

## Massnahmen zur Umsetzung des Gegenvorschlags zu „Zämme fahre mir besser“

Schreiben von RR Dr. H.-P. Wessels vom 27. Februar 2020

### Umsetzung „Zämme fahre mir besser“ (Gegenvorschlag)

Am 9. Februar 2020 hat die Basler Stimmbevölkerung den Gegenvorschlag zur Initiative „Zämme fahre mir besser!“ angenommen. Die neuen Bestimmungen im Basler Umweltschutzgesetz (Beilage) sehen unter anderem die folgenden Zielsetzungen vor:

- Keine Zunahme des privaten Autoverkehrs auf Stadtstrassen,
- umweltfreundliche Verkehrsmittel bevorzugt behandeln,
- bis 2050 ausschliesslich Verkehrsmittel, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

Gerne berücksichtigen wir bei der Umsetzung der neuen Bestimmungen Ihre Überlegungen, Ideen und Vorschläge. Wir laden Sie daher ein, konkrete Massnahmen vorzuschlagen, um die Zielsetzungen gemäss §13 USG zu erreichen. Dabei bitten wir Sie zu differenzieren zwischen kurzfristigen Massnahmen, die bereits in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden können, und Massnahmen, deren Umsetzung mehr Zeit erfordert.

### Massnahmen:

**Fristen:** Alle vorgeschlagenen Massnahmen können und sollen in den nächsten fünf Jahren eingeleitet oder umgesetzt werden, Massnahmen 1, 3-6 und 10-11 in den nächsten zwei Jahren. Noch dieses Jahr soll Massnahme 7 umgesetzt werden.

#### 1) **Prioritäten wechseln: Sicherheit vor Kapazität**

Zwingend muss in der Verkehrspolitik neu klar gelten: Sicherheit für alle kommt vor (Mfz.-) Kapazität. Das betrifft u.a. Vorsortierspuren, Ampelschaltungen, Vortrittsrechte, Sichtweiten, Parkierung.

#### 2) **Umsetzung TRP Velo bis spätestens Ende 2025**

Das Velo ist für die Grösse und Topografie der Stadt Basel das ideale Individualverkehrsmittel. Der Teilrichtplan Velo steht seit 2014, das konkretisierende Umsetzungsprogramm seit 2016 bereit, aber nur wenig davon wurde bisher umgesetzt. Das soll bis spätestens Ende 2025 nachgeholt werden.

- 3) Mindest- und Zielvorgaben für Basis- und Pendlerrouen**  
Zum Umsetzungsprogramm müssen schnellstens Ziel- und Mindestkriterien formuliert und diese dann realisiert werden. Die Formulierungen, was eine Pendlerroue und was eine Basisroue definiert, sind im TRP selber viel zu vage. Qualitäts-Standards müssen messbare Ziel- und Mindestvorgaben enthalten zu Vortrittsberechtigung, resp. maximal zulässige Vortrittsbelastungen pro Strecke, Breiten und Ausgestaltung der Velowege oder Velostreifen, optimal erfahrbaren Grünen Wellen und maximalen Wartezeiten an LSA, Ausgestaltung von Tramhaltestellen, zulässigem Abstand zu Autoparkplätzen, Querungen von Kreuzungen und Kreiseln.
- 4) Velohauptrouen auch in Basel**  
Basel kann viel von der „Velo-Hauptstadt“ Bern lernen, bzw. übernehmen. Viel zum Berner Veloboom tragen die sog. „Hauptrouen Velo“ bei: Gut markierte Vorzugsrouen mit u.a. einem Breitenstandard von 2,5 Meter. Eine erste Hauptroue soll bis Ende 2022 erstellt sein.
- 5) Innovative Lösungen rasch ausprobieren und umsetzen**  
Die Vorreiterrolle Basels bei den Versuchen des Astra zu velofreundlichen LSA und Velostrassen war vorbildlich und hat diesen beiden Massnahmen zum (bevorstehenden) Durchbruch verholfen. Diese Art von Pioniergeist sollte die Verkehrsplanung prägen. Auch hier ist die Stadt Bern aktuell ein gutes Vorbild: Es wird zielorientiert gedacht und gehandelt und Massnahmen werden auch einfach einmal ausprobiert.  
Wie Bern soll auch Basel ausprobieren, was echte Velostädte längst vormachen: Grüne Wellen für den Veloverkehr, Secured Bike Lanes auf Kosten von Autospuen, vortrittsberechtigte Velostrassen ohne Autoverkehr oder mit Unterbindung des Autotransits mittels Pollern, rasches, konsequentes und medial sichtbar gemachtes Verbessern von Problemstellen.
- 6) Velofachstelle innerhalb der Verwaltung**  
Eine gut dotierte Fachstelle mit den nötigen Kompetenzen kann gezielt das Velo fördern und auch die Verwaltung für das Velo sensibilisieren. Dass eine solche Stärkung und Sensibilisierung dringend nötig sind, zeigt u.a. die aktuelle Fehlplanung an der Spitalstrasse, wo auf einer Veloroute neu Autoparkplätze statt ein Velostreifen publiziert wurden. Zudem fehlt es rund um den TRP Velo sowohl für Basis- als auch für Pendlerrouen an klaren Qualitätsmerkmalen und Standards (s. Pkt. 2). Eine Velofachstelle kann diesen Mangel beheben und kann eine konsequente Umsetzung des TRP Velo garantieren.
- 7) Aufhebung von AutoPP zugunsten der Velosicherheit**  
Untersuchungen zeigen, dass AutoPP entlang von Tramschienen einen **Mindestabstand** von 2,6 Metern benötigen<sup>1</sup>. AutoPP, welche diesen Abstand nicht einhalten, müssen bis spätestens Ende 2020 aufgehoben werden. Es darf keinen weiteren schlimmen Unfall wie an der Austrasse mehr geben!

---

<sup>1</sup> 0,65 m Auskragung Tram + 1,2 m Lichtraumprofil Velo + 0,75 m für Autotüren. Nicht eingerechnet sind hier ein zusätzlicher Abstand zu einer (Tram-)Wand von 0,25 m und ein allfälliger Steigungszuschlag gem. SN 640 201.

**8) Flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf gesamtem Stadtgebiet bis Ende 2025**

Auf den wenigsten Strassen auf Stadtgebiet kann je wirklich gefahrlos Tempo 50 gefahren werden. Sowohl gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wie auch dem Langsamverkehr inkl. Zufussgehenden muss die Unfallgefahr auf ein Minimum reduziert werden. Ausserdem sind Immissionen von Schadstoffen sowie Lärm bei Tempo 50 gegenüber Tempo 30 erheblich höher und darum zugunsten der Bevölkerung so gut als möglich einzudämmen. Dadurch kann man sicher stellen, dass das Ziel des Gegenvorschlages „Keine Zunahme des privaten Autoverkehrs auf Stadtstrassen“ umgesetzt wird, und zugleich kann man das Anliegen des Gegenvorschlages „umweltfreundliche Verkehrsmittel bevorzugt behandeln“ gezielt und ohne grossen Aufwand umsetzen.

**9) Verbesserungen der Veloinfrastruktur über TRP Velo hinaus**

Noch nicht in den TRP Velo aufgenommene jedoch sicherheitsrelevante Verbesserungen für den Veloverkehr sind zusätzlich aufzugleisen. Dazu zählen u.a. gut überfahrbare Trottoirkanten und durchgehende Velostreifen auch bei sich verengender Strassenführung oder an Knotenpunkten. Bei wichtigen und stark frequentierten Velorouten sollen Velos gegenüber dem Autoverkehr vortrittsberechtigt geführt werden (Beispiel Veloweg Postpassage-Peter Merian-Weg über Peter Merian-Brücke). Verbesserungen sind in die Wege zu leiten ohne auf Bauvorhaben in mehreren Jahren zu warten (Faustregel: wenn nicht innerhalb eines Jahres mit Umbauten begonnen wird, sind Velomassnahmen sogleich umzusetzen). Veloförderung soll proaktiv geschehen.

**Strassenbau:**

**10) Beurteilung der Velofreundlichkeit von Strassenbauunternehmungen**

Sowohl bei der Sicherheit für Velos während Bauarbeiten wie auch bei der Umsetzung der Aufträge soll in Zukunft darauf geachtet werden, dass nur noch Unternehmen, welche die nötigen Massnahmen treffen resp. Bei der Umsetzung nicht pfuschen den Zuschlag erhalten. Dafür kann z.B. ein Zertifikat für Velofreundlichkeit erstellt werden. Pfuscharbeiten wie auf der Brücke Viaduktstrasse dürfen nicht mehr vorkommen. Das spart viel Ärger für die Velofahrenden, sorgt für Sicherheit und setzt Steuergelder effizient ein.

**11) Roter Teppich für den Velo- und Fussverkehr bei Baustellen**

Baustellen müssen immer so eingerichtet sein, dass Velos möglichst nicht behindert werden. Umleitungen sind sicher und direkt zu gestalten, die Signalisierung muss klar und deutlich sein (Velopiktogramme, Zielangaben).

**Gesamtverkehr:**

**12) Förderung ressourceneffizienter Verkehrsarten**

Fussverkehr und öffentlicher Verkehr sind platzsparender und weniger konflikträftig als der Autoverkehr. Sie tragen mit dazu bei, die gesetzten Ziele zu erreichen und sollen daher selbstverständlich auch weiter gefördert werden. Dabei ist wichtig, dass auf gemeinsam benutzten Strassenflächen auch Trams und Busse nicht schneller als 30 km/h fahren dürfen.

**13) Aufhebung und Verteuerung von AutoPP zugunsten von Allmendraum für Stadtbevölkerung**

Die Allmend soll für die Bewohner der Stadt attraktiviert werden. Vor allem in den vielen (bereits engen) Quartierstrassen soll Platz für Begegnungszonen für die Stadtbevölkerung und für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen werden. Oberirdisches Parkieren von Autos muss dafür deutlich reduziert werden, einerseits durch Aufhebung von AutoPP für den Individualverkehr, andererseits durch Verteuerung des Parkierens. Weiterhin möglich sein sollen an geeigneten Orten die zeitlich begrenzte Möglichkeit für das Parkieren des Gewerbeverkehrs. Sei dies in Quartierstrassen fürs Zügeln oder zur Anlieferung (z.B. für bewegungseingeschränkte Personen).

**14) Durchsetzung sicherheitsrelevanter Regelungen für den Autoverkehr**

Für eine Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist ein erhöhter Fokus auf das Einhalten von Verkehrsregeln beim Autoverkehr zu legen. Dazu zählen Handynutzung am Steuer, Abbiegen ohne Blinken sowie das Parkieren ausserhalb von gekennzeichneten Parkplätzen (z.B. in der Innenstadt). Ausserdem sind motorisierte Fahrzeuge, welche Grenzwerte überschreiten, strikt und per sofort aus dem Verkehr zu ziehen.

**15) Abbau der Autoflächen – mehr Platz für andere Nutzungen**

Es gibt keinen Grund, wieso einem Fahrzeug, welches sowohl energie- wie auch platztechnisch so enorme Ressourcen benötigt und dazu auch noch so viele Schadstoffe und Sicherheitsproblematiken verursacht, gefördert werden soll. Nur weil jahrzehntelang der Autoverkehr begünstigt wurde und eine grosse Infrastruktur dafür aufgebaut wurde, heisst dies nicht, dass dies auch weiterhin so bleiben muss. Ein Rückbau der teilweise übertriebenen und hauptsächlich auf den Autoverkehr ausgelegten Verkehrsinfrastruktur (mehrspurige Strassen) zugunsten anderer Nutzungen ist zwingend.

**16) Elektrifizierung ist kein Allheilmittel**

Autos, Lieferwagen und Lastwagen mit elektrischem Antrieb verbessern nur einen kleinen Teil der Auswirkungen des Mfz.-Verkehrs, nämlich jenen der (lokalen!) Schadstoff- und Lärmimmissionen. Platz- und Ressourcenverbrauch sowie Gefährdungspotenzial werden durch die Elektrifizierung allein nicht verbessert. Zur Umsetzung der Ziele des Gegenvorschlags ist die Förderung der Auto-Elektrifizierung daher nur bedingt geeignet, weil dadurch wirklich umweltfreundliche Verkehrsarten wie Fuss- und Veloverkehr nicht mehr Platz erhalten.