



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5241.02

BVD/P095241
Basel, 16. November 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 15. November 2011

Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Öffnung von Einbahnstrassen für Velos

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2009 den nachstehenden Anzug Mirjam Ballmer 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 Amtes Basel Stadt erwünscht – den grössten Handlungsbedarf im Verkehrsbereich sieht die Bevölkerung klar beim Veloverkehr.

Wir bitten daher die Regierung

1. Die noch nicht vollzogenen Öffnungen von Einbahnstrassen für Velos möglichst schnell zu realisieren.

Insbesondere bitten wir die Regierung eine Überprüfung der Öffnung von Einbahnstrassen für den Velo-Gegenverkehr an folgenden Standorten durchzuführen:

2. Eisengasse: Die Öffnung dieser Einbahnstrasse, inklusive einer Fortsetzung der Veloroute über den Marktplatz zur Gerbergasse, würde die Attraktivität des Veloverkehrs in der Innenstadt entscheidend erhöhen. Zurzeit werden die Velofahrer für die Verbindung Schiffflände-Gerbergasse auf einen komplizierten Parcours via die Schneider- und Hutmachergasse geschickt, der ausserdem schlecht beschildert ist. Hier ergeben sich immer wieder gefährliche Situationen, etwa wenn sich Camions in die engen Innenstadt-Gassen verirren.
3. St. Johannis-Vorstadt.
4. Hammerstrasse: Hier ist genug Platz für einen Velostreifen in der Gegenrichtung vorhanden.

Mirjam Ballmer, Loretta Müller, Sibel Arslan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Allgemeines

Die Prüfung und Umsetzung der Zulassung von Velo-/Mofagegenverkehr in Einbahnstrassen erfolgte in den letzten Jahren in Paketen von je 25 Strassenteilstücken. Die Pro Velo beider Basel hat im Jahr 2009 dem zuständigen Bau- und Verkehrsdepartement ein letztes Paket mit 44 konkreten Streckenabschnitten (Einbahnstrassen), die ihrer Ansicht nach für Velos / Mofas im Gegenverkehr geöffnet werden sollen, übergeben.

Für die allfällige Zulassung Velo gegen Einbahn sind betriebliche sowie bauliche Gegebenheiten zu berücksichtigen. Wesentliche Parameter bei der Beurteilung sind das vorhandene Temporegime, die Fahrbahnbreite, die Art der Parkierung (einseitig links oder rechts, beidseitig, wechselseitig), die Strassenabschnittslängen (zwischen Einmündungen, Ein- / Ausfahrten) sowie weitere Faktoren wie Sichtweiten, mögliche Ausweichstellen, Verkehrsmengen, Aufstellflächen etc. Die Anliegen werden jeweils von der für Verkehrsanordnungen zuständigen Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement in enger Zusammenarbeit mit der für die Verkehrssicherheit zuständigen Fachstelle bei der Kantonspolizei geprüft und bei positivem Ergebnis realisiert.

In den letzten Monaten konnten von den mit dem letzten Paket eingereichten 44 Abschnitten mehr als die Hälfte umgesetzt werden. Dies betrifft diverse Strassenteilstücke sowohl im Tempo 50-Regime (z.B. Claragraben im Abschnitt Drahtzugstrasse bis Sperrstrasse; Greifengasse inkl. Claraplatz; Solothurnerstrasse im Abschnitt Dornacherstrasse bis Winkelriedplatz), als auch im Tempo 30-Regime (z.B. Byfangweg im Abschnitt Feierabendstrasse bis Austrasse; Kastelstrasse im Abschnitt Oberwilerstrasse bis Neubadstrasse; Claramattweg; Schweizergasse etc.), in denen der Velo-/Mofagegenverkehr eingerichtet werden konnte.

2. Beantwortung der Fragen

2.1 Zur Frage 1

Der Regierungsrat fördert für eine stadtgerechte Mobilität nebst dem Fussverkehr auch den Veloverkehr, wo immer dies möglich ist. Die Zulassung von Velo-/Mofagegenverkehr kann nicht allgemein (ohne eine detaillierte Prüfung der konkreten Strasse) erfolgen. Das Strassenverkehrsgesetz verpflichtet die zuständige Behörde zur Prüfung der örtlichen spezifischen Gegebenheiten und zur sorgfältigen Abwägung aller Vor- und Nachteile. In einem bereits gebauten Gebilde wie in unserer Stadt können nicht immer alle Normmasse und Richtlinien wie auf der „grünen Wiese“ vollumfänglich eingehalten werden und ein gewisser „städtischer“ Spielraum ist durchaus angebracht. Eine weitreichende Ausblendung von Beurteilungskriterien und somit eine pauschale Öffnung aller Einbahnstrasse kann der Regierungsrat nicht unterstützen. Dies umso mehr, als nicht nur die geübten Velofahrer/-innen auf den Strassen zirkulieren, sondern auch Gelegenheitsfahrer/-innen, die etwas höhere Anforderungen stellen an die sichere und übersichtliche Gestaltung des Verkehrsraums.

In einigen Fällen setzt die Öffnung für den Gegenverkehr die Realisierung baulicher Massnahmen voraus, um eine sichere Führung des Veloverkehrs überhaupt erst zu ermöglichen. Momentan sind weitere Strassenabschnitte in Bearbeitung, welche nicht nur mit Markierungen und Signalen geöffnet werden können, sondern mit laufenden Bau- bzw. Grossprojekten kombiniert geprüft und umgesetzt werden:

- Müllheimerstrasse und Casinostrasse:
Die Verkehrsanordnungen für die Öffnung der Einbahnstrassen für die Müllheimerstrasse (Abschnitt Haltingerstrasse – Feldbergstrasse – Matthäusstrasse) und die Casinostrasse sind rechtskräftig. Aufgrund der unabdingbaren baulichen Begleitmassnahmen, welche koordiniert mit anderen Baumassnahmen erfolgen, werden diese Öffnungen Mitte 2012 bzw. 2013 erfolgen.
- Im langen Loh:
Mit der Umgestaltung von Luzernerring und Wasgenring werden die notwendigen baulichen Anpassungen am Knoten Allschwilerstrasse / Morgartenring vorgenommen, welche eine Zulassung des Velo-/Mofagegenverkehrs im Abschnitt Mythenstrasse bis Morgartenring und somit eine durchgehende Verbindung Im langen Loh erlauben. Die Einführung des Zweiradverkehrs aus Im langen Loh in den Morgartenring wird mittels einer Lichtsignalanlage ermöglicht.
- Innenstadt:
Mit der Zustimmung des Grossen Rats zum Verkehrskonzept Innenstadt wurden für den Innenstadtbereich geänderte Rahmenbedingungen geschaffen. Im Rahmen der nun laufenden Detailprojektierungen zum Verkehrskonzept wird für diverse Strecken (Rheingasse, Abschnitt Lindenberg bis Schafgässlein; Webergasse, Abschnitt Webergasse / Sänergässlein bis Webergasse / Kasernenstrasse; Claragraben, Abschnitt Sperrstrasse bis Haltingerstrasse; Hammerstrasse, Abschnitt Clarastrasse bis Riehenstrasse) der Velo-/Mofagegenverkehr vorgesehen. Eine Umsetzung der Massnahmen erfolgt zusammen mit den Massnahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt voraussichtlich ab dem Jahr 2012.

Insgesamt ergibt sich damit folgendes Bild für die Stadt Basel:

Anzahl Einbahnstrassen:	316	
Anzahl Einbahnstrassen-Teilstücke:	656	(100%)
Velo-/Mofagegenverkehr realisiert:	480	(73%)
Velo-/Mofagegenverkehr rechtskräftig, Realisierung baldmöglichst ¹ :	8	(1%)
Velo-/Mofagegenverkehr in Prüfung ² :	22	(4%)
Velo-/Mofagegenverkehr nicht möglich ³ :	146	(22%)

Sollten sich bei den bisher für den Velo-/Mofagegenverkehr als nicht geeignet taxierten Strassenabschnitten die Rahmenbedingungen wesentlich ändern, so werden diese Abschnitte wieder bezüglich einer Öffnung geprüft.

¹ z.B. Hammerstrasse zwischen Feldbergstrasse und Clarastrasse, Müllheimerstrasse, Casinostrasse

² z.B. alle Einbahnstrassen im Innenstadt-Perimeter

³ z.B. Gundeldingerstrasse, Dornacherstrasse, Austrasse

Zur weiteren Förderung des Veloverkehrs überprüft die Verwaltung zurzeit die bestehenden Vortrittsaufhebungen in Einbahnstrassen mit beschränktem Gegenverkehr. Bis vor kurzem war es gemäss der eidgenössischen Signalisationsverordnung zwingend erforderlich, am Ende einer Einbahnstrasse mit beschränktem Gegenverkehr für diesen (z.B. Velos) den Vortritt aufzuheben. Dieser Zwang besteht heute nicht mehr und es können neu die üblichen Situationen mit Rechtsvortritt geschaffen werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat bereits diverse Velorouten angepasst und auf diesem Wege beschleunigt (z.B. Birsigstrasse). Der Regierungsrat ist überzeugt, dass mit dieser Massnahme eine weitere Attraktivitätssteigerung für die Zweiradfahrer/-innen erreicht werden kann. Die Umsetzung bei weiteren etwa 250 Kreuzungen ist für das Jahr 2012 geplant.

2.2 Zur Frage 2

Die Eisengasse liegt innerhalb des Perimeters des Verkehrskonzepts Innenstadt. Nach dem Grossratsbeschluss vom Januar 2011 werden alle bestehenden Verkehrsanordnungen (also auch die Einbahnregelungen) im Stadtzentrum zurzeit überprüft. Insbesondere der Beschluss zur Befreiung der Mittleren Brücke vom privaten, motorisierten Verkehr schafft eine wichtige Rahmenbedingung zur verkehrlichen Entlastung des Grossbasler Brückenkopfs und insbesondere auch der Eisengasse. Im Rahmen der Detailbearbeitung wird deshalb die Möglichkeit der Einrichtung von Velogegenverkehr in der Eisengasse und auf dem Marktplatz vertieft geprüft. Resultate liegen voraussichtlich bis Sommer 2012 vor.

Mit dem vom Grossen Rat am 13. April 2011 überwiesenen Anzug von Christian Egeler und Konsorten betreffend Fussgängerzone Eisengasse – Marktplatz – Stadthausgasse (11.5048.01) wird der Regierungsrat ebenfalls gebeten, in diesem Abschnitt unter anderem zum Veloverkehr zu berichten.

2.3 Zur Frage 3

Eine Veloverbindung in der St. Johannis-Vorstadt stadteinwärts wurde bereits mehrfach geprüft. Die Situation am Knoten Johanniterbrücke / Schanzenstrasse / St. Johannis-Vorstadt stellt sich jedoch als sehr komplex dar:

- der Knoten ist ungeregt,
- es verkehren Trams und Busse über diesen Knoten,
- der Hauptverkehrsstrom kreuzt sich mit der gewünschten Veloverbindung, steht also in direktem Konflikt zu ihr,
- aufgrund der Gleisanlagen, Fahrspuren und Fussgängerquerungen besteht für die von der Johanniterbrücke kommenden Velos/Mofas keine sichere Aufstellflächen im Knotenbereich,
- die Verzweigung Johanniterbrücke / Schanzenstrasse / St. Johannis-Vorstadt gilt seit Jahren als Unfallschwerpunkt (im Jahr 2010 rangiert diese Verzweigung auf Rang 1 der städtischen Unfallschwerpunkte).

Aufgrund der Komplexität ist die Erstellung einer sicheren Veloverbindung in der St. Johannis-Vorstadt stadteinwärts mit einfachen Mitteln in der heutigen Situation nicht möglich. Da dieser Knoten in der Unfallstatistik der Kantonspolizei als Unfallschwerpunkt auftaucht, muss dieser einer eingehenden Untersuchung unterzogen und nach Bedarf neu organisiert

werden. In diesem Zusammenhang soll dann auch vertieft geprüft werden, ob und inwiefern die St. Johannis-Vorstadt im Gegenverkehr eingerichtet werden könnte.

2.4 Zur Frage 4

Im Oktober 2007 konnte nach einer langen Phase von Diskussionen mit verschiedensten Interessenvertretern ein überarbeitetes Projekt für die Einrichtung von Velo- / Mofagegenverkehr in der Hammerstrasse (Abschnitt Feldbergstrasse bis Clarastrasse) im Kantonsblatt publiziert werden. Gegen dieses Projekt wurde in der Folge von verschiedenen Seiten rekuriert. Nach erstinstanzlichen Rekursabweisungen beziehungsweise Rekursrückzügen wurde ein Rekurs an das Appellationsgericht weiter gezogen. Im April 2011 hat dieses auch den letzten noch hängigen Rekurs abgewiesen. Nach Ablauf der Beschwerdefrist (eventueller Weiterzug an das Bundesgericht) ist die Massnahme nun rechtskräftig. Somit kann die Umsetzung des Velo-/Mofagegenverkehrs in der Hammerstrasse im Abschnitt Feldbergstrasse bis Clarastrasse ausgeführt werden. Dazu sind noch kleinere bauliche Anpassungen an Trottoir-Randsteinen sowie die Anpassung der Lichtsignalanlage Feldbergstrasse / Hammerstrasse notwendig. Es ist vorgesehen, die Umsetzung dieses Abschnitts Anfang 2012 vorzunehmen.

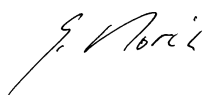
Mit der Zustimmung des Grossen Rats zum Verkehrskonzept Innenstadt sind mit dem neuen Temporegime auch geänderte Rahmenbedingungen für den Abschnitt Clarastrasse bis Riehenstrasse gegeben, neu soll danach u.a. die Hammerstrasse in eine Tempo 30-Zone integriert werden. Im Rahmen der nun laufenden Detailprojektierungen zum Verkehrskonzept kann sodann im genannten Abschnitt der Velo-/Mofa-Gegenverkehr geplant werden. Die Umsetzung des Velo-/Mofagegenverkehrs soll zusammen mit den übrigen Massnahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt erfolgen, sobald die Anordnungen rechtskräftig sind.

3. Antrag

Gesamthaft zeigt sich, dass der Regierungsrat dem Anliegen des Anzugs weitgehend entspricht, indem überall dort, wo es mit vertretbarem Aufwand umsetzbar ist und wo eine sichere Verkehrsführung möglich ist, die Velofahrer/-innen auch in der Gegenrichtung von Einbahnstrassen fahren dürfen. Der Regierungsrat sieht hierin einen wichtigen Beitrag zur Förderung des umweltfreundlichen Zweiradverkehrs.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Öffnung von Einbahnstrasse für Velos stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin