



An den Grossen Rat

20.5340.02

BVD/P205340

Basel, 9. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 8. November 2022

## **Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend «schnellen und sicheren Veloverkehr im Basel Westen durch Unter- oder Überführung der stark verkehrsbelasteten Ringstrassen»**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2020 den nachstehenden Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Fast alle Veloverbindungen aus den Wohnquartieren in Basel-West queren die grossen Auto-Ringstrassen:

- (1) Luzernerring-Wasgenring-Morgartenring-Laupenring-Holeestrasse
  - (2) Kannenfeldstrasse-Spalenring-Steinenring
  - (3) Schanzenstrasse-Klingelbergstrasse-Schönbeinstrasse-Schützengraben-Steinengraben
- Folgende Pendler- und Basisrouten gemäss Teilrichtplan Velo sind betroffen:
- Elsässerstrasse-Voltaplatz-Elsässerstrasse-St. Johannis-Vorstadt (3)
  - Flughafenstrasse-Kannenfeldplatz-Metzerstrasse-Spitalstrasse (1, 2, 3)
  - Mittlere Strasse-Bernoullistrasse (3)
  - Burgfelderstrasse-Missionsstrasse/Birmannsgasse-Spalentorkreuzung-Petersplatz (1, 2, 3)
  - (Allschwil)-Allschwilerstrasse-Ahornstrasse-Birmannsgasse (1, 2)
  - Rigistrasse-Gottfried Keller-Strasse (1)
  - Wanderstrasse-Weiherweg-Schützenmattstrasse (1, 2, 3)
  - General Guisan-Strasse-Wielandplatz (1)
  - Neubadstrasse-Bundesstrasse-(Schützenmattstrasse) (1, 2)
  - (Binningen)-Oberwilerstrasse-Leimenstrasse-Auf der Lyss (1, 2, 3)

Die Kreuzungen sind kritische Punkte im Velowegnetz der Stadt. Sie verursachen Zeitverluste und gefährden die Sicherheit der Velofahrenden. Durchgängige Velorouten sollten deshalb ermöglichen, neuralgische Punkte auf einer eigenen Spur zu überqueren, zu unterqueren oder zu umfahren. Vorbildlich umgesetzt wurde dies am Kreisel bei der Thomaskirche.

Die Entschärfung dieser Kreuzungen könnte viel dazu beitragen, das Pendeln sowie den Freizeitverkehr mit dem Fahrrad attraktiver zu machen. Auch Familien mit Kindern könnten sicherer in die Innenstadt und zurück fahren. Nicht zuletzt würden diese Massnahmen auch die Oberfläche entlasten, wo Fussgängerinnen, Fussgänger und der öffentliche Verkehr mehr Platz erhielten.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, ob namentlich:

- unter der Spalentorkreuzung ein Velotunnel gebaut werden kann.
- falls dies nicht möglich ist, ob vom Spalentorweg oder an der Achse Mittlere Strasse-Bernoullistrasse eine Velounterführung unter dem Schützengraben bzw. der Klingelbergstrasse zur Entlastung der Spalentorkreuzung möglich wäre.

- an der Achse General Guisan-Strasse oder an der Achse Wanderstrasse oder an der Achse Gottfried Keller-Strasse eine Velounterführung unter dem Morgartenring/Laupenring möglich wäre.

und generell:

- An welchen der übrigen genannten Kreuzungen eine Ausweichmöglichkeit für Velofahrerinnen und Velofahrer durch eine Unter- oder Überführung geschaffen werden könnte. (Falls ein solches Bauwerk nicht direkt an der Kreuzung realisierbar ist, ist auch die nähere Umgebung der Kreuzungen in die Überlegungen mit einzubeziehen.)
- An welchen der genannten Kreuzungen die Durchgängigkeit durch eine Anpassung der Signalisation, der Veloführung oder der Lichtsignalsteuerung verbessert werden könnte.  
Jean-Luc Perret, Oliver Bolliger, Tim Cuénod, Lisa Mathys, Nicole Amacher, Sasha Mazzotti, Jérôme Thiriet, Semseddin Yilmaz, René Brigger, Jörg Vitelli, Seyit Erdogan, Daniel Sägesser, Sibylle Benz, Beat Braun, Stefan Wittlin, Esther Keller»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Velofahren erfreut sich in Basel-Stadt immer grösserer Beliebtheit und die Förderung der umweltschonenden Fortbewegungsarten wie das Velofahren ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Regierungsrates. Dem steigenden Sicherheitsbedürfnis der Velofahrenden und die Anforderungen an die Veloinfrastruktur. Diesen Ansprüchen gilt es, so gut wie möglich gerecht zu werden. In einer dicht bebauten Stadt wie Basel muss dabei abgewogen werden, wie der knapp bemessene öffentliche Raum optimal genutzt werden kann. Neben den verschiedenen Interessen sind auch die Gesetze und Normen sowie politische Aufträge zu beachten.

Grössere Kreuzungen sind komplexe Verkehrsanlagen und stellen für alle Verkehrsteilnehmenden eine Herausforderung dar. Eine zweckmässige Ausgestaltung von Kreuzungen ist entscheidend für eine sichere und akzeptierte Veloverkehrsinfrastruktur. Die von den Anzugsstellenden gewünschten Unter- und Überführungen stellen in wenigen Ausnahmefällen eine bessere Lösung für den Veloverkehr dar als Rampen. Diese benötigen zusätzliche Flächen, die im engen städtischen Raum nur selten und zu Lasten anderer Nutzungen bereitgestellt werden können, und was dem Ziel des Kantons, den Anteil versiegelter Flächen zu reduzieren, diametral entgegenwirkt. Zudem lassen sich Rampen und Brückenbauwerken nur sehr schwer in das städtebauliche Umfeld mitten in Basel integrieren.

## 2. Aktuelle Arbeiten und weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat hat am 2. Juli 2019 den aktualisierten Teilrichtplan Velo (TRP Velo) erlassen. Der TRP Velo hält das kantonale Veloroutennetz, unterschieden in Basis- und Pendlerrouten, sowie die Veloparkieranlagen von kantonaler Bedeutung fest. Der TRP Velo zeigt nicht auf, ob auf den bestehenden Routen die Anforderungen an die Infrastruktur bereits erfüllt sind oder ob es sich um sogenannte Schwachstellen handelt. Es ist Aufgabe des Umsetzungsprogramms zum TRP Velo, diese zu erheben und festzulegen, welche Netzabschnitte zu verbessern sind.

Im Umsetzungsprogramm 2020 zum TRP Velo hat das Amt für Mobilität die Schwachstellenanalyse für priorisierte Strecken vorgenommen. In einem zweiten Schritt wird im Rahmen einer ergänzenden Analyse der Handlungsbedarf an den Knoten entlang dieser priorisierten Velorouten vertieft untersucht. Anschliessend werden die entsprechenden Massnahmen priorisiert und mit anderen Projekten im Umfeld unter Berücksichtigung des jeweiligen Erhaltungszeitpunktes koordiniert, worauf die geeigneten Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen eruiert werden. Bei komplexen Knoten und ausreichend Platz wird gegebenenfalls auch die Entflechtung des Veloverkehrs vom motorisierten Verkehr mittels Unter-/Überführung, abgesetzten Radwegen oder ähnlichen Massnahmen geprüft.

Bauliche Eingriffe an bestehenden städtischen Knoten mittels Unter- oder Überführungen wirken sich städtebaulich oftmals sehr nachteilig aus. Zudem sind Bau und Unterhalt besonders von Unterführungen mit hohen Kosten verbunden und zementieren die Situation auf Jahrzehnte hinaus, was die Planungsspielräume und Flexibilität für künftige Ansprüche einschränkt.

Im Rahmen von Sofortmassnahmen wurden seit 2021 bereits diverse Verbesserungen für den Veloverkehr an Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen umgesetzt wie etwa das freie Rechtsabbiegen bei Rot sowie Aufstellbereiche für Velofahrende. Weitere Informationen zu den Sofortmassnahmen für den Veloverkehr und den genauen Standorten finden sich auf der Webseite des Amtes für Mobilität: <https://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloverbindungen/velomassnahmen.html>

### 3. Fazit

Der Regierungsrat will Kreuzungen als wichtigen Bestandteil einer guten Veloinfrastruktur weiter verbessern. Im Vordergrund steht dabei die Reduktion des Flächenverbrauchs der Verkehrsanlagen. Viel eher, als neue Verkehrsbauwerke zu schaffen, sollen daher vorhandene Flächen optimiert und gegebenenfalls Fahrspuren des motorisierten Verkehrs zugunsten der aktiven Mobilität oder des öffentlichen Verkehrs umgewidmet werden.

Das aufgezeigte Vorgehen erfordert die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Dienststellen innerhalb der Verwaltung und vertiefte fallweise Abklärungen sowie eine sorgfältige Planung und Projektierung – ganz besonders, wenn es um Unter- und Überführungen geht.

### 4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend «schnellen und sicheren Veloverkehr im Basel Westen durch Unter- oder Überführung der stark verkehrsbelasteten Ringstrassen» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin