



An den Grossen Rat

22.5441.02

BVD/P225441

Basel, 2. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. November 2022

## Interpellation Nr. 104 Daniela Stumpf betreffend «Aufhebung der Fahrspur auf der Münchensteinerbrücke»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 18. Oktober 2022)

«Im Oktober 2021 hat der Regierungsrat ein einjähriges Pilotprojekt gestartet, bei dem auf der Münchensteinerbrücke eine Fahrspur für Autofahrer aufgehoben und nur noch für Velofahrer zur Verfügung gestellt wurde. Am 28. September teilte das BVD mit, dass die versuchsweise Verkehrsführung permanent beibehalten wird. Dabei wird festgehalten, dass die Erfolgskriterien des Projekts alle erfüllt seien und es «kaum zu kritischen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden kam». Die zeitweisen Rückstaus aufgrund der Fahrspuraufhebung würden sich «in einem akzeptablen Rahmen» bewegen und die umliegenden Verkehrsknoten «praktisch nie» betreffen.

In diesem Zusammenhang bittet die Interpellantin den Regierungsrat um Antworten zu folgenden Fragen:

1. Die Interpellantin hat in ihrem Umfeld fast ausschliesslich negative Rückmeldungen erhalten, nicht nur von Autofahrern, sondern auch von Velofahrern und Fussgängern. Wie kommt der Regierungsrat darauf, dass diese Veränderung für alle Verkehrsteilnehmenden eine Verbesserung darstellt?
2. Der Regierungsrat hält fest, dass bei Befragungen die Rückmeldungen fast ausschliesslich positiv waren. Wurden diese Personen repräsentativ oder nur in der rotgrünen Pro-VeloBubble ausgesucht? Wie viele Personen wurden aus welchem Umfeld befragt? Bitte aufschlüsseln nach Autofahrern, Velofahrern, Fussgängern und anderen Verkehrsteilnehmern und (wenn möglich) nach politischer Gesinnung.
3. Der Regierungsrat hält in der Medienmitteilung fest, dass es «kaum zu kritischen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmendem» gekommen ist. Wann beurteilt der Regierungsrat eine Situation als «kritisch» und wie viele solche Situationen gab es?
4. Gab es während dieses Pilotprojekts Unfälle auf der betroffenen Strasse? Wie viele? Wie viele Unfälle gab es gleichenorts in den letzten 5 Jahren vor dem Pilotprojekt?
5. Was waren die Gründe der Unfälle und unterschieden sich die Gründe nach der Veränderung der Verkehrsführung? (Bitte die häufigsten Unfallursachen der letzten 5 Jahre und während des Pilotprojekts separat aufzuführen.)
6. Falls die Gründe die gleichen blieben, weshalb wird diese Anpassung trotzdem gemacht und nicht nach besseren Lösungen gesucht?
7. Der Regierungsrat schreibt, das Projekt wäre durch ein Monitoring begleitet worden, und hätte alle Erfolgskriterien erfüllt. Wie wurde das Ganze begleitet und was waren die Erfolgskriterien? Wurden diese voll oder nur zum Teil erfüllt? (Bitte nach Erfolgskriterien aufschlüsseln.)
8. Der Regierungsrat gibt zu, dass es Rückstaus gegeben hat. Autofahrer ärgern scheint aber zum rotgrünen Regierungsprogramm dazugegehören. Wie wurden die Rückstaus bemessen? Wie viele Rückstaus hat es gemäss dieser Definition gegeben? Wie oft haben Rückstaus die anderen Verkehrsknoten beeinträchtigt?

9. Wurden auch kürzere Rückstaus und der Zeitverlust der Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Autofahrer) an der Ampel gemessen? Wenn nein, weshalb nicht?
10. Wurde der Verlust für die Wirtschaft durch den zusätzlichen unnötigen Zeitverlust berechnet? Wenn nein, weshalb nicht? Bitte geben sie eine Schätzung über den wirtschaftlichen Verlust in Zahlen ab.
11. Wie viel zusätzlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoss wurde durch diese künstlichen Staus generiert? Wenn auch dies nicht berücksichtigt wurde, weshalb nicht?
12. Inwiefern sind künstliche Staus und zusätzliche CO<sub>2</sub>-Ausstösse mit der der vom Regierungsrat ins Leben gerufenen «Klimaloki» zu vereinbaren?

Daniela Stumpf»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

Die Fragen der Interpellantin beziehen sich weitgehend auf die Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements vom 28. September 2022 («Breiter Velostreifen auf der Münchensteinerbrücke bleibt dauerhaft»).

Die Anpassung der Fahrspuren im Bereich der Münchensteinerbrücke steht im Einklang mit der Zielsetzung des Regierungsrats, den Veloverkehr sicher und komfortabel zu führen. Es handelt sich um eine eher kleine, lokale Massnahme, die von den zuständigen Fachdepartementen (Bau- und Verkehrsdepartement sowie Justiz- und Sicherheitsdepartement) mit geringem Aufwand getestet wurde und die nun dauerhaft umgesetzt werden soll. Die Massnahme vermag wirkungsvoll eine Gefahrenstelle auf einem wichtigen Abschnitt des Velonetzes zu entschärfen, und dies ohne baulichen Aufwand.

Das Amt für Mobilität hat ein spezialisiertes Büro die Wirkung des einjährigen Verkehrsversuchs untersuchen und einen Monitoringbericht erstellen lassen. Der Umfang des Monitorings war dem überschaubaren Umfang der getesteten Massnahme angemessen. Eine Erläuterung von Einzelheiten aus diesem Bericht sprengen den Umfang der Antwort auf einen politischen Vorstoss. Der Bericht zum Monitoring kann Interessierten zur Verfügung gestellt werden.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Die Interpellantin hat in ihrem Umfeld fast ausschliesslich negative Rückmeldungen erhalten, nicht nur von Autofahrern, sondern auch von Velofahrern und Fussgängern. Wie kommt der Regierungsrat darauf, dass diese Veränderung für alle Verkehrsteilnehmenden eine Verbesserung darstellt?*
2. *Der Regierungsrat hält fest, dass bei Befragungen die Rückmeldungen fast ausschliesslich positiv waren. Wurden diese Personen repräsentativ oder nur in der rotgrünen Pro-Velo-Bubble ausgesucht? Wie viele Personen wurden aus welchem Umfeld befragt? Bitte aufschlüsseln nach Autofahrern, Velofahrern, Fussgängern und anderen Verkehrsteilnehmern und (wenn möglich) nach politischer Gesinnung.*

Es wurde keine Befragung durchgeführt. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung gelangten unaufgefordert an die Verwaltung, mehrheitlich per E-Mail. Erfahrungsgemäss sind spontane, zustimmende Reaktionen eher selten, während kritische bis negative eher die Mehrheit bilden. Da in diesem Fall deutlich mehr positive als negative Stellungnahmen eintrafen, darf davon ausgegangen werden, dass die neue Aufteilung der Fahrspuren mehrheitlich auf Zustimmung trifft. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass eine möglichst einfache und übersichtliche Verkehrsführung, wie sie die neue Situation darstellt, allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommt.

3. *Der Regierungsrat hält in der Medienmitteilung fest, dass es «kaum zu kritischen Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmendem» gekommen ist. Wann beurteilt der Regierungsrat eine Situation als «kritisch» und wie viele solche Situationen gab es?*

Im Rahmen des Monitorings wurden drei Kriterien zur Evaluation der Verkehrssicherheit berücksichtigt. Das erste Kriterium betraf mögliche Konflikte zwischen Velos und Motorfahrzeugen infolge Rückstau rechtsabbiegender Fahrzeuge aus der Nauenstrasse. Beim zweiten Kriterium ging es um mögliche Velo-Falschfahrende beim Linksabbiegen aus dem Hexenweglein und beim dritten Kriterium um die möglichen Konflikte am südlichen Ende der Münchensteinerbrücke bei der Querung des Radstreifens in Fahrtrichtung Thiersteinallee. Die definierten Schwellenwerte dieser Kriterien wurden bezüglich erhobener Anzahl Fälle deutlich, d.h. um mindestens Faktor 5 und mehr unterschritten. Aufgrund von Beobachtungen vor Ort und mittels Videoanalysen konnte festgestellt werden, dass kaum sicherheitskritische Vorfälle auftraten.

4. *Gab es während dieses Pilotprojekts Unfälle auf der betroffenen Strasse? Wie viele? Wie viele Unfälle gab es gleichenorts in den letzten 5 Jahren vor dem Pilotprojekt?*
5. *Was waren die Gründe der Unfälle und unterschieden sich die Gründe nach der Veränderung der Verkehrsführung? (Bitte die häufigsten Unfallursachen der letzten 5 Jahre und während des Pilotprojekts separat auflisten.)*
6. *Falls die Gründe die gleichen blieben, weshalb wird diese Anpassung trotzdem gemacht und nicht nach besseren Lösungen gesucht?*

Allen Velofahrenden und Autofahrenden war die ursprüngliche Verkehrsführung als unangenehm und potenziell unfallträchtig bekannt und bewusst. Unter anderem kam es im August 2018 zu einem sehr schweren Unfall mit Beteiligung einer Velofahrerin. Von 2017 bis zu Beginn des Verkehrsversuchs ereigneten sich auf der Münchensteinerbrücke drei polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Bei zweien war ein leichtes Zweirad involviert.

Während des Verkehrsversuchs gab es innerhalb des Versuchssperimeters einen einzigen polizeilich registrierten Unfall, der jedoch gemäss Protokoll in keinem direkten Zusammenhang mit dem Versuch stand. Der Regierungsrat zieht damit eine positive Bilanz: Die Verkehrssicherheit auf der Münchensteinerbrücke hat sich sowohl objektiv als auch subjektiv deutlich verbessert.

7. *Der Regierungsrat schreibt, das Projekt wäre durch ein Monitoring begleitet worden, und hätte alle Erfolgskriterien erfüllt. Wie wurde das Ganze begleitet und was waren die Erfolgskriterien? Wurden diese voll oder nur zum Teil erfüllt? (Bitte nach Erfolgskriterien aufschlüsseln.)*

Das Monitoring wurde von einem qualifizierten Verkehrsplanungsbüro durchgeführt. Nebst den in der Antwort zur Frage 3 erläuterten Kriterien wurden drei weitere Erfolgskriterien betrachtet, die sich auf Verkehrsbehinderungen an den wichtigsten Kreuzungen im Bereich des Versuchssperimeters bezogen.<sup>1</sup> Auch hier wurden die Schwellenwerte deutlich unterschritten, mindestens um Faktor 4 und mehr. Auch die Anforderung, dass sich die Fahrzeit im ÖV durch den Verkehrsversuch nicht zu stark erhöht, wurde deutlich erreicht. Bei den meisten ÖV-Linien wurde sogar eine Fahrzeitverkürzung ermittelt.

8. *Der Regierungsrat gibt zu, dass es Rückstaus gegeben hat. Autofahrer ärgern scheint aber zum rotgrünen Regierungsprogramm dazuzugehören. Wie wurden die Rückstaus bemessen? Wie viele Rückstaus hat es gemäss dieser Definition gegeben? Wie oft haben Rückstaus die anderen Verkehrsknoten beeinträchtigt?*
9. *Wurden auch kürzere Rückstaus und der Zeitverlust der Verkehrsteilnehmer (insbesondere der Autofahrer) an der Ampel gemessen? Wenn nein, weshalb nicht?*

---

<sup>1</sup> Staulängen auf der Münchensteinerstrasse vor der Verzweigung Peter Merian-Weg/Hexenweglein, auf der Münchensteinerstrasse vor der Kreuzung Nauenstrasse sowie auf der Münchensteinerstrasse vor der Verzweigung Hochstrasse/Thiersteinallee

10. *Wurde der Verlust für die Wirtschaft durch den zusätzlichen unnötigen Zeitverlust berechnet? Wenn nein, weshalb nicht? Bitte geben sie eine Schätzung über den wirtschaftlichen Verlust in Zahlen ab.*

Rückstaus wurden im Rahmen des erwähnten Monitorings nicht explizit gemessen. Es wurde aber laufend beobachtet, ob der motorisierte Individualverkehr (MIV) unverhältnismässig grosse Wartezeiten erfährt, was sich auch darin gezeigt hätte, dass Linien des öffentlichen Verkehrs behindert worden wären. Die Auswertung der Fahrzeiten der ÖV-Linien, die den Versuchssperimeter durchfahren oder kreuzen, ergab, dass es zu keinen Behinderungen von Bussen und Trams und zu keinen verlängerten ÖV-Fahrzeiten kam. Andernfalls wäre der Versuch angepasst oder vorzeitig abgebrochen worden. Aus den beobachteten ÖV-Fahrzeiten lässt sich schliessen, dass sich auch die Fahrzeiten des MIV durch die Massnahme nicht wesentlich verlängert haben.

Die Betrachtung einzelner Verkehrsträger allein lässt keine Aussage auf die Gesamtleistungsfähigkeit eines Verkehrssystems zu. Für dessen Effizienz und Wirtschaftlichkeit ist ein möglichst reibungsloses Zusammenspiel aller Verkehrsträger nötig. Den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen müssen daher verschiedene Angebote gegenüberstehen. Ein attraktiver und verlässlicher ÖV und eine sichere und komfortable Veloinfrastruktur sind beides wesentliche Pfeiler der Basler Verkehrspolitik. Sie tragen entscheidend dazu bei, dass mehr Menschen auch ohne Auto mobil sind und der Strassenverkehr nachweislich besser fliesst als in vergleichbaren Agglomerationen, wovon gerade auch diejenigen Betriebe profitieren, die auf ein gut funktionierendes Strassenverkehrsnetz angewiesen sind.

11. *Wie viel zusätzlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoss wurde durch diese künstlichen Staus generiert? Wenn auch dies nicht berücksichtigt wurde, weshalb nicht?*  
12. *Inwiefern sind künstliche Staus und zusätzliche CO<sub>2</sub>-Ausstösse mit der der vom Regierungsrat ins Leben gerufenen «Klimaloki» zu vereinbaren?*

Der Umfang der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs ist das Produkt einer kantonsweit wirkenden, langfristig kohärenten und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik. Punktuelle Veränderungen von Fahrspuren können diese Emissionen vor Ort während kurzer Zeit etwas ansteigen lassen, sind für die Gesamtbilanz aber wenig relevant.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin