



An den Grossen Rat

20.5071.04

BVD/P205071

Basel, 14. Oktober 2026

Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober 2026

Anzug Barbara Wegmann und Konsorten betreffend bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB

Der Grosse Rat hat letztmals an seiner Sitzung vom 13. November 2024 vom Schreiben 20.5071.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Barbara Wegmann stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Die Strecke des City-Rings, von der Johanniterbrücke via Schanzenstrasse, Schönbeinstrasse, Schützengraben, Steinengraben und Heuwaage-Viadukt bis zum Bahnhof SBB, ist eine wichtige Velo-Pendleroute. Aus grossen Teilen des Matthäus-, Rosental-, Clara- und St. Johann-Quartiers ist diese Route zum Bahnhof SBB mit Abstand die schnellste. Die Strecke ist gemäss Teilrichtplan Velo dann auch eine Pendlerroute, gewisse Teile gehören zudem zur Basisroute.

Viele Velofahrende beklagen sich über die mangelnden Velosicherheitsvorkehrungen entlang dieser Strecke, namentlich fehlt ein durchgehender Velostreifen.

Zahlreiche Stellen auf dieser Route sind für Velofahrende gefährlich, meist in Zusammenhang mit dem hohen MIV-Aufkommen und dem Temporegime:

- Querung der Kreuzung St. Johannis-Vorstadt – Schanzenstrasse in beide Richtungen
- Einfahrt in Schönbeinstrasse nach Rotlicht beim Spalentor (Richtung Johanniterbrücke)
- Verengung der Fahrspur nach Einmündung Spalentorweg (Richtung Bahnhof SBB)
- Schützengraben nach Querung Schützenmattstrasse in beide Richtungen (Mangel an Sichtbarkeit und Platz)
- Verengung der Fahrspur nach Bushaltestelle Universität (Richtung Johanniterbrücke)
- Schmäler werdende Spur in der Kurve Steinengraben nach Bushaltestelle Universität (Richtung Bahnhof SBB)
- Kurve Steinengraben vor Abzweigung "Auf der Lyss", mangelnde Sichtbarkeit für Fahrspur geradeaus (Richtung Johanniterbrücke)
- Schmäler werdende Fahrspur Steinengraben nach Querung Leonhardsstrasse (Richtung Johanniterbrücke)
- Querung Steinenschanze: Mangelnde Sichtbarkeit (Richtung Bahnhof SBB)
- Einfahrt Steinentorberg: Mangelnde Sichtbarkeit trotz rotem Belag (Richtung Bahnhof SBB)
- Fahrbahnquerungen von Nauenstrasse bis Heuwaage-Viadukt: Mangelnder Platz zwischen den beiden Autospuren (Richtung Johanniterbrücke)

Zusätzlich stehen die Busse auf der erwähnten Strecke regelmässig im Stau, was der geltenden Priorisierung des öVs gemäss Kantonsverfassung widerspricht.

Die Unterzeichnenden bitten aus diesen Gründen die Regierung Massnahmen zu prüfen:

- welche eine durchgehende sichere Verbindung für Velofahrende auf der Strecke Johanniterbrücke – Cityring – Bahnhof SBB, insbesondere an den oben erwähnten Stellen, gewährleisten.
- welche den betroffenen Buslinien die ihnen zustehende Priorisierung ermöglichen.

Barbara Wegmann, Raphael Fuhrer, David Wüest-Rudin, Christian Griss, Jérôme Thiriet, Jean-Luc Perret, Beat Braun, Martina Bernasconi, Lea Steinle»

Wir berichten zu diesem Anzug erneut wie folgt:

1. Ausgangslage

In seinem Schreiben 20.5071.03 vom 15. Oktober 2024 hat der Regierungsrat die Umsetzung konkreter Verbesserungsmassnahmen auf dem Grossbasler Cityring zugunsten des Veloverkehrs und des ÖV in Aussicht gestellt. Konkret beabsichtigt der Regierungsrat, auf einem Grossteil der Streckenabschnitte entweder breite Radstreifen oder Busspuren, die auch dem Veloverkehr zugänglich sind, einzuführen. Die damalige Absicht bestand darin, gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz einen maximal einjährigen Verkehrsversuch mit provisorisch angebrachter Markierung durchzuführen.

2. Stand der vorgesehenen Verbesserungsmassnahmen

Eine Verkehrssimulation bestätigt die vom Regierungsrat erwartete Wirkung der geplanten Massnahmen. Dass diese Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beitragen und damit insbesondere dem Veloverkehr zugutekommen, steht ausser Frage. Auch die Buslinie 30, die heute auf dem Cityring oft im Stau steht, soll mit eigenen Spuren besser vorankommen.

Es ist jedoch noch nicht abschliessend geklärt, inwieweit die Kurse der Buslinie 30 mit den vorgesehenen Bus-/Velospuren tatsächlich beschleunigt werden können bzw. wie gut der Fahrplan dieser Buslinie mit den vorgesehenen Massnahmen stabilisiert werden kann. Um die grundsätzlich als positiv eingeschätzte Wirkung der vorgesehenen Bus-/Velospuren unter praktischen Verhältnissen zu überprüfen, war, wie im Bericht aus dem Jahr 2024 vorgesehen, zunächst ein Verkehrsversuch geplant.

Aktuell sind jedoch mehrere bauliche Drittprojekte am Laufen oder kurz vor der Umsetzung, welche den Verkehrsablauf und die Verkehrsmengen auf dem Grossbasler Cityring namhaft beeinflussen. Dazu zählen die Sanierung der Osttangente, die Sperrung der Austrasse und der Missionsstrasse im Rahmen laufender Umgestaltungen sowie Erhaltungs- und Umgestaltungsmassnahmen im Steinerring. Hinzu kommen diverse Baustellen entlang des Grossbasler Cityrings (Bau hindernisfrei zugänglicher Bushaltestellen für den Einsatz von Doppelgelenkbussen und punktuelle Erhaltungs-massnahmen der Infrastruktur). Aufgrund dieser aktuellen Massierung von Drittprojekten im Einflussbereich des Grossbasler Cityrings wäre eine Wirkungsanalyse (Vorher-/Nachher-Vergleich) für die vorgesehenen Velo- und ÖV-Massnahmen nicht aussagekräftig. Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge könnten nicht klar zugeordnet werden.

Das Amt für Mobilität hat deshalb in Absprache mit den zuständigen Stellen innerhalb des BVD, der Kantonspolizei und den BVB entschieden, das Vorgehen zu etappieren. In einem ersten Schritt sollen Massnahmen im nördlichen Abschnitt des Grossbasler Cityrings zwischen den Knoten Missionsstrasse und Spitalstrasse umgesetzt werden. In diesem Bereich werden die Verkehrsverhältnisse deutlich weniger durch benachbarte Bauprojekte beeinflusst als im südlichen Teil des Cityrings.

Vorgesehen sind insbesondere die Markierung eines breiten Radstreifens sowie die Einrichtung einer rund 180 Meter langen Bus-/Velospur im Abschnitt Mittlere Strasse/Schönbeinstrasse. Diese Massnahmen werden sowohl hinsichtlich der Verkehrssicherheit als auch ihrer verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen als zweckmässig beurteilt. Sie entsprechen zudem den Zielen des kantonalen Velonetzes sowie der verfassungsmässig verankerten Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Das Amt für Mobilität hat deshalb entschieden, auf den ursprünglich vorgesehenen Verkehrsversuch zu verzichten und die Massnahmen direkt anzuordnen.

Die entsprechende Verkehrsanordnung wurde am 18. März 2026 publiziert. Gegen diese Verkehrsanordnung wurde Rekurs erhoben.

3. Weiteres Vorgehen

Sobald ein rechtskräftiger Entscheid über den gegen die Verkehrsanordnung erhobenen Rekurs vorliegt, werden die vorgesehenen Massnahmen im nördlichen Abschnitt des Grossbasler Cityrings zwischen den Knoten Missionsstrasse und Spitalstrasse umgesetzt. Die Erfahrungen aus dieser ersten Etappe werden bei der Planung weiterer Massnahmen berücksichtigt.

Die Planung und Umsetzung der Massnahmen im südlichen Abschnitt des Grossbasler Cityrings wird unter Berücksichtigung des weiteren Verlaufs des Rekursverfahrens sowie der Auswirkungen der laufenden Drittprojekte weitergeführt. Der Regierungsrat hält am Ziel fest, die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu verbessern und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Barbara Wegmann betreffend «bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin