



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5240.02

BVD/P095240
Basel, 16. Januar 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 15. Januar 2013

Anzug Sibel Arslan und Konsorten bezüglich Verbesserung der Sicherheit auf 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 schon 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.

Das Velofahren in Basel kann mit gezielten Verbesserungen der Sicherheit auf Velorouten wesentlich attraktiver gestaltet werden.

Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten,

1. Wo es im Basler Strassennetz auf Velorouten Stellen gibt, die für Velofahrende unsicher sind.
2. Wie die Velorouten an gefährlichen Orten deutlicher markiert werden können, um die Übersicht im Verkehr zu verbessern. Beispielsweise mit rot unterlegter, gut sichtbarer Velorouten-Führung.

Insbesondere bitten wir die Regierung die Sicherheit in Stosszeiten an folgenden Stellen im offiziellen Veloroutennetz zu überprüfen:

3. Kreuzung Margarethenstrasse-Viaduktstrasse (vor Markthalle). Wo die offizielle Veloroute durchführt, ist nur für jene Velofahrenden erkenntlich, welchen diese Route bekannt ist. Viele Velofahrer überqueren diese Stelle, mangels Übersicht, gefährlich und nicht auf den offiziellen Routen.
4. Kreuzung vor Kunstmuseum (Übergang Wettsteinbrücke – St. Albangraben). Die Bodenmarkierung ist unklar, verwirrend und beim Einspuren vor der Kreuzung fehlend.
5. Kreuzung Aeschenplatz. Der Aeschenplatz im Allgemeinen ist für Velofahrende besonders un-

übersichtlich und gefährlich. Teilweise kann zusätzlicher Platz für die Veloroute gewonnen werden, indem die Platzhalter-Fläche für Tram zugunsten von Velostreifen reduziert wird (bspw. Verbindung Dufourstrasse – St. Jakobs-Strasse).

Sibel Arslan, Loretta Müller, Mirjam Ballmer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Allgemeines

Der Regierungsrat ist bestrebt die Verkehrssicherheit stetig zu erhöhen. Besonderes Augenmerk legt er dabei auf die „schwächsten“ Verkehrsteilnehmenden, die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Im Rahmen der Verwaltungsreform 2009 wurde dazu innerhalb der Kantonspolizei der Dienst für Verkehrssicherheit geschaffen. Dieser beurteilt als unabhängige Instanz sämtliche Projekte der Verkehrsinfrastruktur bezüglich Verkehrssicherheit. Zudem überprüft er detailliert Orte, an denen eine Häufung von Verkehrsunfällen festgestellt wird.

Wirkungsorientierte Massnahmen (Prävention, Kontrollen, Kampagnen, Sanierung von Unfallschwerpunkten) verschiedener Amtstellen tragen zu einer kontinuierlichen Steigerung der Verkehrssicherheit bei, was durch die stetig abnehmenden Unfallzahlen im Kanton Basel-Stadt belegt wird.

Im Herbst 2011 durfte die Stadt Basel denn auch den bfu-Sicherheitspreis als speziell engagierte Gemeinde im Bereich der Verkehrssicherheit entgegen nehmen

2. Beantwortung der Fragen

Frage 1: Wo es im Basler Strassennetz auf Velorouten Stellen gibt, die für Velofahrende unsicher sind.

Die Kantonspolizei untersucht alle polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle auf dem ganzen Kantonsgebiet. Die Unfälle werden nach verschiedenen Kriterien analysiert, die Entwicklung der Einflussfaktoren und Merkmale wird beobachtet. Dies gilt auch für Velounfälle (Unfälle mit Beteiligung von Velos und/oder E-Bikes). Auf eine Unterteilung nach Velorouten wird dabei verzichtet. Die Erkenntnisse aus den Auswertungen der Velounfälle können wie folgt zusammengefasst werden:

Anzahl der Velounfälle

Die Zahl der Velounfälle ist in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen. Zwischen 2005 und 2011 hat sie sich von 207 auf 103 halbiert. Erste Auswertungen für 2012 zeigen einen weiterhin positiven Trend. In den letzten Jahren war jeweils bei vierzig bis fünfzig Prozent der Velounfälle eine velolenkende Person ursächlich beteiligt; Velofahrende sind bei Verkehrsunfällen also etwa gleichermassen Geschädigte wie auch Verursacher.

Örtlichkeiten mit fünf oder mehr registrierten Velounfällen in den Jahren 2009–2011

- Missionsstrasse im Abschnitt Pilgerstrasse-Burgfelderplatz: sechs Unfälle (3× beim Türöffnen, 1× beim Überholen, 1× beim Abbiegen, 1× Parkschaden durch Velo)
- Bundesplatz, fünf Unfälle (3× beim Überholen im Kreisel, 2× Missachten Vortritt)
- Knoten Riehenstrasse/Hammerstrasse: fünf Unfälle (3× Missachten Vortritt, 1× beim Überholen, 1× Missachten Vortritt beim Einfügen in den Verkehr)
- Aeschenplatz: fünf Unfälle (3× Missachten von Vortritt bei der Einmündung St. Alban-Anlage, 1× Missachten Fussgängervortritt beim Fussgängerstreifen über die Dufourstrasse, 1× beim Türöffnen im Bereich Taxistandplatz Coop-Bank)

Gemäss den gängigen Analyseverfahren können bei den oben erwähnten Örtlichkeiten (drei oder weniger gleichgelagerte Velounfälle innert drei Jahren) keine baulichen oder verkehrstechnischen Defizite ermittelt und somit auch keine konkreten Massnahmen abgeleitet werden. Die Häufungen bestimmter Ursachen (Missachten Vortritt, Türöffnen usw.) sind vielmehr auf eine allgemeine Unaufmerksam- und Respektlosigkeit zurück zu führen, welcher mit baulichen oder verkehrstechnischen Mitteln kaum begegnet werden kann.

Velofahrende stellen etwa bezüglich der individuellen Anforderungen an eine Veloroute oder der fahrerischen Praxis keine einheitliche Gruppe dar. Entsprechend unterschiedlich ist auch das Sicherheitsempfinden. Dieses kann daher nur beschränkt der objektiven Beurteilung einer bestimmten Gegebenheit dienen.

Um diesen unterschiedlichen Anforderungen gerechter zu werden, definiert das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen der laufenden Aktualisierung des Teilrichtplans Velo 2013 zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze – das Basisnetz und das Pendlernetz. Die Anforderungen auf dem Basisnetz orientieren sich am Fahrkönnen der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr. Diese weisen ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis aber geringere Anforderungen an die Schnelligkeit auf. Basisrouten sind daher, wo möglich, abseits der stark befahrenen, verkehrsorientierten Strassen zu führen, also in den Tempo 30-Zonen oder auf separaten Wegen. Pendlerrouen hingegen bieten direkte und damit schnelle Verbindungen und sind auf die Anforderungen routinierter Velofahrender ausgelegt. Da sie deshalb oft auf Strassen mit Tempo 50 verlaufen, sind Massnahmen in Form von Radstreifen oder kombinierten Bus-/Velospuren nötig.

Die Festlegung eines dichten Basisroutennetzes und eines spezifischen Pendlerrouennetzes soll sicher stellen, dass für alle potenziellen Nutzergruppen geeignete Velorouten in den Richtplan aufgenommen werden. Nach Festsetzung des neuen Teilrichtplans soll überprüft werden, ob die beiden Veloroutennetze die Anforderungen erfüllen. Ungenügende Abschnitte werden im Hinblick auf eine künftige Optimierung in ein Planungsprogramm aufgenommen.

Frage 2: Wie die Velorouten an gefährlichen Orten deutlicher markiert werden können, um die Übersicht im Verkehr zu verbessern. Beispielsweise mit rot unterlegter, gut sichtbarer Velorouten-Führung.

Bereits seit einigen Jahren färbt der Kanton Basel-Stadt quasi als Pionierkanton Radstreifen dort rot ein, wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Dies betrifft rund dreissig Orte in Basel und hat zu einer merklichen Entschärfung bislang eher heikler Situationen geführt (z.B. Riehenstrasse/Schwarzwaldallee, Münchensteinerstrasse/Dornacherstrasse, Elisabethenanlage/Heuwaageviadukt usw.).

Diese Praxis hat sich bewährt und findet mittlerweile auch in anderen Städten Anwendung. Bislang war diese Art von Einfärbungen auf Bundesebene rechtlich noch nicht verankert. Aufgrund des Erfolges sind die Bundesbehörden nun bereit, den entsprechenden Verordnungstext entsprechend anzupassen und damit die Praxis zu legalisieren.

Im aktualisierten Teilrichtplan Velo 2013 werden ebenfalls Grundsätze betreffend Einfärbung von Radstreifen festgehalten, die genannten Vorgaben und Erkenntnissen entsprechen und der Sicherheit von Velofahrenden bestmöglich dienen. Eine spezielle Markierung bzw. Einfärbung ist dann besonders wirkungsvoll, wenn sie ganz gezielt dort eingesetzt wird, wo tatsächlich erhöhte Aufmerksamkeit gefordert ist. Dieses Mittel soll im Sinne der Anzugstellenden weiterhin gezielt zur Erhöhung der Sicherheit an wichtigen Stellen eingesetzt werden. Gemäss heutigem Erkenntnisstand wird dies noch mehr Stellen betreffen als bisher.

Frage 3: Kreuzung Margarethenstrasse-Viaduktstrasse (vor Markthalle). Wo die offizielle Veloroute durchführt, ist nur für jene Velofahrenden erkenntlich, welchen diese Route bekannt ist. Viele Velofahrer überqueren diese Stelle, mangels Übersicht, gefährlich und nicht auf den offiziellen Routen.

Hier kreuzt die Veloroute von Viaduktstrasse - Centralbahnstrasse die Tramachse Margarethenbrücke - Innere Margarethenstrasse. Weil Trams in allen Fahrtrichtungen Vortritt genießt, besteht an der Kreuzung Viaduktstrasse/Margarethenstrasse Rechtsvortritt, was keine Markierung von Radstreifen über den Knoten hinweg zulässt.

Aus Fahrtrichtung Viaduktstrasse wurden die Velomassnahmen optimiert, indem anschliessend an den bestehenden Radstreifen eine kombinierte Spur „Velos/Bus/Rechtsabbieger“ bis zum Knoten Viaduktstrasse/Margarethenstrasse markiert und ergänzend signalisiert wurde. Unmittelbar nach dem Knoten beginnen die beiden Radstreifen in Richtung Centralbahnstrasse bzw. Markthallenbrücke. Von Weitem sichtbar sind die Überkopf-Wegweiser speziell für Velofahrende vor der Verzweigung Viaduktstrasse/Centralbahnstrasse/Markthallenbrücke.

In Gegenrichtung kann vor der Markthalle aufgrund der ungenügenden Strassenbreite kein Radstreifen markiert werden. Stattdessen ist auf der grossen Wegweisungstafel mit einem roten Velosymbol angezeigt, dass die Veloroute geradeaus über den nachfolgenden Knoten Viaduktstrasse/Margarethenstrasse führt. Ein solches rotes Velosymbol steht auch unmittelbar nach dem Knoten im Bereich, wo der Radstreifen in der Viaduktstrasse beginnt.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass diese verschiedenen Markierungen und Signalisationen in der gegebenen Situation das Optimum darstellen.

Frage 4: Kreuzung vor Kunstmuseum (Übergang Wettsteinbrücke – St. Albangraben). Die Bodenmarkierung ist unklar, verwirrend und beim Einspuren vor der Kreuzung fehlend.

Die Kreuzung vor dem Kunstmuseum war im Jahr 2008 ein Unfallschwerpunkt im Kanton Basel-Stadt. In der Folge hat die Kantonspolizei diesen Knoten eingehend analysiert und kam in ihrem Bericht im August 2011 unter anderem zum Schluss, dass die bestehenden Markierungen und Signalisierungen zu verbessern seien. Im Januar 2012 wurden im Knotenbereich verschiedene Markierungen optimiert und auch den aktuell geltenden Normen angepasst. Ebenso macht seither eine spezielle Signalisation auf den auf dieser Kreuzung geltenden Rechtsvortritt aufmerksam.

In den mehrstreifigen Knotenzufahrten (St. Alban-Graben, Dufourstrasse und Wettsteinbrücke) sind die Markierungen korrekt und entsprechen den sicherheitsrelevanten Normen. Es können keine zusätzlichen Markierungen angebracht werden, ohne die Situation damit zu verschlechtern.

Zurzeit erarbeitet das Bau- und Verkehrsdepartement ein Projekt zur Verkehrsoptimierung und Umgestaltung des St. Alban-Grabens inklusive dem Knoten Kunstmuseum. Dieses sieht auch für den Veloverkehr Verbesserungen vor. Zudem wird mit der Umsetzung des Konzepts „fussgängerfreundliche Innenstadt“ im St. Alban-Graben zwischen Kunstmuseum und Bankverein Tempo 30 eingeführt, was die Situation auch in der Knotenzufahrt zum Kunstmuseum verbessert.

Frage 5: Kreuzung Aeschenplatz. Der Aeschenplatz im Allgemeinen ist für Velofahrende besonders unübersichtlich und gefährlich. Teilweise kann zusätzlicher Platz für die Veloroute gewonnen werden, indem die Platzhalter-Fläche für Tram zugunsten von Velostreifen reduziert wird (bspw. Verbindung Dufourstrasse – St. Jakobs-Strasse).

Auch der Aeschenplatz war 2008 ein Unfallschwerpunkt des Kantons, und auch hier hat die im August 2011 präsentierte Analyse ergeben, dass die bestehenden Markierungen und Signalisierungen zu optimieren seien. Im April 2012 wurden im Knotenbereich verschiedene Markierungen geändert und den aktuell geltenden Normen angepasst. Ebenso macht seither eine spezielle Signalisation auf den teilweise geltenden Rechtsvortritt aufmerksam.

Die Verhältnisse für Velofahrende für die Fahrbeziehung Dufourstrasse – St. Jakobs-Strasse werden Anfangs 2013 wesentlich verbessert: Der Fussgängerstreifen über die Dufourstrasse unmittelbar am Rand des Aeschenplatzes wird aus Verkehrssicherheitsgründen mit einer Mittelinsel versehen, damit Fussgängerinnen und Fussgänger künftig nicht mehr drei Fahrspuren auf einmal überqueren müssen (was gemäss heute geltenden Vorschriften nicht mehr zulässig ist). Damit verbunden ist neu eine zweispurige Verkehrsführung mit einem neuen Radstreifen in der Dufourstrasse ab der Verzweigung Brunngässlein. Dieser Radstreifen wird über den ganzen Aeschenplatz bis in die St. Jakobs-Strasse geführt – allerdings mit Ausnahme der Querungen der Aeschenplatz-Fahrbahnen, wo Rechtsvortritt gilt sowie der Querungen der Tramgeleise, wo Tramvortritt gilt. Mit diesem Projekt wird diese Veloroute wesentlich sicherer und zugleich komfortabler.

Zurzeit erarbeitet das Bau- und Verkehrsdepartement zudem eine Studie zur Verkehrsoptimierung des Aeschenplatzes. Diese definiert auch die Anforderungen aus Sicht des Veloverkehrs an ein noch zu erarbeitendes umfassendes Projekt zur Verbesserung der Verkehrssituation am Aeschenplatz.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Sibel Arslan und Konsorten bezüglich Verbesserung der Sicherheit auf Velorouten als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin