



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.5108.02

BVD/P105108
Basel, 18. April 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 17. April 2012

Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend bessere Velowege in Basel

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Juni 2010 den nachstehenden Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Menschen zum Umsteigen aufs Velo zu bringen geht nur, wenn diese das Velofahren als sicher empfinden. Dem ist heute aber nicht so. Viele Menschen empfinden den heutigen Verkehr als zu gefährlich und wagen es darum nicht sich mit dem Velo durch die Stadt zu bewegen.

Auch für geübte Velofahrer ergeben sich immer wieder heikle Situationen. Solche Situationen könnten verhindert werden, wenn die Velos deutlicher als bis jetzt von den Autos getrennt fahren könnten und wenn die Verkehrsführung für Velos an Kreuzungen und vor allem bei Kreiseln deutlicher gekennzeichnet wäre. Die gelb markierten Velorouten reichen oftmals nicht aus um sich wirklich sicher zu fühlen.

Leider sind die Verhältnisse in Basel nicht so paradiesisch wie in den Niederlanden und wie in vielen Städten Deutschlands, wo es selbstverständlich ist, dass Velos separat vom Autoverkehr geführt werden. Aber auch Basel hat noch Verbesserungspotential. Die Unterzeichnenden bitten darum die Regierung zu prüfen und zu berichten,

- ob es möglich wäre - im Zuge von Strassensanierungen und wenn es die Platzverhältnisse erlauben - vom Autoverkehr separat geführte Velorouten einzurichten
- ob es möglich wäre, auf viel befahrenen Strecken die Velowege mittels besserer Markierung oder farblich abgegrenztem Belag besser vom übrigen Verkehr abzutrennen
- ob es möglich wäre, bei Kreiseln eine deutlich markierte Veloführung anzubringen (farbiger Veloweg).

Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Esther Weber Lehner, Andrea Bollinger, Ruth Widmer, Maria Berger-Coenen, Helen Schai-Zigerlig, Jürg Meyer, Michael Wüthrich, Patrizia Bernasconi, Elisabeth Ackermann, Jörg Vitelli, David Wüest-Rudin“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, Verkehrsinfrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten, die einerseits den Anforderungen der jeweiligen Nutzer entsprechen und andererseits eine möglichst sichere Nutzung erlauben. Weil Sicherheitsaspekte hoch gewichtet werden, arbeitet das Bau- und Verkehrsdepartement in verschiedenen Projekten eng mit der für Verkehrssicherheit zuständigen Kantonspolizei zusammen.

Velofahrende lassen sich in unterschiedliche Nutzergruppen unterteilen, deren Ansprüche und Bedürfnisse an eine Veloroute divergieren können. Entsprechend unterschiedlich kann denn auch die jeweilige Ausgestaltung von Veloinfrastrukturen ausfallen.

2. Laufende Arbeiten

Aufgrund der unterschiedlichen Bedürfnisse beabsichtigt das Bau- und Verkehrsdepartement im Rahmen der Aktualisierung des Teilrichtplans Velo künftig zwei gleichwertige, jedoch unterschiedlich dichte Routennetze zu definieren, die teilweise parallel geführt werden. Mit der Festlegung eines dichten Basisroutennetzes und eines spezifischen Pendlerrouthenetzes soll erreicht werden, dass der künftige Richtplan geeignete Velorouten für alle potenziellen Nutzergruppen enthält. Die beiden Routennetze weisen folgende Hauptmerkmale auf:

- Die Basisrouten sollen eine möglichst sichere Erschliessung aller Ziele des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs erlauben. Sie werden deshalb möglichst abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen geführt. Um die zahlreichen Ziele des Alltags- und des Freizeitverkehrs optimal zu erschliessen, ist ein dichtes Netz notwendig.
- Die Pendlerrouthen sollen neben einer möglichst sicheren vor allem eine möglichst direkte Verbindung von A nach B anbieten – auch über grössere Distanzen hinweg. Diese Routen sind primär auf die geübten Zweiradfahrerinnen und -fahrer ausgelegt, für die der Zeitfaktor entscheidend ist. Sie werden grösstenteils parallel zum motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen geführt.

In einer ersten Stellungnahme äusserten sich sowohl der VCS, Sektion Basel, als auch Pro Velo beider Basel grundsätzlich zustimmend zum Konzept zweier unterschiedlich ausgestalteter Velonetze, wie im aktualisierten Teilrichtplan Velo Basel-Stadt vorgesehen.

3. Beantwortung der Fragen

3.1 Frage 1: Ist es möglich - im Zuge von Strassensanierungen und wenn es die Platzverhältnisse erlauben - vom Autoverkehr separat geführte Velorouten einzurichten?

Der Veloverkehr wird im Sinne einer städtischen Mobilitätskultur in der Regel gemeinsam mit dem fahrenden motorisierten Verkehr auf der Strasse geführt. Dabei unterscheiden sich Basisrouten und Pendlerrouthen in ihrer Führung deutlich.

Die Bedingungen auf dem Basisnetz orientieren sich am Fahrkönnen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden im Veloverkehr (Kinder, ältere Menschen, weniger geübte Velofahrende), die ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis und geringere Ansprüche an die Schnelligkeit haben. Deshalb sind Basisrouten, wo möglich, abseits der stark befahrenen, verkehrsorientierten Strassen zu führen – also hauptsächlich in den Tempo 30-Zonen oder auf separaten Wegen.

Da Pendlerrouuten auf die Bedürfnisse und Fähigkeiten routinierter Velofahrender ausgelegt sind und einer möglichst direkten Linienführung folgen, werden sie oft auf Strassen mit Tempo 50 geführt. Dies verlangt nach Massnahmen in Form von Radstreifen oder kombinierten Bus-/Velospuren. Eine baulich abgetrennte Führung des Veloverkehrs würde in den im städtischen Gebiet zahlreichen Einmündungsbereichen und Knoten zu umständlichen, teilweise gar gefährlichen Lösungen führen. Zudem würde die Flexibilität eingeschränkt, aus möglichst vielen Richtungen auf die Route einbiegen bzw. von ihr abbiegen zu können. Eine bauliche Trennung ist ausserdem vielerorts infolge des dafür fehlenden Raums gar nicht möglich.

Auf bestimmten Abschnitten des Veloroutennetzes ist jedoch eine solche horizontale Trennung zwischen Velofahrenden (Radweg) und motorisiertem Verkehr aus Sicherheitsgründen sinnvoll und nötig. Dies betrifft besonders Basisrouten, die mangels Alternativen auf verkehrsorientierten Strassen mit einer hohen Verkehrsbelastung geführt werden müssen. Aber auch Velorouten auf verkehrsorientierten Strassen ohne Fluchtraum (Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen) oder im direkten Umfeld von Autobahnausfahrten sollten wenn möglich baulich abgetrennt werden. Wenn es die Platzverhältnisse erlauben, werden solche Massnahmen im Zuge von Strassensanierungen umgesetzt (z.B. Unterführung Maulbeerstrasse, Wettsteinbrücke, Gellertstrasse, Unterführung Riehenstrasse (geplant) usw.).

3.2 Frage 2: Ist es möglich, auf viel befahrenen Strecken die Velowege mittels besserer Markierung oder farblich abgegrenztem Belag besser vom übrigen Verkehr abzutrennen?

Im aktualisierten Teilrichtplan Velo werden künftig auch Grundsätze betreffend Einfärbung von Radstreifen festgehalten, die den Vorgaben der schweizerischen Normen entsprechen und bezüglich Sicherheit den grösstmöglichen Nutzen für den Radverkehr mit sich bringen.

Eine spezielle Einfärbung ist dann am wirkungsvollsten, wenn sie gezielt eingesetzt wird, d.h. wenn sie sich auf jene Stellen beschränkt, die eine besonders erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Werden hingegen Radstreifen oder sogar Radwege flächendeckend eingefärbt, verliert die Massnahme an Wirksamkeit. Abschnitte, die eine erhöhte Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme der Fahrzeuglenkenden erfordern, unterscheiden sich dann bezüglich Markierung nicht mehr von unproblematischen Situationen.

Eingefärbte Radstreifen sind derzeit in der ganzen Schweiz ein Thema. Aufgrund der heutigen Rechtslage ist eine Einfärbung der Radstreifen grundsätzlich nicht vorgesehen. Als Reaktion auf eine nationalrätliche Motion hat der Bundesrat am 1. Februar 2012 eine positive Antwort veröffentlicht, worin er die Bereitschaft äussert, eine Änderung der Signalisationsverordnung vorzunehmen und so in spezifischen Situationen ein Einfärben zu ermöglichen. Sowohl der Bundesrat wie auch der Motionär äussern sich dahingehend, dass bei einer teil-

weisen aber nicht durchgehenden Einfärbung der Radstreifen die erhoffte Schutzwirkung für Velofahrer/-innen wesentlich grösser ist als bei durchgehend rot eingefärbten Radstreifen. Auf Grund obiger Erläuterungen werden auch künftig unproblematische Abschnitte nicht rot eingefärbt. Vielmehr soll weiterhin mit einer gezielten Einfärbung die Sicherheit an bestimmten Stellen erhöht werden. Nach heutiger Kenntnis gibt es aber mehr solcher Stellen als bisher angenommen. Im Kanton Basel-Stadt wird der Ansatz der punktuellen Einfärbungen von Radstreifen seit mehreren Jahren (z.B. Riehenstrasse/Schwarzwaldallee, Münchensteinerstrasse/Dornacherstrasse, Nauenstrasse/Heuwaageviadukt usw.) angewendet, was zu einer merklichen Entschärfung bislang heikler Situationen geführt hat.

3.3 Frage 3: Ist es möglich, bei Kreiseln eine deutlich markierte Veloführung anzubringen (farbiger Veloweg)

Velofahrende sind im Kreisel sicherer, wenn sie nicht am rechten Rand, sondern in der Mitte der Fahrspur fahren. Das Risiko, von Motorfahrzeugen überholt und abgedrängt zu werden, wird damit deutlich gesenkt. Die Schweiz hat dieses sichere Verhalten als einziges europäisches Land gesetzlich verankert. In der Verkehrsregelverordnung (VRV) ist festgehalten:

„Auf Kreisverkehrsplätzen ohne Fahrstreifen-Unterteilung können Radfahrer vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen.“ (VRV Art. 41b, Absatz 3).

Kreisverkehrsplätze (Kreisel) gibt es in der Schweiz erst seit den 1980er Jahren. Unterdessen sind sie weit verbreitet. Velofahrende dürfen und sollen in einspurigen Kreiseln in der Mitte der Fahrspur fahren, damit sie gut gesehen und nicht überholt werden.

Kreisel sollen so geplant werden, dass Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss möglichst hoch sind. Radstreifen in Kreiseln würden sich in dreierlei Hinsicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken:

- Motorfahrzeuglenkende müssten bei der Ausfahrt aus dem Kreisel in jedem Fall den Radstreifen überqueren, was bei diesem ohnehin schon anspruchsvollen Manöver zusätzlich zu Konflikten mit Radfahrenden führen würde.
- Radstreifen würde es anderen Fahrzeugen ermöglichen, die rechts von ihnen fahrenden Velos überholen. Die mittlerweile relativ gut befolgte Empfehlung, mit dem Velo in der Mitte der Fahrbahn zu fahren, kann diese gefährliche Aktion wirksam verhindern.
- In der Mitte der Kreiselfahrbahn fahrende Velofahrer/-innen sind für die in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuglenkenden deutlich besser erkennbar, als wenn sie seitlich auf dem Radstreifen fahren. Das Übersehen von Radfahrenden durch einfahrende Fahrzeuge ist die häufigste Unfallkonstellation im Kreisel. Ein Radstreifen würde diese Situation noch verschärfen.

Fachleute des Bundes sowie aus den Kantonen kommen deshalb zum Schluss, dass Kreiseln mit Radstreifen die Verkehrssicherheit für Radfahrende nicht verbessern, sondern eher verschlechtern.

In einer Stellungnahme hat Pro Velo beider Basel bereits 2009 obige Argumentation gegen die Markierung von Radstreifen im Kreisverkehr ausdrücklich gutgeheissen.

Das Verwaltungsgericht des Kantons Solothurn beurteilte in einem Leitentscheid vom 23. April 2008 ein Projekt, bei dem ein roter, ohne Unterbruch durch den Kreisel verlaufender Radstreifen vorgesehen war. Das Gericht hat in seiner Entscheidung namentlich folgende Massnahmen, gestützt auf die VSS-Norm SN 640252, vorgeschlagen:

- Radstreifenmarkierung ca. 20–25 m vor dem Kreisel beenden;
- Kreisfahrbahn ohne Radstreifen.

In Übereinstimmung mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) gelangte das Gericht zusammengefasst zu folgender Beurteilung:

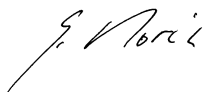
Im Kreisel selbst müsse gewährleistet werden, dass der leichte Zweiradverkehr in der Mitte der Kreisfahrbahn fahren und somit vom motorisierten Individualverkehr nicht überholt werden könne. Wichtigste Massnahme sei deshalb das Weglassen von Radstreifen in der Kreisfahrbahn selbst. Ein einspuriger Kreisel ohne Radstreifen bringe durch die Temporeduktion des motorisierten Individualverkehrs (schmalere Einfahrten, schmalere Kreisfahrbahn, kreisrunder Kreisel) mehr Sicherheit für den leichten Zweiradverkehr als das beim Gericht beanstandete Projekt mit der Mehrspurigkeit des Kreisels und mit dem separaten Radstreifen. Bei eingeschränkten Platzverhältnissen täuscht ein markierter Radstreifen eine falsche Sicherheit vor und hat zur Folge, dass Motorfahrzeuglenker vermehrt vordrängen, um Radfahrende seitlich zu überholen.

4. Antrag

Gesamthaft zeigt sich, dass der Regierungsrat den Anliegen des Anzugs weitgehend entspricht und für das Velo sichere Verkehrsinfrastrukturen anbietet. Auch bei künftigen Sanierungs- und Umbauprojekten wird der Sicherheit für den Veloverkehr weiterhin eine hohe Priorität eingeräumt

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend bessere Velowege in Basel als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin