



An den Grossen Rat

21.5594.02

BVD/P215594

Basel, 29. September 2021

Regierungsratsbeschluss vom 28. September 2021

Interpellation Nr. 112 Fleur Weibel betreffend «umgehende Signalisierung von gefährlichen Fahrspurverengungen zum Schutz von Velofahrenden»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 8. September 2021)

«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 abbremesen, 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 Kannenfeldplatz 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»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Velofahren erfreut sich in Basel-Stadt immer grösserer Beliebtheit. Gleichzeitig steigen aber auch das Sicherheitsbedürfnis und die Anforderungen an die Veloinfrastruktur. Diesen Ansprüchen gilt es so gut wie möglich gerecht zu werden. Die Verkehrssicherheit hat für den Regierungsrat sehr hohe Priorität. Er setzt sich denn auch konsequent dafür ein, die Infrastruktur für Velofahrerinnen und Velofahrer weiter zu entwickeln und zu verbessern, so dass das Velofahren in unserer Stadt sicher und komfortabel ist.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Teilt die Regierung die Einschätzung, dass solche Fahrspurverengungen (Beispiel 1) resp. Fahrspurveränderungen (Beispiel 2) die Sicherheit von Velofahrenden derart gefährden, dass es umgehender Massnahmen zur Signalisierung dieser Stellen und 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?*

Die zuständigen Fachstellen werden die genannten Situationen nochmals prüfen, um zu sehen, ob sich die Sicherheit der Velofahrenden allenfalls durch Markierungen erhöhen lässt.

Fahrspurverengungen stellen für alle Verkehrsteilnehmenden ganz allgemein eine Herausforderung dar. Ob diese signalisiert werden und/oder ob andere Massnahmen getroffen werden, ist von der Örtlichkeit abhängig und muss im Detail überprüft werden. Meist können Fahrspurverengungen nur durch bauliche Massnahmen beseitigt werden. Bei den aufgeführten Beispielen ist eine Signalisierung aufgrund der aktuellen örtlichen Gegebenheiten nicht angezeigt. Im angesprochenen Bereich des Schützengrabens (Beispiel 1) wird der rechte Fahrstreifen nur aufgrund der vorhandenen Bushaltestelle kurzzeitig optisch verbreitert. Beim «Musical Theater» (Beispiel 2) wurde mit Blick auf die Schulwegsicherheit nebst der entsprechenden Signalisation und Markierung der Fahrstreifen absichtlich enger ausgebildet, um die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dem Regierungsrat liegen keine Hinweise vor, welche die bei-

den genannten Örtlichkeiten als Gefahrenstellen oder gar Unfallschwerpunkte auszeichnen würden.

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?*

Wie bereits in der ersten Frage erwähnt, können zusätzliche Verkehrssignale die potenziellen Folgen einer Fahrspurverengung nur bedingt beeinflussen. Im Rahmen von Unterhaltsarbeiten und bei der Umgestaltung von Strassenabschnitten mit Fahrspurverengungen werden diese nach Möglichkeit baulich behoben.

4. *Auch bei Baustellen kommt es oft zu gefährlichen Verengungen (Beispiel Spalenring Richtung Kannenfeldplatz bei der Station Burgfelderplatz). Könnte auch für Baustellen eine Lösung gefunden werden, um die Velofahrenden zu schützen?*

Bereits heute werden Baustellen signalisiert. Das Signal «Baustelle» weist explizit auf die angesprochenen Gefahrenstellen hin; es «warnt vor Arbeiten auf der Fahrbahn (z.B. Bau-, Vermessungs-, Markierungsarbeiten) und den damit verbundenen Hindernissen (z.B. Materialablagerungen, offene Schächte), Unebenheiten und Verengungen der Fahrbahn» (Art. 9 Abs. 1 SSV; eigene Hervorhebung). Je nach Baustellengrösse und ortsspezifischen Verhältnissen werden auch Umleitungen angeboten. In den letzten fünf Jahren sind in Bezug auf Zweiradunfälle an Baustellen keine Auffälligkeiten festzustellen.

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?*


Wie bereits dargelegt, liegen dem Regierungsrat keine Hinweise vor, die auf ein ungewöhnliches Risiko der beschriebenen Verkehrssituationen deuten. Der Regierungsrat hat im Juni 2019 den Verkehrssicherheitsplan verabschiedet. Ziel dieses Verkehrssicherheitsplans ist es, die Verkehrsunfälle weiter zu reduzieren und sicheres Verhalten im Verkehr zu fördern. Der Fokus liegt dabei auf den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, also besonders bei den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrerinnen und Velofahrern. Zur Zielerreichung wurden drei Handlungsfelder definiert: Verkehrssicherheitsstrategie, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrskultur. Der Verkehrssicherheitsplan zeigt zudem auf, dass die Verkehrssicherheitsarbeit als ganzheitliche Aufgabe verstanden werden muss, zu der jede Verwaltungsstelle ihren Beitrag beisteuert.

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?*

Grundsätzlich verfügt der Kanton Basel-Stadt über eine gute Veloinfrastruktur (Velostrassen, Pendlerrouen und Basisnetz). Für die von der Interpellantin genannten Örtlichkeiten prüft der Regierungsrat, ob sich die Situation mit einer Markierung verbessern liesse. Das Sicherheitsempfinden ist naturgemäss nicht bei allen Velofahrenden das gleiche. Sollten die erwähnten Örtlichkeiten bei einzelnen Velofahrenden trotz den erwähnten Massnahmen weiterhin zu Unsicherheit führen, besteht auch die Möglichkeit, diese Abschnitte durch Quartierstrassen zu umfahren.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

A stylized handwritten signature consisting of a large 'B' and 'J' intertwined.

Beat Jans
Präsident

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'B. Schüpbach-Guggenbühl'.

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin