

Die Umsetzung des «Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der St. Alban-Anlage und für die Umgestaltung der Tramhaltestelle St. Alban-Tor»¹ hat zahlreiche Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden gebracht. Neben der Umgestaltung der Haltestelle «St. Alban-Tor» gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist die Verkehrssicherheit am Knoten erhöht worden. In diesem Zusammenhang sind auch Verbesserungen für den Veloverkehr umgesetzt worden. Die Verbesserungen für Velofahrende enden stadtauswärts allerdings unvermittelt am Beginn der Zürcherstrasse direkt nach der Einmündung der Gellertstrasse. Die weisse S-förmige-Sperrfläche oben an der Zürcherstrasse verleitet Autofahrende herkommend vom St. Alban-Tor zudem tendenziell dazu, Velofahrenden den Weg abzuschneiden, der Velostreifen endet «zwischen» den Sperrflächenteilen.

Während es stadteinwärts in der Zürcherstrasse seit längerer Zeit einen Radstreifen hat, hört der Radstreifen stadtauswärts wie erwähnt am Ende des Knotens auf. Am Knoten trennen sich jedoch die Velo-Pendelroute, welche die Zürcherstrasse hinunterführt, und die Velo-Basisroute, welche in die Gellertstrasse führt. Nach erfolgter Umgestaltung sind beidseitige Velostreifen umso offensichtlicher nötig – eine Pendelroute würde dies erfordern, um ihrer Funktion gerecht zu werden. Der Nutzen des schmalen Trottoirs entlang der Stützmauer auf der Südseite ist fraglich, für den Fussverkehr ist das Trottoir auf der gegenüberliegenden Strassenseite wichtig und attraktiver. Auf der Südseite hat es keine Anwohnenden und das nördliche Trottoir ist breiter, nicht durch eine Mauer beeinengt und scheint deutlich mehr benutzt zu werden.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Ist vorgesehen, auf der Velo-Pendelroute auch stadtauswärts in der Zürcherstrasse einen Velostreifen oder Veloweg einzurichten und damit die Achse vom Aeschenplatz Richtung Breite/Lehenmatt/Birsfelden für Velofahrende weiterzuführen und deren Sicherheit zu erhöhen?
2. Falls ja, bis wann kann mit der Umsetzung gerechnet werden?
3. Falls nein, was braucht es, damit der Velostreifen weitergeführt werden kann? Könnte das wenig genutzte südliche Trottoir zugunsten eines Velostreifens aufgehoben werden? Sind Erhaltungsmassnahmen geplant oder lassen sich diese Verbesserungen auch ausserhalb von Erhaltungsmassnahmen umsetzen?
4. Kann kurzfristig die weisse Sperrfläche für Autos angepasst oder zumindest das Ende des Velostreifens, welches von Autos häufig überfahren wird, rot eingefärbt werden?

¹ Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der St. Alban-Anlage und für die Umgestaltung der Tramhaltestelle St. Alban-Tor sowie Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trassee für Tram 3 und Bus 80/81 (17.0519.01), sowie Bericht der UVEK (17.0519.02) vom 14.03.2018.

Lisa Mathys