



Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz
Uferstrasse 10
4414 Füllinsdorf
sektionBSBL@tcs.ch
www.tcsbasel.ch

Tel.: + 41 61 906 66 66
Fax: + 41 61 906 66 77
|

10. Dezember 2016

Stellungnahme zum BaZ-Artikel vom 10.12.2016: „TCS greift bei Argumenten gegen Veloring daneben“

Offenbar ist der TCS über die geplante Umsetzung des Velorings in Basel besser informiert als Pro-Velo. Denn die von Pro-Velo als „haarsträubende Falschinformationen“ betitelten Aussagen lassen sich leicht widerlegen:

Behauptung 1:

„Der Veloring wird nicht auf Hauptverkehrsachsen verlegt.“

Antwort:

Ein Teil des Velorings wird auf sogenannten verkehrsorientierten Strassen (Hauptverkehrsachsen) verlegt. Die genaue Streckenführung ist gemäss Kanton noch offen. Dieser bezieht sich aber auf den „Teilrichtplan Velo“, wonach z.B. die Dornacherstrasse oder die Schwarzwaldbrücke bzw. Schwarzwaldstrasse als Hauptverkehrsachsen zum Veloring gehören sollen. Der TCS fordert schon aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Entflechtung zwischen Velorouten und Hauptverkehrsachsen. Dies ist aber mit dem geplanten Veloring gerade nicht der Fall. Es kommt lediglich zu einer Teilentflechtung.

Behauptung 2:

"Der Veloring soll neu nicht als „Fahrradstrassen“ ausgestaltet werden. Dies soll nur auf dafür geeigneten Routen der Fall sein."

Antwort:

Im Initiativtext von Pro Velo heisst es dazu, Zitat: „Der Kanton Basel-Stadt richtet ergänzend zum im Teilrichtplan Velo beschlossenen Routennetz einen auffällig markierten Veloring ein. Auf diesem fahren Velofahrerinnen und Velofahrer sicher und haben genügend Platz zum gefahrlosen Überholen. Soweit mit den bundesrechtlichen Vorschriften zu vereinbaren, sind sie an Kreuzungen vortrittsberechtigt und dürfen in Anlehnung an den internationalen Standard «Fahrradstrasse» zu zweit nebeneinander fahren.“

Seit Juli 2016 testet das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) bereits am St. Alban-Rheinweg und auf der Mülhauserstrasse zusammen mit dem ASTRA sogenannte Fahrrad- bzw. Velostrassen. Auf der Homepage des Amtes für Mobilität heisst es dazu: „Fahrradstrassen sind Strassenabschnitte mit Tempo 30, jedoch ohne die sonst üblichen Rechtsvortritte. Wie Fussgängerinnen und Fussgänger in Begegnungszonen, haben Velofahrende auf Fahrradstrassen Vortritt gegenüber anderen Fahrzeugen

auch wenn diese von rechts kommen. Die Velofahrenden dürfen auf den Fahrradstrassen zudem nebeneinander fahren.“

Es ist absehbar, dass diese Fahrradstrassen nach Ablauf der Pilotphase in Basel ausgeweitet werden und es würde nicht erstaunen, wenn dann nicht nur Teile des geplanten Velorings, sondern der gesamte Veloring als Fahrradstrasse ausgestaltet wird.

Behauptung 3:

„Der Veloring tangiert den Spalen- und Steinenring nicht.“

Antwort:

Dies wurde auch nie behauptet. Tatsache aber ist, dass gemäss dem vom Grossen Rat 2014 verabschiedeten „Teilrichtplan Velo“ beide Strassen zu den Velorouten gehören. Wird nun auf dem geplanten Veloring Tempo 30 eingeführt, dann dauert es nicht mehr lange, bis der Kanton auch auf den restlichen als Velorouten bezeichneten Strassen (unter anderem auch Hauptverkehrsachsen) Tempo 30 einführt.

Behauptung 4:

„Weder der Initiativtext noch der Ratschlag der Regierung sehen Tempo 30 vor.“

Antwort:

Der Ratschlag des Regierungsrates vom 7. September 2016 hält auf Seite 5, Ziff. 3.3.1 fest, dass zusätzliche Strassenabschnitte siedlungsorientierter Strassen in bestehende Tempo 30-Zonen integriert werden sollen und das BVD die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten verkehrsorientierten Strassenabschnitten (also Hauptverkehrsachsen) prüft. Zudem ist auf die Antwort zur Behauptung 2 hinzuweisen: mindestens ein Teil des Velorings soll künftig mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit als Fahrradstrasse ausgestaltet werden und auf diesen gilt grundsätzlich Tempo 30. Der beste Beweis ist das Pilotprojekt Fahrradstrasse in der Mühlhauserstrasse. Dort wurde zwischen Kannenfeldplatz und Elsässerstrasse im Juli 2016 das Tempo von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Zudem wurde an einer Sitzung der Initianten der Veloringinitiative mit dem TCS und anderen Verbänden vom 21. April 2016 seitens der Initianten ausgeführt, dass der Veloring auf folgenden Strassen eine Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 zur Folge hat: Meret Oppenheimstrasse, Peter Rot-Strasse, Mattenstrasse, Mühlhauserstrasse und Strassburgerallee.

Behauptung 5:

„Am Nebeneinanderfahren von Velos ändern weder der aktuelle Velostrassen-Versuch noch der Veloring etwas. Sowohl der Initiativtext als auch die Ausformulierung der Regierung betonen im Übrigen klar, dass alle Massnahmen mit dem geltenden Recht im Einklang sein müssen.“

Antwort:

Das Nebeneinanderfahren mit dem Velo ist grundsätzlich verboten (Art. 46 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz) und hat gemäss Bussenkatalog eine Busse von CHF 20.- zur Folge. Auch wenn es dem Bundesrecht widerspricht, soll doch auf den Fahrradstrassen das Nebeneinanderfahren erlaubt werden. Zitat Amt für Mobilität: „Die Velofahrenden dürfen auf den Fahrradstrassen zudem nebeneinander fahren.“

Behauptung 6:

Die Velostrassen sind bundesrechtlich zulässig, da das Astra zurzeit in verschiedenen Städten einen Versuch durchführt.

Antwort:

Dies ist nicht richtig. Es gibt in der Schweiz keine rechtliche Grundlage für Velo- bzw. Fahrradstrassen. Daran ändert auch nichts, dass das ASTRA zurzeit unter anderem in Basel Fahrradstrassen im Rahmen eines Pilotversuchs testet.

Behauptung 7:

„Es gib keinerlei Bevorzugung der Velofahrer gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.“

Antwort:

Wie oben bereits ausgeführt, wird der Veloring mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit früher oder später als Velo- bzw. Fahrradstrasse ausgestaltet werden. Hierzu nochmals das Zitat des Amtes für Mobilität: „Fahrradstrassen sind Strassenabschnitte mit Tempo 30, jedoch ohne die sonst üblichen Rechtsvortritte. Wie Fussgängerinnen und Fussgänger in Begegnungszonen, haben Velofahrende auf Fahrradstrassen Vortritt gegenüber anderen Fahrzeugen auch wenn diese von rechts kommen.“

Behauptung 8:

„Auf dem ganzen Veloring erhalten Velos nirgends ein exklusives Vortrittsrecht. Die Vortrittsberechtigung gilt für alle Fahrzeuge.“

Antwort:

Das ist richtig. Befindet sich ein Auto auf einer Fahrradstrasse, dann hat dieses auch Vortritt gegenüber den von rechts kommenden Fahrzeugen. Kreuzt hingegen ein Auto eine Fahrradstrasse, haben die sich auf der Fahrradstrasse befindlichen Fahrzeuge Vortritt.

Fazit:

Die „haarsträubenden Falschinformationen“ konnten allesamt widerlegt werden.

In der angestossenen Diskussion ist uns Folgendes wichtig:

Ein Veloring, wie er vom Regierungsrat in Umsetzung der Veloringinitiative geplant ist, würde zumeist zu unattraktiven, da längeren Wegen führen. Velofahrende wählen aber, wenn immer möglich den schnellsten und direktesten Weg. Der Veloring ist somit schlicht unnötig. Die veranschlagten 25 Millionen Franken könnten anderweitig viel effizienter in die Veloförderung investiert werden, z.B. Erhöhung der Sicherheit an neuralgischen Punkten oder einer effektiven Entflechtung zwischen Veloverkehr und motorisiertem Ver-

**kehr. Daher unterstützt der TCS beider Basel nach wie vor das Referendum gegen den Ver-
loring.**

TCS Sektion beider Basel
Christophe Haller
Präsident

Lukas Ott
Geschäftsführer

Kontakt für die Medien:

Christophe Haller, 079 290 11 32

Lukas Ott, Tel. 061 906 66 45, lukas.ott@tcs.ch