



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5239.02

BVD/P095239  
Basel, 26. Oktober 2011

Regierungsratsbeschluss  
vom 25. Oktober 2011

## Anzug Sibel Arslan und Konsorten bezüglich Einrichten von direkten Velorouten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2009 den nachstehenden Anzug Sibel Arslan und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Politikplan 2009-2012 des Kantons Basel-Stadt hält im Bereich „Mobilität“ als Ziel fest: „In der Stadt bewegen sich die Menschen vorwiegend zu Fuss und mit dem Velo.“ Dieses Ziel ist berechtigt, ist doch der Langsamverkehr jene Verkehrsform, die sich am günstigsten auf die städtische Lebensqualität auswirkt: Wer Velo anstatt Auto fährt schont die Luftqualität, spart Energie, kommt in der Stadt schneller von A nach B und fördert seine Gesundheit. Bereits 30 Minuten Velo fahren täglich wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Velofahrende sind zudem leistungsfähiger und fehlen seltener bei der Arbeit. Veloförderung bedeutet somit gleichzeitig mehr Arbeitsleistung in der Wirtschaft und weniger Kosten im Gesundheitswesen.

Allerdings muss auch ein gutes Veloroutennetz vorhanden sein, damit die Vorzüge für das Velofahren in der Stadt zum Tragen kommen. Investitionen und mehr Velo-Verkehrsflächen sind gemäss der Bevölkerungsbefragung 2005 des Statistischen Amtes Basel Stadt erwünscht – den grössten Handlungsbedarf im Verkehrsbereich sieht die Bevölkerung klar beim Veloverkehr.

Darum ist es störend, dass im Basler Veloroutennetz wichtige Verbindungsstrecken fehlen.

Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten,

1. Welche Verbindungen im heutigen Veloroutennetz über Umwege und/oder Hindernisse führen.
2. Wie diese Umwege im Veloroutennetz aufgehoben werden können.

Insbesondere bitten wir die Regierung zu prüfen, wie direkte Velorouten auf folgenden Verbindungen eingerichtet werden können:

3. Mittlere Brücke - Messeplatz (beide Richtungen; diese Massnahme wurde bereits im Verkehrsplan Basel Stadt 2001 erwähnt).
4. Münchensteinerstrasse - Hochstrasse.
5. Veloroute Münchensteinerbrücke - St. Jakobs-Strasse (Sogenanntes „Hexenwegli“, Fortsetzung der im August eröffneten Veloroute durch das Peter-Merian- und das Jakob-Burckhardt-Haus). Aktuell müssen Velofahrende Richtung Stadion St. Jakob, welche die Nauenstrasse meiden möchten, vom Hexenwegli aus, das Velo zwei Treppen hinauf auf die St. Jakobs-Strasse tragen.

Sibel Arslan, Mirjam Ballmer, Loretta Müller“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## **1. Ausgangslage**

Es gibt unter den Velofahrenden verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen an eine Veloroute. Dementsprechend werden nicht immer dieselben Umstände als Umweg oder Hindernis wahrgenommen. Während ein indirekter Linksabbieger für einen routinierten Velofahrenden womöglich ein Hindernis darstellt, ist er ein nötiger Netzbestandteil für den weniger sicheren Velofahrenden. So verhält es sich auch mit der Routenführung. Während die einen direkte Routen, ggf. auch entlang von Tramachsen oder Hauptverkehrsstrassen bevorzugen, wünschen die anderen sichere Verbindungen abseits der Hauptachsen auf ruhigen Quartierstrassen.

## **2. Laufende Arbeiten**

Das Bau- und Verkehrsdepartement aktualisiert zurzeit den Teilrichtplan Velo und beabsichtigt, darin künftig zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze zu definieren. Damit wollen die zuständigen Fachstellen sicher stellen, dass für alle potentiellen Nutzergruppen geeignete Velorouten in den Richtplan aufgenommen werden.

Aufgrund dieser Erläuterungen ist es deshalb nicht so einfach möglich, Velorouten abschliessend aufzulisten, welche über Umwege oder Hindernisse führen. Die Ausgangslage bedingt eine differenziertere Betrachtung, welcher der neue Teilrichtplan Velo künftig besser Rechnung trägt.

## **3. Beantwortung der Fragen**

### **3.1 Fragen 1 und 2, Welche Verbindungen im heutigen Veloroutennetz führen über Umwege oder Hindernisse und wie können diese aufgehoben werden?**

Zu Umwegen für alle Velofahrenden führen vor allem grössere Netzlücken, für welche die Infrastruktur gänzlich fehlt. Diese sind im Richtplan Basel-Stadt von 2009 aufgelistet. Das Schliessen dieser Lücke stellt in jedem Fall ein Grossprojekt dar, für das jeweils ein eigener Projektkredit beim Grossen Rat beantragt wird (z.B. Brücke über den Zolli, Veloverbindungen entlang des Rheins durch die Hafenareale).

Als grössere Netzlücken auf bestehender Infrastruktur zu erwähnen sind bzw. waren beispielsweise die Veloroute Bahnhof SBB – Hexenweglein – St. Jakob (Frage 5 des Anzugs), die Elsässerstrasse, die Gellertstrasse oder die Hammerstrasse. Diese Vorhaben werden als eigene Veloprojekte zulasten des Velorahmenkredits bzw. des Langsamverkehrsrahmenkredits umgesetzt oder im Rahmen von grösseren Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten (eigener Projektkredit) behoben. Erfreulicherweise sind für alle genannten Netzlücken Projekte in Erarbeitung oder in Umsetzung.

Kleinere Netzlücken sind oft betrieblichen Ursprungs, wie fehlende Öffnung bzw. Zulassung für den Veloverkehr oder Fehlen geeigneter Markierungs- bzw. Signalisationsmassnahmen. Diese „Hindernisse“ werden im Rahmen von kleineren bis mittleren Veloprojekten laufend bearbeitet und wo möglich beseitigt. Dazu gehört das in Frage 3 des Anzugs genannte Beispiel (Veloroute Mittlere Brücke – Messeplatz). Die Kosten gehen ebenfalls zulasten der beiden oben genannten Rahmenkredite.

### **3.2 Frage 3, direkte Veloroute Mittlere Brücke - Messeplatz**

Die Verbindung Mittlere Brücke – Messeplatz führt über die Greifengasse und den Claraplatz. Die Öffnung dieser Velodurchfahrt konnte im August 2010 realisiert werden. Die realisierte Velodurchfahrt ist im Übrigen eine vorweggenommene Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt, welchem der Grosse Rat am 12. Januar 2011 zugestimmt hat.

### **3.3 Frage 4, direkte Veloroute Münchensteinerstrasse - Hochstrasse**

Eine fahrbare Veloverbindung von der Münchensteinerstrasse in die Hochstrasse wurde bereits mehrfach geprüft, u.a. im Zusammenhang mit EuroVille. Die Situation am Knoten Münchensteinerstrasse / -brücke / Hochstrasse / Thiersteinallee stellte sich jedoch als sehr komplex dar:

- der Knoten ist ungeregelt (keine Lichtsignalanlage),
- es verkehren verschiedene Tramlinien auf unterschiedlichen Verbindungen,
- das Tramtrasse wechselt im Knotenbereich von der Seitenlage in Mittellage,
- der Hauptverkehrsstrom von Trams und MIV verläuft nicht gerade über den Knoten sondern auf der Abbiegebeziehung Münchensteinerstrasse – Münchensteinerbrücke,
- der Hauptverkehrsstrom kreuzt sich mit der gewünschten Veloverbindung, steht also in direktem Konflikt zu ihr,
- aufgrund der zahlreichen Gleisanlagen, Fahrspuren und Fussgängerquerungen bestehen kaum sichere Aufstellflächen im Knotenbereich.

Aufgrund der vorhandenen Komplexität ist die Erstellung einer sicheren und fahrbaren Veloverbindung aus der Münchensteiner- in die Hochstrasse mit einfachen Mitteln in der heutigen Situation nicht möglich. In der Gegenrichtung besteht diese Fahrbeziehung bereits.

Als Alternative werden heute die Veloverbindungen über die Dornacherstrasse ins Gundeli-Quartier bzw. entlang des Jakob Burckhardt-Hauses zum Bahnhof SBB angeboten.

Die gewünschte Veloverbindung kann allenfalls mit einer verkehrlichen Neuorganisation bzw. Umgestaltung des gesamten Knotens realisiert werden und wird zu gegebenem Zeitpunkt im Rahmen eines solchen Projektes erneut geprüft.

### **3.4 Frage 5, direkte Veloroute Münchensteinerbrücke - St. Jakobs-Strasse**

Ende 2010 wurde eine Velorampe vom Hexenweglein zur St. Jakobs-Strasse erstellt. Die Velos werden anschliessend Richtung St. Jakob auf dem wenig begangenen Trottoir bis vor

Beginn des Lastwagenterminals der SBB geführt. Dort besteht eine Abfahrt ab dem Trottoir auf die Strasse. Ab Ende des Lastwagenterminals bis zur Zeughausstrasse wurde zudem ein Velostreifen markiert, entlang des Terminals existieren noch keine Massnahmen.

In den kommenden Monaten wird das für Velo geöffnete Trottoir verbreitert. Ebenso wird entlang des Lastwagenterminals die Abgrenzungsmauer zwischen Strasse und Terminal versetzt, sodass dort ebenfalls ein Velostreifen auf der Fahrbahn markiert werden kann.

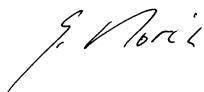
In Gegenrichtung wird voraussichtlich anfangs 2012 eine Veloquerung mit einer Velofurt erstellt, sodass die Velos in Richtung Bahnhof SBB wieder auf das Hexenweglein gelangen können.

Somit wird dem Veloverkehr in naher Zukunft eine durchgehende Veloverbindung vom Bahnhof SBB bis zum St. Jakob zur Verfügung stehen.

#### **4. Antrag**

Die grundlegenden Anliegen der Anzugstellerin sind mit der aktuellen Veloroutenplanung aufgenommen worden. Die diversen konkreten Anliegen sind grösstenteils umgesetzt oder kurz vor der Umsetzung. Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Sibel Arslan und Konsorten bezüglich Einrichten von direkten Velorouten als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin