Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat **22.5246.02**

BVD/P225246

Basel, 11. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 10. September 2024

Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend sicherer Durchfahrtsbreiten auf Velorouten in Tempo 30-Zonen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. September 2022 den nachstehenden Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

> «In vielen Quartierstrassen, in denen Tempo 30 gilt, sind beidseitig Parkfelder markiert, um den Verkehr zu beruhigen. Auf wichtigen Velorouten wie dem St. Alban-Rheinweg oder der Engelgasse sind Parkplätze auch wechselseitig markiert. Diese Massnahmen bremsen die Autos zwar wirkungsvoll ab, führen aber zu gefährlichen Situationen für Velofahrende. Kreuzende Autos drängen die Velofahrenden an den Rand oder zwingen sie zum Anhalten.
> Neue, überbreite Fahrzeuge ragen zudem oft über das zwei Meter breite Parkfeld hinaus.
> Auf einigen Basler Velorouten, Pendler- und Basisrouten, ist die Durchfahrtsbreite von 4,5 Meter (3 Meter Auto und 1,5 Meter Velo) nicht gewährleistet. Gemäss Normen und Erfahrungen aus anderen Städten ist dieses Mass Standard. Auf Velorouten mit ein- oder doppelseitiger Parkierung wird jeweils ein Sicherheitszuschlag von je 0,5 Meter dazugerechnet.
> Dieser Sicherheitsabstand entschärft das Problem von unachtsam geöffneten Autotüren.
> Auf den wichtigen, direkten Velorouten soll ein höherer Standard bezüglich des Vorankommens und der Sicherheit gelten, als auf anderen Quartierstrassen. Auf sämtlichen Streckenabschnitten soll eine Fahrbahnmindestbreite von 4,5 Metern plus 0,5 Meter Sicherheitszuschlag bei Parkierung eingehalten werden.
>
> Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:
>
> - ob für Velorouten in Tempo 30-Zonen eine Minimalbreite von 4,5 Metern definiert werden kann. Wenn eine Parkierung vorhanden ist, soll ein Sicherheitszuschlag von mind. 0,5 Meter hinzukommen.
> - ob auf Velorouten in Tempo 30-Zonen die doppelseitigen Parkplätze durch einseitiges Parkieren oder wo nötig durch andere beruhigende Elemente ersetzt werden können.
> - ob bestehende Engstellen beseitigt werden können, namentlich in der
>   - Mittleren Strasse
>   - Blotzheimerstrasse
>   - Sperrstrasse
>   - Dorfstrasse
>   - Egliseestrasse
>   - Im Surinam
>   - Peter Merian-Strasse
>   - St. Galler-Ring
>
> Jean-Luc Perret, Jérôme Thiriet, Raffaela Hanauer, Tobias Christ, Lisa Mathys, Stefan Wittlin, Brigitte Kühne, Raphael Fuhrer, Tonja Zürcher, Melanie Eberhard»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Veloverkehr hat im Jahr 2023 verglichen mit dem Vorjahr erneut deutlich zugenommen. Im Vergleich zum Jahr 2010 beträgt die Zunahme rund 65 Prozent. Dies zeigt der Verkehrsindex, der aus den aktuellen Daten der Verkehrszählstellen in Basel-Stadt erstellt wird. Die zunehmende Nutzung des Velos ist aus Sicht einer stadtgerechten klima- und umweltverträglichen Mobilität sehr erwünscht. Gleichzeitig führt diese Zunahme dazu, dass die Kapazität der Veloinfrastruktur teilweise knapp ist. Nur mit einer gezielten Verbesserung der Infrastruktur kann diese dem zunehmenden Veloverkehr gerecht werden. Der Regierungsrat ist bestrebt, die Verkehrsinfrastruktur weiter zu optimieren, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Verkehrsunfallzahlen zu senken.

Im Dezember 2022 hat der Grosse Rat die vom Regierungsrat mit der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) beantragten finanziellen Mittel für Planung, Projektierung und Umsetzung bewilligt. Dank der RAB LV II können Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen ohne oder mit lediglich kleinen baulichen Veränderungen unabhängig von Erhaltungsmassnahmen schneller umgesetzt werden. In den letzten Jahren wurde die Verkehrssicherheit im Kanton laufend verbessert, etwa dank neu markierter Velostreifen oder der Aufhebung von Parkplätzen entlang von Tramgleisen. Besonders entlang von Achsen mit hohem Verkehrsaufkommen erhöhen solche Massnahmen die Sicherheit der Velofahrenden markant.

Die Verbesserung der Veloinfrastruktur wird auch in der Volksinitiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt» gefordert. Der Regierungsrat hat am 13. März 2024 einen Gegenvorschlag zu Handen des Grossen Rats beschlossen, der dem verkehrs- und klimapolitischen Ziel entspricht, den Fuss- und Veloverkehr weiter zu fördern. Der Grosse Rat hat den Bericht zur Behandlung an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

2. Ausbaustandards und rechtliche Rahmenbedingungen

Die von den Anzugstellenden gewünschten breiteren Durchfahrtsbreiten in Tempo 30-Zonen sind auch Bestandteil des Gegenvorschlags des Regierungsrats zur Initiative «Sicheren Velorouten in Basel-Stadt». Die im Kanton Basel-Stadt anzustrebenden Ausbaustandards für die unterschiedlichen Netzhierarchien der Velorouten werden in der verwaltungsinternen «Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr» festgehalten. Diese wird aktuell überarbeitet. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) wird die überarbeitete Planungshilfe als «Standards Fuss- und Veloverkehr» voraussichtlich im Herbst 2024 veröffentlichen.

In dem Dokument werden für den Veloverkehr Standardmasse definiert. So beträgt künftig für Velorouten in Tempo 30-Zonen das Standardmass für die Fahrbahnbreite 4.50 Meter. In begründeten Fällen kann situationsbezogen (z.B. geringer MIV-Verkehr) das Mass auf mindestens 4 Meter reduziert werden. Entlang von Parkplätzen ist zusätzlich ein Zuschlag von 0.50 bis 0.70 Metern vorgesehen.

Die in den Standards definierten Masse werden in die Planung und Projektierung neuer Projekte einfliessen. Zusätzlich findet aktuell eine Überarbeitung des Velonetzes statt, welche unter anderem neu Velovorzugsrouten definiert. Gemäss den Standards sollen auf diesen Routen hohe Ansprüche an die Veloinfrastruktur erfüllt werden. Dies betrifft insbesondere die Durchfahrtsbreiten und damit die Abstände zu parkierten Fahrzeugen.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 725.41) in Kraft. Es verpflichtet die Kantone, ein Velonetz zu planen und bis 2043 umzusetzen. Zudem hält das Gesetz Qualitätsziele für die Velonetze fest, die der Kanton Basel-Stadt in Form der Standards umsetzt.

3. Kurzfristige Verbesserungen

Im Rahmen des Umsetzungsprogramms zum Teilrichtplan Velo wurden alle Örtlichkeiten mit ungenügender Veloinfrastruktur zusammengetragen. Diese Schwachstellen werden laufend behoben und die Lücken im Velonetz geschlossen. Falls dafür grössere bauliche Veränderungen notwendig sind, werden die erforderlichen Massnahmen, wenn immer möglich mit der Erhaltungsplanung und dem Ausbau des Fernwärmenetzes koordiniert umgesetzt. So wird aktuell im Zuge des Fernwärmeausbaus unter anderem auf dem im Anzug erwähnten St. Alban-Rheinweg eine Verbesserung der bestehenden Velostrasse geprüft.

Der Regierungsrat ist bemüht, den Fahrfluss auf wichtigen Velorouten weiter zu verbessern und will dazu insbesondere auf Velostrassen die wechselseitige Markierung von Parkplätzen nach Möglichkeit aufheben. Oft sind dazu reine Markierungsarbeiten nicht ausreichend und es bedarf zusätzlicher baulicher Anpassungen. Die Sicherheit steht dabei im Vordergrund und es sollen keine überbreite Fahrspuren entstehen, die wiederum zu erhöhten Geschwindigkeiten verleiten. Diese Massnahmen werden deshalb situationsbezogen geprüft und umgesetzt. Dabei wird jeweils auch das Potential für Entsiegelung und Begrünung geprüft. Sofortmassnahmen ohne grössere baulichen Massnahmen können dank den neuen Ressourcen aus der RAB LV II schneller geprüft, geplant und umgesetzt werden.

Der Regierungsrat erachtet es als wichtig, flächendeckend Verbesserungen an der Infrastruktur zu prüfen und umzusetzen. Die im Anzug genannten Engstellen sind dem Bau- und Verkehrsdepartement bekannt und werden wo sinnvoll sobald wie möglich behoben. In der Mittleren Strasse, der Dorfstrasse und der Sperrstrasse wurden bereits Verbesserungen wie die Aufhebung einzelner Parkfelder oder die Signalisierung von Einbahnverkehr für den MIV umgesetzt. Weitere Massnahmen werden aktuell geprüft und auf weiteren Strassen umgesetzt.

4. Fazit

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass auf Teilen des Velonetzes die von den Anzugsstellenden gewünschten Anforderungen bezüglich Durchfahrtsbreiten und Abstand zu parkierten Fahrzeugen bisher nicht erfüllt werden. Wo immer möglich werden mittels Markierungen und Signalisierungen Verbesserungen erzielt. Die Umsetzung auch von baulichen Massnahmen ist ein ständig laufender Prozess. Wichtige Grundlagen wie die Standards Fuss- und Veloverkehr und die Überarbeitung des Velonetzes im Rahmen des Gegenvorschlages zur Initiative «Sicheren Velorouten in Basel-Stadt» sind in der Bearbeitung. Der Regierungsrat erhofft sich mit dem Gegenvorschlag zeitnah weitere Verbesserungen an der Veloinfrastruktur und damit noch sicherere und attraktivere Velorouten für Basel.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend sicherer Durchfahrtsbreiten auf Velorouten in Tempo 30-Zonen» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin