

Interpellation Nr. 86 (September 2026)

26.5339.01

betreffend wieso ist dem Regierungsrat der Komfort der Velofahrer wichtiger als die Gesundheit der BVB-Passagiere?

Laut Medienberichten plant das Amt für Mobilität, eine Velostrasse von der Pauluskirche bis zum Holbeinplatz zu verlängern. Dadurch würde die Buslinie 34 an der Eulerstrasse ihren Vortritt gegenüber den von rechts und links kommenden Velofahrern verlieren.

Die BVB äussern Bedenken zu dieser Verkehrsmassnahme und warnen wegen eingeschränkter Sicht vor gefährlichen Bremsmanövern und möglichen Unfällen. Velofahrer, welche «noch schnell» vor dem Bus durchfahren oder solche, welche sich mit erhöhter Geschwindigkeit auf die Kreuzung zubewegen, könnten zu abrupten Bremsmanövern führen, welche für die Buspassagiere sehr gefährlich wären. Gerade für ältere und behinderte Personen können sie leicht zu Stürzen führen.

Für das Amt für Mobilität scheint die Gefährdung der Buspassagiere nicht ein wichtiges Anliegen zu sein. Es nimmt in Kauf, dass Passagiere verletzt werden und will erst mal abwarten. Es schreibt: «Sollte es zu einer Häufung von Fahrgaststürzen kommen, werde man die Situation gemeinsam neu beurteilen und bei Bedarf geeignete Anpassungen prüfen».

Dieser Satz offenbart eine bedenkliche Gedankenwelt im Bau- und Verkehrsdepartement. Es wird eine Verkehrsmassnahme ins Auge gefasst, bei welcher eine Gesundheitsgefährdung einzelner Verkehrsteilnehmer absehbar ist und bewusst in Kauf genommen wird. Schwammig wird von einer Häufung gesprochen, ohne dass dieses Wort genauer definiert wird. Anders gesagt, es müssen einfach genügend Leute im Spital landen, bevor das Amt für Mobilität Änderungen prüft. Gerade wenn es um die Gesundheit der Bevölkerung geht, ist dies eine besorgniserregende Einstellung.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wurde vor der Planung dieser Massnahme eine Risikoanalyse hinsichtlich der Sicherheit der Buspassagiere durchgeführt? Falls ja, zu welchen Ergebnissen kam diese?
2. Welche Stellen und Organisationen ausser den BVB wurden im Rahmen der Planung angehört und wie wurden deren sicherheitsrelevante Bedenken berücksichtigt?
3. Mit welchen konkreten Massnahmen wird den Bedenken der BVB begegnet? Wir bitten um eine Auflistung der konkreten Massnahmen, sofern solche ins Auge gefasst werden.
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Haftung des Kantons, falls es durch diese Massnahme zu den von den BVB prognostizierten Fahrgastverletzungen kommt?
5. Weshalb wird dem Komfort der Velofahrer höheres Gewicht beigemessen als der Sicherheit der Buspassagiere?
6. Zur Definition des Begriffs «Häufung von Fahrgaststürzen»
 - a. Wie würde das Amt für Mobilität die Anzahl von Stürzen oder Verletzungen erheben?
 - b. Ab welcher Anzahl Stürze beziehungsweise verletzter Personen würde eine Neubeurteilung der Verkehrsmassnahme erfolgen?
 - c. Ab welche Schwere von Verletzungen würde eine Neubeurteilung erfolgen?
 - d. Über welchen Zeitraum plant das Amt für Mobilität die Passagierunfälle zu beobachten, um eine «Häufung» festzustellen?
7. Entspricht es dem Sicherheitsempfinden der Departementsvorsteherin, dass bei Verkehrsmassnahmen Unfälle – vor allem vulnerabler Verkehrsteilnehmer – bewusst in Kauf genommen werden?

Beat K. Schaller