



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5243.02

BVD/P095243  
Basel, 26. Oktober 2011

Regierungsratsbeschluss  
vom 25. Oktober 2011

## Anzug Loretta Müller und Konsorten bezüglich separate Ampelführung für rechtsabbiegende Velos

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2009 den nachstehenden Anzug Loretta Müller 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 Velo fahren in der Stadt zum Tragen kommen. Investitionen und mehr Velo-Verkehrsflächen sind gemäss der Bevölkerungsbefragung 2005 des Statistischen Amts Basel Stadt erwünscht – den grössten Handlungsbedarf im Verkehrsbereich sieht die Bevölkerung klar beim Veloverkehr.

Daher sollte der Veloverkehr aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vermehrt begünstigt werden. Beispielsweise sollte es der Normalfall (und nicht die Ausnahme) sein, dass Velofahrende ein separates Rotlicht haben und auch bei rot für Autos nach rechts abbiegen dürfen.

Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten,

1. An welchen Stellen in Basel solche Velo-Rechtsabbieger eingerichtet werden können.
2. Wie sichergestellt werden kann, dass bei zukünftigen Bauprojekten und Signalisationsänderungen dieser Grundsatz gilt.
3. Wie sichergestellt werden kann, dass Rotlichter auch auf Velos reagieren.

Insbesondere bitten wir die Regierung zu prüfen, wie Rechtsabbieger für Velos auf folgende Verbindungen eingerichtet werden können:

4. Steinengraben / Leonhardstrasse.
5. Feldbergstrasse / Riehenring.
6. Bäumlihofstrasse / Allmendstrasse.

7. Spitalstrasse / Schanzenstrasse.  
Loretta Müller, Mirjam Ballmer, Sibel Arslan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Das Basler Stimmvolk hat im November 2010 entschieden, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr in den nächsten zehn Jahren um zehn Prozent zu reduzieren. Diese Entscheidung führt gleichzeitig zu einem Nutzungszuwachs beim Öffentlichen Nahverkehr und beim Fuss- und Veloverkehr. Um den Anteil der mit dem Velo gefahrenen Wege weiter zu erhöhen, ist eine kontinuierliche Qualitätskontrolle der Lichtsignalanlagen unerlässlich.

## Ausgangslage

Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich das Anliegen nach einer separaten Lichtsignalregelung für rechtsabbiegende Velos und erachtet es als sinnvolle Förderungsmassnahme für den Veloverkehr. Er ist bestrebt, die Wartezeiten für Velos an Lichtsignalanlagen so kurz wie möglich zu gestalten. Bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen sind allerdings gesetzliche Rahmenbedingungen und Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.

Lichtsignale müssen das Zusammentreffen von Fahrzeugen aus verschiedenen Richtungen verhindern. Nur Linksabbieger und ihr Gegenverkehr erhalten in einigen Fällen gleichzeitig das Grünsignal. Das Abbiegen nach rechts ist nur dann zulässig, wenn für die Rechtsabbiegenden nach der Verzweigung ein konfliktfreier separater Fahrstreifen zur Verfügung steht und das Rechtsabbiegen zusätzlich durch ein grünes Licht erlaubt wird. Dies setzt natürlich auch voraus, dass keine Gefahrensituation mit querendem Fussverkehr entsteht.

Ein separates lichtsignalgeregeltertes Abbiegen für Velofahrende ist also aus sicherheitstechnischen Gründen nur möglich, wenn der querende Fussverkehr sicher geführt werden kann und sowohl in der Zufahrt zum Knotenpunkt als auch nach dem Abbiegevorgang ein separater Radstreifen markiert ist.

## Beantwortung der einzelnen Fragen

### Zu 1.: An welchen Stellen können in Basel Velorechtsabbieger eingerichtet werden?

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben muss jeder Knotenpunkt für sich sorgfältig untersucht werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement (Amt für Mobilität) hat die im Anzug genannten Knotenpunkte zusammen mit weiteren lichtsignalgeregelten Abbiegebeziehungen für Velos einer näheren Betrachtung unterzogen. Im Folgenden werden zunächst Knotenpunkte beschrieben, an denen bereits konfliktfreie bzw. konfliktverträgliche Abbiegebeziehungen umgesetzt wurden oder noch realisiert werden und die in den Fragen 4-7 nicht explizit erwähnt sind.

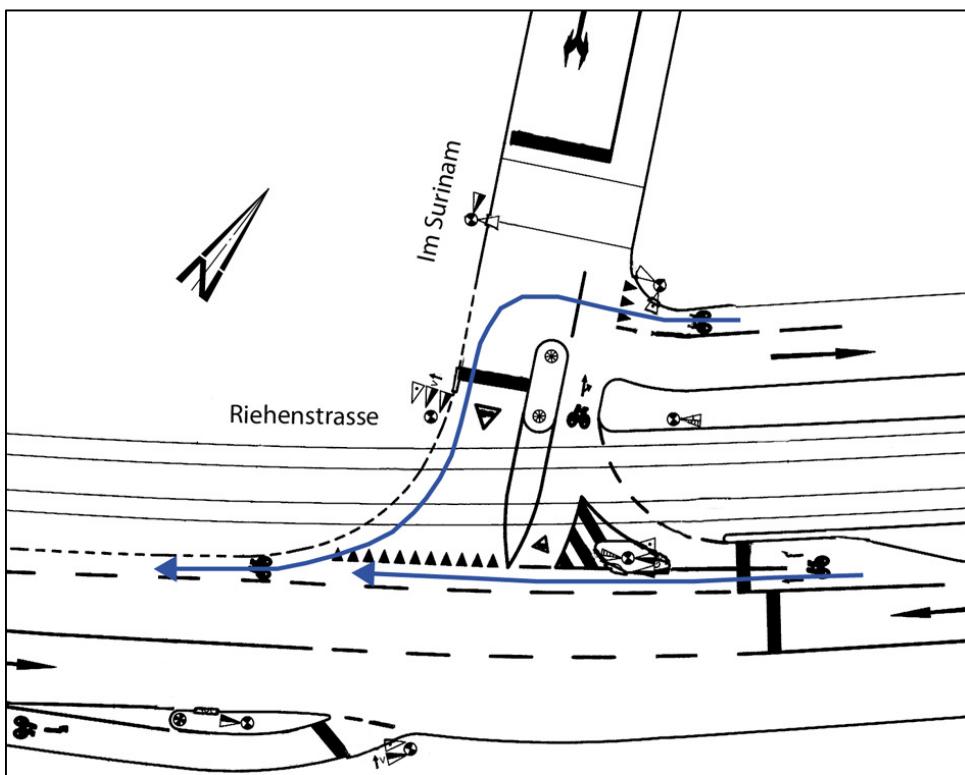
## Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse

Am Knotenpunkt Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse bestehen zwei nicht signalisierte Abbiegemöglichkeiten für den Velorechtsverkehr. Aus der Grenzacherstrasse nach rechts in Richtung Schwarzwaldbrücke, sowie von der Schwarzwaldbrücke nach rechts in die Grenzacherstrasse werden Velofahrende auf einem separaten Radstreifen ungeregelt am Lichtsignal des Individualverkehrs vorbeigeführt. Die letztgenannte Abbiegebeziehung ist derzeit durch den Bau einer zusätzlichen Eisenbahnbrücke über den Rhein nicht nutzbar, wird jedoch nach Beendigung der Baumaßnahme wieder zur Verfügung stehen.

## Im Surinam / Riehenstrasse

An der Lichtsignalanlage Im Surinam / Riehenstrasse gibt es bereits eine velofreundliche Steuerung für nach rechts abbiegende Velos. Der Veloverkehr aus der parallel verlaufenden Nebenfahrbahn zur Riehenstrasse kann, ausser bei Tramdurchfahrt, weitgehend ungehindert in Richtung Badischer Bahnhof weiterfahren.

### Im Surinam / Riehenstrasse

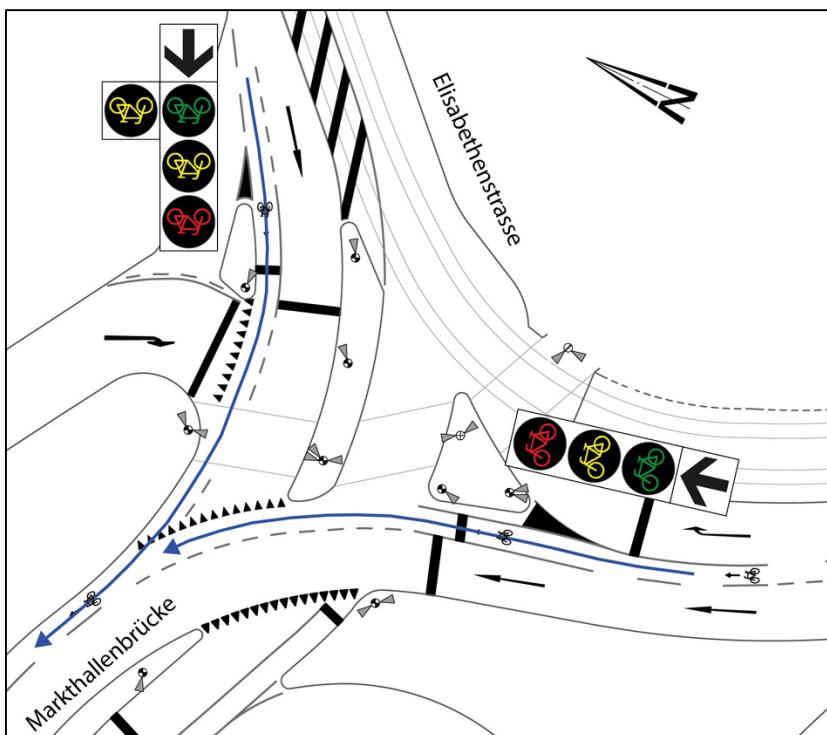


## Elisabethenstrasse / Markthallenbrücke

Am Übergang von der Elisabethenstrasse in die Auffahrt zur Markthallenbrücke werden Velofahrende über einen separaten Radstreifen geführt und mit einem gesonderten Signalgeber geregelt. Das Freigabesignal erhalten sie bisher zusammen mit dem in die gleiche Richtung fahrenden Individualverkehr. Der geradeausfahrende Veloverkehr mündet in einen auf der Fahrbahn markierten Radstreifen in Richtung Markthallenbrücke, welcher ein konfliktverträgliches Eingliedern in den querenden Veloverkehr ermöglicht. Die Steuerung der Lichtsig-

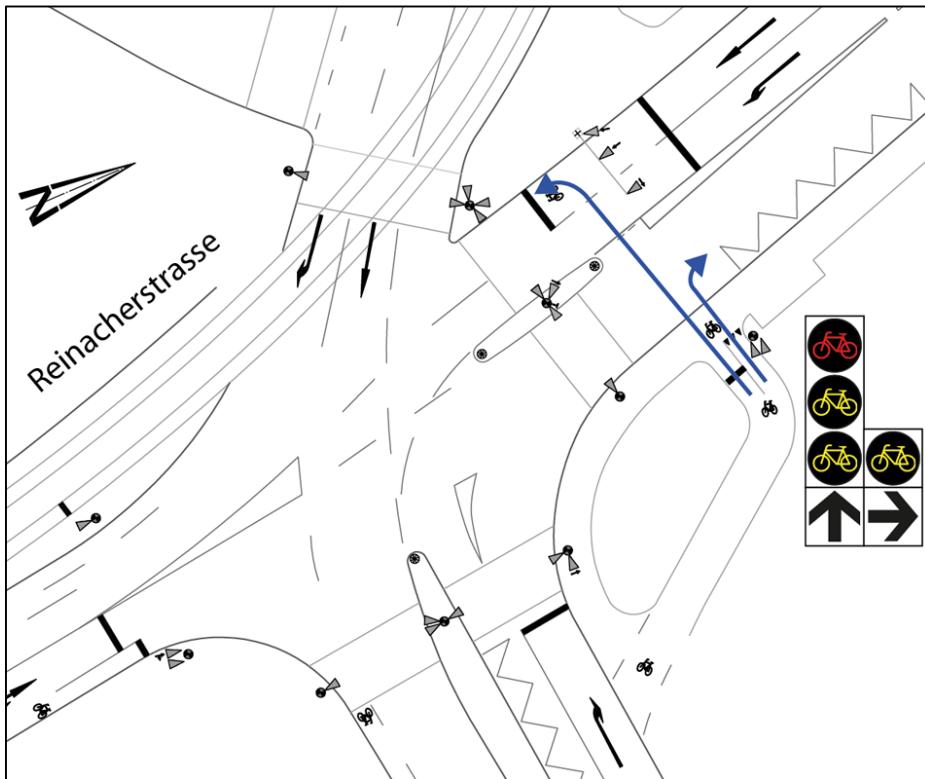
nalanlage wird durch das zuständige Amt für Mobilität so angepasst, dass Velofahrende aus der Elisabethenstrasse künftig immer Grün erhalten, wenn nicht der von rechts einbiegende Individualverkehr aus der Wallstrasse oder der querende Fussgängerstreifen über die Elisabethenstrasse Grün hat.

#### Elisabethenstrasse / Markthallenbrücke



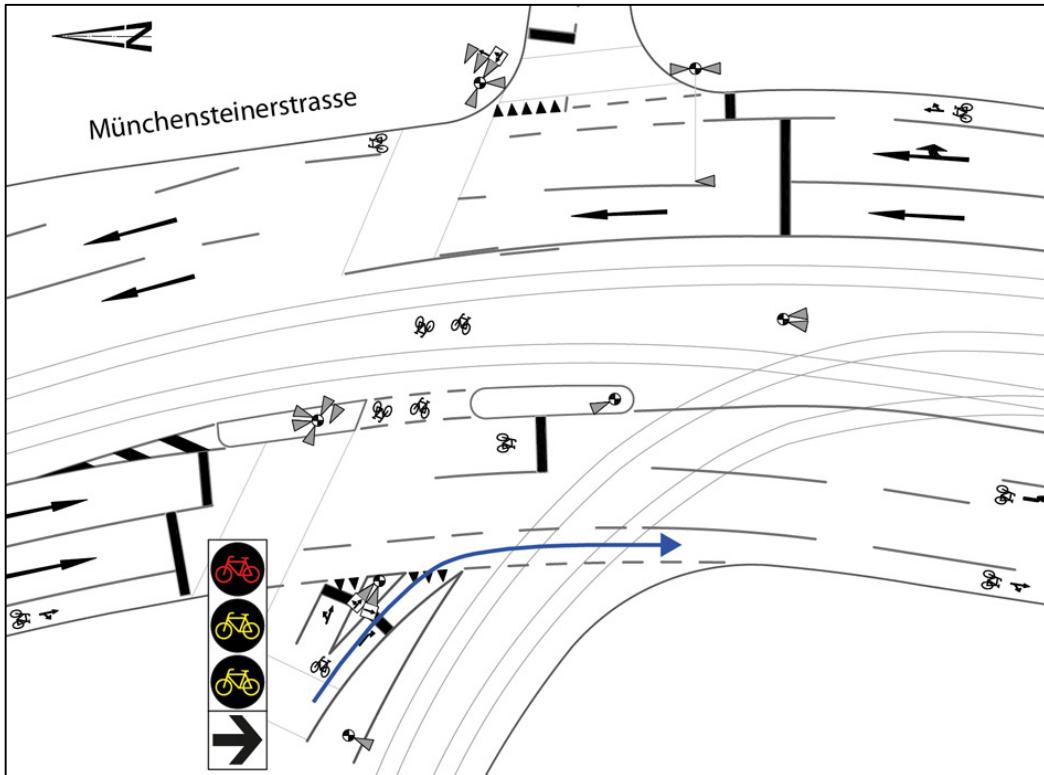
#### Viertelkreis – Leimgrubenweg / Reinacherstrasse

Zwischen Leimgrubenweg und Reinacherstrasse besteht bereits eine Veloverbindung, die in der Ausfahrt aus dem sogenannten Bypass mit einem Lichtsignal für indirekt linksabbiegen-de Velos in die Reinacherstrasse geregelt ist. Diese kleine Umleitung nutzen ausser den linksabbiegenden auch die nach rechts in die Reinacherstrasse fahrenden Velos als kleine Abkürzung, vorwiegend unter Missachtung des vorhandenen Lichtsignals. Um den nach rechts fahrenden Velos ein weitgehend ungehindertes und trotzdem legales Abbiegen zu ermöglichen, werden die Markierung und die Lichtsignalisation an der Ausfahrt des Bypasses angepasst.

**Viertelkreis – Leimgrubenweg / Reinacherstrasse****Hexenweglein / Münchensteinerbrücke**

Der Veloweg durch die Postpassage und Peter-Merian-Weg aus Richtung Bahnhof SBB endet an der Knotenpunktbeziehung Hexenweglein / Münchensteinerbrücke. Die Weiterfahrt für rechtsabbiegende Velos ist bisher über ein normales Lichtsignal geregelt. Der Abbiegevorgang mündet in einen auf der Fahrbahn markierten Radstreifen, welcher ein konfliktverträgliches Eingliedern in den querenden Veloverkehr ermöglicht. Daher wird der bestehende Signalgeber durch ein Tramsicherungssignal ersetzt. Velofahrende erhalten künftig grundsätzlich ein gelbes Blinklicht, das ihnen die Weiterfahrt nach rechts unter Beachtung des von links einfahrenden Veloverkehrs erlaubt. Das Signal schaltet nur noch dann auf rot, wenn ein Tram die Veloverbindung quert. Diese Massnahme konnte durch das Amt für Mobilität im Rahmen der Anzugsbeantwortung bereits umgesetzt werden.

### Hexenwegerlein / Münchensteinerbrücke



### Zu 2.: Wie kann sichergestellt werden, dass bei zukünftigen Bauprojekten und Signalisationsänderungen dieser Grundsatz gilt?

Die kontinuierliche Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist eine Vorgabe für die planenden Behörden des Kantons. Bei der Erarbeitung von Projekten wird der Bedarf einer Massnahme ermittelt und untersucht, ob und in welchem Rahmen sich diese umsetzen lassen. Als Grundsatz ist der separate Velo-Rechtsabbieger aber nicht umsetzbar, da sich in vielen Fällen Konflikte mit dem Fussverkehr ergeben oder andere Sicherheitsprobleme entstehen.

### Zu 3.: Wie kann sichergestellt werden, dass Rotlichter auch auf Velos reagieren?

Basel verwendet mit der Induktionsschleifen-Erfassung bereits das System mit den komplettesten Eigenschaften und der zuverlässigsten Detektion für den gesamten zu erfassenden Fahrzeugverkehr. Die Verkehrserfassung an Lichtsignalanlagen mit Induktionsschleifen funktioniert auch für Velos zuverlässig, sofern dessen Rahmen einen genügend hohen metallischen Materialanteil enthält. Dem Regierungsrat ist bewusst, dass ältere Lichtsignalanlagen teilweise schlecht auf die Anmeldung von Velos reagieren können. Jedoch wird bei der Erneuerung von Anlagen stets auf die laufend verbesserte Technik geachtet und insbesondere auf eine schnelle und zuverlässige Erkennung von Velos Rücksicht genommen.

#### **Zu 4.: Rechtsabbiegemöglichkeit für Velos auf der Verbindung Steinengraben / Leonhardsstrasse**

Im Steinengraben auf Höhe Leonhardsstrasse ist auf beiden Seiten bereits ein separater Radstreifen markiert. Velofahrende auf dem Steinengraben die nach rechts in die Leonhardsstrasse abbiegen, werden weiterhin über einen Radstreifen geführt. Der kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen kann aber aus Sicherheitsgründen unter keinen Umständen mit unterschiedlichen Lichtsignalen für jede Fahrtrichtung geregelt werden. Eine solche Signalisierung würde den Normen widersprechen, wäre missverständlich und daher gefährlich. Die örtlichen Verhältnisse lassen aber keine getrennte Aufstellfläche für rechtsabbiegende und geradeausfahrende Velos zu. Das Anliegen kann daher nicht erfüllt werden.

#### **Zu 5.: Rechtsabbiegemöglichkeit für Velos auf der Verbindung Feldbergstrasse / Riehenring**

Der Knotenpunkt Feldbergstrasse / Riehenring ist unter den gegebenen Umständen und mit den vorhandenen Platzverhältnissen heute sehr gut optimiert. Radstreifen sind bisher in keiner der vier Richtungen markiert. Die Anordnung von Radstreifen zur Realisierung des lichtsignalgeregelten Abbiegens für Velos könnte nur mit der Reduzierung der Aufstellfläche und Einschränkung der Sicherheit für den Fussverkehr erzielt werden. Eine zusätzliche konfliktfreie Lichtsignalsteuerung für den Veloverkehr würde zudem die Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs an einem besonders heiklen Ort (Knoten liegt zwischen zwei Tramhaltestellen) erheblich einschränken und eine deutliche Erhöhung der Fussgängerwartezeiten nach sich ziehen.

#### **Zu 6.: Rechtsabbiegemöglichkeit für Velos auf der Verbindung Bäumlihofstrasse / Allmendstrasse**

Auf der Verbindung zwischen Riehen und Basel ist auf beiden Seiten bereits ein gesonderter Veloweg vorhanden, der in Richtung Basel nach Überqueren des Kreuzungsbereichs Bäumlihofstrasse / Allmendstrasse in den verkehrsberuhigten Bereich der Bäumlihofstrasse mündet. Aus Richtung Basel wäre die Markierung eines Radstreifens in der Knotenpunktzufahrt und in der Weiterführung in Richtung Allmendstrasse mit erheblichen räumlichen Einschränkungen für den Fussverkehr verbunden. Auf der Allmendstrasse aus Richtung Süden ist bereits ein Radstreifen bzw. ausgeweiteter Radstreifen markiert. Ein separates lichtsignalgeregeltes Abbiegen für Velos ist infolge der Konfliktsituation mit dem querenden Fussgängerverkehr und dem erst einige Meter nach der Kreuzung beginnenden separaten Veloweg in Richtung Riehen nicht zu verwirklichen.

Als Alternative wurde eine lichtsignalfreie Rechtsabbiegemöglichkeit in Form eines vor der Kreuzung liegenden Bypasses über den Fussgängerweg in Betracht gezogen. Diese Lösung musste aber aufgrund des zu bestimmten Zeiten erhöhten Schüleraufkommens aus Sicherheitsgründen verworfen werden. Auf der Allmendstrasse aus Richtung Norden ist eine Markierung eines Radstreifens aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht zu realisieren. Zudem ist die Lichtsignalanlage heute bereits optimal für den öffentlichen Nahverkehr (Buslinie 34) und für das zeitweise hohe Schüleraufkommen an diesem Knoten eingestellt. Eine zu-

sätzliche lichtsignalgeregelte Rechtsabbiegemöglichkeit für den Veloverkehr würde die Leistungsfähigkeit der Anlage erheblich einschränken.

### Zu 7.: Rechtsabbiegemöglichkeit für Velos auf der Verbindung Spitalstrasse / Schanzenstrasse

In unmittelbarer Nähe zum Knotenpunkt Spitalstrasse / Schanzenstrasse befinden sich vier Bushaltestellen, welche von fünf und in den Spitzenzeiten sogar von sechs Buslinien bedient werden. Die Steuerung der Lichtsignalanlage ist heute für stündlich bis zu 88 priorisierten Busanmeldungen und das zeitweise hohe Fussgängeraufkommen der umliegenden Spitäler sehr gut optimiert. In der Zuführung zum Knotenpunkt ist auf der Spitalstrasse aus Richtung Innenstadt ein ausgeweiteter Radstreifen markiert. Ein gesondertes Abbiegen für Velos in Richtung Johanniterbrücke ist unter den gegebenen Platzverhältnissen nicht zu realisieren. Bei den anderen drei Richtungen kann ohne erhebliche Einschränkung im Aufstell- und Wartebereich des Fussverkehrs sowohl in der Zuführung als auch Wegführung aus dem Kreuzungsbereich kein Radstreifen markiert werden. Eine separate konfliktfreie Lichtsignalsteuerung für rechtsabbiegende Velos ist nicht nur aufgrund der fehlenden Radstreifen nicht zu realisieren, sondern würde die bereits optimal eingestellte Lichtsignalanlage aus dem Gleichgewicht bringen und eine erhebliche Verschlechterung sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch den Fussverkehr bedeuten.

### Antrag

Der Regierungsrat möchte das Velo noch mehr als bisher zu einem attraktiven und sicheren Verkehrsmittel in der Stadt Basel machen. Um die bereits hohe Verkehrssicherheit für den Veloverkehr weiter zu gewährleisten, soll auch künftig in jedem Projekt mit lichtsignal geregelten Knotenpunkten eine sicherheitstechnische Einzelprüfung für ein separates Abbiegen für Velos durchgeführt werden.

Die im Bericht beschriebenen Massnahmen für eine separate Lichtsignalsteuerung rechtsabbiegender Velos werden im Winterhalbjahr 2011/12 bzw. Frühjahr 2012 umgesetzt.

Daher beantragen wir auf Grund dieses Berichts, den Anzug Loretta Müller und Konsorten bezüglich separate Ampelführung für rechtsabbiegende Velos als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin