

Das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit zu erhöhen, ist unbestritten. Nur mit mehr objektiver und subjektiver Sicherheit können noch mehr Menschen aufs Velo gebracht werden. Der Kanton muss daher durchgehend sichere Routen anbieten, Velomassnahmen dürfen nicht dort enden, wo es räumlich schwierig ist und es ohne Flächenreduktion für den motorisierten Individualverkehr keine einfachen Lösungen gibt.

In ihrer Antwort vom 13. April 2022 auf die Interpellation Nr. 24 von Beatrice Isler betreffend Reinacherstrasse erklärt die Regierung, dass das erwünschte mittige Befahren der Kreisfahrbahn dadurch ermöglicht und begünstigt werde, dass Velofahrende bereits in der Kreiselzufahrt in der Mitte der Fahrspur fahren. Um dies zu ermöglichen/erzwingen, würden zuführende Velostreifen bereits eine Lastwagenlänge vor der Kreiseleinfahrt enden. Dieser Planungsgrundsatz bringt in der Praxis grosse Probleme mit sich, und es stellt sich die Frage, wie der Kanton diese Knotenform für Velos sicherer gestalten kann.

Die Probleme bestehen u.a. darin, dass:

- viele Verkehrsteilnehmende (Zweirad- und Autofahrende) nicht wissen, wie und wo Zweiräder einspuren und auf der Kreisfahrbahn fahren sollten.
- bei falscher Gestaltung wie z.B. beim Kreisel Hochbergerstrasse/Badenstrasse das mögliche und daher auch das gefahrene Tempo des MIV viel zu hoch ist.
- der Veloverkehr zu Stosszeiten bei engen Kreiselzufahrten im MIV-Stau stecken bleibt, was generell der erwünschten Veloförderung abträglich ist.
- Velofahrende auf das Trottoir ausweichen.

Bis anhin kommt aus unserer Sicht in der Debatte und Lösungsfindung eine wichtige mögliche Verbesserung zu kurz: eine farblich andere, oft rote Belagseinfärbung („Seitlicher Belagswechsel“). Eine solche mit einer empfohlenen Breite von 75 cm würde dazu beitragen, dass der MIV in der Engstelle weiter links fährt, bzw. steht und so das Passieren des Veloverkehrs weniger beeinträchtigt.

Der Kanton sollte durchgehende Verbindungen/Routen anbieten, die nicht jeweils dort enden, wo es schwierig oder eng wird. Auch Kreisel müssen nach diesem Prinzip gestaltet werden und so sicher wie möglich gestaltet und organisiert sein.

Die Anzugstellenden bitten die Regierung daher zu prüfen und zu berichten:

- ob besonders kritische Kreisel (bezüglich Lage im Netz, Frequenzen, Geometrien, Tempolimits etc.) innert zweier Jahre velosicherer gestaltet werden können.
- ob der Kanton das Unfallgeschehen betreffend Velos in Kreiseln spezifisch ausweisen und auswerten kann.
- ob für geeignete Örtlichkeiten beim Bund ein Versuch mit anders organisierten Kreiseln beantragt werden kann (z.B. mit kontrastreich eingefärbtem Velostreifen am Rand der Kreisfahrbahn, mit einer abgesetzten, vortrittsberechtigten Velofahrbahn, Velopiktogrammen in der Mitte der Kreiselspur).
- ob an Kreiseln mit notorischem Autostau (z.B. am Viertelkreis, evtl. auch beim Kunstmuseum) im Rahmen dieses Versuchs oder unabhängig davon in der Kreiseleinfahrt ein seitlicher Belagswechsel (bzw. eine seitliche Einfärbung) realisiert werden kann.
- ob Autofahrende z.B. mit dem Versand der Motorfahrzeugrechnungen darüber informiert werden können, dass Velofahrende in Kreiseln mittig verkehren und entsprechen einspuren sollten.

Beatrice Isler, Franz-Xaver Leonhardt, Christoph Hochuli, Oliver Thommen, Jérôme Thiriet, Luca Urgese, Beat K. Schaller, Annina von Falkenstein, Claudia Baumgartner, Sasha Mazzotti