

Interpellation Nr. 43 (April 2020)

20.5139.01

betreffend 200% mehr Veloverkehr seit Corona - kurzfristige Verbesserungen in der Velo-Infrastruktur sind jetzt nötig

Wegen der Covid-19-Pandemie wurden in den letzten Wochen Massnahmen beschlossen, die sich auch stark auf das tägliche Verkehrsaufkommen auswirken. Trotz schrittweisen Lockerungen werden sie, insbesondere die soziale Distanz von 2 m, noch für die weiteren Monate bis zum Zeitpunkt einer erfolgreichen Impfstrategie relevant sein. Und damit einhergehend auch das geänderte Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Eine Vorher/Nachherstudie der Uni Basel und der ETH Zürich zeigt folgendes Bild für die Schweiz (gefahrene Kilometer je Verkehrsmittel, Stand 13. April 2020):

Öffentlicher Verkehr: - 80 bis 95%

Autoverkehr: - 50%

Fussverkehr: konstant

Veloverkehr: + 200%

Andere Erhebungen in der Schweiz und auch im europäischen Ausland zeigen ein ähnliches Bild. Bereits haben erste Städte reagiert und Autofahrspuren in Velospuren ummarkiert. Die Städte begründen dies damit, dass erstens die bestehende Velo-Infrastruktur mit der massiven Velo-Zunahme überfordert ist und unsicher wird. Zudem braucht es im Moment nur die Hälfte Autospuren. Zweitens gelte es, die Gesundheit der Velofahrenden zu schützen und Ansteckungen vorzubeugen. Und drittens leiste man so einen Beitrag gegen Feinstaubemissionen – laut neuester Forschung gibt es einen klaren Zusammenhang zwischen Feinstaubbelastung und Schwere eines Covid-19-Krankheitverlaufs. Auch in Basel ist zu beobachten, dass mehr Velofahrende unterwegs sind und sich vermehrt in die Quere kommen. Mit fortschreitender Lockerung (mehr geöffnete Läden, Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen; weniger Heimarbeit) wird sich diese Situation noch verschärfen.

Für mich stellen sich darum folgende Fragen:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die Änderungen in der Verkehrsleistung in Basel-Stadt ein und welche Schlüsse zieht er daraus?
2. Wird der Regierungsrat Massnahmen, wie sie andere Städte auch kurzfristig umsetzten, ebenfalls zeitnah an die Hand nehmen? Insbesondere
 - a) Ummarkierung von Autospuren in Velospuren auf vierspurigen Strassen (z.Bsp. Cityring) oder bei mehrspurigen Abschnitten vor Kreuzungen
 - b) Grosszügigere Aufstellflächen für Velofahrende (Velosack) vor Lichtsignalanlagen
 - c) Längere Grünphasen für Velobeziehungen an Kreuzungen oder alternativ Anpassung der Phase «orange blinken»

Die Punkte a bis c wirken einer zu hohen Dichte unter Velofahrenden entgegen.

- d) Genügend Veloabstellplätze an zentralen Orten, damit die Zirkulation von zu Fuss Gehenden nicht durch abgestellte Velos behindert wird.

Raphael Fuhrer