



An den Grossen Rat

20.5025.02

BVD/P205025

Basel, 22. April 2020

Regierungsratsbeschluss 21. April 2020

Schriftliche Anfrage Kerstin Wenk betreffend mehr Sicherheit für Velofahrende auf der Giornicostrasse

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Kerstin Wenk dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Die Giornicostrasse erschliesst das hintere Bruderholz von der Reinacherstrasse her. Der untere Teil ist bis zur Seltisbergerstrasse immer noch Tempo 50. Ab dieser gilt dann Tempo 30. Viele Velofahrende beklagen sich über die mangelnde Sicherheit im unteren Teil wo Tempo 50 gilt. Sie werden von Automobilisten im hohen Tempo knapp überholt. Velofahrende fahren in diesem Strassenabschnitt wegen der starken Steigung langsamer und brauchen daher auch mehr Bewegungsraum. Sicherheitsmassnahmen für die Velofahrenden drängen sich daher auf.

Die Giornicostrasse weist keine Mittellinie auf. Es stellt sich die Frage ob bergwärts ein Radstreifen markiert werden kann. Abwärts haben die Velofahrenden eine hohe Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeitsdifferenz zu den Autos ist relativ klein. Darum werden die Velofahrenden abwärts selten oder wenig überholt. Ein Radstreifen drängt sich abwärts nicht auf. Die Breite von 6.50 m lässt gemäss den Normen eine Kernfahrbahn von 5 m und einen bergwärts markierten Radstreifen von 1.50 m. Damit könnte die Sicherheit der Velofahrenden massiv verbessert werden. Kreuzen von zwei Lastwagen ist weiterhin möglich, denn der Radstreifen lässt ein Befahren zum Kreuzen zu wenn sich darauf kein Velofahrer befindet.

Ich frage deshalb die Regierung an ob:

- auf der Giornicostrasse, von der Reinacherstrasse - Seltisbergerstrasse, für die Sicherheit der Velofahrenden bergwärts ein Radstreifen markiert werden kann.

Kerstin Wenk“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ist-Zustand in der Giornicostrasse

Die Giornicostrasse ist heute im Abschnitt Reinacherstrasse bis Seltisbergerstrasse eine Hauptsammelstrasse und somit eine verkehrsorientierte Strasse, auf der Tempo 50 generell gilt. Dieser Abschnitt der Giornicostrasse ist etwa 950 m lang und verläuft in langgezogenen Kurven. Der Abschnitt hat eine mittlere Steigung von rund 6% und die Fahrbahn ist durchgehend 6.35 m breit. Es sind weder Parkplätze noch eine Mittellinie vorhanden. Es ist auch kein Radstreifen markiert. Zudem ist der besagte Abschnitt gemäss Teilrichtplan Velo 2018 weder eine Basis- noch eine Pendleroute; die offizielle Veloroute führt über die Jakobsbergerstrasse und die Seltisber-

gerstrasse. Erst oberhalb der Einmündung der Seltisbergerstrasse ist die Giornicostrasse Teil einer Velo-Basisroute.

Die nördliche Strassenseite ist bebaut und es münden drei Strassen (Zur Gempenfluh, Im Spitzacker und Seltisbergerstrasse) mit Tempo 30 sowie drei Fusswege ein. Die südliche Strassenseite ist, abgesehen von wenigen Familiengärten mit Parkplätzen, unbebaut. Es münden dort lediglich zwei Fusswege in die Giornicostrasse ein.

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt ca. 1'600-1'700 Motorfahrzeuge, wovon etwas mehr Fahrzeuge bergwärts als talwärts fahren. Der Schwerverkehrsanteil beträgt nur ca. 4%, ab Zur Gempenfluh bis zur Seltisbergerstrasse nutzen auch die Buslinien 37 und 47 die Giornicostrasse und bedienen kurz vor der Seltisbergerstrasse eine Bushaltestelle mit Fussgängerstreifen und Mittelinsel.

Schliesslich stellt die Giornicostrasse keinen Unfallschwerpunkt dar; in den vergangenen zehn Jahren wurde lediglich ein einziger Unfall mit einem Velo/E-Bike polizeilich registriert.

2. Kernfahrbahnen

Kernfahrbahnen, also Fahrbahnen mit beidseitigen Radstreifen ohne Mittellinie, werden insbesondere dort eingerichtet, wo die Fahrbahn für die Markierung von Radstreifen und zugleich einer Mittellinie zu schmal ist. Die Strasse wirkt dadurch optisch schmaler, doch ist wissenschaftlich nicht erwiesen, dass Kernfahrbahnen zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten führen und somit für den Veloverkehr mehr Sicherheit bringen. Grundsätzlich verfügen Kernfahrbahnen über Radstreifen in beide Richtungen. Dazu müsste bei geringem Verkehrsaufkommen – wie das bei der Giornicostrasse der Fall ist – die Fahrbahn mindestens 7,5 m breit sein (inkl. der beiden Radstreifen). In der Schriftlichen Anfrage ist allerdings lediglich der Wunsch nach einem Radstreifen bergwärts formuliert, dies wäre dann eine sogenannte einseitige Kernfahrbahn. Einseitige Kernfahrbahnen sind in den wenigen bekannten Forschungsberichten und Normen nicht oder nur ungenügend dokumentiert und beschrieben. Auch die kantonale Planungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr behandelt nur die „normalen“ Kernfahrbahnen mit Radstreifen auf beiden Seiten. In der Schweiz gibt es nur ganz wenige Beispiele für einseitige Kernfahrbahnen.

3. Verkehrssicherheit

Die für die Verkehrssicherheit im Kanton Basel-Stadt verantwortliche Kantonspolizei hat die Situation sowie den Wunsch nach einer einseitigen Kernfahrbahn eingehend geprüft. Sie kommt zusammenfassend zu nachstehenden Ergebnissen:

Durch das Anbringen einer einseitigen Kernfahrbahn könnte die Verkehrssicherheit aus verschiedenen Gründen nicht gewährleistet werden.

Gemäss Schweizer Norm beträgt die absolute Mindestbreite für Radstreifen 1.2 m. Dieses Mass wird jedoch im Allgemeinen als zu gering erachtet, weshalb die kantonale Planungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr das reduzierte Mass für einen Radstreifen auf 1,6 m festlegt. Wegen der Steigung in der Giornicostrasse erhöht sich der Bewegungsspielraum von Velofahrenden um weitere 40 cm. Damit der Radstreifen in der Giornicostrasse genügend breit wäre, müsste er somit eine Breite von 2 m aufweisen, so dass eine Kernfahrbahnbreite von bloss 4.35 m übrig bliebe. So müsste bereits beim Kreuzen von zwei Personenwagen deutlich auf den Radstreifen ausgewichen werden. Beim Begegnungsfall Personenwagen/Bus wäre das bergwärts fahrende Fahrzeug gezwungen praktisch den ganzen Radstreifen zu befahren.

Hinzu kommt, dass durch die Markierung eines Radstreifens die bergwärts fahrenden Fahrzeuge tendenziell zur Fahrbahnmitte hin ausweichen und dadurch den abwärts fahrenden Fahrzeugen

und Velos näher kommen und so deren Sicherheit mindern. Diese Gefahr bestünde insbesondere dann, wenn ein Bus bergwärts fährt und ein Velo talwärts. Dies könnte durchaus zu Streif- oder sogar Frontalkollisionen führen.

Schliesslich müsste im Bereich der Bushaltestelle und des Fussgängerstreifens mit Mittelinsel in der Nähe des Seltisbergerwegleins der Radstreifen auf einer Länge von ungefähr 120 m unterbrochen werden. In diesem Bereich würde es zu einer Verflechtung von Fahrzeugen und Veloverkehr kommen und somit zu einer potentiellen Konfliktsituation zwischen Velos und dem motorisierten Verkehr.

4. Fazit

Der Regierungsrat ist bestrebt, den Verkehr für alle Teilnehmenden so sicher wie möglich zu organisieren. Mit einem Radstreifen bergwärts würde die Sicherheit für Radfahrende in der Giornicostrasse nicht verbessert. Insbesondere für die abwärts fahrenden Velos würde sich das Risiko einer Streif- oder Frontalkollision sogar wesentlich erhöhen. Daher stützt der Regierungsrat die Auffassung der Verkehrssicherheits-Experten und sieht vom Anbringen eines Radstreifens in der Giornicostrasse im Abschnitt Reinacherstrasse bis Seltisbergerstrasse ab.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin