



An den Grossen Rat

20.5139.02

BVD/P205139

Basel, 6. Mai 2020

Regierungsratsbeschluss vom 5. Mai 2020

## **Interpellation Nr. 43 von Raphael Fuhrer betreffend betreffend 200% mehr Veloverkehr seit Corona – kurzfristige Verbesserungen in der Velo-Infrastruktur sind jetzt nötig**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 22. April 2020):

„Wegen der Covid-19-Pandemie wurden in den letzten Wochen Massnahmen beschlossen, die sich auch stark auf das tägliche Verkehrsaufkommen auswirken. Trotz schrittweisen Lockerungen werden sie, insbesondere die soziale Distanz von 2 m, noch für die weiteren Monate bis zum Zeitpunkt einer erfolgreichen Impfstrategie relevant sein. Und damit einhergehend auch das geänderte Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Eine Vorher/Nachherstudie der Uni Basel und der ETH Zürich zeigt folgendes Bild für die Schweiz (gefahrte Kilometer je Verkehrsmittel, Stand 13. April 2020):

Öffentlicher Verkehr:	- 80 bis 95%
Autoverkehr:	- 50 %
Fussverkehr:	konstant
Veloverkehr:	+ 200%

Andere Erhebungen in der Schweiz und auch im europäischen Ausland zeigen ein ähnliches Bild. Bereits haben erste Städte reagiert und Autofahrspuren in Velospuren ummarkiert. Die Städte begründen dies damit, dass erstens die bestehende Velo-Infrastruktur mit der massiven Velo-Zunahme überfordert ist und unsicher wird. Zudem braucht es im Moment nur die Hälfte Autos Spuren. Zweitens gelte es, die Gesundheit der Velofahrenden zu schützen und Ansteckungen vorzubeugen. Und drittens leiste man so einen Beitrag gegen Feinstaubemissionen – laut neuester Forschung gibt es einen klaren Zusammenhang zwischen Feinstaubbelastung und Schwere eines Covid-19-Krankheitsverlaufs. Auch in Basel ist zu beobachten, dass mehr Velofahrende unterwegs sind und sich vermehrt in die Quere kommen.

Mit fortschreitender Lockerung (mehr geöffnete Läden, Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen; weniger Heimarbeit) wird sich diese Situation noch verschärfen.

Für mich stellen sich darum folgende Fragen:

1. Wie schätzt der Regierungsrat die Änderungen in der Verkehrsleistung in Basel-Stadt ein und welche Schlüsse zieht er daraus?

2. Wird der Regierungsrat Massnahmen, wie sie andere Städte auch kurzfristig umsetzen, ebenfalls zeitnah an die Hand nehmen? Insbesondere
  - a) Ummarkierung von Autospuren in Velospuren auf vierspurigen Strassen (z.Bsp. Cityring) oder bei mehrspurigen Abschnitten vor Kreuzungen
  - b) Grosszügigere Aufstellflächen für Velofahrende (Velosack) vor Lichtsignalanlagen
  - c) Längere Grünphasen für Velobeziehungen an Kreuzungen oder alternativ Anpassung der Phase «orange blinken»

Die Punkte a bis c wirken einer zu hohen Dichte unter Velofahrenden entgegen.

- d) Genügend Veloabstellplätze an zentralen Orten, damit die Zirkulation von zu Fuss Gehenden nicht durch abgestellte Velos behindert wird.

Raphael Fuhrer

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Wie schätzt der Regierungsrat die Änderungen in der Verkehrsleistung in Basel-Stadt ein und welche Schlüsse zieht er daraus?*

Die Auswertungen der Verkehrszählungen in Basel zeichnen ein deutlich anderes Bild der coronabedingten Verkehrsentwicklung als die in der Interpellation erwähnte gesamtschweizerische Studie: So hat beispielsweise der Autoverkehr über die Wettsteinbrücke „nur“ um 30% abgenommen. Im Gegensatz zu den gesamtschweizerischen Trends haben in Basel auch die Velofahrten und das Fussverkehrsaufkommen abgenommen<sup>1</sup>.

Bezüglich Veloverkehr ergeben sich aus dem „Lockdown“ drei relevante Verhaltensänderungen:

- Dank Homeoffice und Schliessung der Läden und Schulen nimmt generell die Anzahl der Fahrten von/zur Arbeit, Ausbildung, Einkauf ab, auch mit dem Velo.
- Die Sorge vor Ansteckungen und die Angebotsausdünnung im öffentlichen Verkehr führen zu einer Verlagerung von ÖV-Fahrten auf den Veloverkehr (und den motorisierten Individualverkehr [MIV]).
- Homeoffice führt dazu, dass einige (wenige) Leute in ihrer Freizeit (Abend / Wochenende) vermehrt auf (lange) Velotouren gehen.

Da Basel im schweizweiten Vergleich einen hohen Veloanteil aufweist, dominiert an den städtischen Velozählstellen der erste Effekt. Es ergibt sich damit ein Rückgang im Veloverkehr. Gesamtschweizerisch und insbesondere im ländlichen Raum dominieren hingegen die anderen beiden Wirkungen. Es ergibt sich dort entsprechend eine Zunahme des Veloverkehrs. In Basel lässt sich eine leichte Zunahme nur an denjenigen Zählstellen ablesen, die einen hohen Anteil Freizeitverkehr aufweisen, wie am Birskopfsteig.

Für den öffentlichen Verkehr liegen noch keine belastbaren, spezifischen Daten für Basel vor. Der Regierungsrat schätzt den Rückgang von ca. 80% als plausibel ein.

Die verkehrsplanerische Herausforderung der nahen Zukunft wird sein, das Ansteckungsrisiko im öffentlichen Verkehr mit geeigneten Schutzmassnahmen zu minimieren und insbesondere diejenigen Fahrgäste zurückzugewinnen, die während dem Lockdown auf den MIV umgestiegen sind. Es ist auch davon auszugehen, dass der MIV mit der Lockerung der Massnahmen sehr rasch

<sup>1</sup> <https://www.statistik.bs.ch/aktuell/coronafolgen/verkehrsdaten.html>

wieder mindestens auf das bisherige Mass ansteigt. Es wird damit keine unbenutzten Strassenflächen geben, die ohne anderweitige Nachteile umgewidmet werden können.

2. Wird der Regierungsrat Massnahmen, wie sie andere Städte auch kurzfristig umsetzen, ebenfalls zeitnah an die Hand nehmen? Insbesondere
- a) Ummarkierung von Autospuren in Velospuren auf vierspurigen Strassen (z.Bsp. Cityring) oder bei mehrspurigen Abschnitten vor Kreuzungen
  - b) Grosszügigere Aufstellflächen für Velofahrende (Velosack) vor Lichtsignalanlagen
  - c) Längere Grünphasen für Velobeziehungen an Kreuzungen oder alternativ Anpassung der Phase «orange blinken»
  - d) Genügend Veloabstellplätze an zentralen Orten, damit die Zirkulation von zu Fuss Gehenden nicht durch abgestellte Velos behindert wird.

Das Veloverkehrsaufkommen in der Stadt Basel hat aufgrund des Lockdowns abgenommen. Der Regierungsrat sieht deshalb keine Veranlassung, die Veloverkehrsflächen vorübergehend deutlich auszuweiten. Da zu erwarten ist, dass der MIV relativ rasch wieder sein ursprüngliches Niveau erreichen wird, hätte eine solche Ausweitung auch sehr bald negative Folgen auf den Verkehrsablauf.

Generell entspricht die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vollumfänglich der Verkehrspolitik des Regierungsrates. Diese Politik wurde mit der Zustimmung der Basler Stimmbevölkerung zum Gegenvorschlag zur Initiative „Zämme fahre mir besser“ kürzlich wieder bestätigt. Ein permanenter Ausbau der Veloinfrastruktur ist deshalb sehr im Sinne des Regierungsrates. Entsprechende Programme sind aufgegleist und werden in den nächsten Jahren umgesetzt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin