



An den Grossen Rat

11.5328.02

BVD/P115328
Basel, 8. Januar 2014

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2013

Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend „zusätzliche Grünphasen für geradeaus fahrende Velos“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2012 den nachstehenden Anzug Christoph Wydler und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„An zahlreichen Verzweigungen sorgt der Betrieb von Lichtsignalanlagen dafür, dass es nicht zu Zusammenstössen zwischen Fahrzeugen kommt, die aus verschiedenen Richtungen einfahren. Oft betrifft dies jedoch nur Motorfahrzeuge, während Fahrräder die Verzweigung während Rotphasen gefahrlos überqueren könnten, ohne Konfliktsituationen zu schaffen. Als Beispiele seien die Einfahrt aus der Arnold Böcklinstrasse in den Steinenring, die Querung des Cityrings bei der Leimenstrasse und die Durchfahrt aus der Klingelbergstrasse in die Schanzenstrasse erwähnt, die Liste liesse sich verlängern. An solchen Orten lässt sich eine Regelung mit eigener Velo-Grünphase einführen, wie sie sich in der Centralbahnstrasse bei der Einmündung der Markthallenbrücke bereits seit Jahren bestens bewährt hat.

Die Anzugstellenden bitten den Regierungsrat, im Sinne der Veloförderung die Regelung aller Lichtsignalanlagen in diesem Sinne zu überprüfen und wo immer möglich mit zusätzlichen Grünphasen für Velofahrende auszustatten.

Christoph Wydler, Eveline Rommerskirchen, Brigitte Heilbronner, Maria Berger-Coenen, Thomas Grossenbacher, Helen Schai-Zigerlig, Jörg Vitelli, David Wüest-Rudin, Heiner Vischer, Oswald Inglin, Michael Wüthrich, Dominique König-Lüdin“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Das Basler Stimmvolk hat im November 2010 entschieden, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem städtischen Strassennetz in den darauf folgenden zehn Jahren um zehn Prozent zu reduzieren ist. Diese Vorgabe führt zu einem Nutzungszuwachs beim Öffentlichen Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr. Um den Anteil der mit dem Velo gefahrenen Wege weiter zu erhöhen, ist neben vielen weiteren Massnahmen eine kontinuierliche Qualitätskontrolle und Optimierung der Lichtsignalanlagen unerlässlich.

Lichtsignalanlagen dienen in erster Linie dem sicheren, konflikt- und störungsfreien Überqueren einer Kreuzung. Sie sollen das Zusammentreffen von Verkehrsteilnehmenden aus verschiedenen Richtungen regeln. Dabei sind allerdings gesetzliche Rahmenbedingungen und Sicherheitsaspekte zwingend zu berücksichtigen. So erhalten nur Linksabbieger und ihr Gegenverkehr in einigen Fällen gleichzeitig das Grünsignal. Das Geradeausfahren ist nur dann zulässig, wenn es durch ein grünes Licht erlaubt ist und dem geradeaus fahrenden Verkehr ein konfliktfreier separater Fahrstreifen zur Verfügung steht. Dies setzt natürlich auch voraus, dass keine Gefahrensituation mit querenden Fussgängern und einbiegendem Individualverkehr entsteht.

Daher ist eine separate Grünphase für geradeaus fahrende Velos aus sicherheitstechnischen und rechtlichen Gründen grundsätzlich nur möglich, wenn sowohl in der Zufahrt zum Knotenpunkt als auch in der Wegfahrt ein separater Radstreifen markiert ist.

2. Stellungnahme

Der Regierungsrat ist bestrebt die Wartezeiten für Velos an Lichtsignalanlagen so kurz wie möglich zu gestalten. Es ist auch eine Vorgabe an die planenden Behörden des Kantons, den Fuss- und Veloverkehr kontinuierlich zu fördern. Allerdings sind bei der Umsetzung entsprechender Massnahmen die gesetzlichen Vorgaben zur Wahrung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unbedingt einzuhalten.

Die im Anzug erwähnten Beispiele für ein einfacheres Überqueren von Kreuzungen für Velos wurden geprüft. Sie erfüllen die Bedingungen zur Realisierbarkeit nur teilweise.

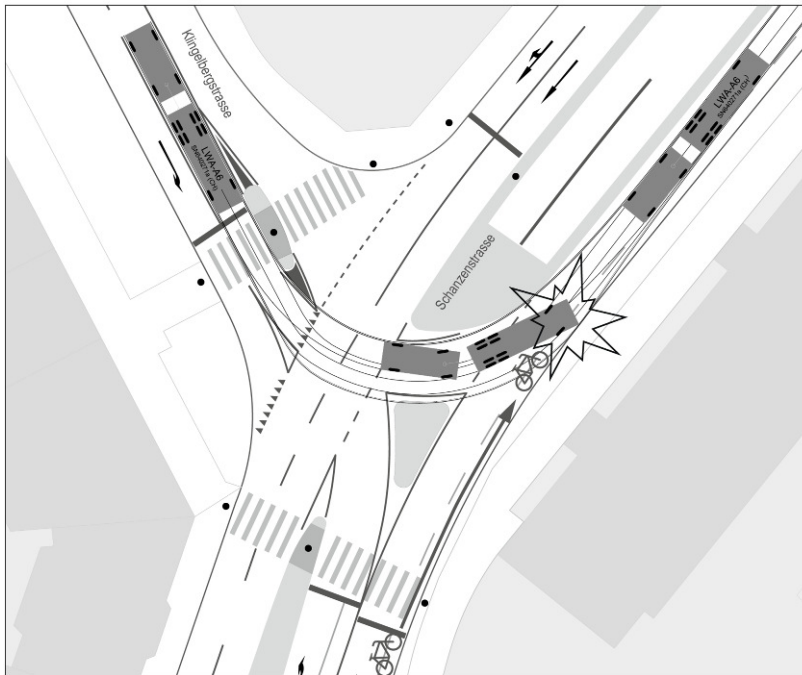
2.1 Querung Cityring bei der Leimenstrasse

An der Lichtsignalanlage am Holbeinplatz wurde die Veloquerung dahingehend verbessert, dass der Veloverkehr von der Lyss nun auch zusammen mit dem geradeaus fahrenden Verkehr aus der Leimenstrasse das Grünlicht erhalten kann. Für Velos ist die Querung des Cityrings somit häufiger und schneller möglich. Das Anliegen des Anzugs ist damit erfüllt.

2.2 Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse

Am Knoten Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse hat sich die Situation für den Veloverkehr mit Einrichtung des Fussgängerstreifens über die Schanzenstrasse grundlegend geändert. Die Velos kommen nicht nur wie bisher mit dem von links einbiegenden Verkehr aus der Klingelbergstrasse in Richtung Johanniterbrücke in Konflikt, sondern neu auch mit den querenden Fussgängern über die Schanzenstrasse. Gerade dem nach links einbiegenden Lastwagenverkehr aus der Klingelbergstrasse in Richtung Johanniterbrücke steht in der Verzweigung neben dem Radstreifen nicht genügend Platz zur Verfügung. Dieser muss zwingend, wie in Darstellung 1 gezeigt, auf den markierten Radstreifen ausweichen. Für eine gleichzeitige Velo-Grünphase an dieser Stelle fehlt somit die rechtliche Grundlage. Die Sicherheit kann nur mit einem Rotsignal für Velos gewährleistet werden.

In den nächsten vier bis fünf Jahren ist hier aufgrund des Baus des Biozentrums zudem mit einem erhöhten Aufkommen an Schwerlastverkehr aus der Klingelbergstrasse in Richtung Johanniterbrücke zu rechnen. Gegenwärtig läuft an dieser Kreuzung auch ein Pilotversuch mit erlaubtem Rechtsabbiegen bei Rot zugunsten von Velofahrenden (siehe 3.5)



Darstellung 1: Fahrverlauf von Lastwagen an der Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse

2.3 Arnold Böcklinstrasse/Steinenring

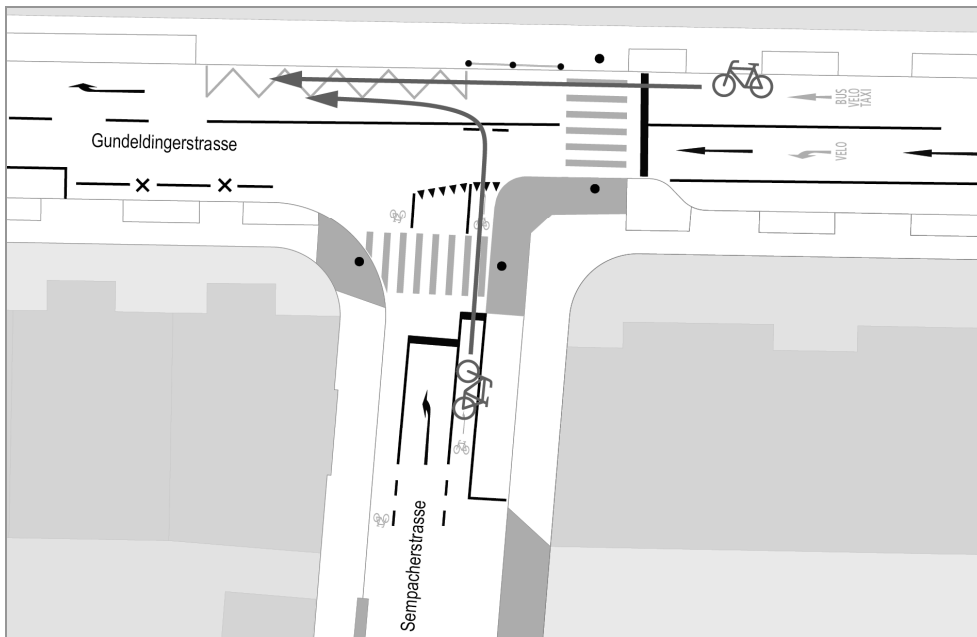
Für die Einrichtung einer Velo-Grünphase an der Arnold Böcklin-Strasse wäre ein separater Radstreifen nötig. Ein geradeaus führender Radstreifen könnte aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse nur mit Entfernung des Radstreifens für den linksabbiegenden Veloverkehr realisiert werden. Dies würde zu einer Verschlechterung für die in die Leimenstrasse fahrenden Velos führen.

3. Verbesserungen für den Veloverkehr

Im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Loretta Müller und Konsorten bezüglich separate Ampelführung für rechtsabbiegende Velos Anfang des Jahres 2012 hat das Amt für Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement einige lichtsignalgeregelte Abbiegebeziehungen für Velos einer näheren Betrachtung unterzogen. Dabei konnten etliche konfliktfreie bzw. konfliktverträgliche Abbiegebeziehungen für den Veloverkehr verbessert und beschleunigt werden. Im Folgenden werden Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs an Lichtsignalanlagen aufgezeigt, die seit dem Jahr 2012 realisiert wurden oder noch realisiert werden.

3.1 Sempacherstrasse/Gundeldingerstrasse

Mit der Erneuerung der Lichtsignalanlage Sempacherstrasse/Gundeldingerstrasse Ende des Jahres 2013 wurde für den Veloverkehr auf der kombinierten Bus- und Velospur auf der Gundeldingerstrasse ein „Dauergrün“ für geradeaus fahrende Velos eingerichtet. Diese Regelung konnte ermöglicht werden, weil der motorisierte Verkehr aus der Sempacherstrasse neu einspurig nach links in die Gundeldingerstrasse geführt wird. Während der motorisierte Verkehr in der Gundeldingerstrasse also warten muss, erhält der Veloverkehr mit einem separaten Velosignal zusammen mit dem einbiegenden Verkehr aus der Sempacherstrasse Grün. Die in der Gundeldingerstrasse geradeaus fahrenden Velos erhalten nur Rot, wenn der querende Fussverkehr Grün erhält. Der Bus in der Gundeldingerstrasse kann sich gesondert anmelden und bekommt prioritär Grün, gleichzeitig haben der Verkehr aus der Sempacherstrasse und der querende Fussverkehr Rot.



Darstellung 2: Neue Verkehrsregelung für Velos an der Lichtsignalanlage Sempacherstrasse/Gundeldingerstrasse

3.2 Voltaplatz

Velofahrende vom Lothringerplatz zum Voltaplatz haben bisher bei Anmeldung eines Trams oder bei einem Rückstau zusammen mit dem motorisierten Verkehr an dem vorgeschalteten Lichtsignal an der dynamischen Haltestelle Rot erhalten. Bereits im Jahr 2012 wurde für den Veloverkehr an dieser Stelle zusätzlich ein Velosignalgeber installiert. Velofahrende erhalten nun auch bei Stau freie Fahrt bis zur Lichtsignalanlage am Voltaplatz. Sie werden nur zum Halten aufgefordert, falls sich ein Tram der Haltestelle nähert.

3.3 Markthallenbrücke/Centralbahnstrasse

Der Veloverkehr von der Markthallenbrücke in Richtung Viaduktstrasse kann neu gleichzeitig mit dem Verkehr aus der Centralbahnstrasse das Grünlicht erhalten.

3.4 Holbeinplatz

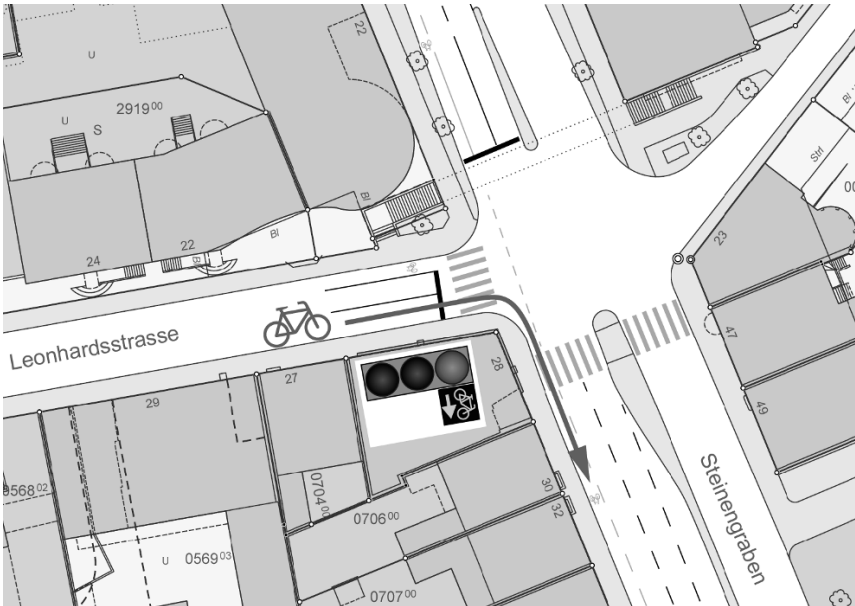
Neben der Verbesserung der Querung des Cityrings bei der Leimenstrasse wurde im Jahr 2013 an der Lichtsignalanlage am Holbeinplatz auch das Rechtsabbiegen für Velos vom Steinengraben zur Lyss vereinfacht. Das Lichtsignal für den rechtsabbiegenden Verkehr wurde durch einen Warnblinker ersetzt und die Vortrittsregelung so geändert, dass der Verkehr nach rechts immer unter Einhaltung des Vortrittsrechts abbiegen darf.

3.5 Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen

Von Juni 2013 bis November 2014 führt das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen des Forschungsprojekts „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure einen Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen durch. Bei einer der beiden Versuchsanordnungen wird dem Veloverkehr unter Einhaltung der Vortrittsregel das Abbiegen nach Rechts bei Rot erlaubt und mit einer entsprechenden Signaltafel über die geänderte Verkehrsregelung in Kenntnis gesetzt.

In einer zweiten Versuchsanordnung dürfen Velofahrende während der Grünphase des gesamten Fussverkehrs die Kreuzung überqueren, müssen den Zufussgehenden allerdings den Vortritt gewähren. Diese neue Regelung wird mit einem Warnblinker angezeigt. Nach der Auswertung der aus dem Pilotversuch gewonnenen Erkenntnisse durch die Schweizerische Vereinigung der

Verkehringenieure entscheidet das Bundesamt für Strassen, ob diese neuen Verkehrsregeln an Lichtsignalanlagen in der Schweiz zugelassen werden.



Darstellung 3: Pilotversuch Rechtsabbiegen bei Rot an der Lichtsignalanlage Leonhardsstrasse/Steinengraben

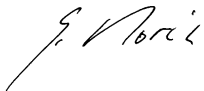
4. Fazit

Der Regierungsrat möchte das Velo noch mehr als bisher zu einem attraktiven und sicheren Verkehrsmittel machen. Um die bereits hohe Verkehrssicherheit für den Veloverkehr weiter zu gewährleisten, wird auch künftig in jedem Projekt mit lichtsignalgeregelten Knotenpunkten eine verkehrs- und sicherheitstechnische Einzelprüfung für eine separate Grünphase für Velos durchgeführt. Die im Anzug grundsätzlich geforderte Grünphase wird damit, wo rechtlich und sicher möglich, nachhaltig umgesetzt. Die im Anzug erwähnten Beispiele für ein vereinfachtes Queren von Kreuzungen für Velos konnten aufgrund gesetzlicher Vorgaben nur teilweise erfüllt werden.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Christoph Wydler betreffend „zusätzliche Grünphasen für geradeaus fahrende Velos“ als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin