



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5242.02

BVD/P095242
Basel, 16. November 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 15. November 2011

Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Verbreiterungen von Velospuren

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. 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.

An vielen Stellen in Basel sind Velospuren so eng, dass sie für die Velofahrenden gefährlich sind. Grund für die Verengungen sind oft Autoparkplätze. Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten.

1. Wie sichergestellt werden kann, dass genügend Platz für Velofahrende, zwischen Trottoirrand und Tramschienen oder Autofahrspur und Trottoir vorhanden ist.

Zudem bitten wir die Regierung die Situation an folgenden Orten zu verbessern:

2. St. Alban Vorstadt: Hier ist es für Velofahrende sehr schwierig mit Autos zu kreuzen, vor allem für Velofahrende, die von der Wettsteinbrücke Richtung in St. Albantor unterwegs sind. Dies, obwohl diese Strecke auf der Velokarte als „Velo-Hauptstrasse“ gekennzeichnet ist. Insbesondere vor den Häusern mit den Hausnummern 64 bis 82 behindern parkierte Autos die Velos.
3. Bruderholzstrasse: Velofahrende haben hier zwischen den parkierten Autos und den Tramschienen zu wenig Platz. Die Trottoirs sind dort allerdings relativ breit.
4. Leonhardgraben: Zwischen den Hausnummern 21 und 29 und den Hausnummern 41 und 49 ist es für Velofahrende zwischen Parkplätzen und Tramschienen sehr eng. Die Tramschienen sind für Velofahrende gefährlich.

Mirjam Ballmer, Loretta Müller, Sibel Arslan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat Ende 2009 beschlossen, im Bereich Fuss- und Veloverkehr einen strategischen Schwerpunkt zu setzen und diese Verkehrsarten in den nächsten Jahren noch mehr als bisher zu fördern, um damit ihren Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.

Um dieses Ziel zu erreichen werden verschiedene Massnahmen ergriffen, unter anderem auch die Überarbeitung des Teilrichtplans Velo. Mit der Überarbeitung werden auch die Anforderungen an die Velorouten aktualisiert.

Die Umsetzung der baulichen Massnahmen kann meist nur in Zusammenhang mit grösseren Sanierungs- und Umgestaltungsarbeiten erfolgen. Die auf den ersten Blick häufig einfachste Lösung, nämlich das Verschieben des Velos auf die Fussgängerbereiche, kommt nur infrage, wenn die Fussgängerinnen und Fussgänger dadurch nicht in ihrer Sicherheit und dem Komfort beeinträchtigt werden.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Wie sichergestellt werden kann, dass genügend Platz für Velofahrende, zwischen Trottoirrand und Tramschienen oder Autofahrspur und Trottoir vorhanden ist.*

Im Rahmen der Aktualisierung des Teilrichtplans Velo werden auch Empfehlungen für Velorouten betreffend genügenden Platzverhältnissen abgegeben. So sollen das sichere Fahren entlang von Tramschienen sowie das aneinander Vorbeifahren von Tram und Velo gewährleistet werden und auf Hauptverkehrsstrassen normgerechte Velomassnahmen (Radstreifen und -wege) eingerichtet werden, wo dies noch nicht der Fall ist.

2. *St. Alban Vorstadt: Hier ist es für Velofahrende sehr schwierig mit Autos zu kreuzen, vor allem für Velofahrende, die von der Wettsteinbrücke Richtung in St. Albantor unterwegs sind. Dies, obwohl diese Strecke auf der Velokarte als „Velo-Hauptstrasse“ gekennzeichnet ist. Insbesondere vor den Häusern mit den Hausnummern 64 bis 82 behindern parkierte Autos die Velos.*

Kürzlich wurde der bestehende Kriterienkatalog für Velogegenverkehr in Tempo 30-Zonen überarbeitet. Dieser zeigt auf, unter welchen Voraussetzungen der Velogegenverkehr in Einbahnstrassen ermöglicht werden kann. In schmalen Strassen müssen aus Sicherheitsaspekten beispielsweise Ausweichstellen geschaffen werden. Die zuständigen Fachleute im Bau- und Verkehrsdepartement werden mit der für die Verkehrssicherheit zuständigen Fachstelle bei der Kantonspolizei die Situation in der St. Alban-Vorstadt vertieft untersuchen und ein Projekt ausarbeiten. Ziel des Projekts ist es, die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu steigern.

Mit dem Bau des Parkhauses Aeschen werden als Kompensationsmassnahme Parkplätze auf der Allmend aufgehoben werden. Da die St. Alban-Vorstadt relativ nahe beim geplanten Parkhaus liegt, könnte zumindest ein Teil der Parkplätze in diesem Abschnitt als Kompensation für die neu geschaffenen im Parkhaus aufgehoben werden.

3. Bruderholzstrasse: Velofahrende haben hier zwischen den parkierten Autos und den Tramschienen zu wenig Platz. Die Trottoirs sind dort allerdings relativ breit.

Es ist dem Regierungsrat bewusst, dass die heutige Situation nicht ganz befriedigen kann. Bei allfälligen grösseren Baumassnahmen werden Verbesserungsmöglichkeiten für den Veloverkehr mit in die Gesamtbetrachtung einbezogen. Eine Velozulassung auf dem Trottoir kommt aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage (Gefährdungspotential für Fussgänger/innen, sich gegen Trottoir öffnende Autotüren, direkt angrenzende Hauszugänge, Rückführung auf Strasse). Das Trottoir ist mit einer Breite von 2.30 m, aufgrund der angrenzenden Parkierung und infolge in den Strassenraum stehender Hauseingänge nicht breit genug für eine Velozulassung.

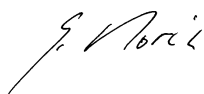
4. Leonhardgraben: Zwischen den Hausnummern 21 und 29 und den Hausnummern 41 und 49 ist es für Velofahrende zwischen Parkplätzen und Tramschienen sehr eng. Die Tramschienen sind für Velofahrende gefährlich.

Beim Leonhardsgraben handelt es sich im Gegensatz zur St. Alban-Vorstadt und der Bruderholzstrasse nicht um eine Veloroute gemäss Veloroutenplan. Seit Velofahren im Heuberg gestattet ist, kann eine sichere Verbindung von der Leonhardsstrasse zum Petersgraben angeboten werden. Dem Regierungsrat ist bewusst, dass die direkte Verbindung über den Leonhardsgraben nicht den heutigen Qualitätsansprüchen genügt. Eine Umgestaltung ist aber in Anbetracht des hohen Parkdrucks im Moment nicht vorgesehen.

3. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend Verbreiterungen von Velospuren stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin