



An den Grossen Rat

20.5071.03

BVD/P205071

Basel, 16. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2024

Anzug Barbara Wegmann und Konsorten betreffend «bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2022 vom Schreiben 20.5071.02 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Barbara Wegmann und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Die Strecke des City-Rings, von der Johanniterbrücke via Schanzenstrasse, Schönbeinstrasse, Schützengraben, Steinengraben und Heuwaage-Viadukt bis zum Bahnhof SBB, ist eine wichtige Velopendlerroute. Aus grossen Teilen des Matthäus-, Rosental-, Clara- und St. Johann-Quartiers ist diese Route zum Bahnhof SBB mit Abstand die schnellste. Die Strecke ist gemäss Teilrichtplan Velo dann auch eine Pendlerroute, gewisse Teile gehören zudem zur Basisroute.

Viele Velofahrende beklagen sich über die mangelnden Velosicherheitsvorkehrungen entlang dieser Strecke, namentlich fehlt ein durchgehender Velostreifen.

Zahlreiche Stellen auf dieser Route sind für Velofahrende gefährlich, meist in Zusammenhang mit dem hohen MIV-Aufkommen und dem Temporegime:

- Querung der Kreuzung St. Johannis-Vorstadt – Schanzenstrasse in beide Richtungen
- Einfahrt in Schönbeinstrasse nach Rotlicht beim Spalentor (Richtung Johanniterbrücke)
- Verengung der Fahrspur nach Einmündung Spalentorweg (Richtung Bahnhof SBB)
- Schützengraben nach Querung Schützenmattstrasse in beide Richtungen (Mangel an Sichtbarkeit und Platz)
- Verengung der Fahrspur nach Bushaltestelle Universität (Richtung Johanniterbrücke)
- Schmalere werdende Spur in der Kurve Steinengraben nach Bushaltestelle Universität (Richtung Bahnhof SBB)
- Kurve Steinengraben vor Abzweigung "Auf der Lyss", mangelnde Sichtbarkeit für Fahrspur geradeaus (Richtung Johanniterbrücke)
- Schmalere werdende Fahrspur Steinengraben nach Querung Leonhardsstrasse (Richtung Johanniterbrücke)
- Querung Steinenschanze: Mangelnde Sichtbarkeit (Richtung Bahnhof SBB)
- Einfahrt Steinentorberg: Mangelnde Sichtbarkeit trotz rotem Belag (Richtung Bahnhof SBB)
- Fahrbahnquerungen von Nauenstrasse bis Heuwaage-Viadukt: Mangelnder Platz zwischen den beiden Autospuren (Richtung Johanniterbrücke)

Zusätzlich stehen die Busse auf der erwähnten Strecke regelmässig im Stau, was der geltenden Priorisierung des öVs gemäss Kantonsverfassung widerspricht.

Die Unterzeichnenden bitten aus diesen Gründen die Regierung Massnahmen zu prüfen:

- welche eine durchgehende sichere Verbindung für Velofahrende auf der Strecke Johanniterbrücke – Cityring – Bahnhof SBB, insbesondere an den oben erwähnten Stellen, gewährleisten.
- welche den betroffenen Buslinien die ihnen zustehende Priorisierung ermöglichen.

Barbara Wegmann, Raphael Fuhrer, David Wüest-Rudin, Christian Griss, Jérôme Thiriet, Jean-Luc Perret, Beat Braun, Martina Bernasconi, Lea Steinle»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Veloverkehr hat im Jahr 2023 auf dem kantonalen Strassennetz 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.

2. Umsetzung erster Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende auf dem Cityring

Seit der letzten Berichterstattung im 2022 wurden auf dem Cityring folgende Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs umgesetzt:

- Anpassung an der Lichtsignalanlage beim Spalentor zugunsten kürzerer Wartezeiten bei der Einfahrt vom Schützengraben in die Schönbeinstrasse in Richtung Johanniterbrücke
- Verbesserung an Markierungen/Spurführung am Knoten Spitalstrasse in der Schanzenstrasse in Fahrtrichtung Johanniterbrücke
- Rückschnitt einzelner Grünrabbatten zur Verbesserung der Erkennbarkeit Velofahrender bzw. der Anhaltesichtweite für den motorisierten Verkehr in Kurvenabschnitten.

Die in der letzten Berichterstattung erwähnte Velo-Lichtsignalanlage vor der Verzweigung Steinschanze in Fahrtrichtung Bahnhof SBB wurde noch nicht eingerichtet. Diese Massnahme befindet sich aktuell in Prüfung im Rahmen der laufenden Projektierung von Massnahmen, die in einer Vorstudie evaluiert wurden (siehe folgendes Kapitel).

3. Weitere untersuchte Verbesserungsmassnahmen

Zur Prüfung einer verbesserten Veloinfrastruktur und möglicher Massnahmen zu Gunsten eines flüssigeren Busbetriebes hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) eine umfassende Vorstudie durchgeführt. Untersucht wurde der gesamte Cityring, vom Heuwaageviadukt via Johanniterbrücke bis zum Riehenring in beide Fahrtrichtungen. Im Rahmen dieser Vorstudie hat das BVD unter Einbezug des JSD und der BVB die Machbarkeit und Zweckmässigkeit möglicher Massnahmen beurteilt.

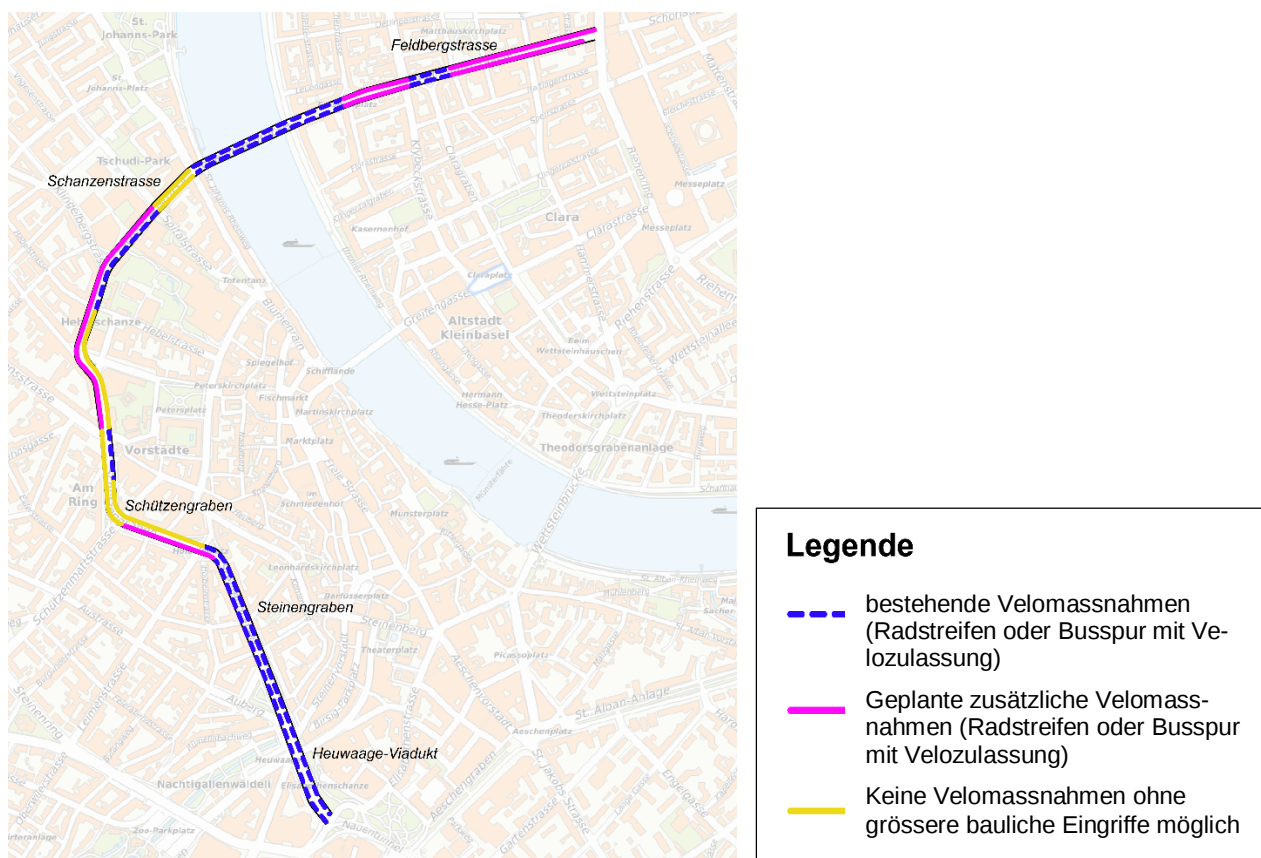
Auch in der Feldbergstrasse, als Teil des Cityrings auf Kleinbasler Seite, ist eine Verbesserung an der Veloinfrastruktur vorgesehen. Eine Erweiterung des Betrachtungsperimeters über die Johanniterbrücke hinaus in die Feldbergstrasse bringt zum einen eine wesentlich verbesserte Durchgängigkeit von Velomassnahmen auf dem ganzen Cityring. Zum anderen enthält der Anzug

Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Suuberi Luft fürs Fälbi-Quartier JETZT! (Endlich Lebensqualität und weniger belastender Durchgangsverkehr, dafür genug Platz für ÖV, Velo und Zulieferung», P215231) ähnliche Forderungen wie der vorliegende Anzug, die jedoch spezifisch auf die Feldbergstrasse gemünzt sind. Der Anzug Beat Leuthardt und Konsorten wird 2025 separat beantwortet.

Die Erkenntnisse aus der Vorstudie haben gezeigt, dass zusätzliche und verbesserte Radstreifen sowie zusätzliche Busspuren mit Velozulassung im untersuchten Perimeter grundsätzlich möglich sind. Eine Verkehrssimulation und umfassende Wirkungsanalyse hat die in der Vorstudie evaluierten Massnahmen als machbar eingestuft. Aufgrund dieser Analyse sind keine unerwünschten Nebeneffekte wie Ausweichverkehr in Wohnquartiere oder Verzögerungen im Busverkehr zu erwarten.

Die Massnahmen beinhalten keine baulichen Eingriffe. Sie ermöglichen eine vergleichsweise kostengünstige und baldige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mittels Markierung und Signalisation, flankiert durch eine gezielte Optimierung der Steuerung einzelner Lichtsignalanlagen. So kann eine erhöhte Verkehrssicherheit und ein verbesserter Fahrkomfort für den Veloverkehr und gleichzeitig eine Fahrplanstabilisierung im Busverkehr erreicht werden. Der Grossteil der Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV), welche sich entlang dem Massnahmen-Perimeter bewegen, wird gemäss durchgeführter Verkehrssimulation eine Fahrzeitverlängerung von maximal zwei Minuten erfahren. Die Fahrzeitveränderungen im MIV weisen eine breite Streuung auf, wobei einzelne abschnittsweise Fahrten sich auch zeitlich verkürzen können.

Folgende Abbildung zeigt im Überblick den Vergleich zwischen dem Bestand (Ende August 2024) und den zusätzlich vorgesehenen Velomassnahmen:



Mit den geplanten Anpassungen werden im Grossbasler Cityring, von der Johanniterbrücke bis und mit Heuwaageviadukt, auf einer Länge von rund 2800 Metern (beide Richtungen zusammen) Velomassnahmen zu Gunsten einer sichereren Verkehrsführung angeboten, das sind rund 900 Meter

mehr als bisher. Durch eine sinnvolle Massnahmenkombination können zudem bestehende Veloinfrastrukturen aufgewertet und durch eine angepasste Aufteilung des Strassenraumes verbessert werden (z.B. Ersatz der deutlich zu schmalen Radstreifen in einem Abschnitt des Steinengrabens durch breite Busspuren mit Velozulassung).

Auch der öffentliche Verkehr kann von den empfohlenen Massnahmen profitieren, indem zusätzliche Busspuren eingerichtet werden. Die Länge dieser Busspuren erhöht sich im Grossbasler Cityring, zusammen für beide Fahrtrichtungen, von heute knapp 250 Metern auf fast 1400 Meter (beide Richtungen zusammen). Damit lässt sich das Risiko reduzieren, dass die äusserst gut ausgelasteten Busse der Linie 30 von Rückstaus betroffen sind und Zeit verlieren. Eine Kombination von ÖV- und Velomassnahmen ist in diesem engen Stadtraum sinnvoll und schafft Verbesserungen für beide Verkehrsarten: für den Veloverkehr eine erhöhte Verkehrssicherheit und für den Bus im Schnitt eine leichte Fahrzeitverkürzung und damit erhöhte Fahrplanstabilität.

Seit jüngster Zeit können vereinzelte Busspuren in Basel auch für Rückfahrten nach Einsatzfahrten der Sanität und der Feuerwehr benutzt werden. Eine solche Mitbenutzbarkeit ist auch für die zusätzlich geplanten Busspuren im Cityring, soweit zweckdienlich, vorgesehen, zumal ein Grossteil der Einsatzzentralen der Sanität und Feuerwehr unmittelbar am Grossbasler Cityring liegt.

Entlang einzelner Streckenabschnitte (vgl. Abbildung oben, gelbe Abschnitte) können keine Velomassnahmen mittels Anpassung von Markierung und Signalisation umgesetzt werden. Dies liegt daran, dass der Strassenquerschnitt zu beengt ist, um separate Spuren zu markieren, ohne die Kapazität des motorisierten Verkehrs vor allem im Kreuzungsbereich deutlich zu beeinträchtigen. Der Regierungsrat möchte die Überstauung benachbarter Knoten vermeiden, auch weil dies die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde.

4. Weiteres Vorgehen

Es ist vorgesehen, die geplanten Massnahmen vor ihrer definitiven Umsetzung mittels eines einjährigen Verkehrsversuchs zu prüfen und die Auswirkungen zusammen mit der Kantonspolizei und der BVB zu beobachten. Als Grundlage hierfür wird eine Verkehrserhebung für den Ist-Zustand im Herbst 2024 veranlasst. Gemäss aktuellem Projektstand soll der Verkehrsversuch im Laufe des ersten Halbjahres 2025 gestartet werden. In dessen Verlauf sind weitere Verkehrserhebungen vorgesehen, um die effektiv eintretenden Veränderungen bezüglich Verkehrsmengen/-ablauf beobachten zu können. Sofern sich die Massnahmen bewähren, können sie ab 2026 definitiv eingeführt werden.

Diejenigen Abschnitte, bei denen ohne bauliche Massnahmen keine Verbesserungen möglich sind (gelb eingefärbt in der obenstehenden Grafik), wird die Verwaltung im Rahmen von Umgestaltungs- oder Erhaltungsprojekten prüfen. Sofern der Grosse Rat den Anzug gemäss Antrag des Regierungsrats stehen lässt, wird der Regierungsrat im Rahmen einer nächsten Beantwortung des Anzugs darüber Bericht erstatten.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Barbara Wegmann und Konsorten betreffend «bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin