

betreffend Massnahmen für mehr Sicherheit für Velofahrende am Luzernerring

An der Kreuzung Luzernerring/Burgfelderstrasse ereignete sich im April 2021 ein tragischer Verkehrsunfall, bei dem eine 50-jährige Velofahrerin durch einen Lastwagen tödlich verletzt wurde. Der Unfall geschah im Bereich hinter der Kreuzung in Richtung Flughafenstrasse, wo die Velospur auf dem Luzernerring abrupt endet. Da an derselben Stelle zwei Autospuren auf eine zusammengeführt werden, kommt es häufig zu unübersichtlichen Situationen, in denen Motorfahrzeuge Velofahrende zur Seite drängen.

Der Kanton ergriff keine Sofortmassnahmen, sondern liess zuerst ein externes Verkehrsgutachten erstellen. Dieses Gutachten liegt seit diesem Frühling vor. Die Verwaltung liess darin drei Varianten überprüfen. Die sogenannte «Vorzugsvariante» sieht vor, dass der rechte Fahrstreifen schon vor der Kreuzung ausschliesslich den Rechtsabbiegenden, dem BVB-Bus und den Velos zur Verfügung stünde. Damit entfielen die hektischen Einspuren der Autos, und Velofahrende hätten eine durchgehende Velospur. Das Gutachten nennt die Verkehrssicherheit für Velofahrende als offensichtlichen Vorteil der Vorzugsvariante. Die Kombination von nur Rechtsabbiegern, Bus und Velo auf dem rechten Fahrstreifen verringerte die kritischen Situationen für Velofahrende massgeblich.

Die Simulationsberechnungen zeigen, dass die Vorzugsvariante grundsätzlich verantwortbar ist. Die Reduktion auf einen Fahrstreifen schmälert allerdings die Leistungsfähigkeit und die Kapazität für den MIV. Der IST-Zustand (von 2019) zeigt bereits eine rechnerische Überlastung der Kreuzung in der morgendlichen Rushhour, während die Abendspitze noch leichte Kapazitätsreserven habe. Die Umsetzung der Vorzugsvariante verschärft theoretisch die bestehende Überlastung am Morgen und lässt zusätzlich auch eine solche während der Abendspitze befürchten.

Wäre der Verkehrsfluss das einzige Kriterium, würden die Gutachter die Vorzugsvariante deshalb nicht empfehlen. Allerdings basieren die theoretischen Simulationen auf den Zahlen von vor der Pandemie. Das Gutachten berücksichtigt die neusten Daten nicht, die zeigen, dass es heute 20 Prozent weniger Autoverkehr hat als vor der Pandemie (<https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/verkehrskennzahlen/verkehrsindex.html>).

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, im Rahmen eines Verkehrsversuches rasch die «Vorzugsvariante» befristet einzuführen und damit zu prüfen, ob es überhaupt zu einer zusätzlichen Überlastung der Kreuzung kommt und ob sich die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs deshalb tatsächlich verlängern?
2. Falls nein, was braucht es aus Sicht des Regierungsrates aktuell noch, damit die Sicherheit für Velofahrende nachhaltig verbessert und die mit der Vorzugsvariante verbundene Spurreduktion umgesetzt werden kann?
3. Gemäss § 13 des kantonalen Umweltschutzgesetzes (USG) sorgt der Kanton dafür, dass umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden. Ist der Regierungsrat im Lichte des USG nicht auch der Auffassung, dass bei drei Spuren vor der Lichtsignalanlage eine für Velofahrende, Rechtsabbiegende und den öffentlichen Verkehr dem USG mehr entsprechen als die heutigen drei reinen Autospuren?
4. Falls es zu einer Güterabwägung «Verkehrsfluss» versus «Verkehrssicherheit» kommt, wo sieht der Regierungsrat seine Priorität?

Jean-Luc Perret