



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5161.04

BVD/P075161
Basel, 16. Januar 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 15. Januar 2013

Anzug Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Dezember 2011 vom Schreiben 07.5161.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den Anzug Brigitte Strondl und Konsorten (erstmalig überwiesen am 19. September 2007) stehen und ihm zur erneuten Berichterstattung überwiesen.

Anzug betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke.

Während dem Bau der oberen Hälfte der neuen Dreirosenbrücke wurde sämtlicher Velo- und Fussgängerverkehr auf der bereits neu erstellten, unterwasserseitigen Dreirosenbrücke abgewickelt. Das Nebeneinander funktionierte bestmöglich und ohne Unfall. Auch die an der Kreuzung Dreirosenstrasse / Klybeckstrasse installierte Velophase, um Richtung Kleinhüningen zu fahren, konnte ohne Komplikationen befahren werden. Geschätzt wurde die Verbindung besonders von Velofahrenden der Novartis, die zwischen den Arealen St. Johann und Klybeck zirkulieren müssen. Mit Inbetriebnahme der kompletten Dreirosenbrücke wurde der geschätzte „Bauzustand“ aufgehoben. Die Folge ist eine längere und unattraktive Fahrt über 3 Lichtsignalphasen (1 x Dreirosenbrücke, 2 x Horburgkreuzung). Mit Novartis-Campus und dem geplanten neuen Veloweg durch den St. Johann-Hafen nach Hüningen bekommt die Befahrbarkeit des unterwasserseitigen Veloweges auf der Dreirosenbrücke eine neue wichtige Bedeutung für den Pendler- und Freizeitverkehr.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob auf der Dreirosenbrücke zwischen Fabrikstrasse und Klybeckstrasse der unterwasserseitige Veloweg in beiden Richtungen befahren werden kann
- ob parallel zum Fussgängerstreifen beim Grossbasler-Widerlager der Veloübergang (Velofurt) definitiv eingerichtet werden kann
- ob der neue Velo-/Fussweg nach Hüningen an den unterwasserseitigen Velo-/Fussweg der Dreirosenbrücke angeschlossen werden kann.

Brigitte Strondl, Jörg Vitelli, Christoph Wyder, Sabine Suter, Michael Wüthrich, Roland Engeler-Ohnemus, Guido Vogel, Andrea Bollinger, Helen Schai-Zigerlig, Marcel Rünzi, Christine Wirz-von Planta, Heiner Vischer

nen aber je nach Fahrbeziehung durch den geplanten Velogegenverkehr auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke wesentlich vereinfacht und benutzerfreundlicher gestaltet werden.

Die Dreirosenanlage ist eine beliebte Verbindung, um von der Veloroute auf dem Kleinbasler Rheinweg auf die Dreirosenbrücke zu gelangen. Bis vor Kurzem konnte diese Verbindung aber nicht auf der ganzen Länge befahren werden, auf der chaussierten Fläche beim Brunnen musste das Velo geschoben werden. Dieses Fahrverbot wurde aufgrund von Anwohneranfragen aufgehoben. Damit ist das Velofahren in der Dreirosenanlage offiziell zulässig, erst mit dem vorliegenden Projekt wird aber eine normgerechte Anbindung an die Velorouten auf der Dreirosenbrücke erstellt werden können.



◄•► Fahrverbot aufgehoben
— bestehende Veloverbindungen

Veloverbindungen rund um die Dreirosenanlage

Die geplante unterwasserseitige Verbindung nach Kleinbasel ist die logische Fortsetzung des Velowegs entlang des UW-Volta.

Novartis beabsichtigt für den Fuss- und Veloverkehr einen direkten Zugang vom Areal Klybeck auf die Dreirosenbrücke zu erstellen. Somit wird der Gegenverkehr auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke auch für die Mitarbeiter/-innen im Werk Klybeck als auch für diejenigen, die zwischen dem Novartis-Campus und dem Areal Klybeck verkehren, eine deutliche Verbesserung bringen. Die genaue Lage und der Zeitpunkt für die Realisierung dieser neuen Erschliessung des Areals Klybeck sind noch Gegenstand von Verhandlungen zwischen Novartis und BASF, den beiden Grundstückbesitzern.

3. Projektbeschreibung

3.1 Velogegenverkehr im Brückenbereich

Auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke beträgt der Bereich des Fuss- und Veloverkehrs zwischen den Randsteinen 5m. Die Fahrleitungsmasten sind im Trottoirbereich am Fahrbahnrand platziert. Sie lassen eine Breite von durchgehend 4.20m frei, die sich in einen 20cm breiten Sicherheitsabstand, 1.50m Velobereich und 2.50m breiten Fussbereich aufteilt. Heute besteht zwischen dem Fuss- und Velobereich ein Trennstein mit einem Höhenversatz.



Unterwasserseite Dreirosenbrücke, Blick in Richtung Kleinbasel: Ein abge-schrägter Trennstein grenzt heute den Velo- vom Fussgängerbereich ab.

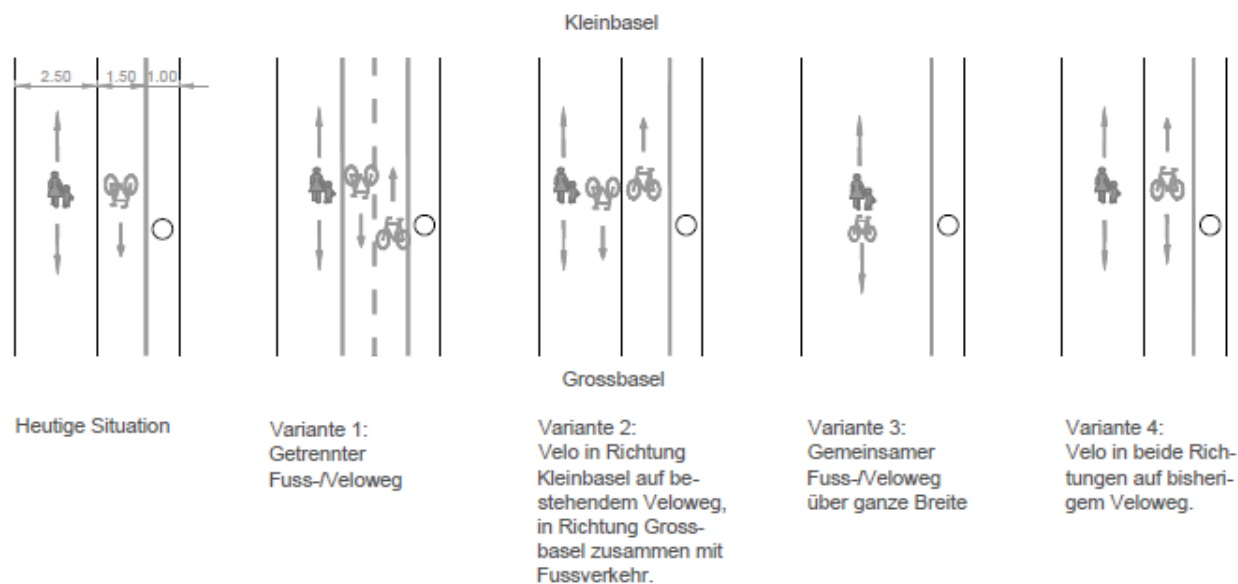
Für die Einführung des Velogegenverkehrs wurden die folgenden Varianten geprüft:

Variante 1: Getrennter Fuss-/Veloweg

Variante 2: Veloverkehr nach Kleinbasel auf dem bestehenden Veloweg, Veloverkehr nach Grossbasel gemeinsam mit dem Fussverkehr (Fussweg, Velos gestattet).

Variante 3: Gemeinsamer Fuss-/Veloweg über ganze Breite

Variante 4: Velo in beide Richtungen auf heutigem Veloweg.



Varianten für Veloführung im Bereich der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke

Die Evaluation der Varianten ergab Folgendes:

- **Variante 1** mit getrenntem Fuss- und Veloweg musste verworfen werden, weil der durchgehend befahrbare Bereich mit 4.20m zu schmal ist, um die für Velowege im Gegenverkehr notwendige Breite von 3m und das 2m breite Trottoir auszuscheiden.
- Bei **Variante 2** wird der Velofahrer in Richtung Grossbasel auf dem Fussgängerbereich geführt, in Richtung Kleinbasel auf dem heutigen Veloweg. Die Breite von 2.50m entspricht nicht der Norm für Mischflächen von Fussgängern in beide Richtungen und Einrichtungsveloverkehr (in Richtung Grossbasel). Das Velo in Richtung Grossbasel wäre auf dem Fussweg zugelassen (Fussweg, Velos gestattet), was für den Veloverkehr in Richtung Grossbasel eine geringfügige Komforteinbusse gegenüber heute bedeuten würde.
- **Variante 3** mit dem gemeinsamen Fuss-/Veloweg lässt eine normgerechte Realisierung zu. Aus Sicht des Dienstes für Verkehrssicherheit ist diese Lösung jedoch nur zu akzeptieren, wenn der Höhenversatz nicht mehr erkennbar ist. Die Entfernung des Randsteins auf der ganzen Länge würde zusätzliche Kosten von 370'000 Franken erzeugen.
- Bei **Variante 4** mit Velogegenverkehr auf dem heutigen Veloweg entspricht die Breite des Velowegs nicht der Norm für Velogegenverkehr (2.50m, bei den Hindernissen 1.70m) und wurde aus Verkehrssicherheitsüberlegungen abgelehnt.

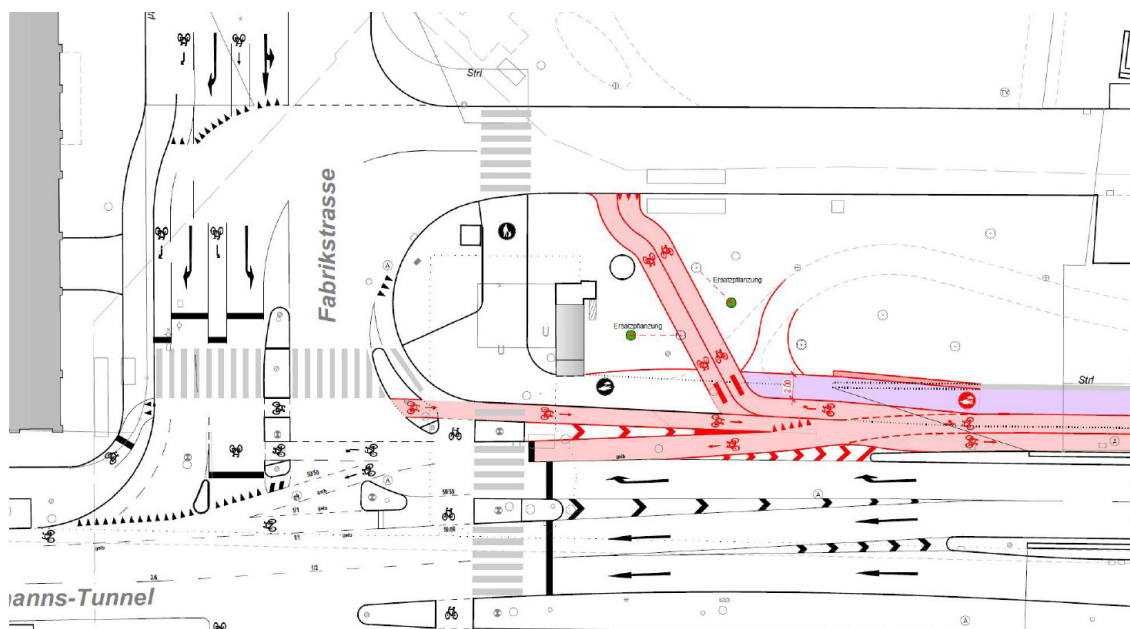
Die einzige normkonforme Lösung ist Variante 3. Diese würde wegen des zu entfernenden Trennsteins zwischen dem Fuss- und Velobereich, um rund 300'000 Franken teurer als die Lösungen, bei denen der Trennstein bestehen bleiben kann. Aus Gründen der Kosteneffizienz wurde als Kompromiss im Brückenbereich die nicht ganz normkonforme Variante 2 weiterverfolgt. Das Velo in Richtung Grossbasel wird mit dem Signal „Velos gestattet“ auf dem Fussgängerbereich zugelassen, das Velo in Richtung Kleinbasel wird auf dem heutigen

Veloweg geführt. Auf den Brückenköpfen kurz vor den Knoten Fabrikstrasse und Klybeckstrasse werden die Velos jeweils auf einem separaten Veloweg geführt, damit ein konfliktfreies Einspuren je nach Fahrbeziehung möglich wird.

3.2 Knoten Fabrikstrasse

Die von der Brücke bzw. von Osten her kommenden Velofahrer/-innen können ohne Wartezeit am Lichtsignal zur Novartis oder zum Rheinuferweg St. Johann gelangen. Die im Anzug geforderte Anbindung an den Veloweg nach Hünigen ist damit erfüllt.

Am Knoten Fabrikstrasse wurden bereits im Herbst 2011 mit der Umgestaltung für die zusätzliche Spur bei der Novartis-Ausfahrt die Randsteine so gesetzt, dass für die Einführung des Velogegenverkehrs möglichst wenig zusätzliche Anpassungen vorgenommen werden müssen.

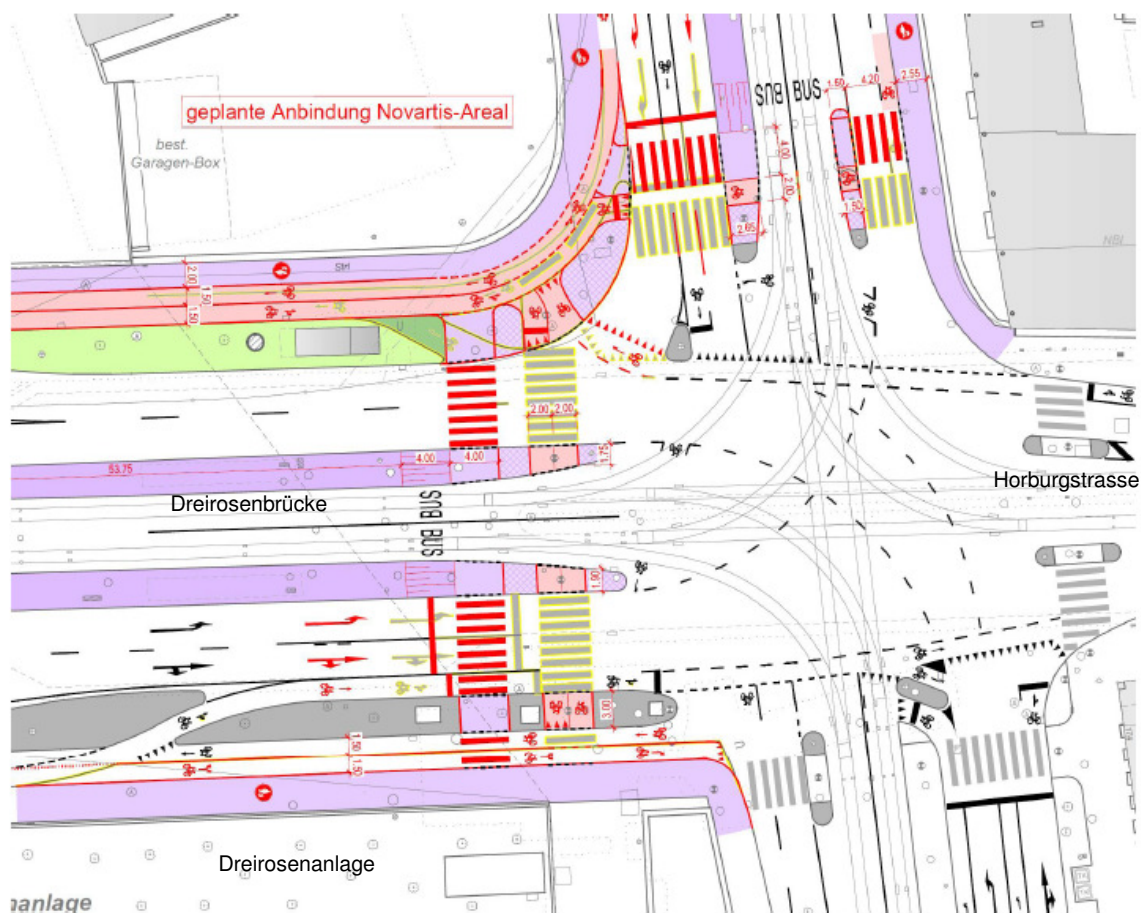


Neue Veloführung am Knoten Fabrikstrasse

3.3 Knoten Klybeckstrasse und Anbindung an Dreirosenanlage

Am Knoten Klybeckstrasse können die Velofahrerinnen resp. Velofahrer von der neu eingerichteten Verbindung auf der Unterwasserseite links in Richtung Norden abbiegen oder rechts zur Dreirosenanlage und auf die Klybeckstrasse nach Süden gelangen. Für diese Massnahme werden die Fussgängerstreifen bei den Tramhaltestellen auf der Dreirosenbrücke und in der nördlichen Klybeckstrasse je um ca. 5m verschoben.

Für die von der Oberwasserseite der Dreirosenbrücke her kommenden Velofahrer/-innen wird eine direkte Verbindung zur Dreirosenanlage geschaffen, das Rechtsabbiegen in die Klybeckstrasse wird ohne Warten am Lichtsignal möglich.



Anpassungen am Knoten Klybeckstrasse (rot: neu, gelb: wird entfernt)

3.4 Grünflächenbilanz

Um die in den vorhergehenden Kapiteln beschriebenen Velomassnahmen realisieren zu können, müssen insgesamt vier Jungbäume entfernt resp. versetzt werden. Zwei der vier Jungbäume können im Bereich Fabrikstrasse in unmittelbarer Nähe wieder gepflanzt werden. Die beiden anderen Bäume müssen für die Erstellung der Velofurt beim Knoten Klybeckstrasse gefällt werden. Die Ersatzpflanzungen für diese Bäume können in der Dreirosenanlage vorgesehen werden.

Für die Realisierung der Velomassnahmen müssen auf der Seite Fabrikstrasse zirka 56m² Grünfläche aufgegeben werden. Auf der Seite Klybeckstrasse können unter Berücksichtigung der neuen unversiegelten Inselflächen zirka 46m² zusätzliche Grünfläche geschaffen werden. Daraus resultiert ein Verlust von 10m² unversiegelter Fläche.

4. Kosten

Da am Knoten Fabrikstrasse einige der Massnahmen bereits mit den Spuranpassungen im Jahr 2011 umgesetzt werden konnten, sind die dort anfallenden Kosten tief. Am Knoten Klybeckstrasse betragen die Kosten für die Anpassung der Lichtsignalanlage 210'000 Franken. Die weiteren Kosten fallen aufgrund von Strassenbauarbeiten an.

Brückenbereich	CHF	57'500
Knoten Fabrikstrasse	CHF	69'500
Knoten Klybeckstrasse	CHF	443'750
Werkleitungsanpassungen	CHF	16'480
Zwischentotal	CHF	587'230
8% MWST und Rundung	CHF	52'770
Total	CHF	640'000

Diese Investitionen gehen zulasten der Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr. Der Regierungsrat hat diese Ausgaben am 15. Januar 2013 bewilligt.

5. Beantwortung der Fragen

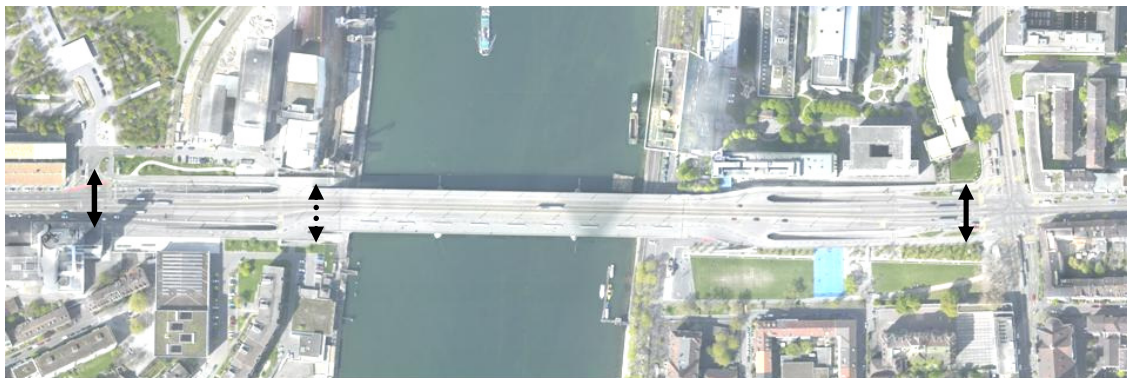
Frage 1: Unterwasserseitiger Veloweg soll in beide Richtungen befahren werden können

Mit dem vorliegenden Projekt für die Einführung von Velogegenverkehr auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke wird dieses Anliegen vollumfänglich erfüllt.

Frage 2: Einführung eines parallel zum Fussgängerstreifen beim Grossbasler-Widerlager verlaufenden Veloübergangs (Velofurt)

Mit dem Velogegenverkehr auf beiden Seiten der Dreirosenbrücke und den Querungsmöglichkeiten bei der Fabrikstrasse und der Klybeckstrasse, verliert die im Anzug geforderte Querung bei der Tramhaltestelle an Bedeutung. Sie könnte einzig für die Velofahrerinnen resp. Velofahrer von Kleinhüningen und von der Horburgstrasse in Richtung Mülhaustrasse als Umfahrung des Lichtsignals an der Klybeckstrasse dienen.

Bei der damaligen Querung während der Bauzeit der Dreirosenbrücke handelte es sich um eine provisorische Lösung, die in den folgenden Punkten einer definitiven Lösung nicht genügte: Es bräuchte eine zusätzliche Insel als Aufstellfläche bei den Tramgleisen, die Randsteine müssten verschoben, und das Trottoir müsste abgesenkt werden. Da die Randsteine Bestandteil der Brückenkonstruktion sind, wäre dieses Vorhaben sehr kostenintensiv. Schätzungen gehen von rund 750'000 Franken aus.



Mit dem Gegenverkehr auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke sind Querungen auf Höhe Fabrikstrasse und beim Knoten Klybeckstrasse möglich. Auf eine weitere Querung am Ende der Haltestelle (gepunktet) soll verzichtet werden.

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass eine solche Querung – die einzig der Umfahrung eines Lichtsignals dient – die hohen Kosten nicht rechtfertigt. Er lehnt darum eine Realisierung dieser Querung ab.

Frage 3: Anschluss des neuen Velo-/Fusswegs nach Hünigen an den unterwasserseitigen Velo-/Fussweg der Dreirosenbrücke

Die Anbindung an die Fuss-/Veloverbindung auf der Rheinuferpromenade vom St. Johannis-Park nach Hünigen ist bereits ohne das vorliegende Projekt möglich gewesen. Durch den Velogegenverkehr auf der Unterwasserseite der Dreirosenbrücke kann jedoch dieser Anschluss für den Veloverkehr noch weiter verbessert werden.

6. Stellungnahme und Antrag

Die mit vorliegendem Bericht dargelegten Massnahmen zur Einführung von Velogegenverkehr auf der Unterwasserseite der Dreirosenanlage wurden der Pro Velo beider Basel zur Stellungnahme unterbreitet. Pro Velo ist mit den Massnahmen einverstanden und hat keine Verbesserungsvorschläge.

Aufgrund des Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Brigitte Strondl und Konsorten betreffend Veloweg auf der Dreirosenbrücke abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin