



An den Grossen Rat

24.5100.02

BVD/P245100

Basel, 29. Mai 2024

Regierungsratsbeschluss vom 28. Mai 2024

Schriftliche Anfrage Salome Bessenich betreffend «Velofahrspur über die Schwarzwaldbrücke»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Salome Bessenich dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Die Schwarzwaldbrücke ist eine zentrale Verkehrsverbindung über den Rhein, für alle möglichen Mobilitätsformen: von Menschen zu Fuss, über Velos, Autos auf städtischer Strasse wie auch auf der Autobahn, bis zu den Zügen von und nach Deutschland. Während für einige Verkehrsteilnehmende klar abgegrenzte Zonen festgelegt sind, kommen sich auf der oberen Ebene der Brücke Velos und Autos auf der Zu- bzw. Abfahrt der Autobahn unangenehm nahe. So sind auf der Brücke die Velofahrenden in beiden Richtungen nur durch eine durchgezogene Radstreifenlinie von den Autos getrennt.

Es ist darum erfreulich und begrüssenswert, dass auch Velofahrende den Fussgänger:innen-Steg der Eisenbahnbrücke nutzen können. Für einige Wegverbindungen, wie beispielsweise zum Badischen Bahnhof oder vom Kleinbasel in Richtung Lehenmatt ist aber nach wie vor die Wegführung über die Schwarzwaldbrücke die einzige direkte Verbindung, die entsprechend weiterhin auch von Velofahrenden genutzt wird.

Die Fragestellerin dankt der Regierung für die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass die heutige Situation auf der Schwarzwaldbrücke einer Velofahrspur direkt neben der Zu- bzw. Abfahrtspur der Autobahn für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden problematisch ist?
2. Wie viele Fussgängerinnen und Fussgänger nutzen im Tagesdurchschnitt das Trottoir auf der Schwarzwaldbrücke?
3. Wie viele Velofahrende nutzen im Tagesdurchschnitt den Velofahrstreifen über die Schwarzwaldbrücke?
4. Falls es zu Fragen 2 und 3 keine Daten gibt, ist der Regierungsrat bereit, eine stichprobenartige Datenerhebung vorzunehmen?
5. Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, diese heutige Situation langfristig durch eine Anhebung und Verbreiterung der Velofahrspur – bspw. analog zur Wettsteinbrücke – zu verbessern?
6. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, kurzfristig eine Verbesserung der Situation für Velofahrende durch eine Verlegung des Veloverkehrs auf die beiden Trottoirs zu erreichen?
7. Kann sich der Regierungsrat alternativ vorstellen, kurzfristig durch provisorische Leitplanken ("Protected Bike Lane"), wie sie derzeit für den Verkehrsversuch auf der Münchensteinerbrücke verwendet werden, eine Abgrenzung zur Autofahrbahn geschaffen werden?
8. Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die Situation für Velofahrende auf der Schwarzwaldbrücke zu verbessern, um sie vor dem schnell fahrenden Auto-/Lastwagenverkehr zu schützen?

9. Gibt es Bestrebungen seitens Regierungsrat, die Verbindungen für Velofahrende von und zum Fussgänger:innen-Steg insbesondere über den Verkehrsknoten in der Breite zu verbessern, z.B. für die Beziehung Zürcher- Birsfelderstrasse durch das Einrichten eines indirekten Linksabbiegers in der Birsstrasse?

Salome Bessenich»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Zu den einzelnen Fragen

1. *Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass die heutige Situation auf der Schwarzwaldbrücke einer Velofahrspur direkt neben der Zu- bzw. Abfahrtspur der Autobahn für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden problematisch ist?*

Mit Blick auf die objektive Sicherheit kann diese Aussage nicht bestätigt werden. Es gab in den letzten zehn Jahren keine polizeilich rapportierten Verkehrsunfälle auf der Schwarzwaldbrücke mit Zweiradbeteiligung.

In Bezug auf die subjektive Sicherheit ist es für den Regierungsrat nachvollziehbar, dass eine Veloführung entlang einer Autobahnein- bzw. -ausfahrt sowie generell entlang einer stark befahrenen Strasse als weniger sicher empfunden wird. Auch ist es möglich, dass Velofahrende aus diesem Grund einen Umweg fahren.

Das Velofahren ist bedeutsam für den stadtverträglichen Verkehr, weil es flächeneffizient, emissionsarm sowie klima- und ressourcenschonend ist. Deshalb sind direkte und sichere Velorouten wichtig. Entsprechend wird auf der Schwarzwaldbrücke als Überbrückungsmassnahme die Markierung mit reflektierender Farbe aufgefrischt und ist beidseitig ein baulich von der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs abgesetzter Veloweg geplant.

2. *Wie viele Fussgängerinnen und Fussgänger nutzen im Tagesdurchschnitt das Trottoir auf der Schwarzwaldbrücke?*

Im Rahmen der Untersuchungen zur Lärmsanierung der Osttangente wurden die Fussgängerströme im Jahr 2018 einmal im September und einmal im Dezember gezählt. Dabei hat sich ergeben, dass das Trottoir unterwasserseitig (Schwarzwaldbrücke West) sowohl im Sommer als auch im Winter täglich von durchschnittlich 40 Personen begangen wird. Oberwasserseitig (Schwarzwaldbrücke Ost) ist das Trottoir im Sommer in den Hauptverkehrszeiten durchschnittlich von zehn Personen, im Winter kaum begangen worden. Beide Trottoirs werden also kaum genutzt.

3. *Wie viele Velofahrende nutzen im Tagesdurchschnitt den Velofahrstreifen über die Schwarzwaldbrücke?*

Im Jahr 2023 waren im durchschnittlichen Tagesverkehr (Montag – Sonntag) in beide Richtungen insgesamt knapp 1'100 Velofahrende unterwegs.

4. *Falls es zu Fragen 2 und 3 keine Daten gibt, ist der Regierungsrat bereit, eine stichprobenartige Datenerhebung vorzunehmen?*

Siehe Antworten zu Fragen 2 und 3.

5. *Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, diese heutige Situation langfristig durch eine Anhebung und Verbreiterung der Velofahrs pur – bspw. analog zur Wettsteinbrücke – zu verbessern?*

Ja. Im Rahmen der Gesamtsanierung der Schwarzwaldbrücke wird die Situation für Velofahrende bis voraussichtlich 2028 beidseitig durch einen von der Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs baulich abgesetzten Veloweg massgeblich verbessert.

6. *Kann sich der Regierungsrat vorstellen, kurzfristig eine Verbesserung der Situation für Velofahrende durch eine Verlegung des Veloverkehrs auf die beiden Trottoirs zu erreichen?*

Das Öffnen des Trottoirs für den Zweiradverkehr erhöht zwar das subjektive Sicherheitsempfinden des Zweiradverkehrs, senkt jedoch die Verkehrssicherheit für die Zufussgehenden. Zudem ist in Art. 43 Abs. 2 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes festgehalten, dass das Trottoir im Grundsatz den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist.

Entsprechend kommen gemäss den basel-städtischen Standards zur Projektierung von Fuss- und Veloverkehr Mischverkehrsflächen ohne bauliche Trennung nur ausnahmsweise und gut begründet sowie bei einer Mindestbreite von 4.2 Meter zur Anwendung. Im konkreten Fall der Schwarzwaldbrücke könnte ohne bauliche Massnahmen die erforderliche Mindestbreite von 4.20 m nicht erreicht werden.

Die geplante Sanierung der Schwarzwaldbrücke wird mit einem separaten Veloweg eine gute und permanente Lösung ermöglichen, deshalb verfolgt der Regierungsrat den Vorschlag zur Öffnung des Trottoirs nicht weiter. Sofortmassnahmen ohne bauliche Massnahmen bis zum Bauprojekt sind der Antwort zu Frage 8 zu entnehmen.

7. *Kann sich der Regierungsrat alternativ vorstellen, kurzfristig durch provisorische Leitplanken ("Protected Bike Lane"), wie sie derzeit für den Verkehrsversuch auf der Münchensteinerbrücke verwendet werden, eine Abgrenzung zur Autofahrbahn geschaffen werden?*

Der Einsatz von Leitbaken (rot-weiße, reflektierende Signale, die das Befahren der so gekennzeichneten Strassenfläche verbieten) zur Verbesserung der Velosicherheit ist auf Bundesebene noch nicht vorgesehen. Aktuell läuft die Vernehmlassung «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr» des Bundes. Darin ist vorgesehen, mit baulichen Elementen geschützte Velostreifen gesetzlich zu verankern.

Um Erfahrungen zu sammeln, plant das Bau- und Verkehrsdepartement einen Pilotversuch für einen solche geschützten Velostreifen noch in diesem Sommer in der Stadionstrasse. Dieser Velostreifen ist gleich breit wie jener auf der Schwarzwaldbrücke. Ausgehend von den Ergebnissen in der Stadionstrasse werden Sofortmassnahmen auf der Schwarzwaldbrücke geprüft.

8. *Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die Situation für Velofahrende auf der Schwarzwaldbrücke zu verbessern, um sie vor dem schnell fahrenden Auto-/Lastwagenverkehr zu schützen?*

Als Überbrückungsmassnahme wird das Bau- und Verkehrsdepartement bis Herbst 2024 die Markierung des Velostreifens mit reflektierender Farbe auffrischen.

9. *Gibt es Bestrebungen seitens Regierungsrat, die Verbindungen für Velofahrende von und zum Fussgänger:innen-Steg insbesondere über den Verkehrsknoten in der Breite zu verbessern, z.B. für die Beziehung Zürcher- Birsfelderstrasse durch das Einrichten eines indirekten Linksabbiegers in der Birsstrasse?*

Für die Verbesserung der Beziehungen an diesem Knoten Zürcherstrasse / Birsfelderstrasse wurde im Jahr 2022 eine neue Führung für linksabbiegende Zweiräder von der Birsstrasse in Richtung Zürcherstrasse eingeführt (indirekter Linksabbieger). Im Jahr 2024 wird zusätzlich von Birsfelden her kommend die Veloführung ergänzt mit einer Veloweiche und einem rot eingefärbten Velostreifen über den Verzweigungsbereich.

Einem indirekten Linksabbieger für Zweiräder, die von der Zürcherstrasse her kommend in die Birsfelderstrasse einbiegen möchten, steht der Regierungsrat kritisch gegenüber, da die Aufstellfläche bei der Birsstrasse (stadteinwärts herkommend) bereits sehr kurz ist und schon heute knapp bemessen ist für den Veloverkehr, der vom Stadion her in Richtung Stadt fährt.

Die Zufahrt zum Steg kann via den St. Alban-Rheinweg und Birsfelderstrasse erreicht werden. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass dieser Umweg für Velofahrende zumutbar ist.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin