



An den Grossen Rat

20.5057.02

Petitionskommission
Basel, 7. Juli 2020

Kommissionsbeschluss vom 15. Juni 2020

Petition P412 „Stopp! Keine Fussgänger- und Velofeindliche Verkehrsplanung in Basel“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 11. März 2020 obengenannte Petition der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition¹

In den letzten Jahren hat sich in Basel ein Begegnungszonen-Wahnsinn entwickelt. Die Begegnungszonen wurden mit unebenen Wackersteinen gepflastert und ebenem geteertem Strassenbelag ausgestattet.

Das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement Basel hat dabei die zeitgemässe und zukunftsorientierte Mobilität für Fussgänger und Velofahrer aus den Augen verloren. Für Fussgänger, mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle usw. sind gepflasterte Strassenbeläge zur Nutzung ungeeignet.

Die Folge ist das auf ebenen geteerten Strassenbelag ausgewichen wird. Dies wiederum führt dazu, dass der Veloverkehr in der Fortbewegung stark eingeschränkt wird. Es sind daraus tagtäglich Konfliktsituationen mit genervtem und aggressivem Verhalten entstanden. Die Konfliktsituationen dienen weder der Verkehrssicherheit noch der Gesundheit der Menschen. Stress und Aggression lösen langfristige Gesundheitsschäden aus.

Mit der verfehlten Mobilitäts- und Verkehrsplanung muss endgültig Schluss sein.

Begründung:

Wir Unterzeichnenden fordern:

- Alle bestehenden und zukünftigen Begegnungszonen sind mit flachem und ebenem Belag für Fussgänger und Velofahrer gleichermassen auszustatten: auf gepflasterten Belag ist zu verzichten.
- Begegnungszonen mit Velorouten sind so anzupassen, dass eine strikte Nutzungstrennung zwischen Fussgänger und Veloverkehr mittels Trottoirs oder klar sichtbaren Signalisationen und Bodenmarkierungen stattfindet. Velorouten sollen nicht mit Behinderungen aller Art im Verkehrsfluss eingeschränkt sein.
- Des Weiteren sind alle seit dem Jahr 2010 geschaffenen Kaphaltestellen von Tram und Buslinien zurückzubauen und die Fahrspuren, die hinter den ÖV-Haltestellen durchführen,

¹ Petition P 412 „Stopp! Keine Fussgänger- und Velofeindliche Verkehrsplanung in Basel“, Geschäfts-Nr. 20.5057.01

sind wieder herzustellen. Der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit für die Velofahrer kann damit erhöht werden. Die Unfallgefahr durch erhöhte Haltestellenkanten und nahe-
liegenden Gleisschienen kann deutlich gesenkt werden. Gleichzeitig sind alle ÖV-
Haltestellen in der ganzen Stadt behindertengerecht mit einer Mindestbreite von Minimum
2 m Breite auszustatten.

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 20. April 2020

Am Hearing der Petitionskommission nahmen der Ressortleiter Verkehr der Abteilung Gestaltung
Stadtraum Verkehr des Planungsamts und eine wissenschaftliche Mitarbeitende des Amtes für
Mobilität als Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements teil. Die Petentschaft sagte ihre
Teilnahme am Hearing ab und gab stattdessen eine schriftliche Stellungnahme ab.

2.1.1 Das Anliegen der Vertretenden der Petentschaft²

Die Petentschaft verweist darauf, dass in der Schweiz die Begegnungszone 2002 als neues Ver-
kehrsregime in die Strassenverkehrsgesetzgebung aufgenommen wurde. Begegnungszonen in
Wohnquartieren machten die Strasse zum Lebensraum für alle. Sie seien Orte zum Wohlfühlen,
Spielen und Verweilen für Kinder und Erwachsene. Sie sollen die Wohnqualität in Basels Quartie-
ren steigern, was jedoch nicht zutreffend sei. Damit eine Begegnungszone nämlich gut funktionie-
re, müsse sie so gestaltet sein, dass der Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die
Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h klar erkennbar sind. Den Anfang und das Ende aller
Begegnungszonen sollte deshalb durch ein Torelement mit dem Verkehrssignal 'Begegnungszo-
ne' sowie drei sicht- und spürbaren Streifen am Boden markiert sein. Des Weiteren schlägt die
Petentschaft vor, dass Begegnungszonen mit Sitzbänken und Pflanztrögen ausgestattet würden,
wenn genügend Platz vorhanden ist. Bänke und Tröge trügen nicht nur zu einer angenehmen
Atmosphäre bei. Sie erhöhten auch die Sicherheit, indem sie den Verkehrsteilnehmenden zeigen,
dass sie sich auf einer Strasse zum Verweilen bewegen, was eine notwendige Voraussetzung für
eine Begegnungszone sei.

Die Petentschaft ist der Ansicht, dass die Infrastruktur für Fussgängerinnen und Fussgänger kon-
tinuierlich verbessert werden müsste, damit Basel noch einladender für Fussgänger und Fuss-
gängerinnen werde. Voraussetzung dafür seien zusammenhängende komfortable Fusswege, die
für eine hohe Akzeptanz des Fussverkehrs führten. Fussgänger und Fussgängerinnen sollen sich
sicher fühlen und rasch vorwärtskommen

Hinsichtlich der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs fordert die Petentschaft hindernisfreien
Zugang. Dieser sei für Rollstuhlfahrende, Gehbehinderte, aber auch für viele ältere Menschen
unentbehrlich, um den öffentlichen Verkehr selbstständig zu benutzen. Auch andere Fahrgäste
seien temporär auf hohe Haltekanten angewiesen, sei es mit Kinderwagen, Gepäck oder mit Krü-
cken. Ein hindernisfreier Einstieg erhöhe generell die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Das
Ein- und Aussteigen gehe einfacher und schneller, die Haltezeiten seien kürzer, was einen stabi-
leren und somit zuverlässigeren Fahrplan ermögliche.

Nach Ansicht der Petentschaft verlange die jetzige Situation der Velofahrenden an Kaphaltestel-
len nach Verbesserungen. Velofahrende müssten bei BehiG-konformen Haltestellen der höheren
Haltekante entlangfahren, was oft als gefährlich empfunden wird. Aus diesem Grund sei zu prü-
fen, ob ein Haltestellentyp realisiert werden könne, bei welchem die Velofahrenden nicht entlang
der hohen Haltekante fahren müssten. Die Behindertengerechtigkeit diene vor allem dazu, es
dem privaten Verkehr in der Stadt schwer zu machen. Die Haltestellen müssten keineswegs über
die ganze Länge auf direkter Einstieghöhe sein. Stattdessen könnten z. B. sogenannte Kissen
eine Lösung sein, die es einem gehbehinderten Menschen ermöglichten eben in ein Tram oder

² Die schriftliche Stellungnahme der Petentschaft wird in zusammengefasster Form wiedergegeben.

Bus einzusteigen. Auf Kaphaltestellen sei daher weitestgehend zu verzichten. Bereits gebaute Kaphaltestellen seien zurückzubauen und der Zustand einer Inselhaltestelle sei wieder herzustellen. Gleichzeitig sei ein Velostreifen für die Velofahrenden zu erstellen, der hinter der Haltestelle durchführe. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden könne dadurch erhöht werden.

Die Petentschaft ist der Meinung, dass Basel-Stadt mit seiner restriktiven Verkehrspolitik zur Förderung von Staubbildung beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem LKW-Verkehr beitrage. Immer mehr Kaphaltestellen, Verengungen und Strassenrückbauten führten zu willkürlich erschaffenen Behinderungen für den Werk-, Ferienreise-, Pendler- und Einkaufsverkehr – ebenfalls für alle, die Waren transportieren oder z. B. aufgrund einer Behinderung auf ein Fahrzeug angewiesen sind. Die Verfassung des Kantons Basel-Stadt halte in § 30 fest, es sei „eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität“ zu ermöglichen. Gemäss § 33. Abs. 1 und 4 müsse der Staat Massnahmen zur Reinhaltung von Erde, Luft und Wasser treffen und den Menschen und seine Umwelt vor Lärm, lästigen und schädlichen Einflüssen schützen.

Wie dem BAFU-Bericht „Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich“ entnommen werden könne, sei bei extrem unzeitigem Verkehrsablauf (Stau, Hindernisse, welche zu Bremsmanövern führen) mit bis zu 80% mehr CO₂ und 60% bis 70% mehr Luftschadstoffen (und Partikel und NOx) zu rechnen als bei flüssigem Verkehr. Zusätzlich könne ein stetiger Verkehrsfluss zu einer Lärmreduktion von bis zu 3 dB führen.³

Abschliessend lasse sich festhalten, dass die in Basel-Stadt entstandenen Begegnungszonen nicht im Interesse von Fussgängern und Velofahrern seien. Die Planlosigkeit des Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt führe tagtäglich zu Konfliktsituationen, die nicht länger ausgeblendet werden dürfen. Man dürfe sich nicht auf eine allfällige Unfallstatistik verlassen – dies sei fahrlässig. Die Konflikte, die von der Polizei und Sanität nicht wahrgenommen würden, führten zu gesundheitsschädlichem Stress. Umweltfreundliche Mobilität dürfe aber nicht krank machen. Der eigentliche Zweck einer Begegnungszone, „Orte zum Wohlfühlen, Spielen und Verweilen für Kinder und Erwachsene“ zu schaffen, finde in Basel gar nicht statt. Veloverbindungen, Velorouten, sowie der Teilrichtplan Velo müssten hindernisfrei ausgestaltet sein, dazu eigneten sich Begegnungszonen nicht. Die Zustände in der Begegnungszone am Marktplatz vor dem Rathaus bezeichnet die Petentschaft als absolut unhaltbar. Ab der Mittagszeit und besonders samstags herrsche das totale Chaos zwischen Fussgängern und Velofahrern. Diese Zone sei eine Schande für Basel und einer velo- und fussgängerfreundlichen Stadt nicht würdig.

Grundsätzlich sei auf Pflästerungen des Strassenraums in der ganzen Stadt zu verzichten. Pflästerungen seien im letzten Jahrhundert gerade wegen dem schlechten Komfort aus der Stadt verschwunden und auch die heutige scheinbar verbesserte Art der Pflasterung sei – auch wenn anders behauptet – weder angenehm zu begehen noch zu befahren.

2.1.2 Argumente der Vertretenden des Bau- und Verkehrsdepartements

Der Ressortleiter Verkehr der Abteilung Gestaltung Stadtraum Verkehr des Planungsamts erklärt, dass zum Thema der Strassenpflasterung grundsätzlich schon viele Informationen vorhanden seien. So sei die Ausgestaltung des Strassenbelags Teil des Gestaltungskonzepts Innenstadt und somit im weitesten Sinne auch Bestandteil des seit 2002 laufenden Prozesses, welcher via Regierungsrat und Grosser Rat im Plenum diskutiert und dann auch bewilligt worden sei. Auf Grundlage dieses Gestaltungskonzepts würden heute die Begegnungszonen in der Innenstadt materialisiert und ausgeführt. Eine Pflasterung durch Kopfsteinpflaster sei grundsätzlich zwei bis drei Mal so teuer wie Asphaltbelag. Die Kosten dafür würden über das Gestaltungskonzept Innenstadt abgerechnet. Dafür könne die Pflasterung bei einer allfälligen Sanierung darunterliegender Leitungen wiederverwendet werden. Die Kopfsteinpflaster seien genormt, so dass bestimmte Rutschwerte, auch z. B. bei Glätteis, erfüllt seien. Grundsätzlich erhalte man nicht mehr Meldungen bezüglich rutschiger Stellen als bei anderen Belägen.

³ Bundesamt für Umwelt (BAFU) (2011): Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich, Bern, S. 14.

Zu den Vorteilen von Begegnungszonen zähle, dass dort ein Verkehrsregime mit Tempo 20 gelte und Auto- sowie Velofahrende den Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt gewähren müssen. Dies bedinge, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch Velofahrerinnen und Velofahrer an gewisse Gegebenheiten und Regeln halten müssten. Ausserhalb der Innenstadt würden sich die Begegnungszonen oft in Wohnquartieren befinden, in welchen meist noch ein Trottoir vorhanden sei. Die Begegnungszone führe dort vor allem dazu, das Tempo 20 gelte und der Fussverkehr Vortritt erhalte. Sofern keine baulichen Massnahmen nötig seien, seien Begegnungszonen zudem eine sehr schnell umsetzbare Massnahme. Die Begegnungszonen würden zudem laufend überprüft. So seien im Zeitraum von 2012 bis 2020 in 35 der 96 Begegnungszonen Korrekturen oder Verbesserungen vorgenommen worden. Im Jahr 2017 sei ein grosses Controlling durchgeführt worden, dessen Ergebnisse in den weiteren Prozess einfließen würden. Zu den erwähnten Anpassungen gehören z. B. Möblierungselemente, die aufgrund einer Einfahrt oder eines neuen Geschäfts mit zugehöriger Anlieferung neu gesetzt worden seien. Es könne sich aber auch um eine Bank mit Pflanztrog handeln, die neu gesetzt oder Markierungsarbeiten, die neu gemacht worden seien. Bei grösseren Änderungen werde jedoch wieder der gesamte etablierte Prozess durchgemacht. Dies bedeute, dass die Anwohnerschaft vorstellig werde, Unterschriften einhole (um aufzuzeigen, dass es sich nicht um ein Partikularinteresse handelt). Daraufhin werde das Begehren geprüft und ein korrigiertes Projekt ausgearbeitet. Dieses werde dann wiederum der Anwohnerschaft als Vorschlag vorgelegt, die dann dazu Stellung nehmen könne. Woraufhin das Projekt nochmals überarbeitet und bei einer Zweidrittelmehrheit der eingereichten Antworten schliesslich realisiert werde. Man habe mit diesem Prozess und der Ausarbeitung der Projekte zusammen mit der Anwohnerschaft grundsätzlich gute Erfahrungen gemacht.

Zu den Kaphaltestellen nimmt die beim Amt für Mobilität u. a. für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) zuständige wissenschaftliche Mitarbeitende Stellung. Kaphaltestellen würden immer wieder thematisiert und es bestünden auch bereits entsprechende politische Vorstösse, sagt sie. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) habe sich fast ein ganzes Jahr lang mit dem Thema der Kaphaltestellen befasst – im Bericht zum Projekt Hardstrasse (18.0462.02) seien alle Grundlagen dazu vorhanden.

Man sei sich sehr bewusst, dass Kaphaltestellen für Velofahrende nicht angenehm seien. Es sei auch korrekt, dass es in diesem Zusammenhang vermehrt zu Velounfällen käme. Die Strategie sehe deshalb wie folgt aus: Wann immer möglich, baue man keine Kaphaltestellen und wähle einen anderen Haltestellentyp, wenn Velos an der hohen Kante vorbeifahren. Dies scheitere jedoch meist an nicht ausreichend verfügbarem Platz.

Wo die benötigte Breite für andere Haltestellentypen nicht vorhanden sei, wolle man nun deshalb mit einem velofreundlichen Gleis arbeiten. Dabei handle es sich um ein Gleis, in welches ein Gummiprofil gelegt wird, das das Gleis auf der Oberkante bündig schliesst. Dadurch würden Velos nicht mehr unabsichtlich in die Schienen gelangen. Die Trams seien jedoch schwer genug, um den Gummi herunterzudrücken und normal durchzufahren. Man habe dafür eine Teststrecke in Füllinsdorf eingerichtet, wo man dieses Gleis auf einem Abschnitt aufgebaut und habe testen können. Das Gleis sei von den Velofahrenden für sehr gut befunden worden. Ein Langzeittest und insbesondere die Befahrung durch Trams stehen jedoch noch aus. Dies sei hauptsächlich wichtig, um die Lebensdauer des Gummis abschätzen zu können. An der Bruderholzstrasse sei deshalb geplant, testweise ein solches Gleis einzubauen. Man habe im April 2020 das entsprechende Plangenehmigungsverfahren beim Bund eingereicht und rechne mit einem Einbau im Jahr 2021. Ende 2022, nach einem einjährigen Testlauf, werde es möglich sein, ein erstes Fazit zu ziehen. Die dritte Möglichkeit zur Vermeidung von Kaphaltestellen wäre – nebst einem anderen Haltestellentyp und dem velofreundlichen Gleis – die Umfahrung mittels Alternativrouten.

Als Rollstuhlfahrerin oder Rollstuhlfahrer empfehle es sich, jeweils die zweitvorderste Türe anzu-steuern, da dort die hohe Kante garantiert sowie im Wageninnern genügend Platz vorhanden sei. Für die ersten drei Türen sei ein barrierefreier Einstieg immer garantiert. Die Kantenhöhe betrage 27 Zentimeter. Dies sei zwar mehr als eine normale Treppenstufe, jedoch brauche es diese Höhe

zwingend, um Barrierefreiheit gewährleisten zu können. Auch müsse dies gemäss Vorgabe des Bundes auf der gesamten Länge gewährleistet sein.

Wo die Fussgängerstreifen einer Haltestelle geplant würden, sei jeweils Sache des Projekts und hänge von der entsprechenden Situation ab. Man versuche stets, das Optimum anzubieten, die Gegebenheiten seien aber sehr unterschiedlich. Auch den Fussgängerinnen und Fussgänger empfehle man, sich an den Anfang oder das Ende einer Kaphaltestelle zu begeben und die Strasse dort zu überqueren. Dies wirke sich zudem positiv auf die Sicherheit aus. Man sei sich aber bewusst, dass es sich dabei um einen Umweg handle.

3. Erwägungen der Petitionskommission

In Bezug auf die Begegnungszonen und deren Pflasterung verweist die Kommission auf das Innenstadtkonzept, das als Beschluss des Grossen Rats, eine behördlich Massnahme darstelle, und auf die Volksabstimmung vom 10. Februar 2019 über den Beschluss des Grossen Rates vom 19. September 2018 betreffend Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten. Die Zustimmung zu den Massnahmen in der St. Alban-Vorstadt bilde die Haltung der Stimmberechtigten zur Frage der Pflasterung von Begegnungszonen ab. Zudem kommt die Petitionskommission aufgrund der am Hearing erhaltenen Informationen vonseiten Verwaltung zum Schluss, dass notwendige Verbesserungen bei Begegnungszonen jeweils im Einzelfall vorgenommen und dabei die Anwohnenden einbezogen werden.

Die Petitionskommission anerkennt die bekannten Probleme im Zusammenhang mit Kaphaltestellen. Die UVEK setzt sich jedoch bereits ausführlich mit dem Thema auseinander und es steht mit dem „velofreundlichen Gleis“ ein Lösungsansatz zur Erhöhung der Velosicherheit in Aussicht. Die Petitionskommission erkennt daher keinen Nutzen darin, diese Thematik im Rahmen der Petition weiterzuverfolgen.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission



Tonja Zürcher
Kommissionspräsidentin