



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5085.02

SiD/P065085
Basel, 22. November 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 21. November 2006

Kleine Anfrage Esther Weber Lehner betreffend Verlängerung des Radstreifens vor dem UBS-Ausbildungszentrum

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. März 2006 die nachstehende Kleine Anfrage Esther Weber Lehner betreffend Verlängerung des Radstreifens vor dem UBS-Ausbildungszentrum dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Letztes Jahr wurde vor dem Elsässer-Tor die Strasse saniert. Mit dieser Sanierung wurde der linke Vorsortierstreifen Richtung Elisabethenstrasse bis zur Kreuzung Margarethenbrücke verlängert. Der heutige Verkehrsablauf zeigt, dass vom Birsigviadukt her die linke Vorsortierspur vor der Kreuzung Margarethenbrücke nur von wenigen Autos benützt wird. Der grösste Teil der Autos fährt auf der rechten Spur, wo auch alle Velofahrerinnen sich Richtung Bahnhof oder rechtsabbiegend über die Margarethenbrücke bewegen müssen.

Täglich kann beobachtet werden, wie Velofahrende in der schmalen rechten Spur an den Rand gedrängt werden. Sehr gefährlich wird es, wenn breite Lastwagen auf dieser Spur fahren. Zum Glück hat sich bis heute noch kein tragischer Unfall ereignet. Dies darf aber nicht als Argument angeführt werden, keine Verbesserungen für die schwächsten Verkehrsteilnehmer zu realisieren. Da die linke Fahrspur praktisch sehr wenig befahren wird, könnte in diesem Bereich eine neue Spuraufteilung vorgenommen werden, indem der vor der Tramhaltestelle endende Radstreifen bis zur Kreuzung verlängert würde.

Dieser Abschnitt ist auch das letzte Teilstück der Strecke vom Spalenring bis zum Bahnhof, bei welchem noch kein Radstreifen die Sicherheit der Velofahrenden verbessert.

Ich bitte deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob:

- der Radstreifen auf der Viaduktstrasse entlang dem UBS-Ausbildungszentrum bis zur Kreuzung Margarethenbrücke verlängert werden kann.“

Wir beantworten diese Kleine Anfrage wie folgt:

Die in der Kleinen Anfrage beschriebene Problematik war auch Thema anlässlich einer Sitzung der Projektkommission Velo im Jahre 2005. Daher haben sich das Hochbau- und Planungsamt (BD) und die Verkehrsabteilung (SiD) eingehend mit der Situation befasst. Auf

Grund von Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass sich der motorisierte Verkehr vor allem auf der rechten Fahrspur zur Kreuzung hin bewegt. Die linke Fahrspur wurde wesentlich weniger befahren. Dies führte in der rechten Fahrspur vielfach zu einem Stau. Die grosse Zahl der Velofahrerinnen und Velofahrer konnte infolge der engen Verhältnisse kaum rechts an der stehenden Autokolonne vorbei zum Kreuzungsgebiet gelangen.

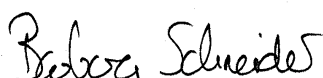
Durch das Hochbau- und Planungsamt und die Verkehrsabteilung wurden mögliche Varianten zur Verbesserung der Situation ausgearbeitet. Als nicht möglich erwies sich der Weiterzug des Radstreifens am UBS-Ausbildungszentrum vorbei zum Kreuzungsgebiet, da die Platzverhältnisse nicht ausreichen. Die geltenden Normen könnten dabei nicht umgesetzt werden. Am 17. Juni konnte die Verkehrsabteilung aber einen Verkehrsversuch publizieren und am 30. August 2006 auch umsetzen, welcher den Velofahrenden die Vorfahrt auch ohne Radstreifen ermöglicht. Dabei wird die rechte Fahrspur für den motorisierten Verkehr nur noch zum Rechtsabbiegen in die Margarethenstrasse zugelassen. Velos hingegen können die Spur weiterhin zum Geradeausfahren und zum Rechtsabbiegen benutzen. Dies wird mit Velosymbolen und Einspurpfeilen verdeutlicht. Der restliche Verkehr wird auf der linken Spur geführt.

Seit Beginn des Versuches konnte beobachtet werden, dass der Veloverkehr nun grundsätzlich ungehindert zum Knoten auf der rechten Spur vorziehen kann. Vor allem zu den Spitzenzeiten gibt es ein starkes Veloverkehrsaufkommen. Gruppenweise nähern sich die Velofahrenden vom Viadukt und der Viaduktstrasse zum Knoten hin. Der motorisierte Verkehr schliesst jetzt grösstenteils auf der linken Spur zum Knoten auf. Dabei kann es kurzzeitig zu längeren Rückstaus bis zur Mitte des Viaduktes kommen. Da die rechte Spur vom motorisierten Verkehr deutlich weniger frequentiert wird, gibt es für die Velofahrenden nun genügend Platz, um an der stehenden Fahrzeugkolonne zum Knoten vorzufahren.

Etwas nachteilig für alle Verkehrsteilnehmenden wirkt sich das neue Verkehrsregime nach dem Knoten, vor dem Elsässertor, aus. Es zeigt sich, dass der motorisierte Verkehr hauptsächlich auf die rechte Spur zur Lichtsignalanlage hin wechselt während die Velofahrenden vielfach auf den in der Mitte liegenden Radstreifen zur Markthallenbrücke hin wechseln.

Die Situation wird weiterhin kritisch analysiert. Bei einem positiven Verlauf des Versuches, er dauert maximal ein Jahr, soll das geänderte Verkehrsregime definitiv eingeführt werden. Dies bedingt jedoch eine erneute Publikation, welche voraussichtlich im Juni 2007 erfolgen würde.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber