

betreffend umgehende Signalisierung von gefährlichen Fahrspurverengungen zum Schutz von Velofahrenden

Noch immer teilen sich Velo und Auto an vielen Orten in der Stadt Basel Strassenabschnitte, ohne dass dort ein Velostreifen markiert wäre. Diese Abschnitte mit fehlenden Markierungen für die Velos sind grundsätzlich problematisch und das Problem verschärft sich zusätzlich durch die steigende Zahl von breiten SUVs, die im Stadtverkehr unterwegs sind. Es ist deshalb zentral, dass in den nächsten Jahren auf allen Strassenabschnitten der Stadt durchgängige Markierungen von Velostreifen eingeführt werden, um die Räume für Autos und Velos deutlich voneinander abzugrenzen und damit die Sicherheit von allen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Ein entsprechender Anzug von Wegmann und Konsorten für die Strecke Johanniterbrücke bis Bahnhof SBB etwa ist hängig (20.5071.01). Da die Umsetzung von durchgängigen Velostreifen aber offensichtlich viel Zeit in Anspruch nimmt, bedarf es aus Sicht der Interpellantin einer umgehenden Signalisation von besonders gefährlichen Abschnitten, namentlich von plötzlichen Fahrspurverengungen, bis auch dort Velostreifen markiert sind. Denn hier hängt die Sicherheit der Velofahrenden besonders von der Aufmerksamkeit und Achtsamkeit der sie überholenden Autofahrenden ab. Entsprechend müssen die Autofahrenden gewarnt und auf den gefährlichen Abschnitt sowie auf die Existenz von Velos trotz fehlender Velostreifenmarkierung hingewiesen werden.

Zwei Beispiele für solche plötzlichen Fahrspurverengungen: 1. Allgemein bei Velofahrenden bekannt und im Anzug von Wegmann und Konsorten erwähnt ist die Verengung der Fahrspur nach Einmündung Spalentorweg (Richtung Bahnhof SBB). Wenn die Autofahrenden diese Verengung nicht bemerken und aufgrund eines zweiten Autos auf der Überholspur nicht ausweichen können, dann müssen sie rechtzeitig abbremsen, oder es wird sehr eng für das Velo, das dort unterwegs ist. 2. Die Tramhaltestelle «Musical Theater» am Riehenring. Hier fällt die Fahrspur zur abgesetzten Tramlinie abrupt ab, auch hier gibt es keine spontane Ausweichmöglichkeit für das Auto, wenn es eng wird mit einem davor fahrenden Velo (das immer wieder Regenablaufvorrichtungen ausweichen muss, was den Platz zusätzlich verringert). Auch hier ist die Sicherheit der Person auf dem Velo davon abhängig, dass die von hinten mit Tempo 50 kommenden Autos die Situation erkennen und die Velos vorsichtig überholen.

Ausgehend von diesen beiden Beispielen bittet die Interpellantin die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass solche Fahrspurverengungen (Beispiel 1) resp. Fahrspurveränderungen durch abgesetzte Tramlinien (Beispiel 2) die Sicherheit von Velofahrenden derart gefährden, dass es umgehender Massnahmen zur Signalisierung dieser Stellen und damit zum Schutz der Velos erfordert?
2. Wenn ja, welche Massnahmen sieht die Regierung für geeignet, um die gefährlichen Abschnitte schnellstmöglich zu signalisieren? Könnten Warnschilder für die Autofahrenden eine provisorische Abhilfe schaffen und wie könnten diese konkret aussehen? Oder liesse sich eine Velostreifenmarkierung an diesen besonders gefährlichen Stellen allenfalls dennoch rasch umsetzen?
3. Welche weiteren Abschnitte mit Fahrspurverengungen in der Stadt Basel bedürften einer solchen Signalisation? Ist die Regierung bereit, hierzu eine Übersicht zu erstellen, falls eine solche nicht existiert und auch hier eine entsprechende Signalisation umzusetzen?
4. Auch bei Baustellen kommt es oft zu gefährlichen Verengungen (Beispiel Spalenring Richtung Kannerfeldplatz bei der Station Burgfelderplatz). Könnte auch für Baustellen eine Lösung gefunden werden, um die Velofahrenden zu schützen?
5. Wenn die Regierung die Einschätzung der Interpellantin nicht teilt, wie schätzt die Regierung die beschriebenen Verkehrssituationen dann ein? Und welche Massnahmen liessen sich aus der Einschätzung der Regierung dennoch ableiten und umsetzen?
6. Falls aus Sicht der Regierung gar keine Massnahmen zur umgehenden Verbesserung der

beschriebenen Situationen nötig sind, welche Empfehlungen hat sie dann für die Velofahrenden, die diese Abschnitte in den nächsten Monaten und Jahren weiter passieren müssen?

Fleur Weibel