



An den Grossen Rat

23.5611.02

BVD/P235611

Basel, 7. Februar 2024

Regierungsratsbeschluss vom 6. Februar 2024

## Schriftliche Anfrage Franz-Xaver Leonhardt betreffend «rascher Sanierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kreuzung Münchensteinerbrücke Süd»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Franz-Xaver Leonhardt dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Der Regierungsrat hat am 18. Oktober 2023 die Interpellation Nr. 127 Franz-Xaver Leonhardt betreffend «Schulwegsicherheit bei der Münchensteinerbrücke» mündlich beantwortet. In seiner Antwort hat er bestätigt, dass die Verkehrssituation auf der Münchensteinerbrücke sowie an den angrenzenden Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmenden «herausfordernd» sei. Als «besonders gefährlich» hat er den «Verkehrsknoten Süd» bezeichnet. Hier müssen Velofahrende eine Autospur und den Weichenbereich des Trams überqueren, sowohl wenn sie von der Grosspeterkreuzung in Richtung Dreispitz abbiegen, als auch wenn sie von der Heiliggeistkirche Richtung Grosspeterkreuzung fahren. Der Teilknoten Süd sei ein kantonaler Unfallschwerpunkt und insgesamt «relativ unübersichtlich». Der Regierungsrat weist in seiner Antwort auf die von der Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei in Auftrag gegebene und von einem privaten Büro durchgeführte Studie «Die Münchensteinerbrücke Basel, Analyse Veloverkehr» hin, welche unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten aufzeige. Allerdings führt der Regierungsrat auch aus, dass mit der Umgestaltung «frühestens ab 2029» zu rechnen sei. Es erscheint äusserst fragwürdig, bei einem bekannten kantonalen Unfallschwerpunkt dermassen lange zu warten, bis effektive Massnahmen getroffen werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, insbesondere auch die Sicherheit der Velofahrenden.

Der Unterzeichnende bittet den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Weshalb benötigt die Verwaltung 10 Jahre, um nach Vorliegen einer Studie, die bereits Lösungsmöglichkeiten aufzeigt, «frühestens» ein Projekt umsetzen zu können?
2. Mit dem Ratschlag «Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) sowie zugehörige Planungsmittel» hat der Grosse Rat am 7. Dezember 2022 zusätzliche unbefristete Personalkosten für den Langsamverkehr insbesondere zur Behebung der Schwachstellen bewilligt. Können diese zusätzlichen Personalressourcen zur Beschleunigung der Planung an der Münchensteinerbrücke Süd eingesetzt werden?
3. Falls nein: Was bräuchte es sonst, damit der Unfallschwerpunkt rascher, d.h. maximal in den nächsten drei Jahren saniert und sicherer gestaltet werden kann?
4. Können am Knoten Süd zur kurzfristigen Verbesserung insbesondere der Sicherheit für Velofahrende provisorische Sofortmassnahmen ergriffen werden, wie sie beispielsweise Pro Velo anlässlich einer Rundfahrt mit Vertretungen der Verwaltung vorgeschlagen hat?

Franz-Xaver Leonhardt»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

## 1. Allgemeine Bemerkung

Die Verkehrssituation am Knoten Münchensteinerstrasse Süd ist für alle Verkehrsteilnehmenden herausfordernd. Der Knoten wurde von der Kantonspolizei als Unfallschwerpunkt gekennzeichnet, da es in den letzten Jahren gehäuft zu Unfällen gekommen ist. Die oben genannte Studie wurde 2019 extern in Auftrag gegeben, um die Gründe für die Unfallhäufung zu identifizieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Die häufigste Unfallursache ist die Missachtung des Rechtsvortritts aus der Thiersteinerallee.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Weshalb benötigt die Verwaltung 10 Jahre, um nach Vorliegen einer Studie, die bereits Lösungsmöglichkeiten aufzeigt, «frühestens» ein Projekt umsetzen zu können?*

Die zitierte Studie hat vier verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt: einen Vorschlag, der eine kurzfristige Verbesserung ermöglicht (Verdeutlichung des Vortritts, siehe Frage 4), und drei Vorschläge, die eine bauliche Lösung respektive tiefergehende Untersuchungen benötigen (Änderung Vortrittsverhältnisse/Tramsicherungsanlage, Lichtsignalanlage, Kreisverkehr). Die Studie ist auf der Homepage der Verkehrspolizei/Verkehrssicherheit abrufbar.<sup>1</sup>

Die zuständigen Fachbereiche der Verwaltung sind sich einig, dass eine nachhaltig sichere Lösung nur durch eine bauliche Umgestaltung des Knotens erreicht werden kann. Eine bauliche Lösung benötigt aufgrund der komplexen Abhängigkeiten am Knoten umfangreiche Untersuchungen, weshalb die aufgeführten Vorschläge der Studie im Rahmen eines Vorprojektes derzeit näher untersucht werden. Neben den heutigen zahlreichen Verkehrsbeziehungen auf dieser Kreuzung müssen die gesetzlich vorgegebene Priorisierung des Trams, die Mobilitätsstrategie, das Stadtklimakonzept sowie der anstehende Ausbau der Haltestelle Münchensteinerstrasse gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) berücksichtigt werden. Bauliche Massnahmen sind beim Kanton aus ökologischer und finanzieller Nachhaltigkeit an den Erhaltungsbedarf gebunden. Dieser ist für die Tramgleise an der Münchensteinerbrücke für 2029 angemeldet. Für die Erarbeitung eines Vorprojektes inklusive Kostenschätzung werden in der Regel zwei Jahre benötigt. Die anschliessende Erarbeitung des Bauprojektes inklusive eines Plangenehmigungsverfahrens beim Bund dauert weitere rund drei Jahre.

2. *Mit dem Ratschlag «Zweite Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) sowie zugehörige Planungsmittel» hat der Grosse Rat am 7. Dezember 2022 zusätzliche unbefristete Personalkosten für den Langsamverkehr insbesondere zur Behebung der Schwachstellen bewilligt. Können diese zusätzlichen Personalressourcen zur Beschleunigung der Planung an der Münchensteinerbrücke Süd eingesetzt werden?*

Der Regierungsrat hat Anfang Juli 2019 den aktualisierten Teilrichtplan Velo erlassen. Mit diesem behördenverbindlichen Planungsinstrument stellt der Kanton sicher, dass der Veloverkehr bei übergeordneten Planungen berücksichtigt und mit anderen Vorhaben abgestimmt wird. Im Rahmen des Umsetzungsprogramms zum Teilrichtplan Velo hat das Bau- und Verkehrsdepartement alle Standorte mit ungenügender Infrastruktur zusammengetragen. Diese Schwachstellen werden nun laufend behoben, zudem werden die Lücken im Velonetz geschlossen. Diese Massnahmen werden wenn immer möglich mit der Erhaltungsplanung und dem Ausbau des Fernwärmenetzes koordiniert umgesetzt.

Anpassungen ohne bauliche Veränderungen sollen rasch und unabhängig von Erhaltungsmaßnahmen realisiert werden. Dazu hat der Regierungsrat am 28. Juni 2022 die Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (RAB LV II) genehmigt. Dank der RAB LV II konnte das Amt für Mobilität

<sup>1</sup> <https://www.polizei.bs.ch/verkehr/verkehrssicherheit/berichte.html>

im August 2023 zwei befristete Projektstellen in der für permanente Markierungen und Signalisationen zuständigen Abteilung Verkehrstechnik besetzten. Sofortmassnahmen zugunsten der Verkehrsteilnehmenden können dank dieser neuen Ressourcen schneller geprüft, geplant und umgesetzt werden. Weil die mit dieser RAB LV II bewilligten Personalressourcen zugunsten von Sofortmassnahmen (Signalisation und Markierung) gesprochen wurden, können sie nicht zur Beschleunigung der baulichen Planung an der Münchensteinerbrücke Süd zweckentfremdet werden.

3. *Falls nein: Was bräuchte es sonst, damit der Unfallschwerpunkt rascher, d.h. maximal in den nächsten drei Jahren saniert und sicherer gestaltet werden kann?*

Momentan werden an der Münchensteinerbrücke Sofortmassnahmen geprüft, die bereits mit Markierungen und Signalisierungen zu Verbesserungen führen, ohne dass bauliche Massnahmen notwendig sind. Siehe Antwort zu Frage 4.

4. *Können am Knoten Süd zur kurzfristigen Verbesserung insbesondere der Sicherheit für Velofahrende provisorische Sofortmassnahmen ergriffen werden, wie sie beispielsweise Pro Velo anlässlich einer Rundfahrt mit Vertretungen der Verwaltung vorgeschlagen hat?*

Ende 2021 wurde der Vortritt zugunsten der Tramzüge beim Knoten Münchensteinerbrücke – Thiersteinerallee bereits mit dem Anbringen des Gefahrensignals «Tram» verdeutlicht. Zusätzlich wurde Mitte 2023 auf der Fahrbahn eine Markierung zur Verdeutlichung des Vortritts aus der Thiersteinerallee angebracht. Es wird nun beobachtet, wie sich die Massnahmen auf die Sicherheit auswirken.

Die vorgeschlagenen Sofortmassnahmen von Pro Velo anlässlich der Rundfahrt wurden bereits geprüft und mit Pro Velo besprochen. Die vorgeschlagene Aufstellfläche für Velofahrende wird dabei aus Fachsicht kritisch gesehen, da Velofahrende mehr Fahrrichtungen beachten müssten und im Gegensatz zu heute nicht mehr vortrittsberechtigt wären. Dies würde wiederum zusätzliche Querungskonflikte erzeugen und die Unfallgefahr erhöhen. Das Absteigen und Schieben über den Fussgängerstreifen ist zudem auch ohne die vorgeschlagene Aufstellfläche möglich, für Kinder unter 12 Jahren ist das Befahren des Trottoirs an Stellen ohne Radweg oder Radstreifen sogar ausdrücklich erlaubt. Als Pilotversuch für eine vortrittsberechtigte Velofurt über Hauptstrassen eignet sich diese Stelle aufgrund der Komplexität des Knotens und des Tramverkehrs zudem nicht.

Als Sofortmassnahme prüft das Bau- und Verkehrsdepartement zurzeit weitere Markierungsmassnahmen, um die Vortrittregelung insbesondere des Veloverkehrs aus der Thiersteinerallee zu verdeutlichen und so die Sicherheit zur Querung für Velofahrende zu erhöhen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger  
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin