



An den Grossen Rat

20.5234.02

BVD/P205234

Basel, 2. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. November 2022

Anzug Tonja Zürcher und Konsorten betreffend «Umnutzung von Strassenflächen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel und der Lebensqualität»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Oktober 2020 den nachstehenden Anzug Tonja Zürcher und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Während dem "Lockdown" nahm die Nutzung aller Verkehrsmittel ab. Mit den fortschreitenden Lockerungen des "Lockdowns" und der Zunahme von Mobilität, steigt jedoch seit Anfang April die Nutzung der Velomobilität stark. An Kreuzungen kommt es nun vermehrt zu Velostaus, was für alle Verkehrsteilnehmenden ein Sicherheitsrisiko darstellt. Auch auf den Fussverkehrsflächen können Abstandregeln nicht eingehalten werden.

Einige Städte haben bereits während der Krise auf die zunehmende Velomobilität reagiert und Autofahrspuren in Velospuren ummarkiert. In Basel hat der Veloverkehr aufgrund von Homeoffice und den Schliessungen von Läden und Schulen zwischenzeitlich insgesamt abgenommen, weshalb der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Interpellation Raphael Führer (20.5139.02) keine Veranlassung sah, die Veloverkehrsflächen kurzfristig auszuweiten. Mit der Öffnung von Läden, Schulen und vielen Freizeitangeboten hat sich die Situation aber geändert.

Jetzt ist deshalb der richtige Zeitpunkt ist, die Umnutzung von Strassenflächen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmitteln und Grünflächen entschieden voranzutreiben. Damit rüsten wir uns für zukünftige Pandemien und unternehmen gleichzeitig aktiv etwas gegen die Klimakrise, die Luftverschmutzung und erhöhen die Lebensqualität. Nicht zuletzt leisten wir mit der Entsiegelung von Flächen auch einen Beitrag dafür, die Erhitzung des städtischen Raums zu reduzieren.

In Anbetracht des Risikos weiterer Pandemien bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, wo auf ordentlichem Wege, aber so rasch als möglich und ohne den ÖV zu behindern oder die Durchfahrt für den MIV ganz zu verhindern,

- Ummarkierung von Autospuren oder Parkierflächen in Velospuren möglich sind,
- Strassenflächen zu Gunsten von breiteren Trottoirs oder verbesserten Querungshilfen umgestaltet werden können,
- durch die Einrichtung von Einbahn-Regimen für den MIV mehr Raum für Grünflächen, Bäume, Spielplätze, Boulevard-Flächen o.a. gewonnen werden kann.

Tonja Zürcher, Raffaella Hanauer, Thomas Grossenbacher, Sasha Mazzotti, Sandra Bothe, Edibe Gölge, Jo Vergeat, Raphael Führer, Pascal Pfister, Jürg Stöcklin, Jessica Brandenburger»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Verkehrsentwicklungen während der Pandemie

Die aus verschiedenen Zählungen berechneten Verkehrsindizes (vgl.

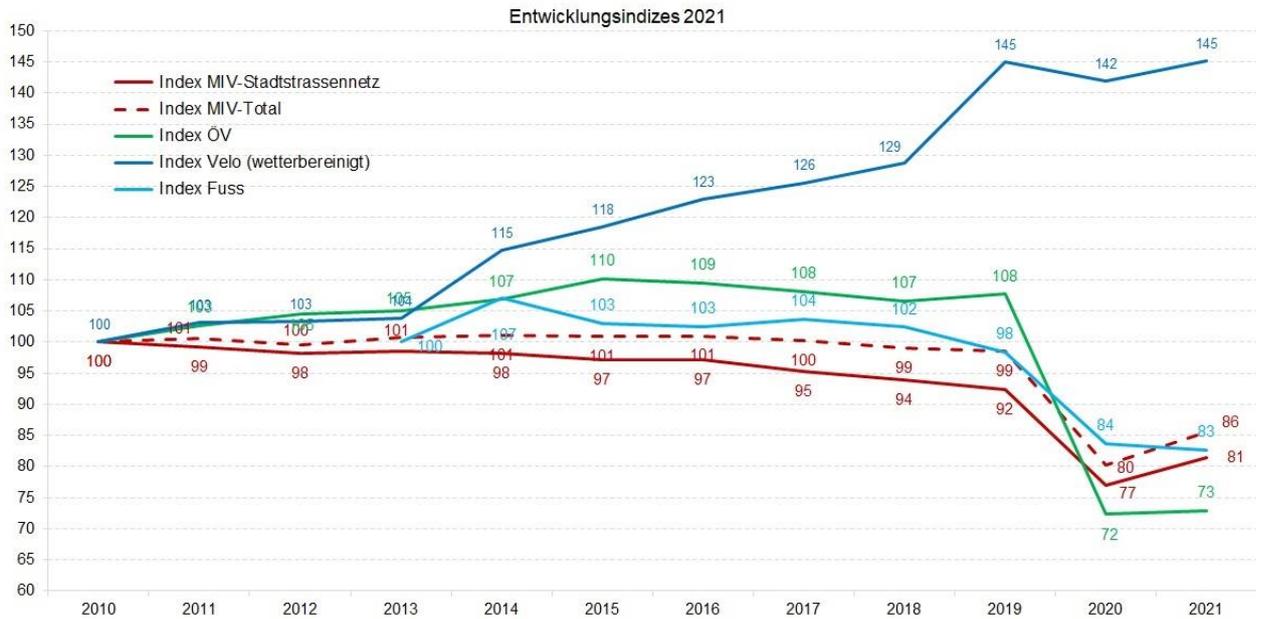


Abbildung 1) zeigen, dass der Veloverkehr seit 2010 von allen Verkehrsmitteln klar am stärksten zugenommen hat. Dieses Wachstum führt dazu, dass die Kapazität der Infrastruktur teilweise knapp wird.

Die Zahlen zeigen auch, dass die von Covid beeinflussten, ausserordentlichen Jahre 2020 und 2021 im Basler Verkehr deutlich Spuren hinterlassen haben. Besonders stark war der vorübergehende Rückgang im öffentlichen Verkehr. Weil der Alltags- und Pendlerverkehr insgesamt abnahm, waren auch weniger Menschen zu Fuss unterwegs, besonders im Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. 2020 und 2021 blieb der Veloverkehr auf hohem Niveau stabil.

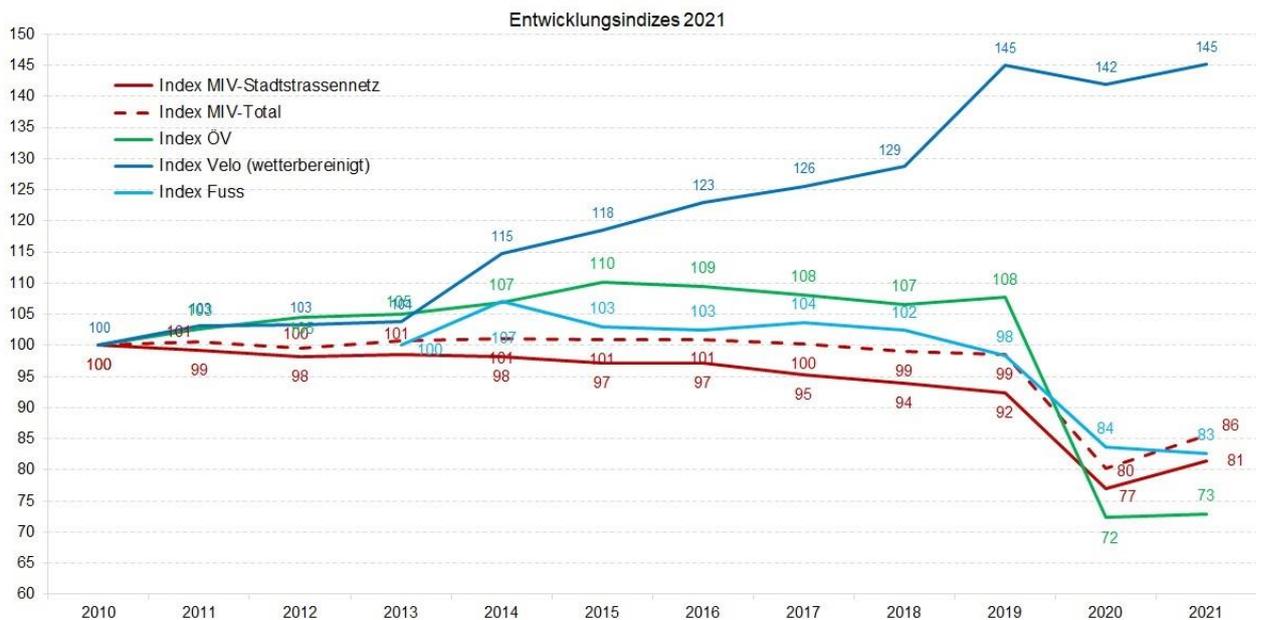


Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsindizes

2. Entscheide des Regierungsrats zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel

Der Regierungsrat hat nach der Genehmigung des Verkehrspolitischen Leitbildes 2015 weitere Beschlüsse gefasst für die Konkretisierung und Realisierung verschiedener verkehrlicher Massnahmen. Bezüglich vorliegendem Anzug sind folgende zu erwähnen:

2.1 Teilrichtpläne Velo sowie Fuss- und Wanderwege

Der Regierungsrat hat am 2. Juli 2019 die beiden behördenverbindlichen Teilrichtpläne (TRP) Velo und Fuss-/Wanderwege (FW) erlassen. Zu deren Umsetzung sind die entsprechenden Programme erarbeitet worden.

Der TRP Velo definiert das kantonale Veloroutennetz, unterschieden in Basis- und Pendlerrouten, sowie Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung. Der TRP umfasst Strategien und Grundsätze sowie qualitative Anforderungen an die Routennetze und stellt sicher, dass der Veloverkehr bei übergeordneten Planungen berücksichtigt wird.

In den letzten Jahren wurden umfangreiche Sofortmassnahmen umgesetzt. Konkret wurden weitere Einbahnstrassen für den Veloverkehr geöffnet, mehrere Velostrassen eingeführt, Autoparkplätze entlang von Tramgleisen aufgehoben, an zahlreichen Lichtsignalanlagen das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende zugelassen oder neue Veloaufstellflächen markiert und weitere Abstellfelder für Velos, in jüngster Zeit auch spezielle Parkfelder für Cargobikes bzw. Velos mit Anhänger geschaffen. Neben den zahlreichen Sofortmassnahmen sind auch grössere Velomassnahmen auf dem priorisierten Routennetz realisiert worden so wie beispielsweise die Radstreifen in der Jacob Burckhardt-Strasse und Strassburgerallee, der Ausbau des Elsässerrheinwegs zu einer attraktiven Fuss- und Veloachse oder die Umgestaltung in der Lörracherstrasse.

Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege hält das kantonale und städtisch übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz fest und gibt Auskunft über den Planungsstand von Netzergänzungen. Der TRP bezeichnet Strategien und Grundsätze sowie qualitative Anforderungen an die Routennetze und stellt sicher, dass der Fussverkehr bei übergeordneten Planungen berücksichtigt wird.

Bereits wurden schwerpunktmässig sicherheitsrelevante Mängel durch zusätzliche Querungen, Trottoirüberfahrten und vorgezogene Trottoirs behoben. Daneben hat der Kanton auch grössere Fussverkehrsmassnahmen wie den bereits erwähnten Fuss- und Radweg am Elsässerrheinweg sowie Fuss- und Veloverbindungen in der Erlenmatt realisiert. Zudem wurden inzwischen in der Stadt Basel ein Grossteil der Strassen in den Quartieren verkehrsberuhigt (Tempo 30) und rund hundert Begegnungszonen eingerichtet (Stand Januar 2022), was Sicherheit und Komfort des Velofahrens und Zufussgehens verbessert. In der Innenstadt ist der motorisierte Individualverkehr nur noch sehr beschränkt zugelassen und diverse Achsen sind als Fussgängerzone oder weitgehend motorfahrzeugfreie Begegnungszone signalisiert.

2.2 Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr II (RAB LV II)

Für eine Stärkung des umweltfreundlichen Fuss- und Veloverkehrs braucht es lückenlose, durchgehend sichere und nutzergerechte Infrastrukturen gemäss den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwegnetze. Unzureichende Ressourcen zur Projekterarbeitung sowie lang dauernde Verfahren zur Finanzierung gewisser Massnahmen (mittels Ausgabenbericht oder Ratschlag) verlängern die Dauer der Umsetzung. Das steht in Widerspruch zu den politischen Zielen und Erwartungen betreffend rasche Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes und der umweltgerechten Mobilität.

Der Regierungsrat hat daher im Juli 2022 dem Grossen Rat eine zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr zur beschleunigten Umsetzung mittelgrosser Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen inklusive der dafür nötigen Ressourcen zur Bewilligung unterbreitet.

2.3 Neue Massnahmen gemäss revidierter Signalisationsverordnung

Per 1. Januar 2021 setzte der Bund die revidierten Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnungen in Kraft. Diese schaffen die Rechtsgrundlage u.a. für folgende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs: freies Rechtsabbiegen bei Rot, Aufstellbereiche für Radfahrende und Velostrassen.

Basel hat sich zusammen mit anderen Städten für einen schweizweiten Pilotversuch des Bundes zu sogenannten Velostrassen eingesetzt und 2016/2017 am entsprechenden Versuch beteiligt. In Basel wurden zwei Pilotstrecken in der Mülhauserstrasse und am St. Alban-Rheinweg mit einer entsprechenden Markierung und Signalisation versehen und auf diverse Aspekte untersucht. Der Bund hat auf Basis der Erkenntnisse aus dem Pilotversuch in mehreren grösseren Städten entschieden, Velostrassen zuzulassen. In der Stadt Basel wurden auf Basis der angepassten Bundesverordnung bisher zehn Velostrassen realisiert (Stand April 2022).

Während einer zweijährigen Pilotphase wurde in Basel 2015 und 2016 das freie Rechtsabbiegen für Velofahrende bei Rot an zehn Kreuzungen mit Lichtsignalanlage getestet. Das Pilotprojekt war erfolgreich. Heute können Velofahrende an 40 Orten jeweils bei Rot nach rechts abbiegen (Stand April 2022).

Beim Aufstellbereich für Velos an Lichtsignalanlagen stellen sich Velofahrende in einem markierten Bereich vor dem bei Rotlicht wartenden motorisierten Verkehr auf. Dies verbessert die Sicht der Fahrzeuglenkenden auf Velofahrende und trägt zur Entflechtung von Veloverkehr und motorisiertem Verkehr an Kreuzungen bei. Damit kann die Sicherheit für Velofahrende erhöht werden. Bisher war ein zuführender Radstreifen Voraussetzung für die Einrichtung des Aufstellbereichs. Nun lässt der Bund zu, dass Aufstellbereiche auch ohne zuführende Radstreifen markiert werden können. Somit konnten in Basel 14 neue Aufstellbereiche für Velofahrende an Lichtsignalanlagen markiert werden. (Stand April 2022).

3. Konkrete Beispiele für Umnutzungen

3.1 Ratschlagsprojekte

In den Ratschlagsprojekten legt der Regierungsrat jeweils dar, wie Veränderungen von Strassenflächen vollzogen werden. Bei nachfolgend aufgelisteten Umgestaltungsprojekten der letzten Jahre wurden bzw. werden jeweils bisherige Strassenflächen zugunsten anderer Nutzungen aufgehoben (die Aufzählung ist nicht abschliessend): Bäumlhofstrasse, St. Jakobs-Strasse, Grenzacherstrasse, Hardstrasse, Missionsstrasse-Burgfelderstrasse-Spalenvorstadt, Wielandplatz, Bruderholzallee, Bachgraben-Parkplatz, Dreispitzknoten, Hörnliallee, Gundeldingerstrasse, Viertelkreis.

3.2 Verkehrssicherheit für Velofahrende entlang von Tramgleisen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende entlang von Tramgleisen wurde eine umfassende Analyse der aktuellen Situationen im Strassenraum erstellt. Es zeigte sich, dass für Velofahrende an einigen Orten zwischen am Strassenrand parkierten Autos und den Tramschienen zu wenig Platz vorhanden ist. Dies entspricht weder den geltenden nationalen Normen noch den Zielsetzungen des Regierungsrates, wonach sämtliche Strassen, die für den Veloverkehr geöffnet sind, sicher gestaltet sein müssen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat daher an neuralgischen Stellen Parkplätze aufgehoben, die zu nahe an einem Tramgleis lagen. Seit 2021 wurden so in verschiedenen Strassen etwa 400 Parkplätze aufgehoben; im zweiten Halbjahr 2022 sollen etwa vierzig weitere Parkplätze zugunsten der Verkehrssicherheit für Velofahrende entfernt werden.

4. Stadtklima-Initiativen

Die beiden Volksinitiativen «für eine zukunftsfähige Mobilität (Zukunfts-Initiative)» und «für ein gesundes Stadtklima (Gute-Luft-Initiative)» zielen auf eine Umnutzung des öffentlichen Strassenraums. Die Zukunfts-Initiative möchte mehr Flächen des bestehenden Strassenraums zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs umwandeln. Die Gute-Luft-Initiative möchte bisher asphaltierte Flächen entsiegeln und mehr Grün in den Strassenraum bringen. Beide Initiativen zusammen fordern konkret eine Umwandlung von 10% des Strassenraums innerhalb von zehn Jahren.

Der Regierungsrat hat dem Grossen zu den beiden Initiativen mit Beschluss vom 30. August 2022 berichtet (P211250). Er steht ihnen grundsätzlich wohlwollend gegenüber, denn die Initiativen zielen in die gleiche Richtung wie die Klimapolitik sowie die Verkehrs- und Siedlungspolitik des Kantons. Der Regierungsrat unterstützt deshalb die Ziele und die Stossrichtung der beiden Initiativen. Allerdings erachtet er die konkreten, quantitativen Forderungen als nicht umsetzbar.

Der Regierungsrat macht deshalb je einen Gegenvorschlag. Diese Gegenvorschläge wählen einen breiteren ganzheitlichen Ansatz, indem nicht nur bestehende Flächen, sondern auch Flächen in Arealentwicklungsgebieten einbezogen werden. Zudem werden die quantitativen Ziele auf ein noch immer ambitioniertes, aber umsetzbares Mass reduziert. So fordert der Gegenvorschlag zur Zukunfts-Initiative insgesamt 140'000 m² zusätzliche Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie für den öffentlichen Verkehr. Der Gegenvorschlag zur Gute-Luft-Initiative verlangt die Entsiegelung von 100'000 m² sowie 1'000 neue Bäume. Die Gegenvorschläge enthalten auch eine jährliche Bilanzierung der umgesetzten Flächen und nach zehn Jahren einen entsprechenden Bericht.

5. Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»

Der Regierungsrat hat in der Nachfolge zum Verkehrspolitischen Leitbild 2015 eine neue Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» erarbeitet. Der Entwurf war von Januar bis April 2022 in einer öffentlichen Vernehmlassung. Der Beschluss zur bereinigten Fassung soll noch in diesem Herbst gefällt werden. Mit den Handlungsfeldern «aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» und «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» entspricht die Strategie im Grundsatz der Stossrichtung des vorliegenden Anzugs. Die Strategie enthält denn auch Sofortmassnahmen, um die Flächenbeanspruchung durch den Verkehr zu reduzieren, und einen Massnahmenbereich «Autofrei erleben», in dem es unter anderem um die Einrichtung von autofreien Begegnungszonen geht.

6. Fazit

Der Kanton setzt bereits heute Massnahmen um, die den Anteil der Flächen, die der motorisierte Individualverkehr im öffentlichen Raum in Anspruch nimmt, reduzieren.

Die von den Anzugstellenden verlangte Umwidmung von Verkehrsflächen setzt der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten kurzfristig um (z.B. geforderte Ummarkierung von Autospuren oder Parkierflächen zu Velospuren) oder lässt entsprechende Aspekte in seine Ratschläge zur Umgestaltung von Strassen und Plätzen einfließen (z.B. die geforderte Verbreiterung von Trottoirs und die Verbesserung von Querungshilfen).

Die von den Anzustellenden gewünschte vermehrte Einführung von Einbahn-Regimes führt nur in wenigen Ausnahmefällen zu einer Reduktion der Verkehrsfläche. Die Fahrbahnbreite ist in vielen Quartierstrassen im Kanton auch bei Zweirichtungsverkehr sehr knapp gehalten. Die Einführung von Einbahnverkehr auf wichtigen Achsen würde daher ohne substanziellen Gewinn bloss zu Umwegfahrten und einer zusätzlichen Belastung der Anwohnenden führen.

7. Antrag

Der Regierungsrat erfüllt bereits heute im Grundsatz die Forderungen des Anzugs. Der bevorstehende Beschluss zur kantonalen Mobilitätsstrategie und die weiteren Entscheide zu den beiden Stadtklimainitiativen werden die Rahmenbedingungen für den zukünftigen Umgang mit Verkehrsflächen im öffentlichen Raum konkretisieren.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Tonja Zürcher und Konsorten betreffend «Umnutzung von Strassenflächen zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel und der Lebensqualität» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin