



Petitionskommission

An den Grossen Rat

09.5198.02

Basel, 13. Januar 2010

P 267 "Gegen die Aufhebung des Fussgängerstreifens und der Veloquerung Dreirosenbrücke Höhe Mühlhauserstrasse"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 9. September 2009 die Petition "Gegen die Aufhebung des Fussgängerstreifens und der Veloquerung Dreirosenbrücke Höhe Mühlhauserstrasse" an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Die Unterzeichnenden bitten das Bau- und Verkehrsdepartement um die Wiederherstellung des Fussgängerstreifens und der Veloquerung auf der Dreirosenbrücke Höhe Mühlhauserstrasse. Mit dieser einfachen Massnahme lässt sich eine wesentliche Verschlechterung der Bedingungen für den unmotorisierten Verkehr rückgängig machen.

2. Abklärungen der Petitionskommission

Vorliegende Petition wurde, zusammen mit der Petition P268 "Für eine velofreundliche Ostumfahrung des Voltplatzes", zuerst an den Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) gerichtet und von diesem mit Schreiben vom 19. Juni 2009 sehr ausführlich, aber abschlägig beantwortet. Mit Schreiben vom 26. Juni 2009 gelangte die Petentschaft an die Petitionskommission und bat diese um Behandlung der Petition.

Bei Entgegennahme der Petition war der Petitionskommission die regierungsrätliche Antwort vom 3. Juni 2009 zur Schriftlichen Anfrage Jörg Vitelli betreffend Veloübergang am Grossbasler Brückkopf der Dreirosenbrücke (Geschäft Nr. 09.5064.02) bekannt. Ebenso das oben genannte Schreiben des Vorstehers des BVD vom 19. Juni 2009 sowie die Schreiben des Vorstehers des BVD vom 3. Juli und 13. August 2009 an zwei verschiedene Vertreterinnen des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS).

2.1 Augenschein vom 19. Oktober 2009

Am 19. Oktober 2009 fand ein Augenschein am Ort der in der Petition erwähnten aufgehobenen Fussgänger-/Veloquerung auf dem Grossbasler Brückenkopf statt. Nebst der Petentschaft, welche von einer Vertreterin des VCS und einem Vertreter von Pro St. Johann

(IG für Industrie, Gewerbe und Handel im Quartier) begleitet wurde, nahmen der Projektleiter Verkehrsbauten-Stadtstrassen Nordtangente sowie der Leiter der Mobilitätslenkung, Amt für Mobilität, beide vom BVD, daran teil.

2.1.1 Die Argumente der Vertreter der Petentschaft für die Beibehaltung der Fussgänger-/Veloquerung auf dem Grossbasler Brückenkopf der Dreirosenbrücke

Vor der Abstimmung über den Bau der Nordtangente sei der Bevölkerung versprochen worden, es gäbe nach Beendigung der Bauphase bezüglich der Situation für den nicht motorisierten Verkehr massive Verbesserungen. Dem sei keineswegs so. Wie beim Augenschein ersichtlich, würden Fussgänger am Brückenkopf auf der Grossbaslerseite von der einen Seite der Brücke auf die andere wechseln. Es mute merkwürdig an und schütze die Fussgänger nicht, wenn an dieser Stelle auf der einen Seite ein Stück Fussgängerstreifen auf die Fahrbahn gemalt sei (Oberwasserseite) und auf der Unterwasserseite nicht (mehr). Argument dafür, wieso der Übergang sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrende nicht mehr, wie es bis zum Frühjahr 2009 noch der Fall gewesen sei, benützt werden dürfe, resp. aufgehoben sei, sei die mangelnde Sicherheit. Besagte Stelle sei aber völlig übersichtlich, man sehe herannahende Fahrzeuge wie auch das Tram. Seit Bestehen des Übergangs sei jedenfalls noch nie etwas passiert. Es sei weltfremd, von den Fussgängern zu verlangen, den Übergang bei der Fabrikstrasse zu benutzen. So etwas fördere den unmotorisierten Verkehr nicht. Man müsse sich fragen, weshalb diese Stelle nicht genau wie bei der Kreuzung Horburg-/Müllheimerstrasse gehandhabt werden könne, wo es trotz Tramschienen auf beiden Seiten der Fahrbahn, ausser auf den Tramschienen, und ohne Insel, einen Fussgängerstreifen gebe.

Damit Velofahrende den Veloweg auf der Oberwasserseite liegenden Seite wie von den Planenden gedacht vom Kleinbasel ins Grossbasel benutzen könnten, müsste die Dreirosenbrücke auf der linken Seite überquert werden, was nur mit zeitraubenden und zum Teil gefährlichen Manövern beim Kleinbasler Brückenkopf der Brücke möglich sei. Von der Horburgstrasse her müssten die Velofahrenden an zwei Ampeln warten, bis sie auf der Oberwasserseite die Dreirosenbrücke überqueren könnten und von der Tramhaltestelle „Ciba“ her müssten sie in der Klybeckstrasse die Spur über die Spur der rechts abbiegenden Autos wechseln und an der Ampel warten, um auf die Süd-/ Oberwasserseite der Dreirosenbrücke zu kommen, ein gefährliches Unterfangen.

Die Verkehrsführung, dass sich auf dem Kleinbasler Brückenkopf die beiden Velowege, die über die Brücke führten, kreuzten, sei unsinnig. So etwas sei noch nirgends gesehen worden. Es sei genauso eine unnötige Gefährdung von Velofahrenden wie der Spurwechsel, den man von Kleinhüningen her kommend vornehmen müsse. Velofahrende, die von Grossbasel her kämen, benutzen nach dieser Kreuzung, oder besser gesagt Überwerfung, oft den Veloweg in die falsche Richtung, weil dieser eine direktere Verbindung für Rechtsabbiegender in die Klybeckstrasse biete.

Würde man den Fuss- und Veloübergang wieder errichten - die dafür anfallenden Kosten wären vermutlich nicht hoch - gäbe es ein erleichtertes Überqueren der Brücke sowohl für zu Fuss Gehende wie auch für Velofahrende. Dass dieser Übergang für Velofahrende wichtig sei, sehe man jedenfalls daran, dass offenbar Leute in Eigenregie die Rampe auf der

Unterwasserseite der Brücke wieder betoniert hätten. Zu erwägen sei allenfalls die Erstellung einer Fussgängerinsel, allenfalls eine Ergänzung des Fussgängerübergangs mit einer Signalanlage, welche lediglich darauf aufmerksam mache, dass ein Tram herannahe.

Seitens des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), aber auch seitens des Verbands für die Interessen und die Förderung des Veloverkehrs in Alltag und Freizeit "Pro Velo", sei man davon ausgegangen, der Übergang bleibe bestehen. Es sei deshalb gar nie moniert worden, man sei gegen die Entfernung des Brückenkopfübergangs.

2.1.2 Die Forderung der Petentschaft aus Sicht der beiden Vertreter des BVD

Die beiden Vertreter des BVD erklärten, der verlangte Übergang sei nur für die Zeit des Nordtangentenbaus als Provisorium erstellt worden. Die Velofahrenden wie auch die zu Fuss Gehenden müssten jetzt die durch Lichtsignal gesicherten Querungen etwa 50 Meter weiter von der ehemaligen provisorischen Stelle, bzw. auf der Kleinbasler Seite, benutzen, um von einer Seite der Brücke auf die andere zu wechseln.

Ein Fussgängerübergang an besagter Stelle sei ohne Fussgängerinsel aus Verkehrssicherheitsgründen nicht tragbar. Eine normkonforme Lösung für eine definitive Querung an der Stelle der provisorischen Querung sei nur mit dem Bau einer Insel möglich. Dafür müssten die Fahrbahn­ränder verschoben werden, was einen Eingriff in das Vorlandbauwerk der Brücke notwendig machen würde und ausserordentlich teuer zu stehen käme. Eine Insel müsste zwischen der unterwasserseitigen Fahrbahn und den Tramschienen erstellt werden. Es sei gemäss geltenden Normen nicht gestattet, über die Tramgeleise einfach nur einen Fussgängerstreifen zu markieren. Auch die bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) lehne Streifen bei Tramgeleisen ohne Insel ab. Ebenso sei die Kantonspolizei ohne Bestehen einer Insel strikt dagegen, solch eine Fussgänger-/Veloquerung zu unterstützen.

Eine Insel nehme ca. 1,5 m Platz weg. Als Folge müsste der Trottoirrandstein versetzt werden, die Fahrbahn erhielte einen „Bauch“. Unter der betreffenden Stelle befände sich aber die Autobahndecke. Man müsste Abspannungsmasten versetzen, es gäbe Brüstungsprobleme. Technisch sei dies alles machbar, aber sehr aufwändig. Es handle sich demgemäss um einen speziellen Übergang, bei dem man nicht wie anderswo den Strassenverlauf verschieben könne. Der Regierungsrat sage nicht nein zu einer Insel-Lösung. Sie koste aufgrund der erwähnten dafür notwendigen Arbeiten aber CHF 750'000. Das zur Diskussion stehende Brückenstück liege auf einem Perimeter, für den das Bundesamt für Strassenwesen ASTRA in nächster Zeit zuständig sein werde. Die Übergabe der Zuständigkeit an das ASTRA sei zwar noch nicht erfolgt, sie soll aber demnächst aktuell werden. Dies bedeute, dass der Kanton die anfallenden Kosten für eine Inselerstellung mit all den genannten Konsequenzen voraussichtlich alleine übernehmen müsste.

2.2 Schriftliche Antwort des Vorstehers des BVD vom 30. Oktober 2009 zu weiteren Fragen der Kommission

Die Kommissionspräsidentin stellte aufgrund des Augenscheins vom 19. Oktober 2009 per Mail vom 22. Oktober 2009 nochmals folgende Fragen:

- Gibt es wirklich keine Möglichkeit die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten und eine kostengünstigere Variante als die CHF 750'000 teure Verschiebung und Erstellung einer Insel? Es gibt diverse Situationen in der Stadt, in der Fussgängerstreifen über Tramschienen gehen und auch solche, in denen vor und nach den Tramschienen Fussgängerstreifen aufgezeichnet sind, nicht aber auf den Tramschienen, z.B. Horburgstrasse.
- Neben einem solchen Fussgängerstreifen sollte es doch auch möglich sein, Platz für eine Veloquerung zu schaffen.

In seiner Antwort vom 30. Oktober 2009 hält der Vorsteher des BVD fest, dass es eindeutig keine andere Möglichkeit gebe, die Veloquerung definitiv und kostengünstig einzurichten, ohne die gesetzlichen Bestimmungen zu verletzen. Die im Mail zitierten Örtlichkeiten, wo sich ebenfalls Fussgängerstreifen ohne Insel über Trameigentrassees befänden, seien mit der Situation am Grossbasler Brückenkopf der Dreirosenbrücke nicht vergleichbar. Zum einen befänden sich dort lediglich Fussgängerübergänge und keine Veloquerungen über das Tram, zum anderen sei die erwähnte Horburgstrasse vor dem Jahr 2000 und somit noch nach alter Norm gebaut worden. Die VSS-Norm (Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute) SN 640 241 vom September 2000, in Kraft gesetzt und damit zwingend anzuwenden durch die Verordnung des UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) vom 4. August 2003, schreibe vor, dass wenn ein Fussgängerstreifen eine Strassenbahn mit eigenem Trassees kreuze, vor der Kreuzungsstelle Inseln anzuordnen seien. Im Bereich Kreuzungsstelle (gemeint sei im Gleisbereich) sei kein Fussgängerstreifen zu markieren. Für die Errichtung einer Veloquerung gelte die Norm analog. Die Norm SN 640 240 schreibe, bei einer punktuellen Querung in einer Ebene ohne Vortritt (wie sie hier vorzufinden wäre) anzuwendende Querungselemente wie Inseln vor und verweise im Weiteren auf die Norm SN 640 252, in welcher die Führung des leichten Zweiradverkehrs in Knoten beschrieben werde. Der vorliegende Fall werde darin zwar nicht explizit aufgeführt, die Feststellung, dass die Velofahrer grundsätzlich durch "Schutzinseln" zu schützen seien, gehe aber daraus klar hervor. Weitere Hinweise, dass eine Veloquerung ohne Insel als nicht normkonform gelten müsse, fänden sich z.B. auch in den Normen SN 640 060, SN 640 250 und Empfehlungen der bfu.

Vor Ort könne der subjektive Eindruck entstehen, dass die Querung, wie sie derzeit (ohne Absenkung und Insel) befahren werde, übersichtlich und sicher sei. Dem sei jedoch nicht so. So könne es z.B. geschehen, dass eine Velo fahrende Person unmittelbar von einem aus Kleinbasel herannahenden Tram von der Süd- auf die Nordseite queren möchte, dabei aber ein im Schatten des Trams fahrendes Auto übersehe und direkt vor dieses fahre. Der Umstand, dass die Fahrbahn aufgrund der Anrampung nicht rasch in Richtung Trottoir/Veloweg verlassen werden könne, komme dabei erschwerend hinzu. Es sei darauf hinzuweisen, dass sich der Kanton im Falle eines Unfalls mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit mit Forderungen konfrontiert sähe, sollte sich herausstellen, dass das BVD die Schaffung eines nicht normkonformen, definitiven Übergangs zugelassen habe. In diesem Sinne müsse festgehalten werden, dass eine andere Lösung als die bereits aufskizzierte mit Absenkung und Insel nicht möglich sei und die Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage von Herrn Grossrat Vitelli vom 2. Juni 2009 weiterhin Bestand habe.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Der Vorsteher des BVD erklärt in seinem Schreiben vom 30. Oktober 2009, die von den Vertretern der Petentschaft gewünschte Fussgänger-/Veloquerung am Grossbasler Brückenkopf der Dreirosenbrücke könne nicht ohne grössere bauliche Massnahmen und mit entsprechend hohem finanziellem Einsatz erstellt werden. Begründet wird diese Aussage damit, dass die Verordnung des UVEK vom 4. August 2003 und insbesondere die VSS-Norm SN 640 241 vom September 2000 und zu beachten seien (vgl. weitere Details zum genannten Schreiben unter Ziff. 2.2).

3.1 Rechtsverbindlichkeit der VSS-Normen

Die vom Vorsteher des BVD zitierte Verordnung wurde durch die Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen vom 12. Juni 2007, in Kraft seit 1. August 2007, aufgehoben und ersetzt. Die neue Verordnung wurde, wie die ersetzte, u.a. gestützt auf Art. 115 Abs. 2 SSV (Signalisationsverordnung vom 5. September 1979) erlassen.

Art. 115 Abs. 2 SSV hält fest, dass das UVEK für die Anwendung der SSV Weisungen erlassen kann. Art. 115 Abs. 1 SSV bestimmt, dass das UVEK u.a. bezüglich Markierungen Weisungen erteilen und technische Normen als rechtsverbindlich erklären kann.

Art. 1 Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen führt aus, dass diese Verordnung Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) enthält, die anzuwenden sind.

Art. 4 lit. a Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen bestimmt u.a. dass für Markierungen bei Fussgängerstreifen die VSS-Norm SN 640 241 (Fassung vom September 2000) anzuwenden ist.

Das Bundesgericht äussert sich nur kurz zur Verbindlichkeit von VSS-Normen im Entscheid 1C_382/2008, Erwägung 3.3. Immerhin kann daraus geschlossen werden, dass die Rechtsverbindlichkeit von VSS-Normen dann gegeben ist, wenn sie gesetzlich angeordnet werden:

Schliesslich bestätigt sich die Schlussfolgerung aus den Erwägungen des Bundesgerichts in einem im Auftrag des Bundesamts für Umwelt BAFU erstellten Rechtsgutachten durch das Advokaturbüro Brunner, Stoll, Schulthess in Reinach/BL betreffend "Möglichkeiten der Nutzbarmachung von technischen Normen in Rechtssätzen und Vollzugshilfen". Dieses Gutachten führt aus, Rechtserlasse wie die Verfassung, die Gesetze und die Verordnungen seien rechtsverbindlich. Es geht u.a. auf den Begriff "Technische Normen" ein und erläutert, dass in der Schweiz die technische Normung weitgehend unter dem Dach der Schweizerischen Normenvereinigung (SNV) erfolge. Die Normungsarbeit finde in den einzelnen Fachbereichen statt, u.a. in solchen für das Strassen- und Verkehrswesen. Der normative Charakter der technischen Normen ergebe sich nicht aufgrund staatlicher Autorität, sondern aus der Anerkennung durch die Fachwelt. Sie könnten jedoch indirekt öffentlich-rechtliche Rechtswirkungen erzielen, wenn das anwendbare Recht auf solche Normen verweise. Das Gutachten nimmt weiter Bezug auf technische Normen im

Verwaltungsrecht im Bereich Verkehr: "In der Signalisationsverordnung ist vorgesehen, dass das UVEK technische Normen als rechtsverbindlich erklären kann. Gestützt auf die vorgenannte Verordnungsbestimmung hat das UVEK die Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen-, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen erlassen, in welcher die Normen des schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) aufgelistet werden, welche anzuwenden sind; die Normen für die Signale, Lichtsignalanlagen, Markierungen oder Leiteinrichtungen sind jeweils mit der SN Nummer und der massgeblichen Fassung (z.B. Fassung vom Mai 1992) bezeichnet."

3.2 Die gespaltene Meinung der Kommission bezüglich Unterstützung des Petitions

3.2.1 Contra Petition

Die eine Hälfte der bei der Diskussion über das Petition anwesenden Kommissionsmitglieder schliesst sich grundsätzlich den Argumenten des Vorstehers des BVD an und ist gegen die Unterstützung des Petitions. Diese Kommissionsmitglieder vertreten die Ansicht, dass bei der Erstellung einer Fussgänger-/Veloquerung für deren Benutzerinnen und Benutzer in erster Linie der Sicherheitsaspekt zu beachten ist. Eine Querung, wie sie bis vor kurzem als Provisorium existierte und wie sie die Petentschaft wieder erstellt haben möchte wollen sie nicht unterstützen, weil dies das Nichteinhalten von Normen implizieren würde. Sie sind der Meinung, dass es vor allem den Velofahrenden – und um diese geht es den Vertretern der Petentschaft in erster Linie - zuzumuten ist, die ca. 50 Meter vom Brückenkopf entfernte, mit einer Signalanlage versehene sichere Querung auf Höhe Fabrikstrasse/Eingang Novartis Campus zu benutzen, oder bereits auf der Kleinbasler Seite (Kreuzung Horburgstrasse / Klybeckstrasse) die Brückenseite zu wechseln. Einige dieser Kommissionsmitglieder sind gar der Meinung, dass auf Höhe der aufgehobenen Querung bauliche Massnahmen ergriffen werden sollten, welche eine Fahrbahnüberquerung verunmöglichen (Abschränkungen oder ähnliches).

3.2.2 Pro Petition

Die andere Hälfte der Kommissionsmitglieder ist der Ansicht, es müsse irgendeine Möglichkeit geben, die aufgehobene Querung wieder aufleben zu lassen. Einige dieser Kommissionsmitglieder unterstützen deshalb die für eine normgerechte Realisierung der Querung vorgeschriebenen baulichen Massnahmen, insbesondere den Bau von Inseln, und damit den entsprechenden finanziellen Aufwand von voraussichtlich CHF 750'000. Die das Petition befürwortenden Kommissionsmitglieder stellen sich auf den Standpunkt, Velofahren sei etwas Ökologisches. Umwege für Velofahrende förderten das Velofahren nicht, sondern bewirkten bei den Velofahrenden eine Unlust. Wer Velo fahre, sollte den kürzesten Weg nehmen können. Wie während des Augenscheins beobachtet, sei anzunehmen, dass trotz definitiver Aufhebung der Veloquerung zahlreiche Velofahrende die Brücke weiterhin an dieser Stelle überquerten. Dies sei dann erst recht gefährlich, und wenn etwas geschehe auch teurer als die CHF 750'000 für bauliche Massnahmen für einen normkonformen Übergang. Bei der Ampel auf Höhe Fabrikstrasse kämen die Autos von der sich weiter unten befindenden Autobahn heraus. Es sei davon auszugehen - verkehrs- bzw. ampeltechnisch logisch - dass diese Fahrzeuge gegenüber der dortigen Fussgänger-/Veloquerung Vortritt

hätten, weil so Rückstaus auf Autobahn vermieden würden. Entsprechend sei der Verkehrsfluss an dieser Ampel extrem und die Wartezeiten für Velofahrende zu lang. Die Stelle, an welcher sich die provisorische Querung befunden habe, sei im Vergleich dazu nicht so verkehrsbelastet, weshalb sie als attraktiver empfunden werde. Der Regierungsrat solle sich zu Basel als Velostadt bekennen und sich eine entsprechende Lösung für die Brückenkopfquerung einfallen lassen.

3.3 Unterstützung des Petitions aufgrund des Stichentscheids der Kommissionspräsidentin

Die Mitglieder der Petitionskommission entschieden mit 4 zu 4 Stimmen und aufgrund des Stichentscheids der Kommissionspräsidentin, das Petition zu unterstützen.

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

A handwritten signature in black ink, reading "Loretta Müller". The signature is written in a cursive, flowing style.

Loretta Müller, Präsidentin