



An den Grossen Rat

22.5351.02

BVD/P225351

Basel, 28. September 2022

Regierungsratsbeschluss vom 27. September 2022

## Interpellation Nr. 84 Jean-Luc Perret betreffend «Massnahmen für mehr Sicherheit für Velofahrende am Luzernerring»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14. September 2022)

«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 entfiele das hektische 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»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

Die Verkehrssicherheit generell und sichere Velorouten im Besonderen sind dem Regierungsrat ein grosses Anliegen. Die Kreuzung LuzernerRing/Burgfelderstrasse befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Hier wurden bereits 2016 mit der Genehmigung des ASTRA Sofortmassnahmen zugunsten der Velofahrenden umgesetzt: Eine separate Veloampel schaltet seither jeweils ein paar Sekunden früher auf Grün als jene für den Autoverkehr, was die Sicht auf die Radfahrenden verbessert hat.

Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, hat in den vergangenen Monaten eine interdepartementale Arbeitsgruppe weitere Optimierungsmöglichkeiten geprüft. Dazu gehört auch die vom Interpellanten erwähnte Variante, bei der der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Richtung Autobahn nur noch die mittlere Spur nutzen kann. Die rechte Spur bliebe den Velofahrenden, dem Bus und den Rechtsabbiegenden vorbehalten. Eine Computersimulation hat gezeigt, dass diese Spuraufteilung voraussichtlich spürbare Folgen auf das umliegende Verkehrsnetz hätte, da sie die Kapazität für den MIV Richtung Nordtangente halbieren würde. Rückstau bis über die Allschwilerstrasse hinaus könnte zu Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr führen.

Basis für die Simulation bilden die in diesem Bereich üblichen Verkehrsmengen. Dass 2020 und 2021 pandemiebedingt weniger Autoverkehr gemessen wurde, fällt für die Zukunftsbeleuchtung kaum ins Gewicht; der MIV zeigt von allen Verkehrsmitteln die stärkste Zunahme nach der Pandemie. Die dynamische Entwicklung im Bachgrabengebiet wird das MIV-Aufkommen in den kommenden Jahren weiter anwachsen lassen. Eine echte Entlastung wird erst dann erwartet werden können, wenn die verschiedenen Massnahmen zur besseren Erschliessung des Areals (Zubringer Bachgraben–Allschwil ZUBA, Tram Bachgraben und Velovorzugsroute) greifen.

## 2. Zu den einzelnen 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?*

Auch der Regierungsrat hält es für nötig, die Sicherheit für Velofahrende an der Kreuzung LuzernerRing/Burgfelderstrasse zu erhöhen. Welche Massnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollen, wird zurzeit noch geprüft. Die Umwidmung der rechten Fahrspur ist nicht die einzige Massnahme, mit der die Sicherheit verbessert werden kann. Mittelfristig werden im Rahmen einer Vorstudie bauliche Massnahmen geprüft, mit denen mehr Platz für Velofahrende geschaffen werden kann, um die Sicherheit nachhaltig zu erhöhen.

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?

Aufgrund der oben genannten prognostizierten Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem, müssen die verschiedene Optionen für die Optimierung sorgfältig geprüft werden – auch und vor allem, um zu vermeiden, dass sich das Sicherheitsproblem aufgrund einer Massnahme ungewollt woanders hin verlagert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin