



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5064.02

BVD/P095064
Basel, 3. Juni 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 2. Juni 2009

Schriftliche Anfrage Jörg Vitelli betreffend Veloübergang am Grossbasler Brückenkopf der Dreirosenbrücke

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. März 2009 die Schriftliche Anfrage Jörg Vitelli dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Seit dem Bau der neuen Dreirosenbrücke, vor über sieben Jahren, wurde am Grossbasler-Brückenkopf ein Veloübergang parallel zum Fussgängerstreifen markiert. Anfänglich hatte dieser Bauprovisoriumcharakter wegen dem etappenweisen Bau der Brücke. Auf Wunsch und drängen der Velofahrenden wurde er jedoch belassen, selbst nach Eröffnung dieses Autobahnabschnittes.

Dieser Veloübergang am Grossbasler Brückenkopf, parallel zum Fussgängerstreifen ist sehr beliebt, wird er doch von Hunderten von Velofahrenden täglich benützt. Der Übergang ist der direkteste und bequemste Weg um von der Mülhhauserstrasse zum Campus zu gelangen. Der Weg über die Velo-ampel Fabrikstrasse wird als kompliziert empfunden und ist mit langen Wartezeiten verbunden. Von Kleinhüningen her zur Mülhhauserstrasse und Richtung Kannenfeldplatz ist der Weg via den unterwasserseitigen Veloweg und den Veloübergang direkter und beliebter als die Querung der Dreirosenkreuzung und das unlogische Einbiegen auf den oberwasserseitigen Radweg.

Ende Februar 2009 wurde ohne Ankündigung und ohne Publikation der beliebte und bewährte Veloübergang am Grossbasler-Brückenkopf der Dreirosenbrücke aufgehoben. Ebenso wurden die Asphaltanrampungen fein säuberlich entfernt. Mit dem Entfernen des Übergangs können die Velofahrenden nicht davon abgehalten werden dort die Fahrbahn zu überqueren, was gesetzlich auch erlaubt ist. Ohne Sicherheitsmassnahmen werden die Velofahrenden durch den Autoverkehr unnötig gefährdet, rechnen doch diese nicht mehr mit Zweiradverkehr an dieser Stelle.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

- Wieso wurde dieser langjährige, beliebte und sichere Veloübergang entfernt?
- Wieso wurde die Aufhebung nicht im Kantonsblatt publiziert, hatte doch die über sieben Jahre dauernde verkehrspolizeiliche Massnahme permanenten Charakter?
- Ob dieser wichtige und beliebte Veloübergang sofort wieder eingerichtet werden kann?

Jörg Vitelli“

Wir gestatten uns, dazu wie folgt zu berichten:

Der Veloübergang wurde ursprünglich aufgrund des Baus der Dreirosenbrücke als Bauprovisorium zur Aufrechterhaltung der Velobeziehungen zwischen Gross- und Kleinbasel eingerichtet. Dies erfolgte in jener Bauphase, in welcher die Nordhälfte der neuen Dreirosenbrücke in Betrieb und die alte Brücke vor deren Abbruch ausser Betrieb genommen wurde (Herbst 2002). Der gesamte rheinquerende Veloverkehr musste in dieser Zeit im Trottoirbereich auf der Nordseite geführt werden. Der Veloübergang am Grossbasler Brückenkopf stellte dabei die Anbindung zur Veloroute durch die Mülhauserstrasse sicher.

Mit der Inbetriebnahme der Südseite der neuen Dreirosenbrücke konnte der Veloverkehr zwar bereits auf beiden Seiten der Brücke geführt werden, die geplante Querung der Voltastrasse im Bereich Fabrikstrasse konnte indes wegen den dortigen Bauarbeiten an den Stadtstrassen noch nicht angeboten werden. Da zudem im Bereich des Voltaplatzes Bauarbeiten in Gang waren, wurde beschlossen, die provisorische Veloquerung vorerst beizubehalten, um nebst der Verbindung Kleinbasel – Mülhauserstrasse auch noch eine Umfahrungsmöglichkeit des Voltaplatzes anbieten zu können (Mülhauserstrasse – Rückseite UW-Volta – Voltamatte – Elsässerstrasse). Mit der Vollendung der Veloquerung am Knoten Fabrikstrasse und der damit verbundenen Möglichkeit, an beiden Brückenköpfen die Voltastrasse respektive die Dreirosenstrasse queren zu können, wurde der provisorische Veloübergang, welcher als dauerhafte Massnahme nicht bewilligt werden könnte, in seiner ursprünglich zugewiesenen Funktion obsolet und somit Ende 2008 entfernt.

Die Konzeption der Veloführung auf der Stadtstrassenebene der Nordtangente basiert auf dem gültigen Verkehrsplan und den darin festgeschriebenen Velorouten. In der Projekterarbeitung der Dreirosenbrücke sowie der Vorlandbauwerke wurde es als ausreichend beurteilt, jeweils an den angrenzenden Knoten Fabrikstrasse und Klybeckstrasse Veloquerungen anzubieten. Entsprechend wurden die Projekte ausgearbeitet, publiziert, genehmigt und umgesetzt. Der besagte Veloübergang war nicht Bestandteil dieses Projektes. Dessen Beibehaltung hätte somit nicht dem rechtsgültigen, zu realisierenden Projekt entsprochen. Zudem entsprach die Ausbildung der provisorischen Querung nicht dem Komfort und Sicherheitsstandard für Veloverbindungen, der bei permanenten Einrichtungen grundsätzlich vorzusehen ist. *Erstens* wegen den Belagsanrampungen an den angrenzenden Trottoirkanten, welche das Risiko mit sich bringen, dass die Fahrbahn von den Velofahrenden langsamer verlassen wird als bei normkonformen Absenkungen, womit der motorisierte Verkehr nicht rechnet. *Zweitens* aufgrund der Tatsache, dass beim besagten provisorischen Übergang mit einem Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und einer separaten Doppelspur-Tramtrasse zwei Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung ohne Vortritt zu überqueren waren. Ein entsprechend erforderlicher Warteraum mit Aufstellfläche für die Velofahrenden zwischen der Tramtrasse und dem Fahrstreifen für den MIV liess sich bei den gegebenen Örtlichkeiten aus Platzgründen nicht realisieren. Aus diesen Gründen musste der provisorische Veloübergang entfernt werden.

Wie bereits dargelegt, wurde der Veloübergang baustellenbedingt eingerichtet und hatte nur temporären Charakter. Für das Entfernen einer Massnahme dieser Art (Wiederherstellung des Ausgangszustandes) ist keine Publikation erforderlich. Die reine Wiederherstellung der

Querung als definitive Massnahme mit dem gleichen Ausbaustandard des Provisoriums ist aus den bereits genannten Sicherheitsgründen nicht möglich.

Der Regierungsrat anerkennt jedoch den Wunsch für eine Verbesserung der derzeitigen Situation. Von Belang ist dabei insbesondere die Verbindung vom Kleinbasel in die Mülhauserstrasse. Um dorthin zu gelangen (ohne die bisherige provisorische Querung zu benutzen), muss neu der oberwasserseitige Veloweg benutzt werden. Dieser ist aus der Klybeckstrasse Nord und aus der Horburgstrasse mit einer Querung des Knotens Klybeckstrasse, welcher mit einer Lichtsignalanlage gesteuert ist, zu erreichen. Diese neue Wegbeziehung muss sich bei den Velofahrenden erst noch besser einspielen, sie setzt Kenntnisse vor Ort voraus. Nach dem Endausbau im Herbst/Winter 2009 werden Verkehrsuntersuchungen zeigen, ob die heutigen Einstellungen an den beiden Lichtsignalanlagen der Knoten Fabrikstrasse und Horburgstrasse / Klybeckstrasse sowie die Wegweisung noch zugunsten des Radverkehrs verbessert werden müssen.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die geforderte Veloquerung aus Netzsicht nicht nötig ist, aber aus Nutzersicht als komfortable Verbindung betrachtet werden kann. Aus diesem Grund hat das Bau- und Verkehrsdepartement untersucht, wie die vom Interpellanten geforderte "direkteste und bequemste" Verbindung aus der Mülhauserstrasse zum Campus Novartis wieder gesetzes- und normkonform erstellt werden könnte.


Um ein gefahrloses Queren zu ermöglichen, ist auf der grossbaslerischen Unterwasserseite der Dreirosenbrücke zwischen Tramtrasse und Fahrspur Richtung Volaplatz eine Insel zu erstellen und die Randsteine normkonform abzusenken. Da die Querung auf dem bestehenden Vorlandbauwerk der Dreirosenbrücke zu liegen kommt, bedarf es umfangreicher Eingriffe in dessen Tragkonstruktion. Um die entsprechenden Kosten abzuschätzen, hat das Bau- und Verkehrsdepartement (Tiefbauamt zusammen mit den Tragkonstruktionsspezialisten) ein grobes Projekt erarbeitet und die erforderlichen Baumassnahmen festgelegt. Die Kosten für eine gesetzeskonforme Querung auf der Brücke belaufen sich danach auf rund CHF 750'000, was auf den ersten Blick erstaunen mag. Die Kosten sind jedoch nachvollziehbar, wenn die erforderlichen Massnahmen genauer betrachtet werden. Um die Insel anordnen zu können muss in diesem Bereich der Randabschluss der Fahrbahn in seiner Lage verschoben werden. Dies hat zur Folge, dass die tragende Deckenplatte des Vorlandbauwerks teilweise abgebrochen und entsprechend den neuen Höhenverhältnissen im Querbereich angepasst werden muss. Dazu bedarf es ausserdem zeitweiliger Sperrung der Nationalstrasse im Bereich der Ausfahrt Fabrikstrasse sowie aufwändiger Abstützungsmassnahmen der tragenden Deckenelemente und weitere Bauhilfsmassnahmen.

Ausserdem hält der Regierungsrat fest, dass für die Einrichtung einer permanenten Veloquerung an Stelle der entfernten provisorischen Querung ein umfassendes, neues Projekt durch das Bau- und Verkehrsdepartement zu erarbeiten wäre, welches entsprechend publiziert und genehmigt werden müsste. Mit Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichs (NFA) per Januar 2008 muss auch das ASTRA (Bundesamt für Strassen) als neue Eigentümerin der Nationalstrassenanlagen das Projekt genehmigen. Es ist davon auszugehen, dass sich das ASTRA nicht an den anfallenden Kosten beteiligen würde.

Die bauliche Einrichtung einer gesetzes- und normkonformen Querung erscheint aufgrund der vorhandenen, wenngleich weniger komfortablen Verbindungen als nicht verhältnismässig. Die Kosten dafür sind sehr hoch, ausserdem können die Velofahrenden die neue Querung beim Knoten Klybeckstrasse nutzen, allenfalls ist die Wegweisung in diesem Zusammenhang noch zu verbessern. Aufgrund dieser Ausführungen empfiehlt der Regierungsrat, auf den vom Interpellanten gewünschten Veloübergang im Bereich des Grossbasler Brückenkopfs der Dreirosenbrücke zu verzichten.

Der Regierungsrat macht den Antragstellenden abschliessend darauf aufmerksam, dass mit dem neu eingerichteten Übergang bei der Fabrikstrasse sich die Situation für die Campus-Besuchenden entgegen seiner Vermutung verbessert hat, indem diese nun über eine direktere Strassenquerung verfügen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

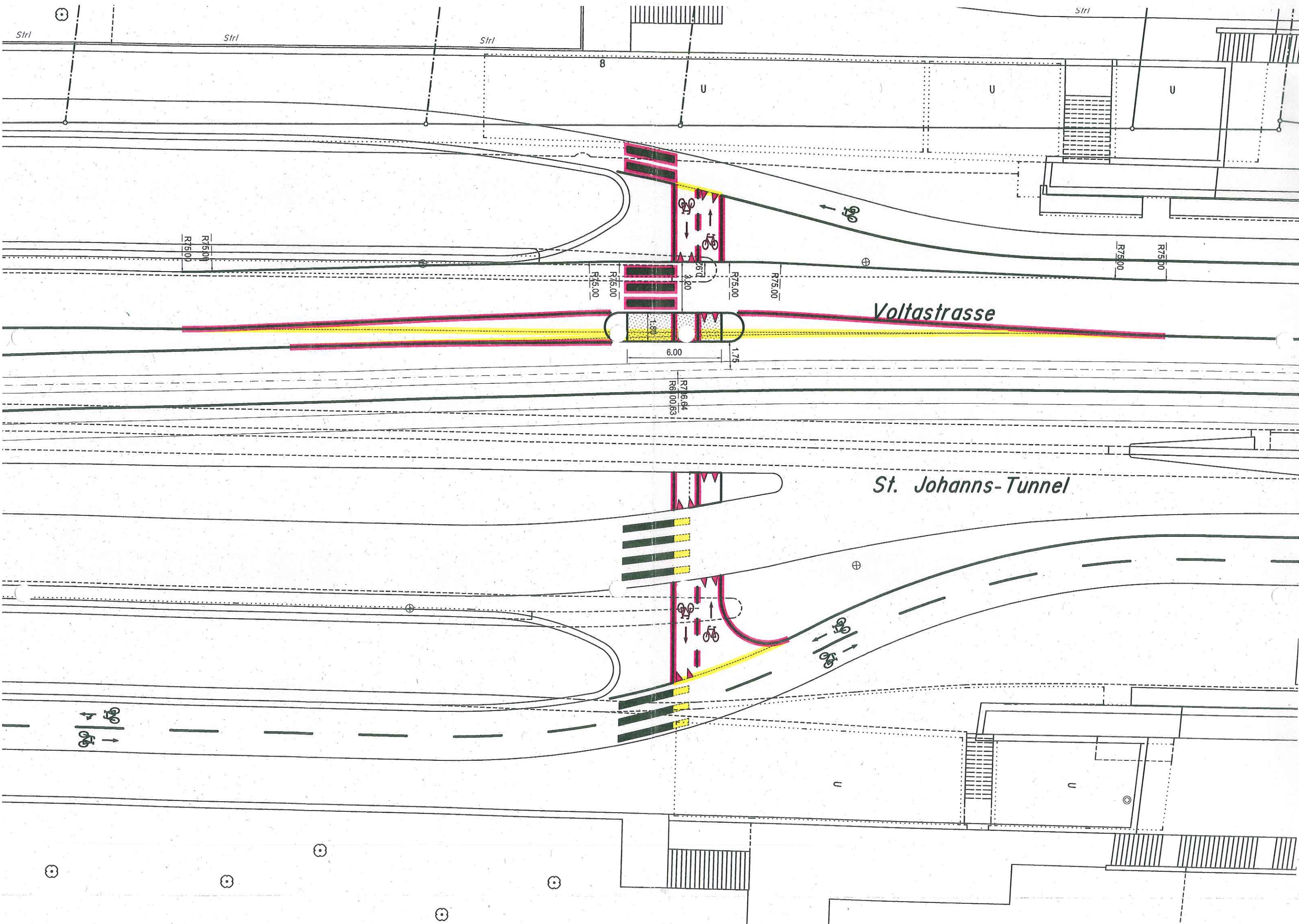


Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage: 2 Situationspläne



Velowege zwischen Fabrik- und Klybeckstrasse

(in gelb: gewünschter Veloübergang)

