Technische Universität Wien

Exkursionsbericht

Stadtverkehrskonzepte am Oberrhein

Thema: Basel – Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Pilotprojekt Rote Ampeln



Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion (231.043)
Studienrichtung Raumplanung und Raumordnung (033 440) im SS 2014
unter Betreuung von Prof. Mag. Dr. Günter Emberger und DI Tadej Brezina
Fachbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien

verfasst von: Bianca Pfanner 1325232, Florian Christof 1326046

Wien, 08.06.2014

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Öffentlicher Verkehr	4
Modal Split	4
Basler Verkehrsbetriebe – Leitbild & Zahlen	4
Geschichte - Tramkultur	6
Liniennetz	6
Netzausbau	8
Radverkehr	11
Ausgangslage	11
Veloparking am Zentralbahnplatz Basel	13
Pilotprojekt Rote Ampeln	14
Das Projekt	14
Die Kreuzungen	15
Resümee	21
Verzeichnisse	23
Quellenverzeichnis	23
Abbildungsverzeichnis	24

Einleitung

Das Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion mit Fokus auf Stadtverkehrskonzepte führte die StudentInnen und Begleitpersonen vom 11. bis zum 17. Mai 2014 an den Oberrhein. Beginnend mit der Schweizer Stadt Basel, wo eine Zusammenarbeit mit Dreiländereck die besondere Herausforderung für die Verkehrsbetriebe und Verkehrsplanung stellt, wurden Mulhouse/Mülhausen, Freiburg im Breisgau mit dem städtebaulichen Highlight Vauban, Straßburg und schlussendlich die barocke Planstadt Karlsruhe erkundigt.

Diese Arbeit geht lediglich auf den Aufenthalt in Basel ein. Dabei diente ein Besuch bei den Basler Verkehrsbetrieben (BVB), eine exklusive Baustellenführung der Tramlinien-Erweiterung nach Weil am Rhein (D), eine anschließende Besichtigung der Pilotprojekte bezüglich Einfahren in Kreuzungsbereiche bei Rot für RadfahrerInnen und der Besuch der Veloabstellanlage am Hauptbahnhof als Informationsbasis, zudem wurden Sekundärquellen zum Ergänzen herangezogen.

Die Stadt Basel bildet mit ihren 173.000 EinwohnerInnen die drittgrößte Stadt der Schweiz. Durch die geografische Lage im Norden des Landes, ist die Stadt Teil des Dreiländerecks Schweiz/Deutschland/Frankreich und ist daher eine bedeutende Drehscheibe für Handel und Verkehr.

Öffentlicher Verkehr

Das folgende Kapitel soll einen Eindruck über die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Basel ermöglichen. Dabei wird hauptsächlich auf die Präsentationen von Herrn Berk Andreas, Infrastrukturmanagement und Oberbauleiter der Basler Verkehrsbetriebe und von Frau Hungerbrühler Adrienne vom Amt für Mobilität Bezug genommen.

Modal Split

Zur Veranschaulichung der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Basel dient der aktuell verfügbarste Modal Split, der sich auf das Jahr 2010 bezieht. Dieser zeigt, dass der öffentliche Verkehr mit 27% knapp ein Drittel ausmacht, dennoch nicht an erster Stelle liegt, denn dies ist der Fußverkehr (37%). Der motorisierte Individualverkehr und der Radverkehr bilden mit einerseits 18% und andererseits mit 16% das Schlusslicht in der Statistik. Vergleich

mit Wien, sind die zwei Spitzenreiter genau gegengleich wahrzunehmen: der ÖV lag im gleichen Jahr mit 36% an erster Stelle und 28% machte der Anteil an FußgängerInnen aus (Stadt Basel, Amt für Mobilität, 2013). Dieser Unterschied kann dadurch erklärt werden, dass Basel mit einer bescheidenen Fläche von knapp 23 km² rascher zu durchqueren ist,

Modal Split der Einwohner Basels (Mikrozensus 2010)

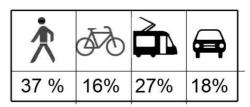


Abbildung 1: Modal Split 2010

als Wien mit einer Fläche von 415 km² (www.basel.ch, www.wien.gv.at, 9. Juni 2014).

Basler Verkehrsbetriebe – Leitbild & Zahlen

Das Leitbild der Basler Verkehrsbetriebe setzt sich zusammen aus ihrer Vision, 3 Säulen auf die sich das Unternehmen stützt und bestimmte Werte, die essentiell sind. Die drei Säulen sind Leistung, die insgesamt ca. 1100 Mitarbeitenden und Wirtschaftlichkeit. Werte, welche für die BVB Vorrang haben sind zufriedene Kunden, zufriedene MitarbeiterInnen, Qualität und Sicherheit, Nachhaltigkeit, Initiative, Zusammenarbeit und wie auch in den Säulen Leistung und Wirtschaftlichkeit. Die Vision lautet:

"Die BVB bietet ausgezeichneten öffentlichen Verkehr als Rückgrat für hohe Mobilität in unserer trinationalen Agglomeration und wirkt aktiv an dessen Ausbau mit."

Andreas Berk, Basler Verkehrsbetriebe, 12. Mai 2014

Zusammenarbeit ist hier besonders hervorzuheben, da die Stadt Basel geografisch bedingt im Dreiländereck liegt, ist Kooperation zwischen folgenden Partnern erforderlich:

- Schweiz: Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Land, Baselland Transport AG,
 Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Deutschland: Land Baden-Württemberg, Stadt Weil am Rhein, Technische Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen (TAB)
- Frankreich: Région Alsace, Communauté des Communes des Trois Frontières STRMTG

Passend zum Leitbild muss das exklusive Umwelt-Abonnement (kurz U-Abo) erwähnt werden. Da das Unternehmen Teil des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) ist, gelingt es dem Unternehmen günstige Preise im Zusammenhang mit attraktiven Angeboten anzubieten. Dieses Abo ist ohne räumliche und zeitliche Begrenzung im gesamten Verbundgebiet gültig und ist als Monats- oder Jahreskarte erhältlich. Der kundenfreundliche Preis von 73 bzw. 730 CHF (Monats- bzw. Jahresabo) (entsprechen ca. 59,90€ bzw. ca. 599,00€; Stand: 9. Juni.2014) (www.tnw.ch, 9. Juni 2014) ist ein Indiz dafür, dass bereits 75% der BVB-Fahrgäste von diesem Angebot profitieren. Ein Ticket in dieser Form gab es zuvor keiner Orts, wodurch der Tarifverbund Nordwestschweiz einen Meilenstein im Punkto umweltbewusste Mobilität setzte.

Wie in weiterer Folge dieser Arbeit noch erwähnt wird, erweitert bzw. erneuert das Unternehmen einerseits ihren Fahrzeugbestand anderseits auch das Liniennetz. Um dies meistern zu können, bedarf es an einem stabilen Rückgrat, welches durch steigende Fahrgastzahlen gegeben ist. Die folgende Grafik zeigt, dass 2009 noch 126



Abbildung 2: Fahrgastzahlen 2013

Millionen Fahrgäste die BVB nutzen, 2 Jahre später konnte ein Plus von 4 Millionen wahrgenommen werden und in 2012 nahmen rund 131 Millionen Personen das Angebot der BVB in Anspruch.

Die Finanzkennzahlen von 2012 zeigen, dass das Unternehmen einen Verkehrsertrag von 118,77 Mio. CHF erzielt hat und die Stadt Basel steuert einen Betriebsbeitrag von 52,71 Mio. CHF bei. Dem gegenüber steht ein Personalaufwand von 119,86 Mio. CHF und einen Abschreibungsbetrag von 28,5 Mio. CHF (Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, 2014).

Geschichte - Tramkultur

Der öffentliche Verkehr in Basel ist geprägt durch eine 120-jährige "Drämmli"-Geschichte. Dieser Ausdruck wird seitens der Stadtbewohner gepflegt, wie auch Frau Hungerbrühler vom Amt für Mobilität meinte: "Die Basler lieben ihr Drämmli". Diese Geschichte führt zurück bis in das späte 19. Jahrhundert, denn 1895 wurde die erste Tram in Betrieb genommen und 45 Jahre später wurde auch der erste Bus eingeweiht. Die BVB pflegen die Basler Tramkultur indem das Unternehmen die Mobilität der Menschen in der Stadt fördert und Basel mit seinen Nachbarn verbindet. Zudem werden Oldtimer restauriert und sind daher immer noch sehr beliebt. Somit genießt das Unternehmen eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung (Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, 2014).

Liniennetz

Das aktuelle Liniennetz der Basler Verkehrsbetriebe misst 74 km und umfasst 9 Tramlinien auf denen 120 Tram-Motorwagen verkehren und auf 12 Buslinien sind 98 Busse im Einsatz. Das Liniennetz der BVB wird zudem erweitert durch Partner wie Baselland Transport AG (BLT), die Schweizer Bundesbahnen (SBB), die Autobus AG Liestal und die Waldenburgerbahn AG. Wie auf der Abbildung 3 zu sehen ist, bündelt sich das ÖV-Netz im Stadtzentrum und zusätzlich ist zu erkennen, dass die BVB eine Verbindung zu ihren Nachbarländern herstellt. Seit 2008 ermöglicht die Buslinien 38 eine direkte Verbindung nach Grenz-Whylen in Deutschland, die noch heuer stattfindende Eröffnung der Erweiterung der Linie 8 führt nach Weil am Rhein (D) und auch Saint-Louis im angrenzenden Elsass (F) erhält schon bald (voraussichtlich 2017/2018) einen direkten Anschluss an das BVB-Netz.

Hier kommt der grenzüberschreitende Agglomerationsraum, der rund 830.000 Personen (Stadt Basel, 2014 oder www.basel.ch, 9. Juni 2014) beheimatet, zur Geltung. Dies führt dazu, dass der EinpendlerInnenverkehr in Basel sehr wichtig ist (Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, 2014).

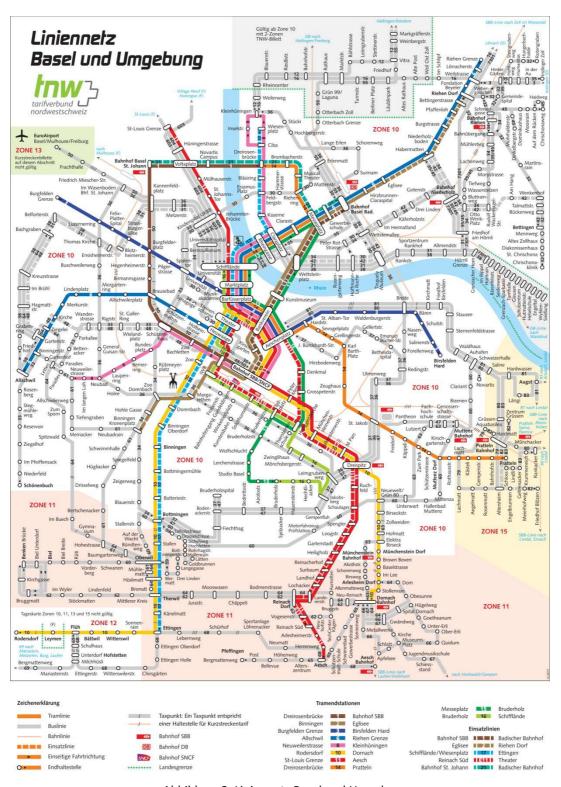


Abbildung 3: Liniennetz Basel und Umgebung

Die Straßenbahnfahrzeuge stammen noch aus den 60er und 70er Jahren, die dieses Jahr jedoch schrittweise ersetzt werden. Denn das Unternehmen hat beschlossen, dass es an der Zeit ist für eine neue Tramgeneration: "Flexity".

Die von Bombardier erstellten Fahrzeuge – in der Summe sind es 61 – sind zu 100% Niederflur und stechen mit 5 Trümpfen hervor: Die "Flexity"-Trams sind kundenfreundliche Fahrzeuge, umweltfreundlich, sind weltweit im Einsatz, bieten das bestes Preis-Leistungs-Verhältnis und haben ein mehrfach preisgekröntes Design. Die besonders auffallende grüne Farbe der Straßenbahnen wurde von der Bevölkerung befürwortet.



Abbildung 4: "Flexity"-Tram



Abbildung 5: "Stand Plus"-Bus

Nicht nur die Straßenbahngarnituren werden erneuert, auch eine neue Busgeneration wird eingeführt. Die "Stand Plus"-Busse sollen die Vision einer emissionsfreien Innenstadt erfüllen. Reduktion von Lärm und CO₂, urbane Mobilität, Nachhaltigkeit, Komfort und Variationen aus Diesel, Gas, Elektro und Hybrid stehen hierbei im Vordergrund. Das Design ist dem der "Flexity"-Trams angepasst. Insgesamt werden ab Dezember 2015 46 neue Fahrzeuge eingesetzt (Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, 2014).

Netzausbau

Das Zukunftsbild der Basler Verkehrsbetriebe bezieht sich auf die Konzentration auf den Stadtkern und innere Korridore. Zudem sind die langfristigen Ziele der BVB:

- Weiter wachsen
 - Öffentlichen Verkehrs besser machen
 - Effizienz steigern
 - Zukunft sichern

Diesen Zielsetzungen entsprechend, soll das heutige 74 km-lange Netz bis 2020 ein Plus von 21 km, das heißt insgesamt 95 km erreichen. Dabei sind die 2,8 km Streckenverlängerung nach Weil am Rhein (D) und die 3,3 km Verlängerung nach zum Bahnhof von Saint Louis besondere Höhepunkte, auf die nun auch näher eingegangen wird (Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, 2014).

Weil am Rhein - Tramlinie 8

2008 wurde begonnen – dieses Jahr wird in Betrieb genommen. Ein großer Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs soll ab Dezember dieses Jahres über den öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Die Tram 8 – grenzenlos ist ein Schritt in diese Richtung (www.tram8.info, 10. Juni 2014). Für dieses Vorhaben wird zurzeit eine neue Brücke gebaut.



Abbildung 6: Bau der neuen Tram-Brücke in Weil am Rhein

Bei der Besichtigung der Strecke wurden Details zum Projekt den StudentenInnen berichtet, wie dass auf deutschem Grund das Projekt "finanzoptimiert" angesetzte wurde. Denn der Staat Deutschland fördert solche Projekte nur mit, wenn die Straßenbahngleise als selbstständiger Gleiskörper vorzufinden sind. Weiters wurde bekannt, dass durch das Verbreitern der Straße zur Brücke ein zusätzlicher Damm gebaut werden musst. Der Bau dieser neuen Brücke, wie bereits schon erwähnt, gestaltet sich auch sehr umfangreich. Kurz vor Baubeginn errichtete die DB einen neuen Träger der Oberleitung neben die bereits bestehende Brücke, womit sich der Bau der neuen Brücke um Haaresbreite noch ausging – der Bau dieses Trägers wurde seitens der DB vorher nicht bekannt gegeben (Stadt Weil am Rhein, 12. Mai 2014).





Abbildung 7: Vollendete Trasse der Tramlinie 8

Abbildung 8: Tramlinie 8 - in Bau

Saint Louis – Tramlinie 3

Ab Ende 2015 wird die Tramlinie 3 von der Station "Burgfelden Grenze" zum Bahnhof von Saint Louis verlängert. Der Planungs- und Projektierungskredit wurde seitens des Grossen Rates schon Ende 2010 unterzeichnet, auch seitens des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt und der Communauté de Communes des Trois Frontières besteht schon eine Vereinbarung (www.mobilitaet.bs.ch, 10. Juni 2014). Nun fehlt "nur" noch die Zustimmung der Genehmigungsbehörde (Regierung), daher ist ein Baubeginn mit Ende 2015 – wie Frau Hungerbühler meinte "sehr sportlich" (Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, 2014).

"Mit dem Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis soll der Modal Split des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zugunsten des ÖV verbessert und so das Strassennetz entlastet werden.

Damit werden die grenzüberschreitenden Beziehungen im Arbeits- und Freizeitverkehr (nach Basel) sowie im Einkaufsverkehr (nach Frankreich) verbessert."

Carsten Fiedler, www.mobilitaet.bs.ch, 10. Juni 2014

Radverkehr

Dieses Kapitel behandelt den Radverkehr mit hauptsächlichem Bezug auf die Besichtigung des Veloparkings am Centralbahnplatz Basel wie auch auf Sekundärliteratur.

Ausgangslage

Wie bereits im ersten Kapitel angesprochen, zeigte der Modal Split von 2010, dass rund 16 % der BaslerInnen das Fahrrad als Fortbewegungsmittel heranzogen. Mit diesem Anteil lag das Velo zwar an letzter Stelle, doch im nationalen Vergleich entpuppt sich Basels Radanteil als Spitzenreiter. Verglichen mit Wien, wird ebenso ersichtlich, wie bedeutend das Fahrrad in Basel ist. In Wien erreicht das Fahrrad im selben Jahr lediglich 6 % (www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at, 11. Juni 2014).

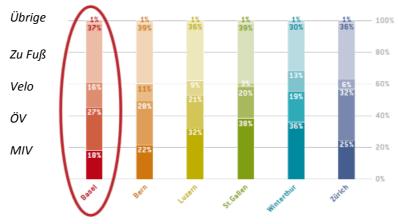


Abbildung 9: Schweizer Städtevergleich Modal Split 2010

Die Stadt Basel stellt optimale Bedingungen für den Radverkehr – es ist flach, wichtige Einrichtungen sind zentral gelegen und die Stadt hat eine geringe Ausdehnung. Das gesamte Veloroutennetz misst 140 km. Zudem konnte während dem Aufenthalt in Basel und Weil am Rhein erkannt werden, dass den Velofahrenden im Straßenraum Platz gewährt wird, wie die wie folgenden Abbildungen zeigen.



Abbildung 10: Radstreifen im Bushaltestellenbereich in Weil am Rhein (D)

Abbildung 11: Radstreifen im Straßenverkehr

Damit ein 16-prozentiger Anteil erreicht werden kann, brauchte es dafür grundlegende Festlegungen – besonders im politischen Sinne, die in Basel legt wurden:

- 1975 Veloförderung zum Hauptziel der Basler Regierung
- 1988 Velorahmenkredit über 25 Mio. CHF
- 1991 Verankerung der Erhöhung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und deren Bevorzugung im Umweltschutzgesetz
- 2006 Velorahmenkredit über 8 Mio. CHF
- 2010 Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr über 10 Mio. CHF

Doch nicht nur Entscheidungen in der Vergangenheit sind wichtig, noch wesentlicher sind Schritte in Richtung Zukunft zu setzen. Die Stadt Basel tut diese in Form von Optimierung der Fahrradinfrastruktur mittels:

- ✓ Tempo 30-Zonen Erweiterung
- ✓ Komfortable Anlagen, geringe Wartezeiten
- ✓ Gute Zugänglichkeit von Routen und Abstellanlagen
- ✓ Verbesserung der Veloführung an gefährlichen Kreuzungen
- ✓ Praktische, einfach bedienbare Ständermodelle
- ✓ Diebstahlsicher dank Abschließungsmöglichkeit
- ✓ Witterungssichere Abstellmöglichkeiten
- ✓ Erstellungspflicht für Bauherren (Neu-/Umbauten; Verankerung im Bau- und Planungsgesetz)
- ✓ Freies Einfahren bei Rot (Pilotprojekt)

(Stadt Basel, Amt für Mobilität, 2013)

Veloparking am Zentralbahnplatz Basel

(Stadt Basel, Dienstleistungsgemeinschaft Veloparking Centralbahnplatz, 12. Mai 2014)

Das Veloparking am Zentralbahnplatz Basel ist das größte und modernste Veloparking in der gesamten Schweiz. Diese exklusive Velogarage bietet 1.620 Abstellplätze. 800 davon sind Gratisparkplätze und 820 sind im zahlungspflichtig, dafür aber durch Aufsichtsperson, Kameras, sowie Zäune gesichert. Zudem stehen 25 Veloboxen und rund 250 Schließfächer zur Verfügung.



Abbildung 12: Zahlungspflichtiger Abstellbereich



Abbildung 13: Velobox



Abbildung 14: Gratis Abstellbereich

Zusätzlich zu diesem Service bietet die Garage einen Veloservice, Reparaturen, die Möglichkeit verschiedene Artikel rund ums Velo zu kaufen, eine E-Bike-Tankstelle, eine Luftdruckstation, ein Lokal wie auch eine Velovermietungs- und -verkaufsstelle.

Die Garage ist dadurch optimal, da von drei Rampen das Ein- und Ausfahren an die Zielgruppe angepasst ist. Dadurch entsteht unterirdisch eine ideale Durchfahrmöglichkeit für

die RadfahrerInnen, da der Bahnhofsvorplatz mit Straßenbahnen, Bussen, MIV und FußgängerInnen somit vermeidbar ist. Dies führt jedoch dazu, dass die RadfahrerInnen mit einer raschen Geschwindigkeit unterwegs sind, sodass für FußgängerInnen in der Velogarage äußerste Vorsicht geboten ist.



Abbildung 15: Rampe für FahrradfahrerInnen zum Veloparking

Pilotprojekt Rote Ampeln

Dieses Kapitel richtet sein Hauptaugenmerk auf das derzeitige Versuchsprojekt in Basel, dem Einfahren von Kreuzungsbereichen für RadfahrerInnen bei Rotlicht. Hierfür wurden vor allem Informationen vor Ort verwendet, sowie Sekundärliteratur.

Das Projekt

In Basel hat man sich im Juni 2013 dazu entschlossen, an der Forschung der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure teilzuhaben, um für langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen zu sorgen. Basel nimmt damit schweizweit eine Vorreiterrolle ein. Lediglich in Zürich ist auch eine einzige Kreuzung Teil des Versuchs.

Mit einer Dauer von 18 Monaten wird das Pilotprojekt noch bis November 2014 an 4 Kreuzungen mit verschiedenen Bedingungen durchgeführt. Das Budget ist mit 60.000 CHF dotiert (entspricht ca. 49.000,00 €; Stand 10.06.2014). Da die montierten Zusatzschilder und Lichtsignalanlagen nicht der StVO entsprechen, musste um eine Ausnahmeerlaubnis des Bundes angesucht werden. Beim Überfahren einer roten Ampel ist an den besagten Kreuzungen, den anderen VerkehrsteilnehmerInnen die Vorfahrt/der Vortritt zu gestatten.

Ziel des Forschungsprojektes ist es zu untersuchen, inwiefern sich die Verkehrsführung verbessern und die Wartezeiten für Velofahrende an den Versuchsanlagen verringern lassen könnte.

Hinsichtlich der Gestaltung der Signaltafeln und Lichtsignale wurde ein gelbes Velo auf schwarzen Grund gewählt. Die Überlegung hinter der Farbe Gelb war, dass sie im Gegensatz zum Grün des sogenannten "Grünen Pfeil" aus Deutschland, nicht freie Fahrt signalisieren soll, sondern die Aufmerksamkeit auf eine Nachrangsituation lenken soll. Negativ wurde die Größe und die Menge des Textes bewertet, da es im Fahren schwer möglich ist sich die Informationen auf der Tafel durchzulesen. Ebenfalls suboptimal ist die Position der Hinweistafeln bei den Kreuzungen. Bei drei der Kreuzungen ist die Hinweistafel etwas weiter

vor der Ampel positioniert, so dass sich unwissende RadfahrerInnen, welche bei roter Ampel halten, nicht über ihre Möglichkeit des legalen rechts Abbiegen, informieren können.

Von den Projektverantwortlichen wurden die Maßnahmen nur im geringen Maßstab beworben, damit die VerkehrsteilnehmerInnen mit der Zeit durch die Hinweisschilder informiert werden. Die Idee dahinter ist auch die Kommunikation zwischen den einzelnen Personen zu fördern. (Stadt Basel, Bau- und Verkehrsdepartement Basel, 2014)

Die Kreuzungen

Die Lage der Kreuzungen wurden bei Projektstart so gewählt, dass sie möglichst nah beieinander liegen und auch so, dass RadfahrerInnen möglichst an mehreren dieser Kreuzungen vorbeikommen. Alle vier Kreuzungen weisen unterschiedliche Bedingungen auf, um das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen und die Möglichkeit eines Einfahrens bei Rotlicht in den verschiedenen Situationen zu testen.

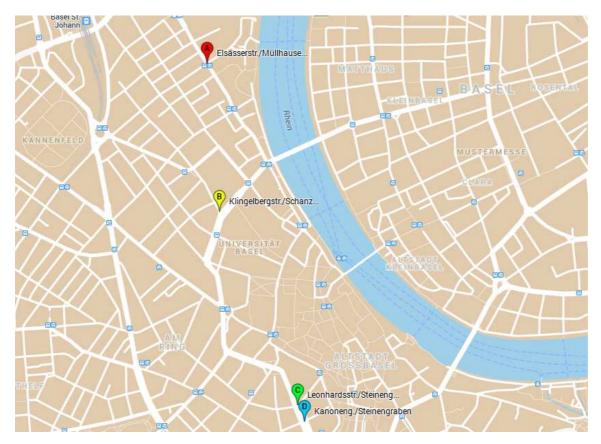


Abbildung 16: Lage der Kreuzungen in Basel

A: Kreuzung Elsässer Strasse/Mülhauser Strasse

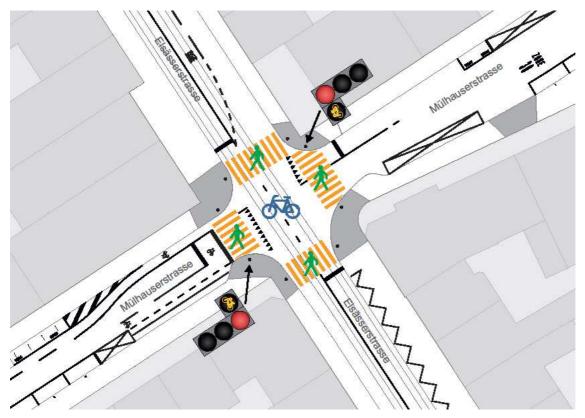


Abbildung 17: Kreuzung Elsässer Strasse/Mülhauser Strasse

Bei der Kreuzung Elsässer Strasse/Mülhauser Strasse ist als FahrradfahrerIn, die Einfahrt in die Kreuzung bei Rot möglich und die Ausfahrt in alle Richtungen. Die Einfahrt ist nur möglich, wenn die Signallampe mit einem gelben Fahrrad an der Ampel blinkt (Abbildung 17). Dies ist nur der Fall, wenn die FußgängerInnen ein Rund-um-Grün haben (alle Fußgängerampeln sind auf Grün geschaltet, die anderen VerkehrsteilnehmerInnen haben rot). Eine Konfliktsituation liegt also nur zwischen den querenden FußgängerInnen und den FahrradfahrerInnen vor. Die FahrradfahrerInnen haben den FußgängerInnen unbedingt Vortritt zu lassen. Aus Osten kommend, ist es problematisch, dass vor der Kreuzung keine Radfahranlage vorhanden ist, welche ein vorbeikommen an, bei Rot stehenden, Autos sicher ermöglicht.

Obwohl FußgängerInnen hier in allen Relationen gleichzeitig Grün haben, ist ein diagonales queren der Kreuzung nicht gestattet. Von Seiten der Projektverantwortlichen wurde dies zwar urgiert, fanden jedoch kein Gehör bei der Behörde, welche sich unsicher war, ob der vielen Sonderregelungen.







Abbildung 19: Hinweisschild

B: Kreuzung Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse

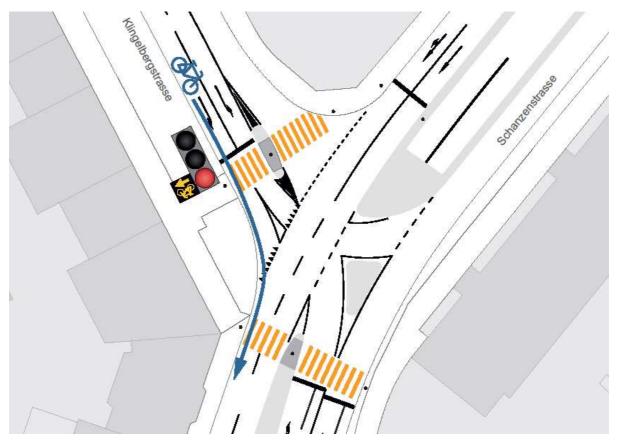


Abbildung 20: Kreuzung Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse

Bei der Kreuzung Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse kann als FahrradfahrerIn aus der Klingelbergstrasse bei Rotlicht rechts abgebogen werden. Hinderlich hierfür ist eine fehlende Radfahranlage in der Klingelbergstrasse, welche ein sicheres Überholen der stehenden PKW ermöglichen könnte. Kontrovers wurde die topographische Begebenheit diskutiert. Da die Klingelbergstraße zur Schanzenstrasse eine stärkere Steigung aufweist, fährt der/die RadfahrerIn mit einer etwas gemächlicheren Geschwindigkeit. Die Projektverantwortlichen

vertraten den Standpunkt, dass durch die langsame Geschwindigkeit ein besserer Überblick der Kreuzung gegeben sei, welcher auch ein gefahrloseres Einordnen in den Fließverkehr ermöglicht. Als Gegenstandpunkt steht die These, dass durch das Fehlen von Radinfrastruktur in der Schanzenstrasse und der geringen Geschwindigkeit der RadfahrerInnen ein erhebliches Konfliktpotenzial mit den schnellen Pkw auf derselben Spur besteht. Neben dieser Konfliktsituation, besteht zudem ein Konflikt mit querenden FußgängerInnen.

Das erlaubte Rechtsabbiegen wird an dieser Kreuzung, sowie an den zwei weiteren folgenden, durch eine Signaltafel, mit einem gelben Fahrrad auf schwarzen Grund, angezeigt (Abbildung 20). Die Signaltafel wurde hier eher suboptimal platziert, da es von Blättern des nebenstehenden Baumes teilweise verdeckt wird (Abbildung 21).



Abbildung 21: Signaltafel



Abbildung 22: Schlecht sichtbare Signaltafel



Abbildung 23: Hinweisschild

C: Kreuzung Leonhardsstrasse/Steinengraben

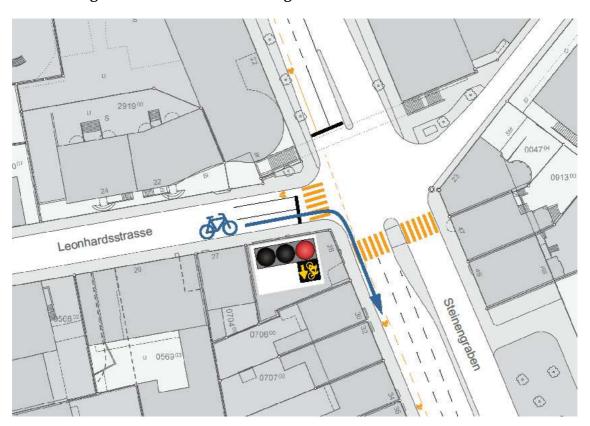


Abbildung 24: Kreuzung Leonhardsstrasse/Steingraben

An der Kreuzung Leonhardsstrasse/Steinengraben biegen VelofahrerInnen auf einen Radstreifen ein, welcher dafür sorgt, dass nur mehr Querungskonflikte zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Steinengraben bestehen, welche Vorrang gegenüber den Rechtsabbiegenden haben. Die Kreuzung ist mit einer Signaltafel, sowie Hinweisschild ausgerüstet (Abbildungen 20, 22, 24).



Abbildung 25: Kreuzungssituation

D: Kreuzung Kanonengasse/Steinengraben

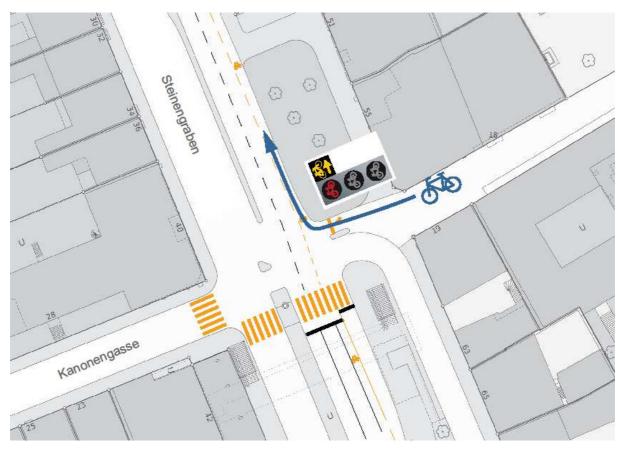


Abbildung 26: Kreuzung Kanonengasse/Steinengraben

Die Kreuzung Kanonengasse/Steinengraben birgt für rechtsabbiegende RadfahrerInnen das geringste Konfliktpotenzial, da sich die Radfahrenden lediglich dem querenden Radverkehr auf dem Fahrradstreifen unterordnen muss. Der RadfahrerIn kommt aus einem für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Lieferverkehr vorgesehenen Verkehr und muss sich

nicht an stehenden Autos vorbeischlängeln.
Querende FußgängerInnen finden sich vor
allem im Bereich des, von der
Hauptfahrbahn wegversetzten Gehsteiges.
Als einzige Kreuzung findet sich die
Hinweistafel auf das erlaubte Abbiegen bei
Rot hier bei der Ampel.



Abbildung 27: Abbiegender Radfahrer bei Rotlicht

(Stadt Basel, Bau- und Verkehrsdepartement Basel, 2014)

Resümee

Basel präsentiert sich als umweltfreundliche Stadt, welche ein großes Augenmerk auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr) legt. Besonders beeindruckend sind die grenzüberschreitenden Buslinien, sowie zukünftig sogar Straßenbahnlinien. Trotz der verschiedenen Behörden, politischen Parteien, Normen und Gesetze wurden Wege und Lösungen gefunden, um das Vorhaben auszuführen. Vor allem das "Drämmli" hat der Basler lieb gewonnen und konnte bislang, entgegen des internationalen Trends in den 70er Jahren, das Straßenbahnnetz erhalten und sogar ausbauen. Trotz aller Liebe für die Straßenbahn sind Neubauprojekte stark umstritten, so wurde am 18. Mai 2014, kurz nach dem Besuch der StudentInnen, das Projekt der Erlenmatt-Tram mittels Volksabstimmung verhindert (Abbildung 27, 28).



Abbildung 28: Contra Tram

Abbildung 29: Pro Tram

Obwohl manche Länder, wie z.B. Frankreich, Rechtsabbiegen bei Rot schon legalisiert haben, weist das Pilotprojekt darauf hin, das Basel auf dem richtigen Weg ist, um den

RadfahrerInnen auch Platz in der Stadt zu geben. In den USA ist Rechtsabbiegen bei Rot in den meisten Bundesstaaten legal, sowohl für Pkw-FahrerInnen, als auch für RadfahrerInnen, es sei denn es ist explizit verboten. Deutschland beweist auch mit dem "Grünen Pfeil" die grundsätzliche Möglichkeit einer flexiblen Nutzung von roten Ampeln. Problematisch ist allerdings, dass bei Rot rechtsabbiegende Pkw und Lkw oftmals die FußgängerInnenübergänge verstellen, während sie auf eine Lücke im Verkehr warten. Dies ist bei Fahrrädern nur schwer der Fall.

Trotz des hohen Anteils der FußgängerInnen an den Verkehrsmitteln, sind die ampelgeregelten Kreuzungen nur mäßig attraktiv für FußgängerInnen, da sich ein(e) FußgängerIn immer mittels Druckknopf anmelden muss. Dies kann bei schlechtem Timing dazu führen, dass ein kompletter Phasenumlauf abgewartet werden muss. Für den Komfort ist diese Maßnahme nicht nur kontraproduktiv, es gibt den FußgängerInnen auch das Gefühl unerwünscht zu sein bzw. sie sollen sich dem Straßenverkehr unterordnen.

Verzeichnisse

Quellenverzeichnis

Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe (2014): *Basel Erfahren*, Vortrag von Andreas Berk (Infrastrukturmanagement, Oberbauleiter), 12. Mai 2014

Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe (2014): *Der hindernisfreie Zugang zum ÖV*, Vortrag von Adrienne Hungerbühler (Amt für Mobilität BS), 12. Mai 2014

Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe, www.bvb.ch (Zugriff 9. Juni 2014)

Stadt Basel, www.basel.ch (Zugriff am 9. Juni 2014)

Stadt Basel, Amt für Mobilität (2013): Sichere Fahrt für Velofahrende in Basel - Puzzleteile zur attraktiven Velostadt, Vortrag von Barbara Auer (Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement, Bereichsleiterin Verkehrsinfrastruktur) beim 11. Kongress zur urbanen Sicherheit vom 5. September 2013. Verkehrsmanagement und Verkehrssicherheit unterwegs in der Stadt, www.kssd.ch (Zugriff am 9. Juni 2014)

Stadt Basel, Dienstleistungsgemeinschaft Veloparking Centralbahnplatz, Flyer: *Velô*, 12. Mai 2014

Stadt Wien, Wiener Stadtwerke: *Modal Split,* www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at (Zugriff am 11. Juni 2014)

Tarifverbund Nordwestschweiz: U-Abo, www.tnw.ch (Zugriff am 9. Juni 2014)

Stadt Basel, Basler Verkehrsbetriebe und Bau- und Verkehrsdepartement: *Tram 8 – grenzenlos. Basel- Weil am Rhein*, www.tram8.info (Zugriff am 10. Juni 2014)

Stadt Basel, Bau- und Verkehrsdepartement: *Tramverbindung Saint-Louis*, Artikel von Carsten Fiedler, www.mobilitaet.bs.ch (Zugriff am 10. Juni 2014)

Stadt Basel, Bau- und Verkehrsdepartement: Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen gestartet - Basel nimmt schweizweit Vorreiterrolle ein, Medienmitteilung, 17. Juni 2013

Stadt Basel, Bau- und Verkehrsdepartement: *Pilotversuch*, www.mobilitaet.bs.ch (Zugriff am 12. Juni 2014)

Abbildungsverzeichnis

Titelbild:	Trams am Barfüsserplatz, Basel Quelle: Ulrich Leth, 12. Mai 2014	
Abbildung 1:	Modal Split Basel Quelle: Sichere Fahrt für Velofahrende in Basel - Puzzleteile zur attraktiven Velostadt, Vortrag von Barbara Auer, Amt für Mobilität 5. September 2013, www.kssd.ch	
Abbildung 2:	Fahrgastzahlen 2013 Quelle: Basel Erfahren, Vortrag von Andreas Berk, Basler	
	Verkehrsbetriebe, 12. Mai 2014	5
Abbildung 3:	Liniennetzplan Basel und Umgebung (Stand Dezember 2013) Quelle: www.bvb.ch	_7
Abbildung 4:	"Flexity"-Tram Quelle: www.bahn-journalisten.ch	8
Abbildung 5:	"Stand Plus"-Bus Quelle: www.bvb.ch	8
Abbildung 6:	Bau der neuen Tram-Brücke in Weil am Rhein Quelle: Ulrich Leth, 12. Mai 2014	9
Abbildung 7:	Vollendete Trasse der Tramlinie 8 Quelle: eigene Aufnahme, 12. Mai 2014	_10
Abbildung 8:	Tramlinie 8 – in Bau Quelle: eigene Aufnahme, 12. Mai 2014	_10
Abbildung 9:	Schweizer Städtevergleich Modal Split 2010 Quelle: Sichere Fahrt für Velofahrende in Basel - Puzzleteile zur attraktiven Velostadt, Vortrag von Barbara Auer, Amt für Mobilität, 5. September 2013, www.kssd.ch	11
Abbildung 10:	Radfahrstreifen im Bushaltestellenbereich in Weil am Rhein (D) Quelle: Ulrich Leth, 12. Mai 2014	12
Abbildung 11:	Radfahrstreifen im Straßenverkehr Quelle: eigene Aufnahme, 12. Mai 2014	12
Abbildung 12:	Zahlungspflichtiger Bereich Quelle: eigene Aufnahme, 12. Mai 2014	13
Abbildung 13:	Velobox Quelle: eigene Aufnahme, 12. Mai 2014	13

Abbildung 14:	Quelle: eigene Aufnahme, 12. Mai 2014	13
Abbildung 15:	Rampe für FahrradfahrerInnen zum Veloparking Quelle: www.velostation.ch	13
Abbildung 16:	Lage der Kreuzungen in Basel Quelle: www.maps.google.com, eigene Bearbeitung	15
Abbildung 17:	Kreuzung Elsässer Strasse/Mülhauser Strasse Quelle: www.mobilitaet.bs.ch	16
Abbildung 18:	Velo-Signallampe Quelle: eigene Aufnahme	17
Abbildung 19:	Hinweisschild Quelle: eigene Aufnahme & Bearbeitung	17
Abbildung 20:	Kreuzung Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse Quelle: www.mobilitaet.bs.ch	17
Abbildung 21:	Signaltafel Quelle: www.mobilitaet.bs.ch	_18
Abbildung 22:	Schlecht sichtbare Signaltafel Quelle: eigene Aufnahme	18
Abbildung 23:	Hinweistafel Quelle: www.verlagshaus-jaumann.de & eigene Bearbeitung	18
Abbildung 24:	Kreuzung Leonhardsstrasse/Steinengraben Quelle: www.mobilitaet.bs.ch	19
Abbildung 25:	Kreuzungssituation Quelle: eigene Aufnahme	19
Abbildung 26:	Kreuzung Kanonengasse/Steinengraben Quelle: www.mobilitaet.bs.ch	20
Abbildung 27:	Abbiegender Radfahrer bei Rotlicht Quelle: www.blick.ch	_20
Abbildung 28:	Contra Tram Quelle: www.tram-erlenmatt-nein.ch	21
Abbildung 29:	Pro Tram Quelle: www.zimmerfreibasel.ch	21