



An den Grossen Rat

20.5340.03

BVD/P205340

Basel, 4. Dezember 2024

Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember 2024

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Dezember 2022 den nachstehenden Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht 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 zurückfahren. 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-Bernoulistrasse 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

Der Regierungsrat hat bereits in seinem ersten Schreiben vom 9. November 2022 zum vorliegenden Anzug den Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Sicherheit zugunsten des Veloverkehrs an diversen Kreuzungen anerkannt. Der Fokus liegt jedoch eher auf der Optimierung der Verkehrsflächen zugunsten der aktiven Mobilität anstatt auf der Schaffung neuer und kostenintensiver Verkehrsbauwerke. Zudem benötigen Unter- oder Überführung übermässig viele zusätzliche Flächen für die Zufahrtsrampen zum Überwinden der Höhenunterschiede. Im engen städtischen Strassenraum müssten diese Flächen zu Lasten anderer Nutzungen bereitgestellt werden. Auch sind Unter- bzw. Überführungen sowie die zugehörigen Rampenbauwerke meist unschöne Eingriffe ins Stadtbild. Zudem widersprechen solche Bauwerke dem Ziel des Kantons, den Anteil an versiegelter Flächen zu reduzieren. An dieser Position hält der Regierungsrat weiterhin fest.

2. Aktuelle Arbeiten und weiteres Vorgehen

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. Darin werden Grundsätze zu Velowegen formuliert und die Kantone dazu verpflichtet, innert fünf Jahren Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Basierend auf dieser neuen Grundlage überarbeitet das Amt für Mobilität aktuell den Teilrichtplan Velo. Im Rahmen dieser Überarbeitung wird der Veloroutennetzplan entsprechend der Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamts für Strassen ASTRA in die drei Hierarchiestufen Vorzugsrouten, Hauptverbindungen und Nebenverbindungen gegliedert. Auf der Velovorzugsroute profitieren die Velofahrenden von einem flüssigen und komfortablen Vorwärtskommen. Velovorzugsrouten bieten den Velofahrenden die grösste objektive und subjektive Sicherheit. Um dies zu ermöglichen, sind attraktive und vortrittsberechtigende Velomassnahmen auf der Strecke sowie sichere Lösungen an Kreuzungen notwendig.

In den letzten Monaten hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zusammen mit dem Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) die Standards für den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet, die Ende 2024 veröffentlicht werden. In diesem Dokument werden neben Standardbreiten für Veloführungen neu auch Empfehlungen für eine sichere Führung des Veloverkehrs in Kreuzungsbereichen aufgezeigt. Dabei liegt der Fokus auf ebenerdigen Lösungen wie vor Ampeln grosse Aufstellbereiche für Velos, Rechtsabbiegen bei Rot und indirekte Linksabbieger. Weiter sind Kreuzungslösungen als mögliche Pilotprojekte aufgeführt, die sich in Dänemark oder den Niederlanden bereits

bewährt haben, in der Schweiz aber bisher nicht üblich sind. Ein Beispiel dafür ist die vortrittsberechtigten Velofurt, quasi ein Fussgängerstreifen für Velofahrende.

Im Hinblick auf die aktuelle Überarbeitung des Teilrichtplans Velo hat das Amt für Mobilität die in der letzten Anzugsbeantwortung angekündigte Auslegeordnung des Handlungsbedarfs an den Kreuzungen entlang der priorisierten Strecken zurückgestellt. Nach der Verabschiedung des neuen Veloroutenplans wird darauf aufbauend diese Auslegeordnung erstellt. Sie dient dazu, den Handlungsbedarf auf den Netzzrouten mit Blick auf die neuen Standards Fuss- und Veloverkehr zu identifizieren.

Parallel dazu verbessert der Kanton laufend Kreuzungen für den Fuss- und Veloverkehr, entweder als Sofortmassnahmen oder in laufenden Projekten, beispielsweise an den Kreuzungen Wettsteinallee/Schwarzwaldstrasse und Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse. Verbesserungen entlang des Cityrings hat das BVD im Rahmen des Anzuges Barbara Wegmann betreffend «bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB» (P205071) geprüft. Der Regierungsrat hat in seinem jüngsten Schreiben an den Grossen Rat die Verbesserungen aufgezeigt, die kurzfristig umgesetzt werden sollen.

3. Fazit

Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, die Sicherheit und die Attraktivität des Veloverkehrs weiter zu erhöhen. Mit dem in Erarbeitung befindlichen neuen Veloroutenplan sowie den bald publizierten neuen Standards für den Fuss- und Veloverkehr werden in den nächsten Jahren zwei wichtige Instrumente zur Verfügung stehen, damit Velorouten durchgehend eine hohe Qualität aufweisen. Zudem prüft das BVD an Kreuzungen laufend Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Ein Ziel ist dabei die optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsflächen. Ausserdem wird der Regierungsrat dem Grossen Rat im Rahmen der zweiten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) zur Weiterentwicklung des Veloroutennetzes berichten.

4. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin