



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5161.02

BVD/P075161

Basel, 23. September 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 22. September 2009

## Anzug Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. September 2007 den nachstehenden Anzug Brigitte Strondl und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Während dem Bau der oberen Hälfte der neuen Dreirosenbrücke wurde sämtlicher Velo- und Fussgängerverkehr auf der bereits neu erstellten, unterwasserseitigen Dreirosenbrücke abgewickelt. Das Nebeneinander funktionierte bestens und ohne Unfall. Auch die an der Kreuzung Dreirosenstrasse / Klybeckstrasse installierte Velophase, um Richtung Kleinhüningen zu fahren, konnte ohne Komplikationen befahren werden. Geschätzt wurde die Verbindung besonders von Velofahrenden der Novartis, die zwischen den Arealen St. Johann und Klybeck zirkulieren müssen. Mit Inbetriebnahme der kompletten Dreirosenbrücke wurde der geschätzte „Bauzustand“ aufgehoben. Die Folge ist eine längere und unattraktive Fahrt über 3 Lichtsignalphasen (1 x Dreirosenbrücke, 2 x Horburgkreuzung). Mit Novartis-Campus und dem geplanten neuen Veloweg durch den St. Johann-Hafen nach Hüningen bekommt die Befahrbarkeit des unterwasserseitigen Veloweges auf der Dreirosenbrücke eine neue wichtige Bedeutung für den Pendler- und Freizeitverkehr.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob auf der Dreirosenbrücke zwischen Fabrikstrasse und Klybeckstrasse der unterwasserseitige Veloweg in beiden Richtungen befahren werden kann
- ob parallel zum Fussgängerstreifen beim Grossbasler-Widerlager der Veloübergang (Velofurt) definitiv eingerichtet werden kann
- ob der neue Velo-/Fussweg nach Hüningen an den unterwasserseitigen Velo-/Fussweg der Dreirosenbrücke angeschlossen werden kann.

Brigitte Strondl, Jörg Vitelli, Christoph Wydler, Sabine Suter, Michael Wüthrich, Roland Engeler-Ohnemus, Guido Vogel, Andrea Bollinger, Helen Schai-Zigerlig, Marcel Rünzi, Christine Wirz-von Planta, Heiner Vischer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## **1. Zu den einzelnen Fragen**

### **1.1 ob auf der Dreirosenbrücke zwischen Fabrikstrasse und Klybeckstrasse der unterwasserseitige Veloweg in beiden Richtungen befahren werden kann**

Die Zulassung des Veloverkehrs in beide Richtungen auch auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke ist heute aus Platzgründen auf der Brücke selbst, aber auch auf Grund nicht lösbarer Probleme bei den anschliessenden Knoten nicht realisierbar.

Beim Dreirosen-Knoten ist es nicht möglich, den Veloverkehr, welcher auf der Unterwasserseite der Brücke vom Gross- ins Kleinbasel fahren würde, ins Velonetz einzuführen. Hier müsste eine komplette Neugestaltung des Knotens an die Hand genommen werden.

Auf der Brücke ist der Veloweg baulich vom Fussweg abgetrennt (Absatz). Die vorhandenen Breiten für die Velo- und Fussgängerbereiche reichen nicht aus, dass Velogegenverkehr eingerichtet werden kann. Der Veloweg kann auch nicht auf Kosten des Fussweges verbreitert werden. Einerseits würde dann der Fussweg zu schmal, andererseits wäre eine Markierung über den baulichen Absatz hinweg für den Veloverkehr und für Sehbehinderte (fehlende Erkennbarkeit des Veloweges) zu gefährlich.

### **1.2 ob parallel zum Fussgängerstreifen beim Grossbasler-Widerlager der Veloübergang (Velofurt) definitiv eingerichtet werden kann**

Während der Bauzeit der Nordtangente war dieser Veloübergang als Provisorium eingerichtet, um die Veloverbindungen zwischen Gross- und Kleinbasel aufrecht zu erhalten. Dies erfolgte in jener Bauphase, in welcher die Nordhälfte (Unterwasserseite) 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 die provisorische Veloquerung vorerst beibehalten, 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 Velofahrerinnen und Velofahrern 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 Velofahrerinnen und Velofahrer zwischen dem Tramtrasse und dem Fahrstreifen für den MIV lässt sich bei den gegebenen Örtlichkeiten aus Platzgründen nicht realisieren. Aus diesen Gründen musste der provisorische Veloübergang entfernt werden.

Auf Grund diverser Anfragen und parlamentarischer Vorstössen hat das Bau- und Verkehrsdepartement im Auftrag des Regierungsrates die definitive Einrichtung des Überganges geprüft und die entsprechenden Kosten grob geschätzt. Dazu wurde ein allgemeines Projekt erarbeitet und die erforderlichen Baumassnahmen festgelegt. Um ein gefahrloses Queren zu ermöglichen, ist auf der grossbaslerischen Unterwasserseite der Dreirosenbrücke zwischen Tramtrasse und Fahrspur Richtung Voltaplatz eine Insel zu erstellen und die Randsteine sind normkonform abzusenken. Da die Querung auf dem bestehenden Vorlandbauwerk der Dreirosenbrücke zu liegen kommt, bedarf es umfangreicher Eingriffe in dessen Tragkonstruktion. 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 Vorlandbauwerkes teilweise abgebrochen und entsprechend den neuen Höhenverhältnissen im Querungsbereich angepasst werden muss. Dazu bedarf es ausserdem einer zeitweiligen Sperrung der Nationalstrasse im Bereich der Ausfahrt Fabrikstrasse sowie aufwändiger Abstützungsmassnahmen der tragenden Deckenelemente und weitere Bauhilfsmassnahmen.

Ausserdem weist der Regierungsrat darauf hin, 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 Eigen-

tümerin 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 Velofahrerinnen und Velofahrer die neue Querung beim Knoten Klybeckstrasse nutzen, allenfalls ist die Wegweisung in diesem Zusammenhang noch zu verbessern. Der Regierungsrat hat bereits in seiner Antwort zur Schriftlichen Anfrage Jörg Vitelli betreffend Veloübergang am Grossbasler Brückenkopf der Dreirosenbrücke Nr. 09.5064.02 vom 3. Juni 2009 beantragt, auf die Einrichtung des Veloüberganges auf Grund der hier nochmals ausgeführten Gründe zu verzichten.

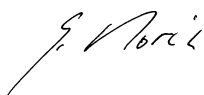
### **1.3 ob der neue Velo-/Fussweg nach Hünigen an den unterwasserseitigen Velo-/Fussweg der Dreirosenbrücke angeschlossen werden kann**

Im Zusammenhang mit der geplanten Neugestaltung der Rheinuferpromenade im Abschnitt St. Johannis-Park bis zur Landesgrenze ist auch die Anbindung der neuen Promenade an bestehende Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs ein zentrales Thema. Mittels einer vorgesehenen rollstuhlgängigen Rampe, welche auch von Velos befahren werden darf, gelangt man via Knoten Fabrikstrasse zur neuen Rheinuferpromenade. Zumal die neue Rheinuferpromenade rund 10 Meter tiefer liegt als das Campus Novartis Areal, war vor allem die Überwindung dieses Höhensprungs eine Herausforderung im Projekt. Die genaue Wegführung ab Fabrikstrasse zur Rheinuferpromenade wird noch im Detail festgelegt.

## **2. Antrag**

Auf Grund dieses Berichtes beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin