



An den Grossen Rat

21.5020.02

BVD/P215020

Basel, 3. März 2021

Regierungsratsbeschluss vom 2. März 2021

Interpellation Nr. 1 Jérôme Thiriet betreffend Schneeräumung auf Velowegen und Trottoirs

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 3. Februar 2021):

«In Basel schneit es leider selten und noch seltener bleibt der Schnee auch liegen. Doch manchmal tut er dies doch und der Schnee muss von der Strasse geräumt werden.

Beim letzten grossen Schneefall am 14. Januar 2021 waren die Strassen rasch geräumt. Leider gingen dabei gemäss einem Augenschein des Interpellanten an verschiedenen Orten in der Stadt die Velowege vergessen. Separate Velowege (wie zum Beispiel das Hexenwegli, Wettsteinbrücke, Grosspeterbrücke) sind gar nicht geräumt worden und das Fahren auf ebendiesen war eine Schlitterpartie. Auf grossen Strassen mit einem markierten Velostreifen ist just nur bis zur Velostreifenmarkierung geräumt worden, sodass der Schneematsch auf dem Velostreifen liegen blieb. Das bedeutet, dass die Velofahrer*innen auf die Autofahrspur ausweichen müssen, wenn Sie sich keinen Stürzen aussetzen wollen.

Dieser Zustand macht das Velofahren in Winterzeiten nicht nur weniger attraktiv, sondern auch gefährlich. Angesichts der steigenden Anzahl Velofahrer*innen in der Stadt Basel ist das ein unhaltbarer Zustand.

Weiter ist festzustellen, dass die Räumung der Trottoirs durch die Grundeigentümer*innen nur in ganz wenigen Fällen funktioniert, was auch bei den Fussgänger*innen zu brenzlichen Situationen führt und es Betagten und Behinderten praktisch verunmöglicht, sich ausser Haus zu begeben.

Daher möchte ich dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Erachtet es der Regierungsrat als wichtig nebst den Autohauptstrassen auch die Velohauptverbindungen vom Schnee zu räumen?
2. Gibt es Zahlen zu verunfallten Velofahrer*innen auf Grund prekärer Strassenverhältnissen wegen Schnee?
 - a) Falls ja, wie viele Unfälle haben sich während der Schneetage im Januar 2021 ereignet?
3. Gibt es Zahlen wie viele Velofahrer an Schneetagen unterwegs sind im Vergleich zu normalen Tagen?
4. Ist der Regierungsrat bereit dazu beizutragen, dass auch bei Schneetagen möglichst viele Menschen mit ihrem umweltfreundlichen Zweirad unterwegs sind?
5. Wie sieht das Schneeräumkonzept des Kantons Basel-Stadt aus und sind markierte Velostreifen und Velowege darin enthalten?
 - b) Falls nein, ist der Regierungsrat gewillt, die Räumung der Velostreifen und Velowege in das Konzept aufnehmen?
 - c) Falls ja, warum werden trotz Konzept viele Veloflächen nicht oder nicht gut geräumt?
 - d) Falls ja, ist der Regierungsrat gewillt den Velowegen erste Priorität vor der Autofahrbahn einzuräumen (vom Bus benutzte Strassen ausgenommen)?

- e) Falls ja, ist ein Abtransport des Schnees via Elektrofahrzeuge möglich, damit dieser nicht auf Velowegen, Trottoirs oder Tramhaltestellen liegenbleibt?
6. Ist der Regierungsrat bereit die Schneeräumung der Trottoirs dem Tiefbauamt zu übergeben?
Jérôme Thiriet»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Erachtet es der Regierungsrat als wichtig nebst den Autohauptstrassen auch die Velohauptverbindungen vom Schnee zu räumen?*

Ja, der Regierungsrat erachtet es als wichtig, dass die Velohauptverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer benutzbar sind.

2. *Gibt es Zahlen zu verunfallten Velofahrer*innen auf Grund prekärer Strassenverhältnissen wegen Schnee?*

Gemäss Kantonspolizei wurden im Zeitraum zwischen 2015 und 2019 zwei durch Glätte oder Schnee verursachte Velounfälle aufgenommen. Jüngere Daten liegen noch nicht vor

3. *Gibt es Zahlen wie viele Velofahrer an Schneetagen unterwegs sind im Vergleich zu normalen Tagen?*

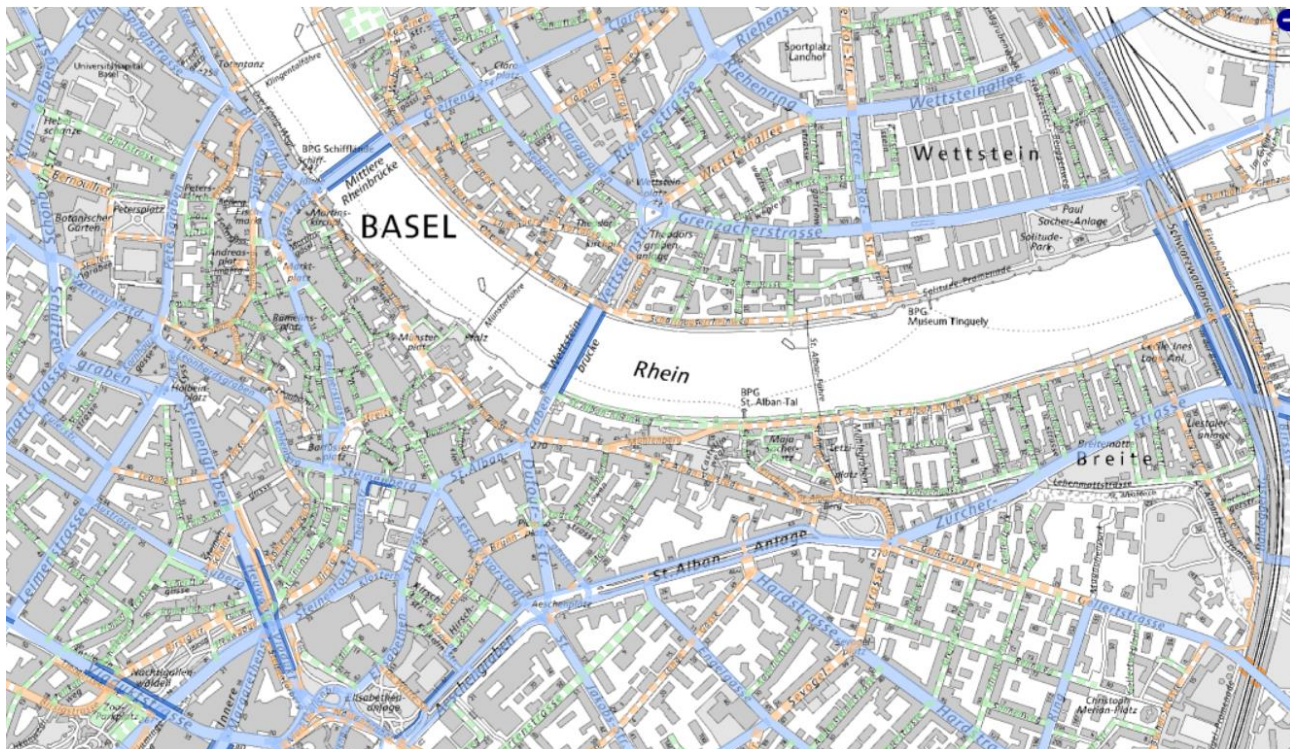
Am Freitag, 15. Januar 2021, wurden an den 24 Dauerzählstellen für den Veloverkehr durchschnittlich rund 30% des Velaufkommens des gleichen Tages der Vorwoche (Freitag, 8. Januar 2021) gezählt. An diesem extremen Schneetag erfassten die Velozählstellen zwischen 39 (Flughafenstrasse) und 1'918 (Wettsteinbrücke) Velofahrerinnen und Velofahrer.

4. *Ist der Regierungsrat bereit dazu beizutragen, dass auch bei Schneetagen möglichst viele Menschen mit ihrem umweltfreundlichen Zweirad unterwegs sind?*

Selbstverständlich ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, dass Velofahrende auch an seltenen Schneetagen sicher mit dem Velo unterwegs sein können. Bei starkem und anhaltendem Schneefall wie an erwähntem Datum ist es allerdings auch mit grossem Aufwand schlicht nicht möglich, sämtliche Velowege ununterbrochen schneefrei zu halten. Es ist deshalb unausweichlich, dass einige Velofahrer*innen bei Schneetagen auf ein anderes Transportmittel umsteigen.

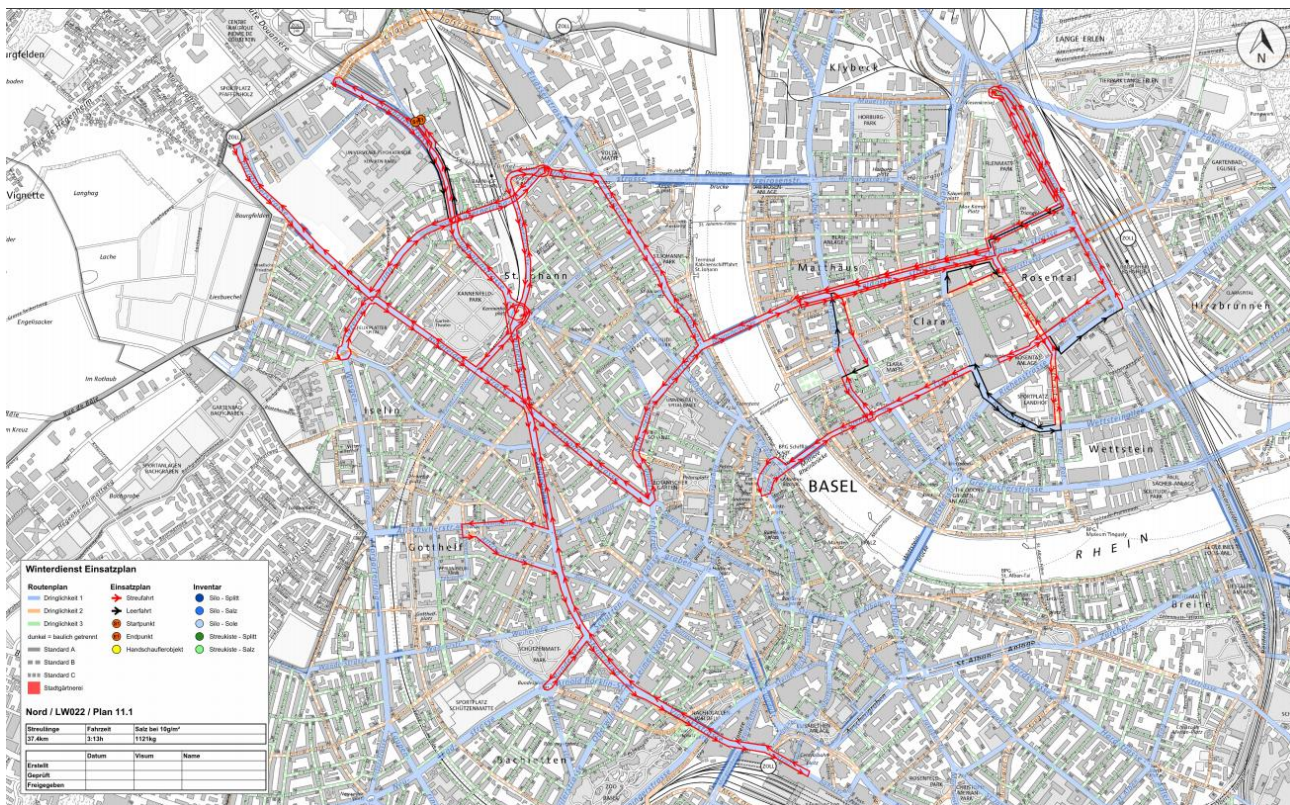
5. *Wie sieht das Schneeräumkonzept des Kantons Basel-Stadt aus und sind markierte Velostreifen und Velowege darin enthalten?*

Das Strassennetz ist in drei Dringlichkeitsstufen eingeteilt, wobei Stufe 1 innerhalb von drei Stunden *nach Ende* des Schneefalls, Stufe 2 innerhalb der weiteren vier Stunden und Stufe 3 innerhalb der nächsten sechs Stunden geräumt sein müssen. Diese Stufeneinteilung richtet sich nach den Vorgaben des Verbandes Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) und ist in nachfolgender Darstellung ersichtlich:



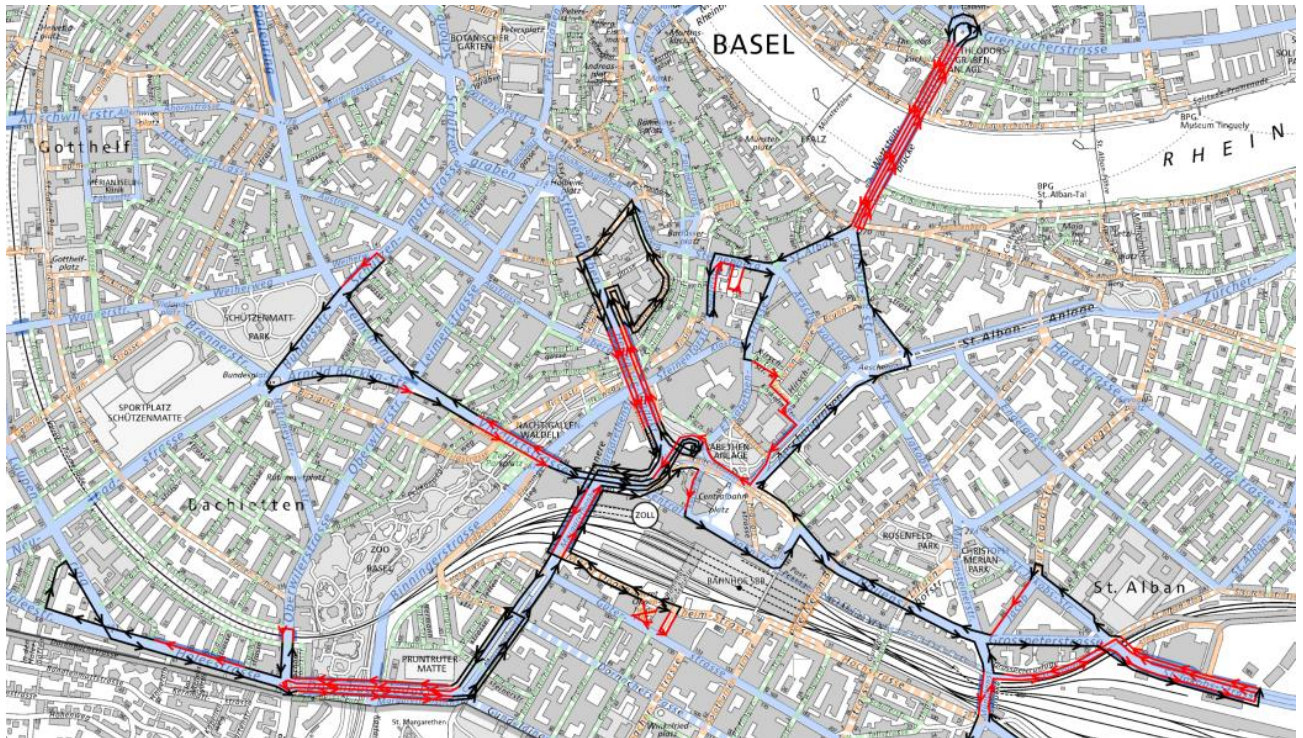
Dringlichkeitsstufen des Basler Strassennetzes: Stufe 1 (blau) beinhaltet die Busrouten, das Velopendlernetz und die Hauptverkehrsstrassen, Stufe 2 (orange) die Velobasisrouten und wichtigere Quartierstrassen, und Stufe 3 (grün) die restlichen Strassen und Wege.

Das Strassennetz ist so in Räumungsrouten eingeteilt, dass die oben genannten Zeiten gemäss VSS-Norm eingehalten werden können.



Beispiel für eine Route eines Lastwagens mit breitem Pflug für das Netz der Dringlichkeitsstufe 1

Um das Velopendlerrouennetz zu räumen, werden kleinere Fahrzeuge mit schmalen Pflug eingesetzt.



Beispiel eines Routenplans für ein Fahrzeug mit schmalen Pflug. Rot: Räum- und Streufahrten, schwarz Leerfahrten, die mit einer anderen Route geräumt werden

Zur Räumung der Strassen, in der Dringlichkeitsstufe 2, kommen vorwiegend kleine Räumfahrzeuge und teilweise Lastwagen zum Einsatz, zur Räumung der Dringlichkeitsstufe 3 ausschliesslich kleine Fahrzeuge.

Wenn es nachts zu schneien beginnt, werden die Einsätze so getaktet, dass das Netz der Dringlichkeitsstufe 1 bis um sieben Uhr mindestens einmal befahren wurde. Ab sieben Uhr sind dann auch die Fahrzeuge für die Routen der Dringlichkeitsstufen 2 und 3 im Einsatz.

Die Lastwagen verfügen über eine Pflugbreite von 2.8 bis 3.8 Metern. Dies definiert entsprechend die geräumte Breite. Die Pflüge sind so eingestellt, dass der Schnee auf die rechte Seite geschoben wird. Die Fahrer sind angehalten, die Strassen so abzufahren, dass in der Strassenmitte kein Schnee liegen bleibt. Dies hat zur Folge, dass bei Strassen mit Velostreifen und einer Gesamtbreite von mehr als 5.6 bis 7.6 Metern die Velowege nicht vollständig oder gar nicht geräumt werden und dass der weggeräumte Schnee auf den Velostreifen liegt.

- b) *Falls nein, ist der Regierungsrat gewillt, die Räumung der Velostreifen und Velowege in das Konzept aufnehmen?*

Wie unter Punkt 5 erwähnt, sind Velowege sowohl des Velopendler- als auch des Velobasisrouennetzes im Räumungskonzept berücksichtigt und entsprechend priorisiert. Sie werden jeweils bestmöglich geräumt; eine vollständige Räumung wäre allerdings nur mit erheblichem Aufwand machbar. So müssten zwei Räumfahrzeuge schräg versetzt hintereinander fahren. Auch in diesem Fall wären die Velostreifen aber nicht vollständig geräumt, da der weggeschobene Schnee am Strassenrand liegen bleiben würde. Um diesen wegzuräumen, müssten zusätzlich Bagger und Lastwagen für den Wegtransport des Schnees sorgen. Das braucht Zeit und würde eine grosse Anzahl von Baggern und Lastwagen sowie zahlreiche Wegfahrten zu einem Schneeabladeplatz bedingen. Zu erwähnen ist auch, dass es pro Bagger mehr als einen Lastwagen bräuhete, soll der Bagger kontinuierlich arbeiten können und nicht auf die Rückkehr des Lastwagens vom Schneeabladeplatz warten müssen. Es ist offensichtlich, dass es dadurch auch zu massiven

Beeinträchtigungen des Verkehrs käme, was dem Ziel des Winterdienstes diametral entgegensteht. Einen solchen Aufwand erachtet der Regierungsrat denn nicht nur als unverhältnismässig, sondern auch als kontraproduktiv. Was die Eistage im Februar anbetrifft, wäre eine maschinelle Beseitigung des Schnees und des Eises auf den Velostreifen wegen der Härte des Schnees kaum möglich gewesen. Man hätte entweder mit sehr viel Salz oder Handarbeit dahintergehen müssen, was mit den personellen Ressourcen der Stadtreinigung nicht zu leisten gewesen wäre.

c) *Falls ja, warum werden trotz Konzept viele Veloflächen nicht oder nicht gut geräumt?*

Siehe oben.

d) *Falls ja, ist der Regierungsrat gewillt den Velowegen erste Priorität vor der Autofahrbahn einzuräumen (vom Bus benutzte Strassen ausgenommen)?*

Bereits heute wird ein Teil der Velorouten in erster Priorität geräumt. Bei den breiten Strassen macht es zudem keinen Sinn, die Velostreifen zuerst zu räumen; die Autos würden einfach auf den geräumten Fahrbahnstreifen fahren.

e) *Falls ja, ist ein Abtransport des Schnees via Elektrofahrzeuge möglich, damit dieser nicht auf Velowegen, Trottoirs oder Tramhaltestellen liegenbleibt?*

Siehe oben.

6. *Ist der Regierungsrat bereit die Schneeräumung der Trottoirs dem Tiefbauamt zu übergeben?*

Tatsächlich funktioniert die Räumung der Trottoirs durch Private unterschiedlich gut. Eine Räumung aller Trottoirs durch den Kanton würde bei einigemassen normalen Schneeverhältnissen bis einige Stunden nach Ende des Schneefalls dauern, bei Verhältnissen mit mehrtägigem Schneefall oder andauernder Eisglätte sogar bis mehrere Tage. Zudem wäre das Tiefbauamt nicht in der Lage, die Arbeiten mit dem eigenen Bestand durchzuführen. Die Arbeiten würden folglich an Private vergeben, mit den entsprechenden Kostenfolgen. Aus Sicht des Regierungsrates stünden in diesem Fall Nutzen und Aufwand in keinem vernünftigen Verhältnis.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin