



An den Grossen Rat

09.5242.03

BVD/P095242

Basel, 27. November 2013

Regierungsratsbeschluss vom 26. November 2013

Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Verbreiterungen von Velospuren

Der Grosse Rat hat den nachstehenden Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Verbreiterungen von Velospuren dem Regierungsrat zur wiederholten Beantwortung überwiesen:

„Der Politikplan 2009-2012 des Kantons Basel-Stadt hält im Bereich „Mobilität“ als Ziel fest: „In der Stadt bewegen sich die Menschen vorwiegend zu Fuss und mit dem Velo.“ Dieses Ziel ist berechtigt, ist doch der Langsamverkehr jene Verkehrsform, die sich am günstigsten auf die städtische Lebensqualität auswirkt: Wer Velo anstatt Auto fährt schont die Luftqualität, spart Energie, kommt in der Stadt schneller von A nach B und fördert seine Gesundheit. Bereits 30 Minuten Velo fahren täglich wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Velofahrende sind zudem leistungsfähiger und fehlen seltener bei der Arbeit. Veloförderung bedeutet somit gleichzeitig mehr Arbeitsleistung in der Wirtschaft und weniger Kosten im Gesundheitswesen. Allerdings muss auch ein gutes Veloroutennetz vorhanden sein, damit die Vorzüge für das Velo fahren in der Stadt zum Tragen kommen. Investitionen und mehr Velo-Verkehrsflächen sind gemäss der Bevölkerungsbefragung 2005 des Statistischen Amtes Basel Stadt erwünscht – den grössten Handlungsbedarf im Verkehrsbereich sieht die Bevölkerung klar beim Veloverkehr.

An vielen Stellen in Basel sind Velospuren so eng, dass sie für die Velofahrenden gefährlich sind.

Grund für die Verengungen sind oft Autoparkplätze.

Wir bitten daher die Regierung zu prüfen und zu berichten.

1. Wie sichergestellt werden kann, dass genügend Platz für Velofahrende, zwischen Trottoirrand und Tramschienen oder Autofahrspur und Trottoir vorhanden ist.

Zudem bitten wir die Regierung die Situation an folgenden Orten zu verbessern:

2. St. Alban Vorstadt: Hier ist es für Velofahrende sehr schwierig mit Autos zu kreuzen, vor allem für Velofahrende, die von der Wettsteinbrücke Richtung in St. Albantor unterwegs sind. Dies, obwohl diese Strecke auf der Velokarte als „Velo-Hauptstrasse“ gekennzeichnet ist. Insbesondere vor den Häusern mit den Hausnummern 64 bis 82 behindern parkierte Autos die Velos.
3. Bruderholzstrasse: Velofahrende haben hier zwischen den parkierten Autos und den Tramschienen zu wenig Platz. Die Trottoirs sind dort allerdings relativ breit.
4. Leonhardgraben: Zwischen den Hausnummern 21 und 29 und den Hausnummern 41 und 49 ist es für Velofahrende zwischen Parkplätzen und Tramschienen sehr eng. Die Tramschienen sind für Velofahrende gefährlich.“

Mirjam Ballmer, Loretta Müller, Sibel Arslan

Wir beantworten diesen Anzug wie folgt:

1 Ausgangslage

In der Stadt Basel sind die einfachen Velomassnahmen, die nur Pinsel und Farbe benötigen, mehrheitlich umgesetzt. Die auf den ersten Blick oft einfachste Lösung, nämlich das Verschieben des Velos auf die Fussgängerbereiche, birgt regelmässig Konfliktpotenzial mit Fussgängerinnen und Fussgängern, älteren Personen und Sehbehinderten. Nur wenn diese Nutzergruppen dadurch in ihrer Sicherheit und dem Komfort nicht beeinträchtigt werden, können Trottoirs für den Veloverkehr geöffnet werden. Im dicht bebauten städtischen Raum sind hier die Möglichkeiten begrenzt.

Dort wo jetzt noch Handlungsbedarf besteht, braucht es meistens grössere bauliche Massnahmen. Solche Bauarbeiten werden mit den Erhaltungsmassnahmen koordiniert und erfolgen darum oftmals in Zusammenhang mit grösseren Sanierungs- und Umgestaltungsarbeiten. Die Anforderungen des Veloverkehrs werden dann von Anfang an standardmässig in die Gesamtbeurteilung miteinbezogen. So konnten zum Beispiel im Rahmen des Umgestaltungsprojekts Luzerner-/Wasgenring deutliche Verbesserungen für den Zweiradverkehr erreicht werden.

Mit der aktuellen Überarbeitung des Teilrichtplans Velo (TRP Velo) überprüft das Bau- und Verkehrsdepartement nicht nur das Veloroutennetz und optimiert den Netzplan; erstmals wird das Routennetz in ein Basis- und ein Pendlerrouthenetz unterschieden und der Planinhalt auch auf grössere Abstellanlagen von kantonaler Bedeutung ausgeweitet. Der TPR Velo ersetzt den bestehenden Teilplan Velo/Mofa von 1981.

Im Erläuterungsbericht zum TRP Velo werden die Anforderungen an das kantonale Veloroutennetz, unterschieden nach den beiden neuen Netzkategorien, den aktuellen Gegebenheiten und geltenden Rahmenbedingungen angepasst sowie neue strategische Leitsätze definiert.

Der TRP Velo ist ein Planungsinstrument, mit dem die Planerinnen und Planer des Kantons Basel-Stadt raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abstimmen. Der TRP Velo dient also dazu, Veloprojekte mit Auswirkungen auf den städtischen Raum mit anderen baulichen Vorhaben abzustimmen sowie sicherzustellen, dass der Veloverkehr in übergeordneten Planungen und Grossprojekten berücksichtigt ist. Seine Inhalte dienen als Planungsgrundlage und weisen den Charakter einer Absichtserklärung auf. Sie stellen kein Präjudiz für die Umsetzung einzelner Massnahmen dar.

2 Beantwortung der Fragen

2.1 Wie sichergestellt werden kann, dass genügend Platz für Velofahrende, zwischen Trottoirrand und Tramschienen oder Autofahrspur und Trottoir vorhanden ist.

Im Rahmen der Aktualisierung des Teilrichtplans Velo werden auch Empfehlungen in Bezug auf die konkrete Ausgestaltung von Velorouten abgegeben. So sollen das sichere Fahren entlang von Tramschienen sowie das aneinander Vorbeifahren von Tram und Velo gewährleistet werden. Auf Hauptverkehrsstrassen werden grundsätzlich wo möglich im Rahmen von Erhaltungs- und Umgestaltungsmassnahmen normgerechte Velomassnahmen eingerichtet.

2.2 St. Alban Vorstadt: Hier ist es für Velofahrende sehr schwierig mit Autos zu kreuzen, vor allem für Velofahrende, die von der Wettsteinbrücke Richtung in St. Albantor unterwegs sind. Dies, obwohl diese Strecke auf der Velokarte als „Velo-Hauptstrasse“ gekennzeichnet ist. Insbesondere vor den Häusern mit den Hausnummern 64 bis 82 behindern parkierte Auto die Velos.

Die St. Alban-Vorstadt ist unbestritten eine wichtige Veloroute. Im Rahmen des Ende 2011 umgesetzten Projekts zur Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten in der St. Alban-Vorstadt konnten neue Ausweichstellen für den Veloverkehr zwischen den Liegenschaften Nr. 62 und 82 geschaffen werden. Insgesamt existieren jetzt im schmalen Bereich zwischen den beiden genannten Liegenschaften fünf Ausweichstellen für den Veloverkehr. Der längste Abschnitt ohne Kreuzungsmöglichkeit beträgt 21m.

Gemäss dem Bebauungsplan für ein Parking im Raum Aeschen müssen innerhalb von einem Radius von rund 500 m mindestens 60% der im Parking neu entstehenden Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden. Bei maximal 350 möglichen Autoabstellplätzen für das unterirdische Parking sind demnach auf Allmend mindestens 210 Parkplätze aufzuheben (entspricht genau 60%). Dabei stehen insbesondere zum Zeitpunkt der Aufhebung bestehende weisse, blaue und bewirtschaftete Parkplatz-Zonen (Ganztages-Parkplätze) im Fokus; Nachtparkplätze, Güterumschlagsflächen sowie bereits aufgehobene Parkplätze (z.B. Münsterplatz) stehen nicht zur Diskussion. Mit der Aufwertung von oberirdischen Parkplätzen auf Allmend können unter anderem entsprechende Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Die Verbesserung für den Langsamverkehr in der St. Alban-Vorstadt ist eine der geplanten Massnahme, die in diesem Zusammenhang umgesetzt werden soll.

2.3 Bruderholzstrasse: Velofahrende haben hier zwischen den parkierten Autos und den Tramschienen zu wenig Platz. Die Trottoirs sind dort allerdings relativ breit.

Am genannten Ort ist das Trottoir 2.30 m breit. An das Trottoir grenzt unmittelbar die Parkierung für PWs und die Hauseingänge führen ohne Vorzone direkt in den Strassenraum. Der Fussverkehr wäre in Sicherheit und Komfort massgeblich beeinträchtigt, wenn das Trottoir mit dem Velo geteilt werden und jederzeit damit gerechnet werden müsste, dass jemand eine Autotüre öffnet oder das Haus unerwartet verlässt.

Bei allfälligen grösseren Baumassnahmen im Perimeter Bruderholzstrasse werden die Anforderungen des Veloverkehrs in die Gesamtbetrachtung miteinbezogen werden.

2.4 Leonhardgraben: Zwischen den Hausnummern 21 und 29 und den Hausnummern 41 und 49 ist es für Velofahrende zwischen Parkplätzen und Tramschienen sehr eng. Die Tramschienen sind für Velofahrende gefährlich.

Beim Leonhardsgraben handelt es sich nicht um eine Veloroute gemäss gültigem Veloroutennetz. Die Veloroute verläuft im Heuberg. Diese Verbindung ist sicher und bedeutet nur einen kleinen Umweg für den Veloverkehr. Wegen des grösseren Anteils Fussverkehr kann diese Strecke aber weniger schnell befahren werden, als dies beim Leonhardsgraben möglich wäre. Mit der Aktualisierung des Teilrichtplans Velo wird geprüft, ob der Leonhardsgraben ins Netz der Pendlerrouen aufgenommen werden kann. Die daraus folgenden Anforderungen an eine Pendler-Veloroute würden dann bei einer Umgestaltung des Leonhardsgrabens bei der Projektentwicklung mitberücksichtigt werden.

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass die Verbindung über den Leonhardsgraben nicht den heutigen Qualitätsansprüchen an Velorouten genügt. Im Moment sind in diesem Abschnitt keine umfassenden Sanierungs- und Umgestaltungsarbeiten vorgesehen. Sobald grössere Sanierungsarbeiten anstehen, werden auch die Anliegen des Veloverkehrs berücksichtigt werden.

3 Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend Verbreiterungen von Velospuren abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin