

Doppelte Markierung wie hier in Zürich macht den Velostreifen entlang längsparkierter Autos sicherer.



Basel-Stadt/Baselland

Bei der Velo-Markierung hapert's

Aus aktuellem Anlass war in der Basler Presse in den letzten Wochen oft von Velounfällen die Rede. Was dabei zu wenig Beachtung fand, ist die in unserer Region oft mangelhafte Markierung.

Ausgelöst haben die Debatte das drastische, unter Beteiligung der Kantonspolizei Basel-Stadt entstandene Video «Der Velofahrer» der Suva (s. auch Beitrag S. 29) und die Abstimmung zum Veloring Basel am 21. Mai 2017. Ein anständiger Fahrstil und eine anständige Infrastruktur dienen gewiss der Sicherheit der Velofahrenden – und natürlich auch allen anderen, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Es gibt aber noch einen dritten Faktor: die Strassenmarkierung. Sie zeigt den Beteiligten, welches

Verhalten wo erwartet wird. Mit etwas Farbe am richtigen Ort lassen sich zahlreiche Konflikte und Unfälle verhindern. Die zwei hier präsentierten Massnahmen sind keineswegs revolutionär und in anderen Regionen längst umgesetzt. Höchste Zeit, dass die beiden Basel nachziehen.

Velowege längs von Parkplätzen

Viele Velostreifen führen entlang von längsparkierten Autos. Wer dort in der Mitte des Streifens fährt, befindet sich ständig in Gefahr. Wird unvermittelt eine Tür geöffnet, bleibt kaum Zeit auszuweichen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt Velofahrenden einen minimalen Abstand zum Strassenrand von 70 cm. In der Mitte des Streifens fahrend, sollte man also dieselbe Distanz zum Auto haben. Die beidseitige Markie-



©Raphael Fuhrer

rung des Velostreifens (s. Foto) begünstigt dies sehr stark.

Der «Velosack» vor Ampeln

Velofahrende haben das Recht, an vor Rotlichtern stehenden Autokolonnen rechts vorbei nach vorne zu fahren. Wo kein Velostreifen markiert ist, ist jedoch häufig auf halbem Weg Endstation. Je nachdem bildet sich auch eine Velokolonne zwischen Autos und Trottoir. Ausserdem kommt es immer wieder zu unklaren und auch gefährlichen Situationen (toter Winkel), wenn ein Auto oder Lastwagen rechts abbiegt. Besonders brenzlich wird's, wo eine separate Linksabbieger-Spur vorhanden ist und Velofahrende somit zwischen zwei Kolonnen eingeklemmt sind.

Abhilfe schafft die Trennung der Wartebereiche von Velos und Motorfahrzeugen. Statt hintereinander aufgereiht warten Velos als Gruppe vor den Autos. Um im Blickfeld der Autolenker/innen zu sein, brauchen sie Wartebereiche über die ganze Fahrbahnbreite (s. Foto unten). Der Vorsprung beim Losfahren dient der Sicherheit: Er trägt dem leichten Schwanken auf dem Zweirad und dem ungleichen Beschleunigungsvermögen Rechnung.

Dieser vorgezogene Haltebereich, «Velosack» genannt, ist in den beiden Basel unverständlicherweise kaum anzutreffen. Anderswo in der Schweiz, aber zum Beispiel auch in London, ist diese bewährte Lösung inzwischen fast selbstverständlich.

Raphael Fuhrer, Co-Präsident



Sicherheit dank Sichtbarkeit, hier in Bern. Schaltet die Ampel via Orange auf Grün, verschafft das dem Velo den nötigen Vorsprung auf die anfahrenden Autos.

«Umfrage Autobesitz»: Der Wettbewerb läuft noch!

Mit dem Mitgliederbrief im März haben Sie den grünen Umfrage-Flyer erhalten. Danke für die zahlreichen bisherigen Einsendungen, die Wettbewerbsteilnahme ist noch bis am 30. Juni 2017 möglich. Die Preise sind attraktiv!

Mein Autobesitz:

- A Ich besitze kein eigenes Auto (gilt auch für Mitglieder Mobility o.ä.).
- B Ich kann ein Auto im gleichen Haushalt mitbenützen.
- C Ich würde gerne ein Auto mitbenützen.
- D Ich besitze ein Auto und werde daran vorläufig nichts ändern.
- E Ich möchte mein Auto zukünftig teilen.
- F Ich besitze ein Auto, überlege mir aber, es wegzugeben.

Schicken Sie Ihre Antwort unter Angabe Ihrer Adresse an vcs.blbs@bluewin.ch oder per Post an: VCS beider Basel, Gellertstrasse 29, 4052 Basel.

Fakten zum Schuldanteil bei Unfällen

Der neueste Suva-Kampagnenfilm, den die Kantonspolizei Basel-Stadt mitverantwortet, ist inakzeptabel in der Form wie auch in gewissen Aussagen.

In «Der Velofahrer»* wird das Bild eines verantwortungslos radelnden Familienvaters gezeichnet, der selbstverschuldet ums Leben kommt. Sein Kollege, mit dem Auto zum Arbeitsplatz gefahren, vermisst ihn dort, zuckt mit den Schultern und fragt: «Ist ihm die Luft ausgegangen?» – ein Zynismus, der zusammenzucken lässt. Am Schluss des Films wird bilanziert: Bei mehr als der Hälfte der Velounfälle trügen Velofahrende die Schuld. Grund genug, an ein paar Fakten zu erinnern.

Die Aussage im Film bezieht sich aufs Total, schliesst also Schleuder- und Selbstunfälle von Velofahrenden mit ein. Hier liegt es in der Natur der Sache, dass Verunfallte (meist) zu 100 Prozent die Schuld tragen. Unter Einschluss der Selbstunfälle, bei denen logischerweise der Verursacher selber zu Schaden kam, ergibt sich für die Unfälle mit Personenschaden 2016 folgendes Bild:



Lesebeispiel: In 84 % aller Unfälle mit Beteiligung eines Autos und mit Personenschaden ist das Auto Hauptverursacher. Quelle: Unfallstatistik des Bundesamts für Strassen ASTRA, 2016.

Viel häufiger Opfer als Täter

Bei der Schuldfrage interessieren aber vor allem die Kollisionen mit mindestens zwei Beteiligten. Bei Zweier-Kollisionen trugen im Zeitraum von 2011 bis 2016 die Velofahrenden in 29 Prozent der Fälle allein und in 5 Prozent der Fälle hauptsächlich die Schuld, zu zwei Dritteln war also der Kollisionsgegner (vor allem Motorfahrzeuglenkende) der alleinige oder der Hauptverursacher (bfu, SINUS-Report 2016).



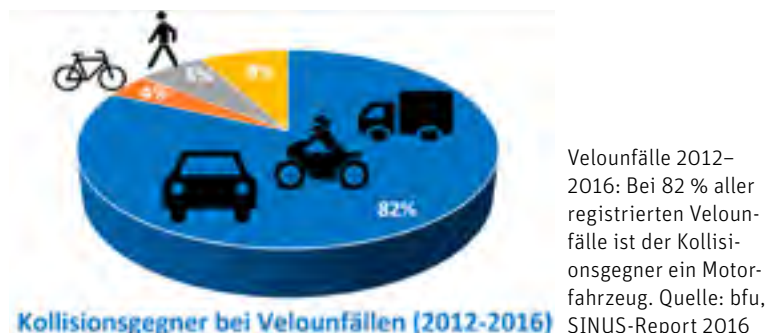
Verursacher von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Radfahrern, Ø 2011–2015. Quelle: bfu, SINUS-Report 2016.

Besonders ausgeprägt ist das Unfallrisiko für Velofahrende im Kreisverkehr: Dort trifft Velofahrerinnen und Velofahrer gemäss SINUS-Report bei Zweier-Kollisionen in fast neun von zehn Fällen keine Schuld.

Die jüngsten Unfallstatistiken zeigen auch, dass bei den wenigsten Velounfällen der Kollisionsgegner ein/e Fussgänger/in oder ein anderes Velo (inkl. E-Bikes und Mofas) ist.

Florian Mathys, Vize-Präsident und Verkehrsingenieur

* www.suva.ch/Home/Praevention/Freizeit/Velo



Blech- oder Personenschaden?

Im Zusammenhang mit dem Suva-Film sei einmal mehr auch festgehalten, dass Unfälle bei Tempo 30 deutlich seltener zu Personenschäden führen als solche bei Tempo 50.



Bei Tempo 50 als zulässiger Höchstgeschwindigkeit endet ein Drittel der Unfälle mit Personenschaden. Wo Tempo 30 gilt, kommt es in vier von fünf Fällen nur zu Sachschaden. Quelle: Unfallstatistik des Bundesamts für Strassen ASTRA, 2016

Achtung Baustelle!

Der Aeschengraben wird umgestaltet, das ist kaum jemandem in Basel entgangen. Der VCS ist in Kontakt mit der Projektleitung, um die wichtige Veloverbindung möglichst durchlässig zu halten. Zwischenfazit: viel Verständnis beim Tiefbauamt, aber harziges Befolgen der Vorgaben durch die Baufirmen.

Meldet uns allfälligen Ärger, damit wir Verbesserungen einfordern können. Und bitte fahrt nicht verbotenerweise durch die Grünanlage. Sonst fokussieren die Zuständigen auf solches «ignorantes» Verhalten, statt sich der berechtigten Anliegen anzunehmen. Danke schön! vcs.blbs@bluwin.ch

