



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8258.02

BD/P058258  
Basel, 14. November 2007

Regierungsratsbeschluss  
vom 13. November 2007

## **Anzug Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend Verlegung eines Teilstücks Veloweg Münchenstein - Basel**

Der Grossen Rat hat an seiner Sitzung vom 14. September 2005, den nachstehenden Anzug Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend Verlegung eines Teilstücks Veloweg Münchenstein - Basel dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Velowege wurden in Basel und Umgebung während der letzten Jahre stark gefördert und ausgebaut. Noch ist ein flächendeckendes Velowegverbindungsnetz nicht abgeschlossen und da und dort bedarf es auch verschiedener Verbesserungen im Sinne der Fahrsicherheit und dem Fahrkomfort.

Dies trifft auch für die Verbindungsstrecke zwischen Münchenstein und Basel St. Jakob zu. Der Veloweg verläuft zur Zeit entlang der Birs und wird hinter dem Gartenbad St. Jakob durch die kleine Allee auf die Hauptstrasse geleitet. Über eine Lichtsignalanlage wird der Übergang über die Kreuzung von beiden Seiten her (Basel-Münchenstein und retour) geregelt. Der Veloweg verläuft danach auf der Birsstrasse in Richtung Lehenmatt. Seit der Eröffnung des St. Jakobsparks befindet sich auf die Birsstrasse hinaus die Ausfahrt und Einfahrt des Parkhauses, was ein grosses Gefahrenpotential mit sich zieht. Hinzu kommt, dass das Überqueren der Kreuzung mit Kindern relativ gefährlich ist, da die Grünphase kurz ist. Eine Führung der Veloroute von der Kleinen Allee zur Birsstrasse unter den beiden Vorlandbrücken, in der Berne der Birs hindurch bis Höhe Muttenzerweg wäre deshalb sehr sinnvoll, sicher und leicht realisierbar.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob der Veloweg von Münchenstein herkommend unter der Kreuzung Vorlandbrücke entlang der Birs verlegt und danach auf der Höhe des Muttenzerweg wieder auf die bestehende Route geführt werden kann
- Ob diese Massnahmen gleichzeitig mit der Sanierung der Birsstrasse oder spätestens auf die EM 2008 ausgeführt werden kann

Dominique König-Lüdin, Brigitte Hollinger, Christine Keller, Michael Wüthrich, Lukas Labhardt, Lukas Engelberger, Ernst Mutschler, Jan Goepfert, Matthias Schmutz, Martin Arthur, Roland Engeler, Michael Martig, Tobit Schäfer, Hans Baumgartner, Francisca Schiess, Richard Widmer, Dieter Stohrer.“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Anzugsbeantwortung

### 1.1 Ausgangslage

Die Birsstrasse ist eine kantonale Radroute, die zwischen St. Jakob-Strasse und Stadionstrasse in beiden Richtungen, ab Stadionstrasse nur noch in Richtung Birsfelden befahrbar ist. Auf Münchensteiner Boden verlaufen ein Veloweg sowohl in der Fortsetzung der Birsstrasse östlich entlang den Sportanlagen oberhalb des Birsuferweges als auch die offizielle Veloroute auf der Grossen Allee mitten durch die Sportanlagen hindurch.

Dem westlichen Birsufer entlang verläuft von Münchenstein her bis zur Kantongrenze (Haltestelle Schänzli) ein kantonaler Wanderweg (BL) mit Naturbelag, ab Grenze in Richtung Birsfelden eine kantonale Fusswegverbindung (BS). Diese kantonale Fusswegverbindung verläuft parallel sowohl auf dem Birsuferweg als auch entlang der Birsstrasse, da der Birsuferweg ab und zu Hochwasser ausgesetzt ist und grösstenteils Rollstuhl- und Kinderwagen untauglichen Naturbelag aufweist. Lediglich im Abschnitt St. Jakob-Strasse bis Muttenzerweg ist der Uferweg geteert bzw. unter den Brücken für Strasse und Tram mit grossen unebenen Steinen gepflastert. Der Uferweg verfügt zudem abschnittsweise nur über eine geringe Breite. Die Zugänge zum Birsufer vom Trottoir der Birsstrasse bzw. vom Fussweg an der Haltestelle Schänzli in Münchenstein sind steil und schmal sowie teilweise mit Naturbelag.

Mit dem Teilzonenplan Brüglinger Ebene sind auch die Netze des Langsamverkehrs auf kommunaler Stufe vorgegeben (Teilstassennetzplan). Diese sind mit den regionalen bzw. kantonalen Netzen des Fuss- und Veloverkehrs in Basel-Stadt und Basel-Landschaft abgestimmt. Die Birs und den Birsuferwald umfassend verläuft gemäss dem Teilzonenplan auf Münchensteiner Seite bis zur St. Jakob-Strasse eine Naturschutzzone.

Das Naturschutzkonzept Basel-Stadt sieht das Ufer und das Vorland der Birs bis zur Birsstrasse als Vorranggebiet des Naturschutzes vor (überregionaler Biotopverbund). Mit der Renaturierung der Birs auf weiten Strecken konnte dazu bereits ein wichtiger Beitrag geleistet werden.

### 1.2 Aktuelle Projekte im Raum Birsstrasse

Im Raum Birsstrasse / Stadion St. Jakob sind aktuell mehrere Projekte am laufen mit Stand zwischen Projektierung und Umsetzung:

- Die Birsstrasse wird zurzeit saniert und umgestaltet, wozu auch Velomassnahmen ab Muttenzerweg in Richtung Birsfelden gehören.
- Zudem wird entlang der Birsstrasse im Bereich unter der Bahnbrücke geprüft, ob Veloabstellplätze als Angebotserweiterung rund um das Stadion eingerichtet werden können.

- Des Weiteren liegt ein Kreditbegehren für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit am Knoten Birsstrasse / St. Jakob-Strasse beim Grossen Rat und wird derzeit von der UVEK behandelt.
- Im Rahmen von SchweizMobil, dem schweizweiten Angebot für nichtmotorisierte Alltags- und Freizeitmobilität, ist ein sog. regionales Wanderhighlight, der „Dreiland-Wanderweg“, in Vorbereitung. Ein Abschnitt dieser Wanderroute verläuft dem Birsufer entlang von Münchenstein zum Birskopf in Basel.

Ein weiteres Anliegen des Anzugs ist die Verlegung des Veloweges von der Birsstrasse an das Birsufer zwischen der Haltestelle Schänzli in Münchenstein und dem Muttenzerweg in Basel.

### 1.3 Abhängigkeiten

Die oben genannten Projekte Birsstrasse, Veloplattform und Verbesserung der Leistungsfähigkeit beziehen sich zwar auf den gleichen geografischen Raum wie der Anzug, haben aber kaum direkte Sachzwänge oder Abhängigkeiten zu diesem. Denn die Veloverbindung auf der Birsstrasse zwischen St. Jakob-Strasse und Muttenzerweg muss sowohl aufgrund der verschiedenen Fahrbeziehungen (Anknüpfung an andere kantonale Routen), der unterschiedlichen Wünsche an Komfort und Direktheit als auch aufgrund des zeitweise überfluteten Birsurfers *in jedem Falle* und unabhängig von ausstehenden Entscheiden zu oben genannten Projekten oder zum Anzug als kantonale Route aufrechterhalten bleiben.

Abhängigkeit weisen jedoch der Dreiland-Wanderweg von SchweizMobil und das im Anzug geforderte Anliegen aus, da sie zueinander in Konflikt stehen.

### 1.4 Abwägungen

#### **Birsuferweg**

Der Uferweg ist fast durchgehend nicht breit genug für die normgerechte gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs. Die gemeinsame Führung bringt zudem, wie in der Solitude zu beobachten, insbesondere ohne normgerechte Breiten Konflikte mit sich.

Für eine konfliktfreie Verkehrsführung ist eine Weg-Verbreiterung zwingend notwendig. Diese bedingt jedoch erhebliche Eingriffe in die Natur. Zudem können nicht alle Engstellen genügend ausgebaut werden. Vor allem unter den Brücken wird im Bereich der Brückenpfeiler der Uferweg begrenzt. Auch fehlt auf dem Birsuferweg die für den Veloverkehr nötige Beleuchtung. Die gepflasterten Bereiche unter der St. Jakob-Strasse sind nicht gefahrlos befahrbar und müssten umgebaut werden.

Mit dem geplanten regionalen „Dreiland-Wanderweg“ erhöhen sich die Ansprüche seitens des Fussverkehrs an einen durchgehenden Naturbelag, was auch im Sinne des Naturschutzes liegt und längerfristig deshalb ein Ziel sein muss. Ein solcher bringt jedoch entweder Nachteile betreffend Befahrbarkeit für den Veloverkehr mit sich oder aber bedingt getrennte Verkehrsflächen und somit einen grösseren Flächenbedarf als bei gemeinsamer Verkehrsführung zulasten des Naturraumes.

- > Die Platzansprüche bei gemeinsamer und getrennter Führung des Fuss- und Veloverkehrs können auf dem bestehenden Uferweg nicht konfliktfrei gelöst werden, es sind grössere bauliche Eingriffe nötig.
- > Jede bauliche Entwicklung im Raum des Birsufers läuft dem Naturschutzgedanken entgegen und schwächt das Funktionieren des Biotopverbundes.
- > Die Komfortansprüche des Fuss- und Veloverkehrs sind gegensätzlich und bedingen entweder getrennte Verkehrsflächen mit grossem Flächenverbrauch oder (Komfort-)Einschränkungen in der Befahrbarkeit für den Veloverkehr.

### ***Zu- und Wegfahrten***

Um von der Birsstrasse in Höhe Muttenzerweg an das Birsufer zu gelangen, ist die Gegenfahrbahn zu queren. Wegen fehlender Aufstellmöglichkeiten sowie der Berücksichtigung der Fahrbeziehungen im Einmündungsbereich des Muttenzerweges sind keine baulichen Massnahmen für die Sicherung der Querung möglich.

Die Abfahrt vom Muttenzerweg an die Birs verläuft zuerst entgegengesetzt zur gewünschten Fahrtrichtung, ist also mit einem Umweg verbunden und trifft somit bekanntlich auf wenig Akzeptanz beim Veloverkehr. Auch wird der Birsuferweg bei Hochwasser regelmässig überschwemmt, was von der Strasse her nicht gut erkennbar ist und dazu führt, dass Velofahrende allenfalls unterwegs wenden müssen.

Die Abfahrt zum Birsuferweg von der Haltestelle Schänzli in Münchenstein, also auf Kantonsgelände Basel-Landschaft, ist steil, schmal, mit erdigem Belag und von Buschwerk begrenzt. Sie müsste aus Sicherheits- und Komfortgründen komplett neu gebaut und die Böschung teilweise gerodet werden.

- > Die Sicherheitsansprüche des Anliegens zur Verlegung des Veloweges an die Birs stehen im Widerspruch zur tatsächlich zu erreichenden Sicherheit: die Problemstelle verlegt sich von der Kreuzung St. Jakob-Strasse an den Muttenzerweg, die soziale Sicherheit ist nicht gewährleistet und die Verbindung nicht immer befahrbar.
- > Der Anspruch des Veloverkehrs an eine direkte Verbindung kann nicht erfüllt werden.

### **1.5 Fazit**

Eine Verlegung eines Teilstückes der kantonalen Veloroute weg von der Birsstrasse an das Birsufer wird nach ersten Prüfungen wegen der nicht durchgängig gegebenen Benutzbarkeit des Birsuferweges (Hochwasser) schwierig zu realisieren sein. Zudem muss die Anknüpfung an die Veloroute auf der St. Jakob-Strasse gewährleistet bleiben; auch bei diesem Punkt sind noch ungeklärte Bereiche.

Auch eine Zulassung des Veloverkehrs im Sinne der alternativen Routenführung kann nicht ohne weiteres realisiert werden. Denn eine sichere, gut befahrbare und direkte Veloverbindung hat Konsequenzen auf die Attraktivität des Birsuferwegs als Fussweg und Erholungsraum, benötigt grössere Investitionen und führt zur Beeinträchtigung der Natur.

Bei der Behebung der Sicherheitsbedenken am Knoten St. Jakob-Strasse werden mit der Abbiegesituation am Muttenzweg und den Konflikten mit dem Fussverkehr neue Risikozonen geschaffen.

Das Anliegen einer komfortablen und sicheren Veloverbindung kann entgegen der Meinung der Anzugstellerin nicht mit geringem Aufwand realisiert werden. Die dafür nötigen Aufwendungen sind gross und stehen im Widerspruch zu den Naturschutz- und Fussverkehrsanliegen. Insbesondere können die nötige Sicherheit und Befahrbarkeit für den Veloverkehr nicht ohne grössere bauliche Eingriffe gewährleistet werden. Das wahrscheinlich teure Projekt müsste zur Zustimmung und Mitfinanzierung dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Münchenstein vorgelegt werden; deren planerische Grundlagen widersprechen dem Anliegen ebenfalls.

Aus diesem Grund erachten wir das Anliegen einer Verlegung der Veloroute als noch nicht entscheidungsreif, nicht einfach realisierbar und in dieser Form als nicht zweckentsprechend.

## 2. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend Verlegung eines Teilstücks Veloweg Münchenstein - Basel für weitergehende Abklärungen betreffend Realisierbarkeit eines Veloweges als alternative Veloverbindung zur Birsstrasse stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber