

Interpellation Nr.87 (September 2012)

betreffend Baustellen-Management bezüglich Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr

12.5236.01

In Basel wurden bei verschiedenen Baustellen Verkehrsanordnungen getroffen, die der Wichtigkeit der betroffenen Velorouten und der Fussgängersicherheit in keiner Weise gerecht werden.

An der Schiffflände wurde der Veloverkehr in eine Sackgasse geschickt, während für Hotelzubringer die Durchfahrt erlaubt war. Es wurden rechtlich unverbindliche Hinweistafeln ("Velo schieben") durchgesetzt (Polizeikontrolle). Parkplätze hatten Vorrang vor einer funktionierenden Veloführung. Erst auf Intervention der Bevölkerung und nach Presseberichten wurde die Signalisation angepasst. Mit veränderter Baustelle wurden wiederum Durchfahrverbote ohne (Velo-)Umfahrung aufgestellt. Ähnliche Situationen wären auf Auto-Hauptverkehrsachsen undenkbar.

Die Achse Blumenrain - Schiffflände - Münsterplatz - Rittergasse ist Bestandteil einer wichtigen kantonalen und internationalen Veloroute. Die jüngsten Bauarbeiten an der Schiffflände und in der Rittergasse zeigten, dass auf die Bedürfnisse der Velofahrenden kaum Rücksicht genommen wurde. Vom Velo absteigen und stossen war die Devise. Dabei wurde übersehen, dass das Velo stossen mehr Raum beansprucht als wenn mit dem Velo gefahren wird.

Dass Autos nicht geschoben werden können ist kein Grund, es von Velos zu verlangen. Velos sind gleichberechtigte Verkehrsmittel und damit Fahr- und nicht Stosszeuge.

Weitere Unklarheiten, Schwierigkeiten und riskante Verkehrsanordnungen bestanden beispielsweise an den Baustellen Rittergasse und Grosspeter/Hexenweglein (Fussgänger warten auf der Fahrbahn, LKWs überfahren Warteraum für Velos). Dabei zeigte sich, dass Beobachtungen und Informationen unter den zuständigen Departementen und Ämtern (Polizei und Mobilitätsamt) ungenügend ausgetauscht wurden.

Basel will velofreundlichste Stadt der Schweiz werden und ist auch durch das Umweltschutzgesetz verpflichtet, dem Veloverkehr - gemeinsam mit Fuss- und öffentlichem Verkehr - Priorität und Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Das gilt auch bei Baustellen.

Vor diesem Hintergrund scheint es dringend angezeigt zu sein, auf den Anzug 11.5290 von Jörg Vitelli zu verweisen, der die Zuständigkeit für die temporären Verkehrsanordnungen, gleich wie bei den permanenten Massnahmen, dem Amt für Mobilität (MOB) BVD zuweisen will. In den meisten Fällen ist der "Bauherr" von Baustellen das Tiefbauamt, die BVB oder die IWB. Die zuständigen Bauleiter haben Erfahrung mit Baustellensignalisationen, so dass sich eine zusätzliche Kontrolle erübrigt. Wenn private Bauherren, z.B. bei einem Neubau, den Strassenraum in Anspruch nehmen müssen, dann wird eine Allmendbewilligung benötigt. In diesen Fällen kann die Baustellensignalisation durch die Allmendverwaltung bewilligt werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Regierung:

1. Wie beurteilt die Regierung die wochenlange, teilweise offensichtlich unnötige Velobehinderung bei der Baustelle Schiffflände und damit auf einer der wichtigsten Velorouten in der Stadt?
2. Wären die Bauarbeiten am Kleinbasier Brückenkopf nicht der geeignete Anlass gewesen den motorisierten Verkehr nach dem neuen Innenstadt-Verkehrsregime zu führen und die Mittlere Brücke zu sperren?
3. Teilt die Regierung die Meinung, dass der Fuss- und Veloverkehr gerade auch während baustellendbedingten Behinderungen bevorzugt behandelt werden muss, auch wenn dies die Leistungsfähigkeit der Strasse oder Parkierungsflächen vorübergehend einschränkt?
4. Wie will die Regierung in Zukunft garantieren, dass wichtige Veloachsen in der Stadt auch bei Baustellen immer offen gehalten werden?
5. Teilt die Regierung die Meinung, dass zwingend nötige Sperrungen von Velorouten schnellstmöglich und auch ohne Hinweis Dritter wieder aufgehoben werden, sobald es sich einrichten lässt? Dies auch temporär abends nach Baustellen-Schluss und an Wochenenden?
6. Teilt die Regierung die Meinung, dass Fusswege entlang langfristigen Baustellen (> 3/4/6

Monate) unbedingt aufrecht erhalten werden müssen, wenn der sonst erforderliche Umweg über mehr als eine Strasse führt?

7. Wie kann es passieren, dass Baustellen in Betrieb gehen, ohne dass vorgängig überprüft wurde, ob die vereinbarten baustellenbedingten Massnahmen auf Allmend tatsächlich realisiert und korrekt sind (Grosspeter/Hexenweglein)?
8. Werden bei der Baustelle Grosspeter die notwendigen "Nachbesserungen" vorgenommen um die Velos und zu Fussgehenden sicher zu führen. Bei anderen Baustellen werden "Arkaden" gemacht und den Fussverkehr unten durchgeführt und die Bauinstallation oben angeordnet. Wieso wurde dies beim Grosspeter nicht auch so gemacht?
9. Wie stellt die Regierung zukünftig sicher, dass private Bauherrschaften die vereinbarten baustellenbedingten Massnahmen auf Allmend tatsächlich umsetzen?
10. Wie stellt die Regierung zukünftig sicher, dass die Kommunikation unter den für Baustellen zuständigen Ämtern zuverlässig funktioniert und festgestellte Mängel sofort unter den Ämtern ausgetauscht werden?
11. Wie weit sind die Bemühungen zum Vorstoss Vitelli gediehen, das Ressort Baustellen vom JSD ins BVD zu integrieren?
12. Wer haftet auf Grund mangelhafter Baustellen-Signalisation bzw. -Wegführung?
13. Welche Anforderungen bestehen an die Bauherrschaft, mobile Signalisationen regelmässig auf ihre korrekte Platzierung zu überprüfen?

Stephan Luethi-Brüderlin