zweiradfahrer. Denn beim neuen Kreisel sind absichtlich die Einfahrten verengt worden, um zu verhindern, dass Autos und Velos nebeneinander in den Kreisel einfahren. Noch enger geht es nicht, weil sonst Busse und Lastwagen nicht mehr durchpassen.



Beim neu gestalteten Kunstmuseumskreisel fahren Velos immer wieder rechts an den Autos vorbei – und setzen sich dabei einer grossen Gefahr aus.

Foto: Nicole Pont

«Durch die verbleibende Lücke quetschen sich jedoch immer noch viele Velofahrer rechts an den Autos vorbei», ärgert sich Seiler. Das sei etwas vom Gefährlichsten, was man tun könne.

Er verweist auf die «Fair im Verkehr»-Kampagne des Kantons, die Velofahrer unter anderem auffordert, in der Mitte des Kreisels fahren. Hier habe man es verpasst, mit einem klaren Hinweis vor den verengten Einfahrten und dem Rechtsüberholen zu warnen, sagt der FDP-Grossrat.

Inzwischen steckt das BaZ-Auto hinter dem Bus in der Grenzacherstrasse fest. Überholen: unmöglich.

Nun ist Seiler im Dichtestress. Der ACS-Geschäftsführer argumentiert nicht wie sonst häufig mit dem Zeitverlust. In diesem Fall geht es ihm um die Blaulichtfahrzeuge, die hier keine Chance haben, zu überholen: In der Mitte sind Bäume, rechts besonders hohe Trottoirränder.

In der Grenzacherstrasse habe der Kanton bewusst den Verkehr beruhigen wollen, wirft die Baudirektorin ein. «Das war auch ein Wunsch von Roche. Das Unternehmen bat uns, die Strasse zu einer Visitenkarte zu machen.»



Die Grenzacherstrasse ist so gestaltet worden, dass Überholen nicht mehr möglich ist.
Foto: Nicole Pont

Mit Wirtschaftsförderung hat der Freisinnige keine Mühe. Ihn stört vielmehr, dass hier sogar die Löschfahrzeuge aufgehalten werden. Die Strasse habe als Hauptverkehrsachse eine wichtige Funktion. «Wenn man hier überholen kann, dann überholt eben nicht nur die Feuerwehr», sagt Keller. Es habe hier früher immer wieder gefährliche Situationen gegeben.

Nun geht die Regierungsrätin in den Angriffsmodus: «Ihr beim ACS wolltet einfach überall mehr Kapazität.» Das sei nicht mehr zeitgemäss im städtischen Raum. «Wir wollen keine verkehrsgerechte Stadt mehr.» Seiler widerspricht: Sein Verband habe kein Problem mit Tempo 30 auf Quartierstrassen.

Während die beiden Politiker auf dem Rücksitz über die Bedeutung von Hauptverkehrsachsen streiten, lenkt der Autor den alten Golf auf die Feldbergstrasse. «Hier gilt Tempo 30!», warnt Seiler von hinten rechts, als die Tachonadel die 35 überschreitet.

Esther Keller stört sich derweil am Begriff «Hauptverkehrsachse» für die Feldbergstrasse: Diese sei vielmehr eine siedlungsorientierte Strasse. «Hier wohnen Tausende von Menschen.» Sie gelte es zu schützen vor Lärm und Abgasen.

Dann wird die Regierungsrätin grundsätzlich: Es brauche eine Verhaltensänderung – weg vom Auto. Parkieren sei zu günstig, den Leuten fehle der Anreiz, auf das Auto zu verzichten. «Transportieren alle diese Menschen etwas, die hier allein im Auto unterwegs sind? Viele könnten problemlos mit dem ÖV fahren – oder mit dem E-Bike.»

Im Auto wird es heisser und heisser – nicht nur wegen der defekten Klimaanlage. Die Diskussion geht hitzig hin und her. Mittlerweile sind wir wieder zurück im Grossbasel und fahren am Kinderspital vorbei.

Dort tobte ein jahrelanger Streit um ein neues Parkhaus unter der Tschudi-Matte. Für Seiler das Stichwort: «Die Stadt baut überregionale Spitäler und Uni-Neubauten mitten ins Zentrum. Dann ge-

hören da aber auch Parkhäuser dazu.» Keller kontert: «Wenn die Autolobby glaubt, dass ein Parkhaus unter einer Grünfläche noch umsetzbar ist, dann lebt ihr echt an der politischen Realität vorbei.»

Tatsächlich ist die politische Grosswetterlage auf der Seite der Baudirektorin. Die Bürgerlichen haben in den letzten Jahren fast alle Abstimmungen verloren, bei denen es um Verkehr oder Parkplätze ging. Keller fühlt sich entsprechend bestätigt und reibt das Seiler bei jeder Gelegenheit unter die Nase.

Eine Ausnahme war der bürgerliche Erfolg bei den hoch emotional diskutierten Stadtklimainitiativen: Mit 57 respektive 60 Prozent sagten die Basler Stimmberechtigten im Herbst 2023 unter anderem Nein dazu, dass Strassenraum in Grünflächen umgewandelt wird. «Nun wird es dennoch gemacht. Der Volksentscheid wird überall ignoriert», ärgert sich Seiler.

Die Baudirektorin hingegen, die damals die beiden Initiativen im Namen der Regierung ebenfalls zur Ablehnung empfahl, widerspricht. «Ich war gegen die unrealistischen Flächenziele der Initiativen. Wir machen ohnehin bereits viel in diese Richtung.» Diese «klare Botschaft» habe geholfen, dass die Initiativen an der Urne versenkt worden seien.

Zurück an der Dufourstrasse, stellen wir das BaZ-Auto im Parkverbot ab – ein regulärer Parkplatz ist in der Nähe zu dem Zeitpunkt nicht verfügbar. Wir steigen um aufs Velo. Esther Keller gibt dem BaZ-Journalist ein Dienstvelo ihres Departements. Zu dritt radeln wir über den Aeschenplatz.

Keller will demonstrieren, wie unsicher man sich fühlt, wenn man mit dem Velo über den wohl chaotischsten Platz der Stadt fährt. Es gebe Handlungsbedarf. Der ACS-Vertreter ist nicht überzeugt. Sei-

ler befürchtet, dass der geplante Umbau des Aeschenplatzes das Verkehrschaos erst recht komplett macht. «Ihr wollt hier einen einspurigen Kreisel bauen. Wie soll das funktionieren?», fragt Seiler.

Dass der Aeschenplatz nach dem Umbau dereinst zum Ruhepol im hektischen Stadtverkehr wird, glaubt natürlich auch die Baudirektorin nicht. Dafür muss dieser Knotenpunkt zu viele Ansprüche befriedigen.

Wir gelangen stressfrei auf die andere Seite und radeln in Richtung Münchensteinerbrücke. Auf der Gundeli-Seite angelangt, machen wir eine kurze Pause. Nicht wegen des BaZ-Journalisten, der auf dem Dienstvelo des Kantons ordentlich ins Schnaufen gerät. Vielmehr will Keller zeigen, wie sich die Situation auf der Brücke dank der neuen Verkehrsführung verbessert habe.

«Vorher waren hier die Velofahrer die Gejagten – jetzt müssen die Autos aufpassen», sagt Keller. Den Pilotversuch, der den Velos den Vortritt einräumte, taxiert sie als «sehr wichtig». Der ACS hat wegen befürchteter Rückstaus dagegen rekurriert. Der Rekurs ist noch hängig.

Das Augenmerk aller Beteiligten richtet sich jedoch auf eine Velofahrerin, die mitten auf der Verkehrsinsel steht und auf ihr Handy starrt. Sofort geht es wieder um die Regeln auf der Strasse. Keller schüttelt den Kopf und meint: «Manche fahren mit Kopfhörern, freihändig und tippen gleichzeitig noch auf dem Handy herum. Das ist einfach gefährlich.»



Velotour auf Basels Strassen: Regierungsrätin Esther Keller, BaZ-Redaktor Alexander Müller und ACS-Geschäftsführer Daniel Seiler im Gespräch über die Verkehrspolitik des Kantons.

Foto: Dominik Plüss

Velofahrer, die sich nicht an die Regeln halten, gefährden vor allem sich selbst, das weiss auch die Grünliberale. «Aber dieses rücksichtslose Verhalten erhöht die Grundaggressivität auf der Strasse, darum ärgert es mich.» Da sind wir wieder beim Dichtestress: zu viele Menschen unterwegs, zu wenig Platz.

Danach streifen wir noch einige weitere Baustellen, die Kellers Departement beschäftigt halten. Im wörtlichen Sinn. Denn das Gundeli ist derzeit eine einzige Grossbaustelle. Der Fernwärmeausbau ist im Quartier allgegenwärtig – ganz im Gegensatz zu freien Parkplätzen, wie Seiler beklagt. Die Baudirektorin spricht von einem «sehr, sehr ambitionierten Ziel», bis 2037 die Fernwärme auszubauen, und bedauert, dass die vielen Baustellen derzeit für Ärger sorgen. Das sei auch für Velofahrer unangenehm.

Das hingegen irritiert den FDP-Grossrat. Er spricht davon, dass seine linken Kolleginnen und Kollegen im Parlament häppchen-

weise alle Strassen in der Stadt zu wichtigen Velorouten erklären wollen. Seiler fordert, dass wieder vermehrt eine Gesamtbetrachtung vorgenommen wird. «Können wir uns denn nicht auf einige Strassen einigen, die als wichtige Ein- und Ausfallwege von dieser Diskussion ausgenommen werden? Und für die Velos parallel dazu eigene Routen ermöglichen?»

Keller verspricht, dass mit dem Gegenvorschlag zur Veloinitiative eine Netz-Hierarchie erstellt werde. Nicht alle Strassen hätten die gleiche Aufgabe. Sie verweist auf die nahe Güterstrasse, die «sicher nie zu einem Veloparadies» werde. Dafür gebe es neben den Tramgleisen schlicht zu wenig Platz.

Mittlerweile ist auch die Velotour beendet, wir sind zurück an der Dufourstrasse.

Esther Keller fragt: «Velo fahren in der Stadt ist gar nicht überall so angenehm, richtig? Da gibt es noch einiges zu tun.» Seiler, der als Kleinbasler regelmässig auf nur zwei Rädern durch Basels Strassen flitzt, wirkt wenig beeindruckt. Die Antwort des Autors fällt der Ausgewogenheit zum Opfer.

Tatsächlich weniger Sorgenfalten bereiten der Regierungsrätin hingegen die Wahlen im Herbst. Zumindest was das Thema Verkehrspolitik betrifft. Sie buhlt um die Unzufriedenen – um jene, die finden, es müsse sich noch mehr zugunsten von Velofahrerinnen und Fussgängern ändern. Zwei Drittel der Bevölkerung glaubt Keller in diesem Punkt hinter sich zu haben. Das wiederum bezweifelt Seiler. Sollte die Verkehrsdirektorin jedoch recht behalten, dürfte der Dichtestress für Autofahrer weiter zunehmen.

Erhalten Sie zum Feierabend die wichtigsten News und Geschichten der Basler Zeitung.
Weitere Newsletter

Angemeldet

Alexander Müller ist Ressortleiter Region. Er berichtet schwerpunktmässig über politische Themen aus den beiden Basel, über Stadtentwicklung und spannende Fälle aus der Justiz. Mehr Infos

✕ @mueller_alex

Fehler gefunden? Jetzt melden.

73 Kommentare

Rene Nagel
06.10.2024

Dass Frau Keller mit einem Herrn Seiler Radfahren geht um mit ihm gewisse wichtige Themen zu diskutieren finde ich sehr speziell und eher naiv.

|||

Peter Bächle
14.09.2024

"Ideologie" heisst im allgemeinen Sprachgebrauch "Weltanschauung". Über eine solche sollten alle verfügen, vor allem alle politisch Tätigen.

Es ist läppisch, die Ideologie jemandem zum Vorwurf zu machen, da man gerade damit zeigt, selber über eine Weltanschauung zu verfügen. Na und?

|||

Bastian Bschaulich
14.09.2024

@Peter Bächle

Sie können ihre Weltanschauung haben und leben wie sie sie wollen. Was nicht geht ist anderen die eigene Weltanschauung aufzuzwängen und anderen eine bestimmte Lebensweise vorschreiben zu wollen

(Ernährung, Mobilität usw.)

|||

Wolfgang Müller
13.09.2024

Bei RR Keller überwiegt leider die ideologische Motivation über die sachliche, sinnvolle Motivation.

|||

Pascal Martis
13.09.2024

Es könnte so einfach sein:

Wir müssen endlich aufhören auf „Strassen“ zu parkieren. Autos, aber auch Velos, gehören wenn sie nicht gebraucht werden, nicht auf die Strasse, denn diese ist zum fahren da. Baut endlich Parkhäuser und reduziert die oberirdischen Parkplätze drastisch. Dann haben wir mehr als genügend Platz für alle Verkehrsteilnehmer. So umgesetzt wurde das zb. an der Neubadstrasse. Parkplätze weg und schon hat es füro Auto und Fahrrad genug Platz.

Könnte es nicht so einfach sein!?

|||

DM Müller
13.09.2024

@Pascal Martis

Ok, aber zurzeit sind in Basel ca. 2000 unterirdische Parkplätze verfügbar. Kostet halt ein bisschen.

|||

M.Roser
12.09.2024

Velohelm? Klar doch, schlaue Köpfe schützen sich! Und was sehen wir dann im Alltag in der BaZ? Die Helden ohne Helm, die sich sagen: "Mein Kopf ist hart genug!" Aber wie war das nochmal? Lieber schlaue Köpfe mit Helm als Dummköpfe ohne. So fahren sie dann mutig durch die Strassen, den Wind in den Haaren – oder was davon noch übrig ist für alle Baz leser.

Und dann wäre da noch die Basler Bau- und Verkehrsdirektorin, unser Paradebeispiel für die **Vorbildlichkeit**... na ja, wenn man es genau nimmt, eher nicht so ganz. Sie sitzt auf ihrem stählernen Ross, einem Velo ohne Licht vorne und hinten. Kein weisses Licht vorne, kein rotes hinten – stattdessen fährt sie, als wäre sie unsichtbar! Keine Katzenaugen montiert, da könnte man ja glatt denken, sie übt sich in der Kunst des unsichtbaren Radelns, nit nur am Tag.

Machen wir uns nichts vor: Das sind hier keine Nachahmer, sondern jene, die das Risiko lieben. Und wenn man sie darauf anspricht? "Ach, ich fahr ja eh nur mal kurz," sagen sie dann, als ob der Asphalt Rücksicht nimmt, weil man "nur mal kurz" unterwegs ist in Basel. Sonst lieber mit dem SUV.

Vielleicht sollte man sich doch lieber ein Beispiel an den "schlaue Köpfen" nehmen – Helm auf, Licht an, und die Welt darf wissen: Hier fährt jemand, der sein Hirn gerne weiter im Kopf behalten möchte, nicht nur am Tag und im Büro.

|||

KennethH

13.09.2024

@M.Roser

Vielleicht wissen Sie es noch nicht, aber in der Zwischenzeit wurden aufladbare, abmontierbare Beleuchtungssysteme für Fahrräder entwickelt.

Tagsüber braucht es am Fahrrad kein Licht.

|||

DM Müller

13.09.2024

@M.Roser

Immer schön ablenken, ja? Gerade heute Morgen habe ich festgestellt, dass viele Autofahrer ohne Licht unterwegs sind. Und dies bei diesem Wetter. Dagegen habe ich viele Velofahrer mit Licht gesehen. Mit dem Nabendynamo ist das auch kein Ding. Ich fahre immer mit Licht am Velo. Richtig vorbildlich, ja?

|||

N. G.-S.

13.09.2024

@M.Roser

das mit den breiten SUV ist eine Mär! ein Ford Ranger Raptor ist 2028mm breit und ein VW T5 2283mm. Beide mit Aussenspiegel gemessen. Ein Mercedes SL 65 AMG hat 2099mm mit Aussenspiegeln! Ein Mini Cooper hat 1970mm und ein Tesla Model 3 hat 2089mm - breiter wie der Ford Raptor! ein Range Rover Defender 130 hat eine Breite von 2105mm!

|||

Pascal Zuber

13.09.2024

@DM Müller

Dummerweise vergessen Sie dass die Autos zumindest Tagesfahrlicht haben welches gesetzlich vorgeschrieben ist, logischerweise leuchten die nur vorne und die Heckleuchten nicht.

|||

DM Müller

13.09.2024

@Pascal Zuber

Ich schrieb ja: Ohne Licht. Das heisst auch ohne vorgeschriebenes Tageslicht. Wo habe ich etwas vergessen? Von fehlendem Blinken und Handy am Steuer reden wir hier gar nicht erst. Aber es gibt auf beiden Seiten gewisse Verkehrsteilnehmer. Aber eben, mit den 1.5 bis 2 Tonnen Autos passiert halt nun mal mehr, wenn man unkonzentriert unterwegs ist.

|||

Pascal Zuber

13.09.2024

@DM Müller

Technisch nicht möglich, sorry, bevor Sie was behaupten vielleicht mal das SVG lesen: Seit dem 1. Januar 2014 ist das Fahren mit Licht am Tag in der Schweiz Pflicht. Diese Massnahme betrifft alle Motorfahrzeuge, Zweiräder inbegriffen.

Tagfahrlicht kann man NICHT ausschalten.

|||

DM Müller

13.09.2024

@Pascal Zuber

Meinen sie wirklich, dass alle Autos Jahrgang 2024 haben? Und, halten sie mich für blind?

|||

H.Winterling

15.09.2024

@Pascal Zuber

Wieso fahren denn so viele ohne Tageslicht? Entweder also alte Modelle unterwegs, welche diese Automatik noch nicht haben, oder man kann dieses „deaktivieren“? Ich erlebe sehr viele Autofahrer ohne Tageslicht.

|||

Pascal Zuber

16.09.2024

@H.Winterling

Auf Risiko, da der vorherige Beitrag vom Thema ablenkte und abgelehnt wurde, hier die genaue Definition, einfach mal die Kennzeichen beachten wer kein Licht hat.

Motorfahrzeuge müssen gemäss Art. 30 Abs. 2 Verkehrsregelnverordnung auch am Tag mit Licht fahren. Das gilt für alle motorisierten Fahrzeuge – egal ob Verbrennungs- oder Elektromotor. Je nach Fahrzeugart kommen dabei Tagfahrlichter, Abblendlichter oder andere, für die Fahrzeugart vorgeschriebene Lichter zum Einsatz (z. B. bei E-Bikes).

Diese Regelung gilt so seit dem 1.1.2014. Die Ausnahmen wurden per 1.4.2022 angepasst. Ausgenommen sind:

Motorfahrzeuge, die von einer zu Fuss gehenden Person geführt werden (z. B. Motoreinachser)

Motorfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h (z. B. ein elektrischer Rollstuhl)

Motorfahrzeuge, die vor dem 1.1.1970 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden (Oldtimer)

|||

A. Probst

12.09.2024

Die Mitglieder des TCS und ACS haben in der Regel eine differenziertere Sicht als der Vorstand dieser Verbände. An den GV sind meist Senioren ü 70, die sich noch an einem Apéro erfreuen. Die Politik des Verbandes ist den Mitgliedern egal. Grund für die Mitgliedschaft sind Pannendienste oder andere Vorteile. Wir dürfen das Gewicht dieser Verbände nicht überschätzen.

|||

BETTE

12.09.2024

Der Zweck der Motorfahrzeugsteuer:

Die Motorfahrzeugsteuer deckt Kosten für den Unterhalt und den Ausbau der Strasseninfrastruktur.

Wenn es keine Autos mehr in der Stadt gibt, wer bezahlt dann dafür? Die Allgemeinheit?

|||

DM Müller

12.09.2024

@BETTE

Gemeinde- und Kantonsstrassen bezahlen ALLE Steuerzahler. Die Autobahnen mehrheitlich die Autofahrer. Und wenn es weniger Autos gibt, dann muss weniger saniert werden bzw. können Strassen begrünt werden. Aber ich weiss, dass will hier niemand lesen.

|||

G.H.

13.09.2024

@DM Müller

Es ist erstaunlich wie sich die falsche Information hält, dass Autofahrer für alle Strassen bezahlen würde.

Was wenige wissen, ist, dass in absoluten Zahlen der Bund mehr für die Strassen subventioniert als für die Bahn.

Dies wollen aber leider die Autofahrer ebenfalls nicht wahrhaben.

|||

DM Müller

13.09.2024

@G.H.

Das stimmt. Gewisse Parteien haben eben die Autofahrer als Wahlvehikel entdeckt und die Mär von der Milchkuh erfunden. Und kürzlich war ja zu lesen, dass das Autofahren immer günstiger wurde und der ÖV immer teurer. Da läuft etwas völlig schief. Aber der UVEK-Vorsteher hat halt seine Vergangenheit mit der Ölindustrie. So einfach ist das leider.

|||

A. Probst

12.09.2024

Der ACS beider Basel ist ein Club älterer Herren. Der Präsident wohnt in Biel-Benken. Wie viele Mitglieder wohnen in Basel-Stadt?

|||

Daniel Vogt

12.09.2024

Noch weniger wurde das Volk und die Geschäfte in der Innenstadt befragt? Somit kommen noch weniger Menschen Richtung Stadt zum einkaufen und fahren ringsum aber basel bzw die Politik will es so

|||

Andreas Molnar

12.09.2024

@Daniel Vogt

Das schönste an Basel ist die Autobahn nach DE oder F.

|||

DM Müller

12.09.2024

@Daniel Vogt

Das ist ein altes Märchen. Als wären alle Konsumenten mit dem Auto unterwegs. Diese Selbstüberschätzung der Autofahrer ist nur peinlich. Lest doch mal was in anderen Städten passiert ist, wo der MIV verbannt wurde. Das Geschäft floriert mehr denn je.

|||

Hansueli Hof

12.09.2024

"Beim neu gestalteten Kunstmuseumskreisel fahren Velos immer wieder rechts an den Autos vorbei – und setzen sich dabei einer grossen Gefahr aus."

Das ist Unsinn. Ich fahre dort regelmässig durch - auch mit 80 Jahren noch - und habe mich noch nie gefährdet gefühlt. Im Prinzip ist es ganz einfach: Entweder man kann velofahren, oder man kann es nicht. Wenn nicht, gehört man nicht mit dem Velo auf die Strasse.

|||

Bastian Bschaulich

12.09.2024

Ich wähle keine Ideologinnen und Ideologen, die uns aufzwingen wollen wie wir zu leben haben, was wir essen müssen und wie wir uns von A nach B zu bewegen haben

|||

DM Müller

12.09.2024

@Bastian Bschaulich

Wer sagt denn so etwas? Und sie reden hier von Ideologie? Irgendwie erheiternd.

|||

Bastian Bschaulich

14.09.2024

@DM Müller

Mit ihren ideologischen Kommentaren sind gerade Sie das abschreckende Beispiel dafür.

|||

heuchri

12.09.2024

Die gute Gesinnung wird einem richtig aufgedrückt - nur die Sicherheit bleibt auf der Strecke. Will man schon als Vorbild glänzen, gehört ein Velohelm dazu.

|||

Pascal Zuber

12.09.2024

Zitat

Nun geht die Regierungsrätin in den Angriffsmodus: «Ihr beim ACS wolltet einfach überall mehr Kapazität.» Das sei nicht mehr zeitgemäss im städtischen Raum. «Wir wollen keine verkehrsgerechte Stadt mehr...»

Zitatende

Womit Frau Keller klar definiert hat was sie will und was ihr vorschwebt.

Die 100'000 täglichen Transitfahrten Osttangente sowie die zig tausend Pendler welche täglich für das hohe Verkehrsaufkommen sorgen in Basel erwähnt sie nur am Rande.

Hauptsache die Basler haben kein Auto mehr und müssen sich mit teuren Taxis, Behindertentransporten usw. begnügen und natürlich selbst bezahlen.

|||

Maurus T.

12.09.2024

Basel und der Individualverkehr – gespalten und traumatisiert. Jesses, bin ich froh, weder mit dem Velo noch mit dem Auto regelmässig durch die Stadt fahren zu müssen.

|||

H Meier

12.09.2024

"Wenn man hier überholen kann, dann überholt eben nicht nur die Feuerwehr"... Eine bedenkliche Aussage von Frau Keller. Es geht nur darum, die Autos auszubremsen. Dass Rettungsfahrzeuge ausgebremst werden, wird bewusst in Kauf genommen. Schon jetzt kommen die Rettungsfahrzeuge nicht überall in der max. vorgegebenen Zeit zur Unglücksstelle. Es könnte ja auch mal ein Velofahrer sein, der eine Ambulanz braucht, da geht es manchmal um Sekunden.

Übrigens, mit breiterer Fahrspur können Velofahrer mit gutem Abstand überholen kann.

|||

DM Müller

12.09.2024

@H Meier

Es liegt wohl kaum an den Velofahrern, dass die Ambulanz je nach dem nicht vorwärts kommt, oder? Auf den Strassen nehmen immer noch die Autos am meisten Platz ein. Und damit auch die Staus.

Also bitte...

|||

KennethH

12.09.2024

@DM Müller

Diese Realitätsverzerrung vieler Autofahrenden irritiert mich auch immer wieder: die Sorge, dass Blaulichtfahrzeuge durch (wahlweise) Tempo 30, Spurreduktionen oder Klimakleber behindert werden, ohne selber eine Sekunde zu hinterfragen, inwiefern man selber zu Stau und Verkehrsverhinderung beiträgt.

Sagt den Velofahrenden lieber Danke, für ihren Einsatz, dass es weniger zu verstopften Strassen kommt.

|||

N. G.-S.

12.09.2024

@DM Müller

Man kann auch Korrelationen konstruieren!

|||

Mike Cavin

12.09.2024

@KennethH

Nein, ich sage nicht Danke für verstopfte Trottoirs durch falsch abgestellte Velos, obwohl es ausreichend reguläre Veloabstellplätze gibt, die jedoch aus Bequemlichkeit die meiste Zeit ungenutzt leer bleiben.

|||

DM Müller

12.09.2024

@Mike Cavin

Und all die Autos, welche 23 Stunden pro Tag irgendwo auf der Allmend abgestellt sind stören sie nicht. Ok, alles klar.

|||

GHO

13.09.2024

@KennethH

Genau. Ich bin froh um jedes einzelne Velo und hoffe auf viele mehr. Dann habe ich mit meinem Auto mehr Platz.

|||

GHO

13.09.2024

@DM Müller

Quartierparkkarten sind schlicht viel zu günstig. Deshalb ist es auch wenig rentabel, in den Quartieren Parkhäuser zu bauen, um die Flächen freizubekommen.

|||

J. Kaufmann

12.09.2024

Das abgebildete Auto am Kunatmuseumskreisel lässt dem Velo in etwa die Breite eines schmalen Velostreifens um rechts vorbeizufahren. Kein Problem also.

Für Velofreundliche Kreisel fahren Sie doch bitte das nächste Mal die paar Meter nach St. Louis. Dort hat jeder Kreisel aussen eine Velospur in der die Velos Vortritt geniessen (da auf der äusseren Spur). Dort ist uns sogar das Autoland Frankreich um einiges voraus.

Übrigens so nebenbei: Wenn rund 90% der französischen Grenzgänger mit dem Auto in die Stadt fahren und die Stadtautobahn (auf der 80% der Verkehrs seinen Start oder sein Ziel in der Stadt und Agglo hat) 20% überlastet ist, sollte mit einer Verbesserung des ÖVs über die Landesgrenzen hinaus, der Rheintunnel nicht mehr nötig sein.

|||

G.H.

12.09.2024

@J. Kaufmann

Genau meine Worte. Danke für den Kommentar.

|||

N. G.-S.

12.09.2024

@J. Kaufmann

2/3 der Autos auf der Stadtautobahn verkehren von einem zum anderen Quartier.

|||

Mike Cavin

12.09.2024

@N. G.-S.

Genau, jedes Quartier hat seine eigene Autobahn Ein-/Ausfahrt.

|||

Danny101

12.09.2024

Ich sehe nur Verhinderung des Verkehrs, aber nicht das Ermöglichen und Entwickeln. Frau Keller, die Stadt kann nicht alles mit dem Velo erledigen, die Wirtschaft braucht auch den MIV als Teil einer attraktiven Stadt. Basel schimpft sich immer als besonders weltoffen und liberal zu sein - gegenüber dem motorisierten Verkehr (privat wie gewerblich) ist diese Weltoffenheit aber nicht vorhanden. Einziges Lob: die Befürwortung des Rheintunnels - da sollte sich auch RR Sutter daran ein Beispiel nehmen. Dass die Regierung "das Ausführungsprojekt zum Rheintunnel begrüsst und unterstützt" (so die offizielle Mitteilung der Regierung am 5.3.24) wollen einige RR gerne unter den Teppich kehren - ist schliesslich Wahlkampf....."

|||

M.Kunz

12.09.2024

Als täglicher Velofahrer nerven vor allem die grossen SUV`S. Es gibt viele Einbahnstrassen wo man immer warten muss, bis die zu grossen Autos für unsere schmalen Strassen, durchgefahren sind. Diese Situationen könnte man mit Parkplatz Aufhebungen deutlich verbessern. Ansonsten macht das Velo fahren in der Stadt einigermaßen Spass und die meisten Autofahrer fahren auch vorsichtig und lassen genügend Abstand.

|||

N. G.-S.

12.09.2024

@M.Kunz

Also ein VW Bus (2283mm) ist ein paar mm breiter wie ein Porsche Cayenne (2194mm) oder gar ein Ford Raptor (US Pick up 2208mm), Aussenspiegel berücksichtigt.

Ein Tesla model 3 hat 2089mm!

Diese Argument oder Faistregel, ist meiner Meinung nach, ein falscher Freund im Strassenverkehr!

|||

Pascal Martis

13.09.2024

@M.Kunz

Das Problem

hier ist aber nicht der VE Bus

oder das SUV, sondern die unnötig geparkten Autos welche auf der Strasse sehen und mittels Anwohnerparkkarte viel zu günstig die ganze Woche abgestellt werden. Platz hätten wir an den meisten Orten mehr als genug. Es müssen endlich Parkhäuser flächendeckend gebaut werden.

|||

Clemens Schmid

12.09.2024

Beide fahren ohne Helm...?!

Sehr gute Vorbilder wenn es um die Mobilitätswende geht...!

|||

DM Müller

12.09.2024

@Clemens Schmid

Es liegt also nur am Helm, dass die Mobilitätswende erzielt werden kann? Auch eine Sichtweise. Verstehe dies zwar nicht, aber nun denn, so sei es.

|||

KennethH

12.09.2024

Die Idee eines solchen (Streit-)Gesprächs finde ich gut. Leider blieb das Gespräch sehr oberflächlich und beschränkte sich plus minus auf die üblichen Plattitüden.

Gerne hätte ich die beiden an den Kreuzungen Luzernerring/Burgfelderstrasse, oder Elsässerstrasse/Hünigerstrasse gesehen, wie sie über Sinn und Unsinn sowie Folgen (Verkehrstote, Lärm, Verschmutzung) von übermässigem Autoverkehr diskutieren.

Gerne auch mit betroffenen Anwohnern (das sind dann diejenigen, die die entsprechenden Menschen in die Regierung wählen oder auch nicht)

|||

N. G.-S.

12.09.2024

Die Einfahrt in den Kunstmuseumskreis von der Wettsteinbrücke her ist eine absolute Fehlplanung.

Warum wird die Spur genau da enger, wo sich Auto und Velo nur eine Spur wieder teilen müssen?

dann kommt noch diese Velotraverse in die Dalbenvorstadt, das Trämli und dann noch Fussgänger!

Warum gibt man den Velos nicht den Vortritt, nach Tram und Fussgänger! auch hätte man mehr vom Trottoir wegnehmen und dem Kreis geben können. das Tram hätte den Kreis nicht mehr mittig überquert, da Rotlichtgesteuert würde das aber keine Rolle spielen.

Arbeiten im Baudep. überhaupt ausgebildete Verkehrsplaner?

|||

P_Schmid

12.09.2024

es ist lebensgefährlich ohne Helm Velo zu fahren, gerade in der Autostadt Basel!

|||

DM Müller

12.09.2024

@P_Schmid

Beruhigen sie sich wieder. Basel ist keine Autostadt. Es fahren sogar immer mehr mit Velo. Es geht in die richtige Richtung. Aber ja, eine Velostadt ist Basel auch noch nicht.

|||

Roman I.

12.09.2024

Hauptsache ohne Helm unterwegs...

|||

DM Müller

12.09.2024

@Roman I.

Hauptsache mit dem Velo unterwegs.

|||

Thomas Schweizer

12.09.2024

Wenn alle diejenigen die in Basel arbeiten müssen abstimmen dürften, würden die Resultate anders aussehen!

Wir hätten P&R am Stadtrand, schnelle Kreuzungsfreie Velo-Hochwege, gut erschlossene Hauptverkehrsachsen für alle Teilnehmer, und grüne Verkehrsberuhigte Quartiere. Solange aber von Leuten regiert und diskutiert wird, die nur Ihre eigenen Interessen vertreten bleibt der Verkehr in Basel ein Riesenpfusch.

|||

H.Winterling

12.09.2024

@Thomas Schweizer

Die müssen nicht in der Stadt arbeiten. Die können sich ja an ihrem Wohnort eine Arbeitsstelle suchen. Wo wären denn diese P&R am Stadtrand? Wo hat Basel mit seinen 37km2 Platz dafür?

|||

BETTE

12.09.2024

@Thomas Schweizer

Endlich mal ein Kommentar der den Nagel auf den Kopf trifft. DANKE!

|||

Thomas Schweizer

12.09.2024

@H.Winterling

Westquai Halbinsel unter dem Containerloop. Allschwil Bachgraben

Birsfelden Industriegebiet, wo nur Mulden und Recyclingstoffe lagern, Zwischen Riehen und Basel für den Verkehr aus Lörrach. Münchenstein Ehemaliges Stahlwerk usw. Platz genug!

|||

Markus Steffen

12.09.2024

Würde man sich endlich den Pendlern annehmen und diese vom Auto wegbringen, wäre diese ganze Farce nicht notwendig. Es geht nur um Ideologien.

|||

Claudio Kontoli

12.09.2024

@Markus Steffen

Im Vergleich zum Mendrisiotto ist Basel ein Paradies. Fahren Sie mal von Chiasso nach Lugano mit dem Fahrrad, nichts für schwache Nerven. Pendler und Grenzgänger, eine Person pro Auto und das ganze auf zwei Strassen verteilt. Wer sich nicht 100% sicher fühlt wird nie auf das Fahrrad umsteigen.

|||
Mehr Kommentare anzeigen

Markus Steffen
12.09.2024

Würde man sich endlich den Pendlern annehmen und diese vom Auto wegbringen, wäre diese ganze Farce nicht notwendig. Es geht nur um Ideologien.

|||
Claudio Kontoli
12.09.2024

@Markus Steffen

Im Vergleich zum Mendrisiotto ist Basel ein Paradies. Fahren Sie mal von Chiasso nach Lugano mit dem Fahrrad, nichts für schwache Nerven. Pendler und Grenzgänger, eine Person pro Auto und das ganze auf zwei Strassen verteilt. Wer sich nicht 100% sicher fühlt wird nie auf das Fahrrad umsteigen.

|||
Roman Schwegler
12.09.2024

Das Velofahren in und um Basel ist in den letzten Jahren deutlich angenehmer geworden. Mit den E-Bikes hat sich auch die Reichweite die man mit dem Velo zurücklegen kann massiv vergrößert. Mein Auto bleibt daher immer öfters stehen und ich geniesse es mit Velo ans Ziel zu kommen. Trotzdem braucht es auch weithin genug Platz für die Autos. Allerdings wurde diesen in den letzten Jahrzehnten deutlich zuviel davon gegeben und ich verstehe, dass es hier nun zu Anpassungen kommt. Was die Parkplätze angeht, so tendiere ich, wo das möglich ist, zu Quartierparkhäusern, so dass die Strassen wieder vermehrt zum Leben genutzt werden können.

|||
DM Müller
12.09.2024

Oh wow...was für ein Bild. Der Daniel Seiler auf einem Velo. Er schaut aber gar nicht glücklich aus. Dabei macht Velofahren erwiesenermassen glücklich. Und noch dies: Die Basler Bevölkerung will tatsächlich weniger MIV in der Stadt. Das sollte Herr Seiler irgendwann man verstehen.

|||
N. G.-S.
12.09.2024
@DM Müller

es geht ja nicht nur um den MIV es geht um eine richtige Verkehrs- und Strassenplanung. Da hat es noch einige Defizite, vorallem im Vergleich zu den Vorzeigestädten Kopenhagen, Amsterdam, Utrecht etc.

Man gibt in der Stadt den Velos zuwenig Platz, da sie als Verkehrsbremsen (St. Jakobs-Strasse beim Sommercasino) eingesetzt werden (siehe auch Konfliktampeln für Fussgänger). die Bremsenstrategie hat wohl schon Ende der 70er ausgedient und die wurde vermutlich in Detroit erfunden!

|||
KennethH
12.09.2024
@DM Müller

Ja, das Bild der dreien auf dem Velo ist in der Tat gelungen.

Was Herr Seiler anbelangt: Mit einem MTB (mit Federgabel) auf Asphalt wär ich auch nicht glücklich. Gerne berate ich Sie bezüglich eines passenden Velos.

|||
Karl. H.
12.09.2024

angesichts der vielen Baustellen und Verbote kann man wohl eher von Verkehrsbehinderungs-Direktorin sprechen. Im Büro nebdan werden dann die Demos bewilligt, die zusätzlich verkehrsbehindernd wirken, ziemlich effizient auch für den ÖV. Irgendwie ergibt sich der Eindruck, dass BS kaputt regiert wird.

|||

Peter J. Steurer
12.09.2024

Der Herr Seiler gehört einer aussterbenden Spezies an. Im letzten Jahrhundert wäre er Mitglied der Autopartei gewesen. Seine Argumentation zeigt auf, dass er die heutige Form der städtischen Mobilität nicht begriffen hat. Das eigene Auto darf in der heutigen Zeit in der Stadt keine Priorität mehr genießen. Vielmehr sind Carsharing-Modelle weiter zu fördern. Gleichzeitig soll auch der ÖV weiter ausgebaut und attraktiver gemacht werden.

|||

A. Probst
12.09.2024

@Peter J. Steurer

Der ACS, TCS, FDP und SVP haben die Themen der Autopartei übernommen. An der Spitze des ACS und TCS sitzen Vertreter der SVP und FDP.

|||

Daniel Seiler, FDP Kleinbasel
12.09.2024

@Peter J. Steurer

Vergessen Sie es. Ich war und bin sehr glücklich in der FDP. Aber ja, sich für die freie Wahl des Verkehrsmittel einzusetzen - auch das gehört zu den freisinnigen Werten.

|||

DM Müller
12.09.2024

@Daniel Seiler, FDP Kleinbasel

Es ist ihr gutes Recht, sich dafür einzusetzen, wo ihr Herz schlägt. Ich fände es einfach toll, wenn man sich als Politiker, egal welcher Partei, interessieren würde, wie die Mobilität in der Zukunft aussehen könnte bzw. wird. Es nimmt ihnen ja niemand das Auto weg, aber es muss Wege geben, wo alle Bedürfnisse einen Platz haben können. Das Auto nimmt seit Jahrzehnten einfach zu viel Platz ein. Und das wissen sie selbst. Die Zeiten haben sich geändert.

|||

Markus Steffen
12.09.2024

@DM Müller

Weshalb fordern Sie nie, dass die Pendler nicht in die Stadt fahren dürfen? Wohl ganz einfach darum, weil dann das Verkehrsproblem gelöst wäre und man nicht mehr mit Ideologien Wählerstimmen fangen könnte.

|||

A. Probst
12.09.2024

@DM Müller

Mit Zukunftsfragen überfordern Sie die Autoverbände. Diese sehen nur das Heute und Gestern. Mehr ist leider nicht zu erwarten.

Daten-Plädoyer für bessere Radinfrastruktur

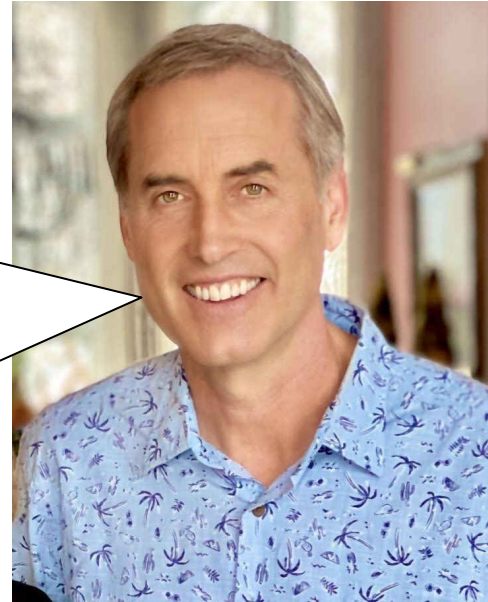
Input zur Pro Velo Podiumsdiskussion «Verkehrswende: Wie gestalten wir unsere Strassen?»

Basel, 6. Mai 2025

Prof. Dr. Alexander Erath



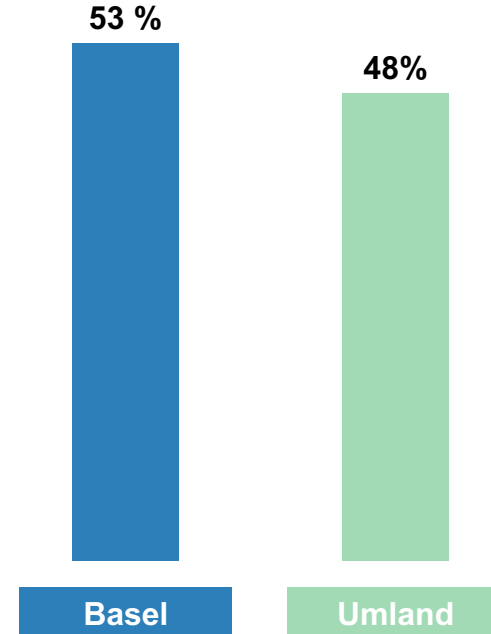
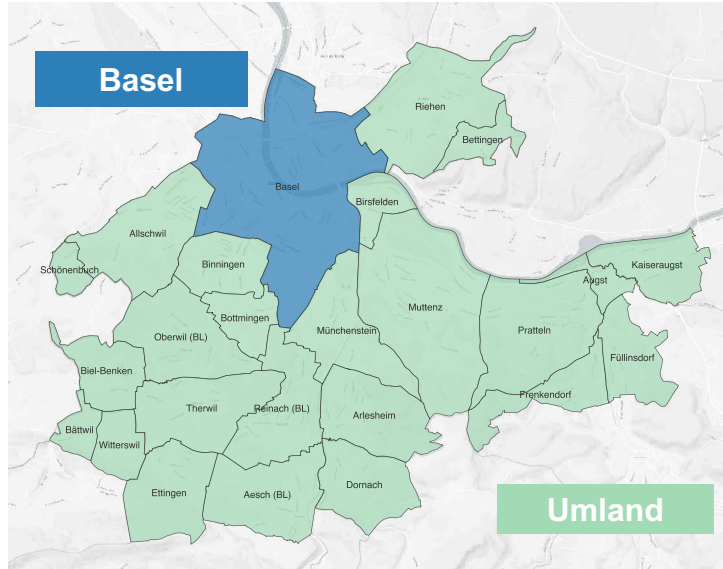
Verhalten
=
Fähigkeit &
Motivation &
Äussere Einflüsse



Prof. Dr. BJ Fogg
Behavior Design Lab at Stanford University
<https://www.behaviormodel.org>

FÄHIGKEIT

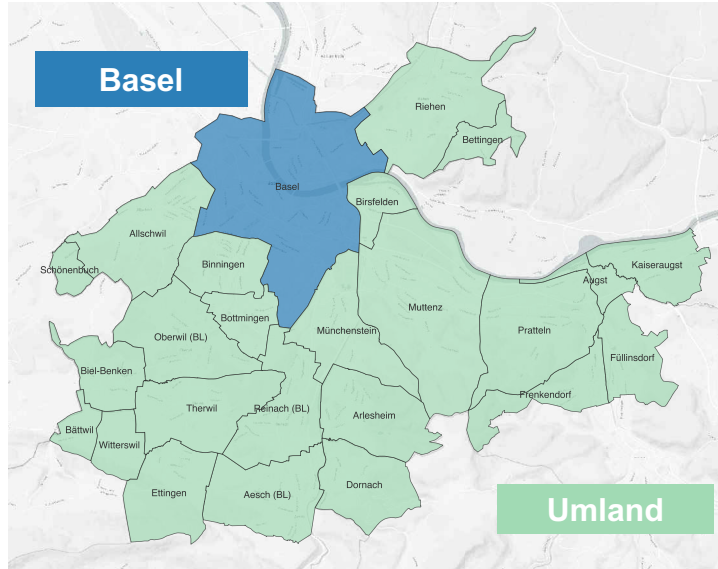
WIE GROSS IST DER ANTEIL DER WEGE ZWISCHEN 1 – 7 KM NACH WOHNORT?



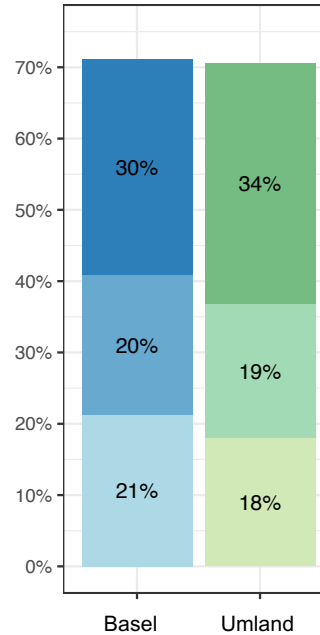
Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021
2'044 Haushalte mit Wohnort im dargestellten Gebiet.

MOTIVATION

WO GIBT ES WIE VIELE FAHRRÄDER?



Normale Velos



Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021
2'044 Haushalte mit Wohnort im dargestellten Gebiet.

Anzahl fahrtüchtige
Fahrräder pro Haushalt



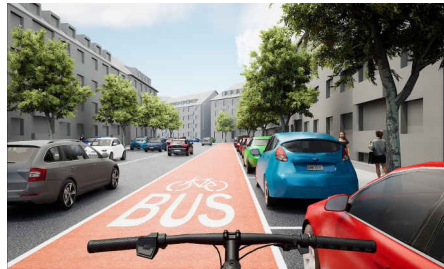
1

2

3 und mehr

ÄUSSERE EINFLÜSSE

WIE WAHRSCHEINLICH WÜRD E HIER ... VELO FAHREN?



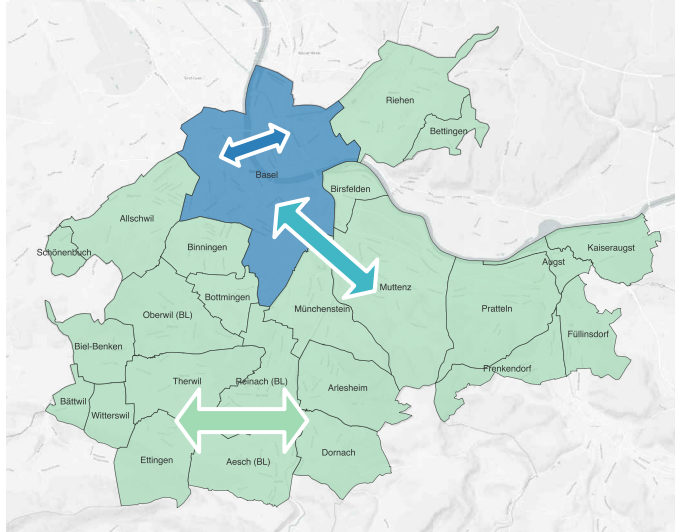
VERHALTEN

WIE OFT WERDEN WELCHE VERKEHRSMITTEL GENUTZT?

Basel ↔ Basel

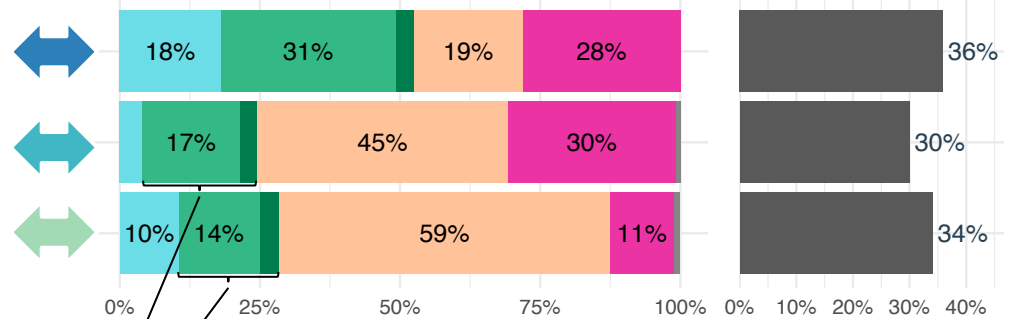
Basel ↔ Umland

Umland ↔ Umland



Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021; 2'984 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet. Ohne Rundwege und Wege mit einem Umwegfaktor zur Luftlinie von >3.

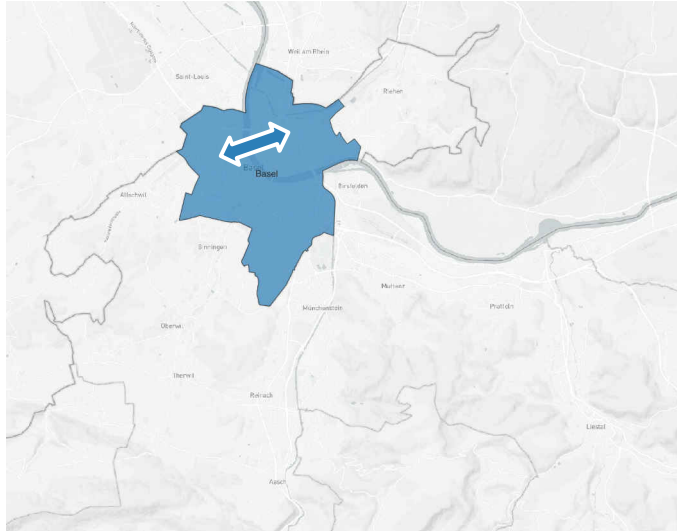
Modal Split nach Anz. Wegen



Bei ähnlicher «Fähigkeit» und «Motivation» deutlich weniger Veloanteil als innerhalb der Stadt:

- Basel ↔ Umland: 21% statt 34%
- Umland ↔ Umland: 18% statt 34%

Veloanteil nach Distanz



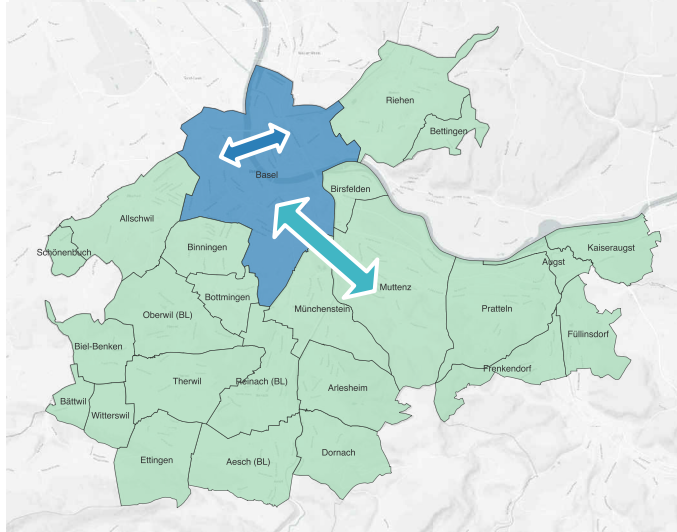
A stacked bar chart comparing the percentage of trips by distance for two types of bicycles: 'normales Velo' (light blue) and 'E-Bike' (dark blue). The x-axis shows distance ranges: 1 – 3 km, 3 – 5 km, 5 – 7 km, 7 – 10 km, and 10 – 14 km. The y-axis shows percentages from 0% to 30% in 10% increments. The chart shows that 'normales Velo' trips are concentrated in the 1 – 3 km range (33%), while 'E-Bike' trips are more spread out, with 3% in the 1 – 3 km range, 4% in the 3 – 5 km range, 4% in the 5 – 7 km range, and 15% in the 7 – 10 km range.

Distance Range (km)	normales Velo (%)	E-Bike (%)
1 – 3 km	33%	3%
3 – 5 km	31%	4%
5 – 7 km	19%	4%
7 – 10 km	15%	0%
10 – 14 km	0%	0%

WIE OFT WIRD DAS FAHRRAD FÜR UNTERSCHIEDLICHE DISTANZEN GENUTZT?

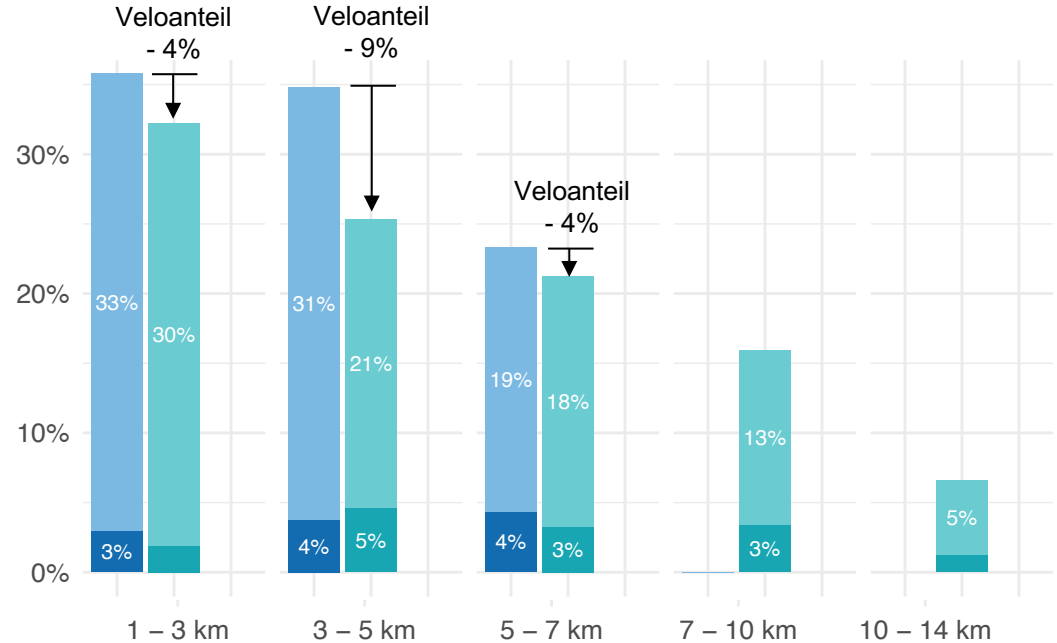
Basel ↔ Basel

Basel ↔ Umland



Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021; 3'124 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet. Ohne Rundwege und ohne Wege mit einem Umwegfaktor >2.

Veloanteil nach Distanz



normales Velo

E-Bike

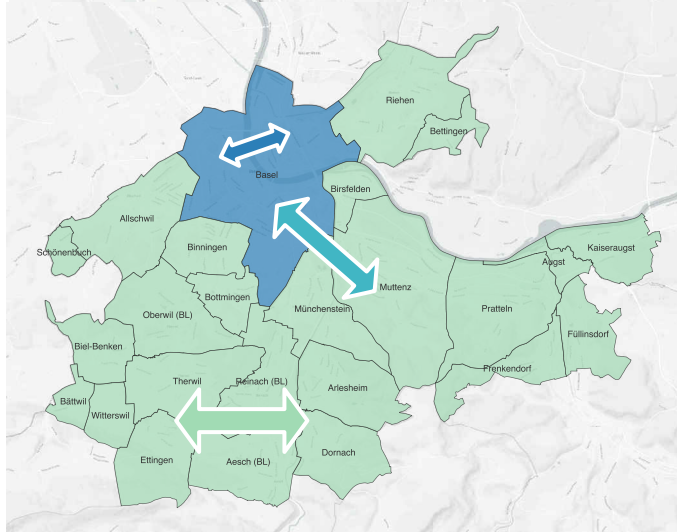
VERHALTEN

WIE OFT WIRD DAS FAHRRAD FÜR UNTERSCHIEDLICHE DISTANZEN GENUTZT?

Basel ↔ Basel

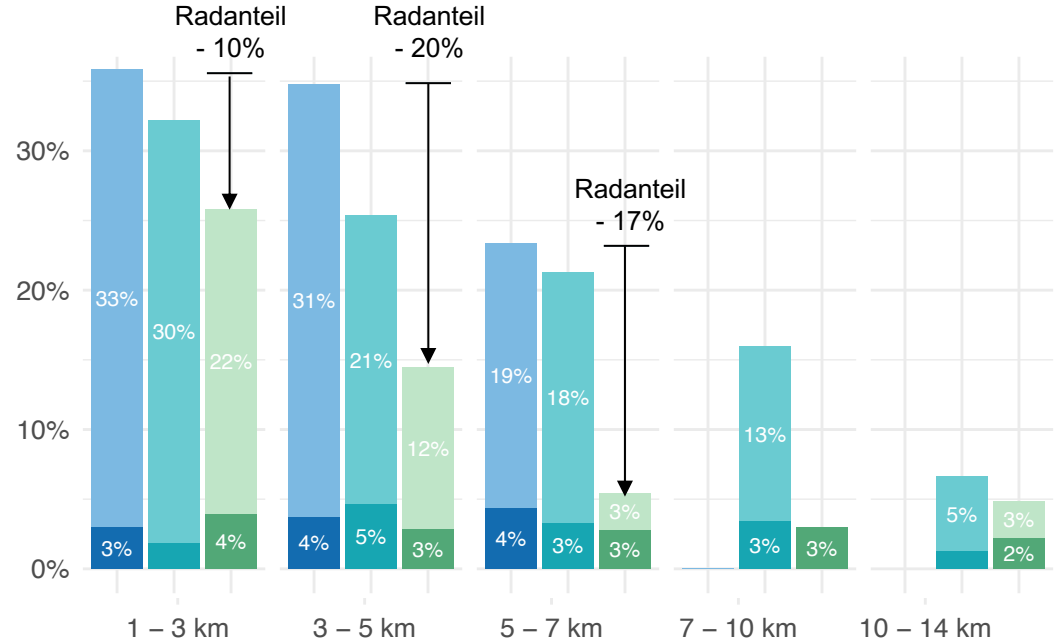
Basel ↔ Umland

Umland ↔ Umland



Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021; 3'124 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet. Ohne Rundwege und ohne Wege mit einem Umwegfaktor >2.

Anteil der mit Fahrrad zurückgelegten Wege



normales Velo

E-Bike

FAZIT

Basel ↔ Basel

**Sichere Kreuzungen
+ breite Radwege**

=

**Noch etwas mehr Radverkehr
+ besserer Fahrfluss
+ weniger Unfälle**

Basel ↔ Umland

Sichere & direkte Radwege

=

**Spürbar mehr Radverkehr
(auch auf längeren Strecken)
+ weniger Stau
+ weniger Unfälle**

Umland ↔ Umland

**Sichere & schnelle Radwege
+ Parkierungsregime**

=

**Viel mehr Radverkehr
(auch auf längeren Strecken)
+ weniger Stau
+ weniger Unfälle**

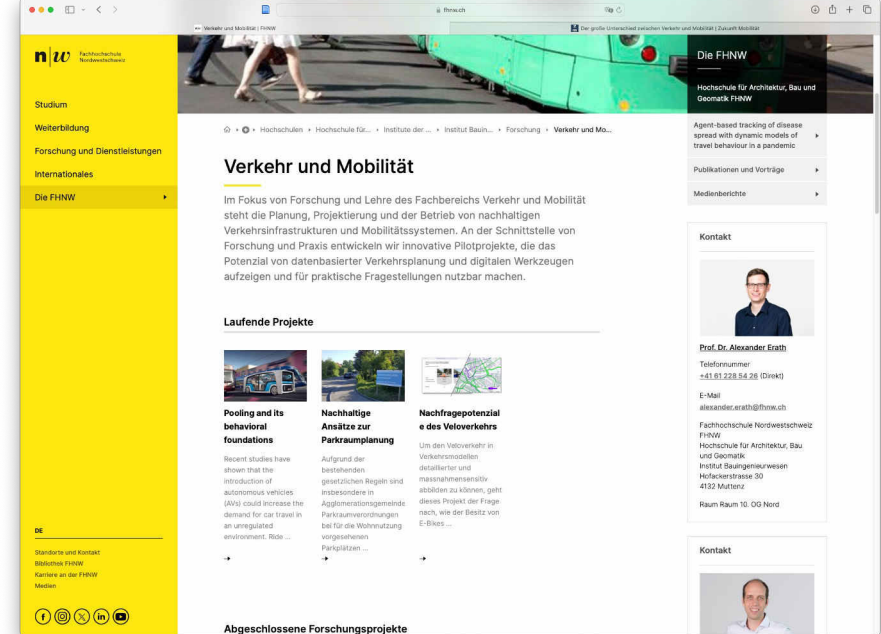
DATEN-PLÄDOYER FÜR BESSERE RADINFRASTRUKTUR DANK



Für die Aufmerksamkeit



Roland Chrétien & Pro Velo
für die Einladung



<https://www.fhnw.ch/verkehr-und-mobilitaet>

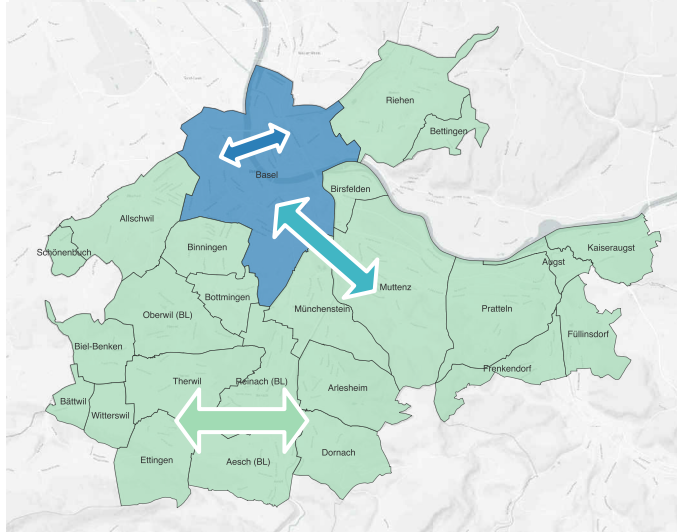
VERHALTEN

WIE OFT WERDEN WELCHE VERKEHRSMITTEL GENUTZT?

Basel ↔ Basel

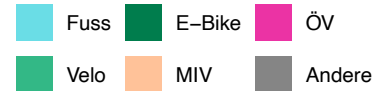
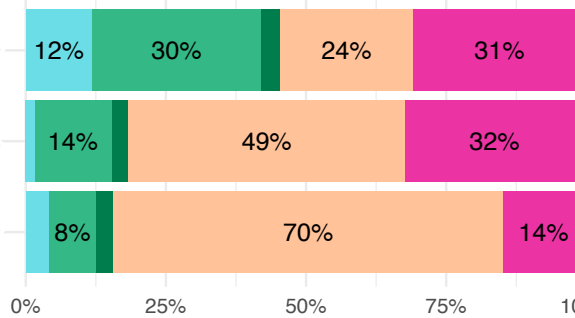
Basel ↔ Umland

Umland ↔ Umland

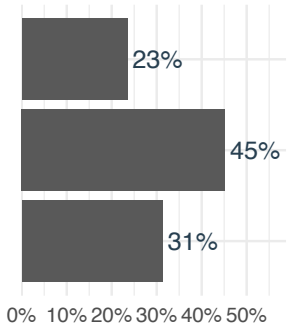


Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021; 2'984 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet. Ohne Rundwege und Wege mit einem Umwegfaktor zur Luftlinie von >3.

Modal Split nach Verkehrsleistung

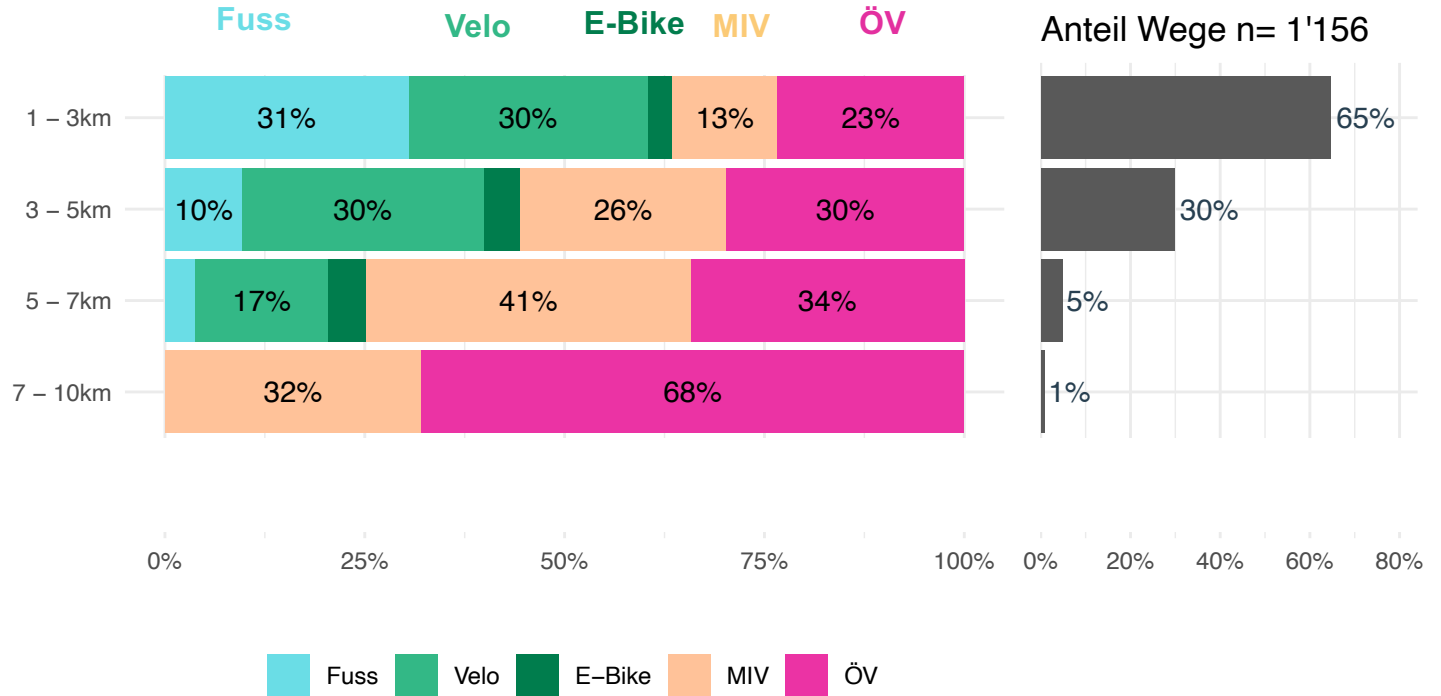


Anteil Pkm



VERHALTEN BASEL ↔ BASEL

Basel ↔ Basel

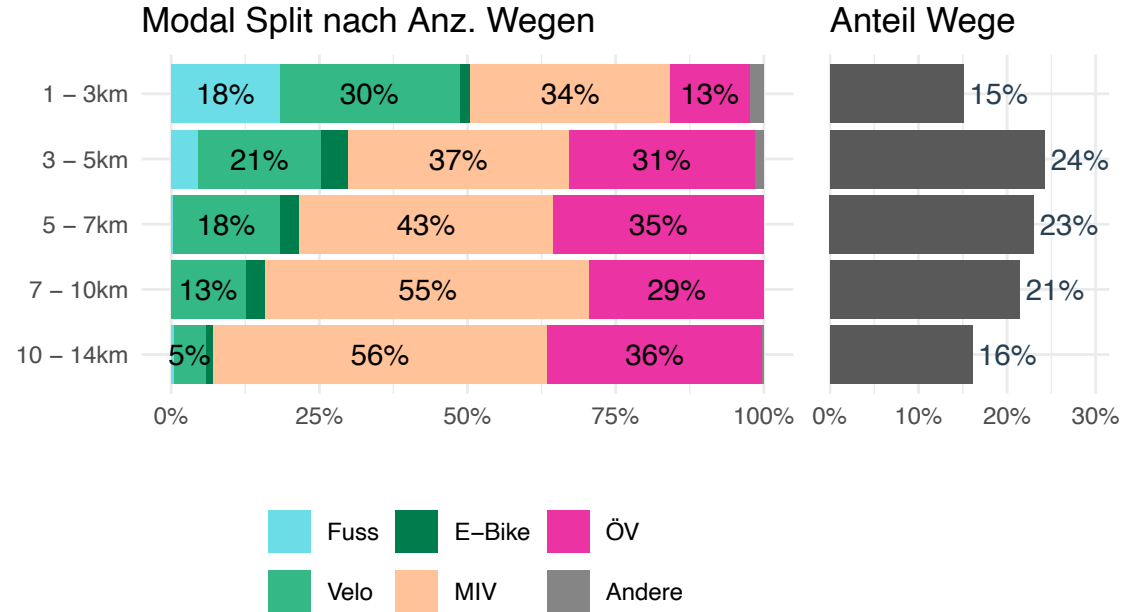


Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021
1014 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet.
Rundwege und Wege mit einem Umwegfaktor >2 wurden rausgefiltert)

VERHALTEN

BASEL ↔ UMLAND

Basel ↔ Umland

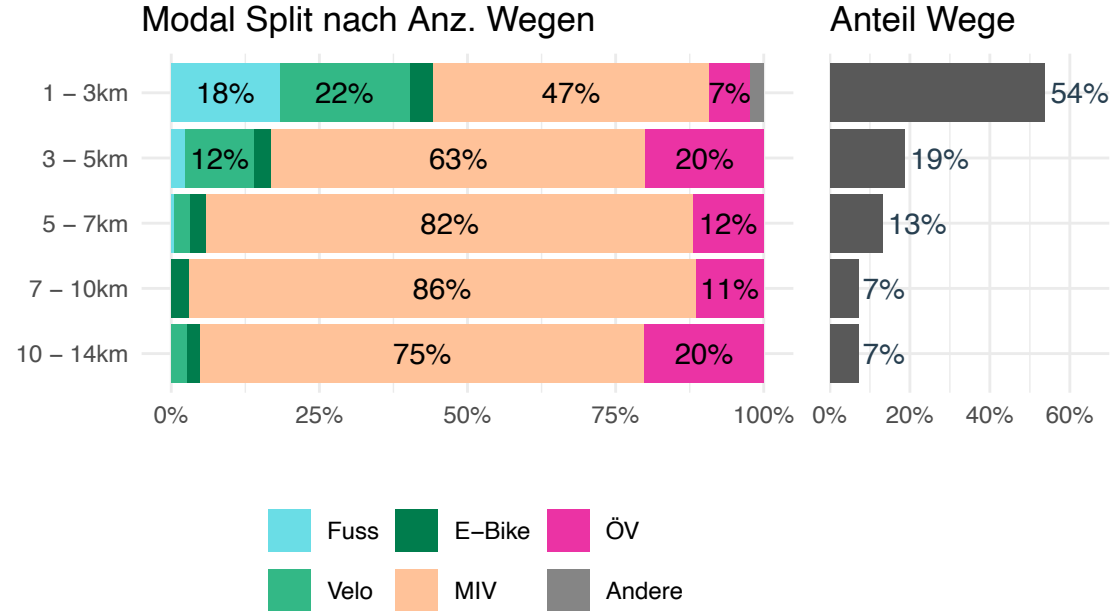


Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021
866 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet.
(Rundwege und Wege mit einem Umwegfaktor >2 wurden rausgefiltert)

VERHALTEN

UMLAND ↔ UMLAND

Umland ↔ Umland



Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021
1104 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet.
(Rundwege und Wege mit einem Umwegfaktor >2 wurden rausgefiltert)

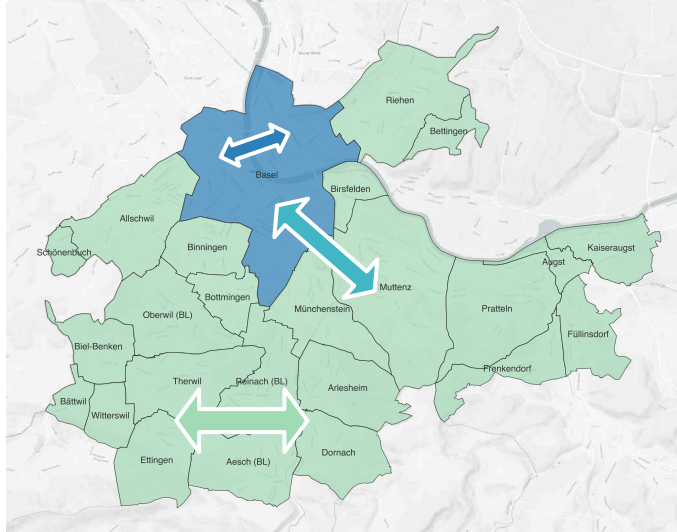
VERHALTEN

WEGZWECKE NACH VERKEHRSBEZIEHUNG

Basel ↔ Basel

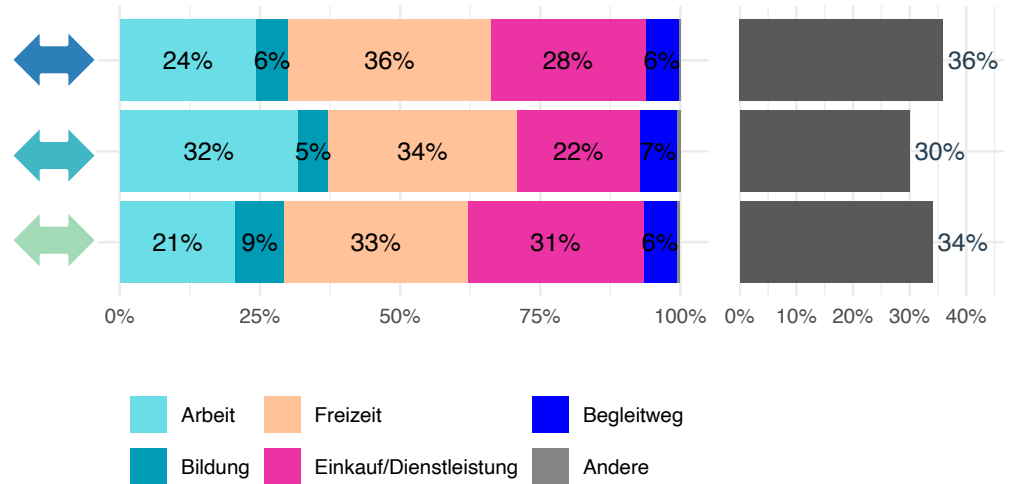
Basel ↔ Umland

Umland ↔ Umland



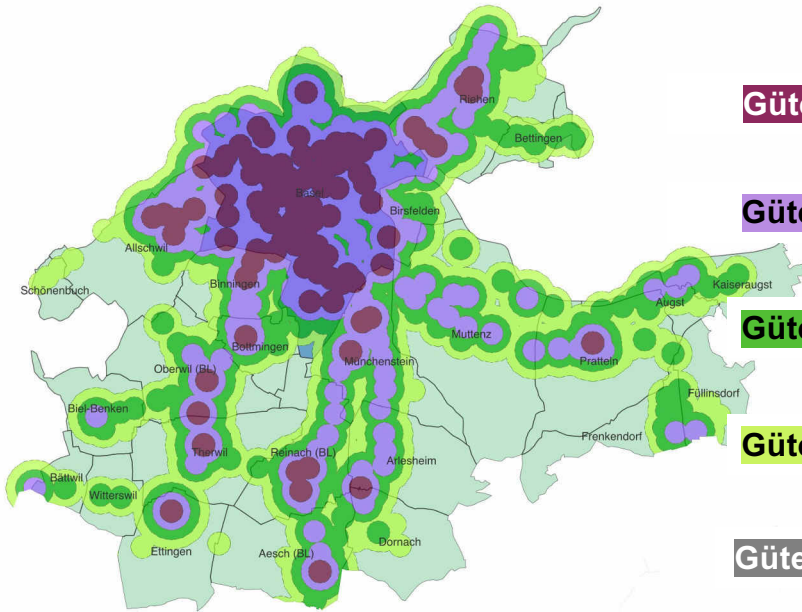
Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021; 2'984 Wege zwischen 1 – 14 km mit Start und Ziel im beschriebenen Gebiet. Ohne Rundwege und ohne Wege mit einem Umwegfaktor >2.

Anteile der Wegzwecke



VERHALTEN

WO GIBT ES WIE VIELE E-BIKES?



Gütekategorie A

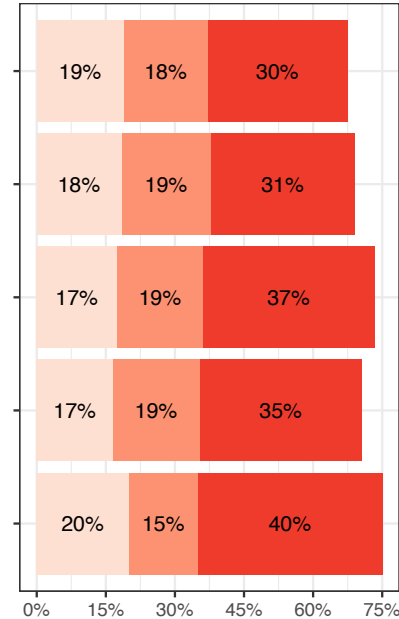
Gütekategorie B

Gütekategorie C

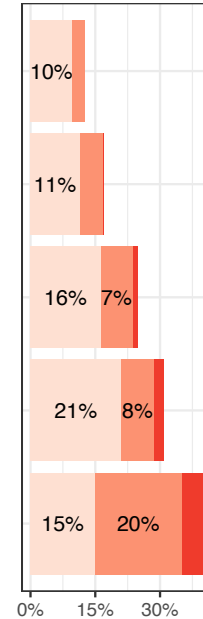
Gütekategorie D

Gütekategorie E

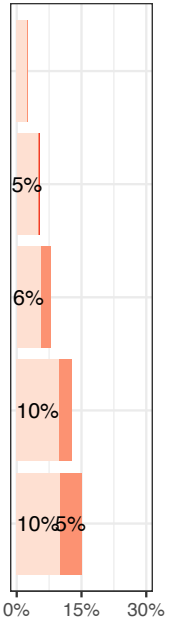
Normale Velos



E-Bikes



S-Pedelecs



Datenbasis: Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2021
2'044 Haushalte mit Wohnort im dargestellten Gebiet.

Anzahl fahrtüchtige
Velos pro Haushalt

