



JSD/P255355

Interpellation 87 von Daniel Seiler betreffend «Blitzer und Bodenmarkierung auf der A2»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. September 2025)

«Die BaZ berichtete Ende Juli 2025, dass der Kanton Basel-Stadt ca. 2'100 Autofahrer gebüsst und über Fr. 500'000 bei einer Blitzer-Aktion auf der A2 vor der Schwarzwaldbrücke einkassiert hat. Die Aktion wurde durchgeführt, weil scheinbar Autofahrer die Überkopfsignalisation nicht einhalten und zu spät rechts einfädeln. Die hohe Anzahl an Bussen lässt darauf schliessen, dass die Signalisation für die Autofahrer unklar war bzw. die Situation für den einfädelnden Autofahrer beim Stau nicht einfach ist. Ein Blick vor Ort zeigt, dass die Bodenmarkierung auch nach vielen Jahren nach der Signalisationsänderung nicht angepasst wurde. Im Jahr 2017 hat Alt-Grossrat Patrick Hafner dazu schon eine Interpellation eingereicht:

<https://grosserrat.bs.ch/dokumente/100386/000000386864.pdf>

Bei der Zusammenführung von Spuren, beim Einfädeln oder beim Reisverschluss ist der Autofahrer aufgerufen, bis zum Schluss der Fahrspur zu fahren und dann einzufädeln.

Auf der Fahrt von Basel City kommend in Richtung Badischer Bahnhof ist dieses Einspuren mit dem Reissverschluss aber nicht mehr gewollt, denn die Überkopfsignalisation zeigt während gewissen Zeiten an, dass die Spur früher gewechselt werden soll, als dies am Boden markiert ist. Man habe gemäss BaZ die Signalisationsänderung eingeführt, weil es beim Einfädeln in der Kurve zu Unfällen gekommen sei. Das ist nachvollziehbar, denn Einfädeln braucht die Aufmerksamkeit aller beteiligten Autofahrer. Was aber nicht nachvollziehbar ist, ist dass die Bodenmarkierung auch nach über sieben Jahren nicht entsprechend auf die Überkopfsignalisation angepasst wurde und anstatt sich für die Anpassung der Bodenmarkierung einzusetzen, man einen Blitzer aufstellt und Fr. 500'000 Bussen einkassiert.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass es für Autofahrer verwirrend sein kann, wenn die Bodenmarkierung nicht auf die Überkopfsignalisation abgestimmt ist?
2. Kann der Regierungsrat erklären, wieso mehr als sieben Jahre nach der Einführung der „neuen“ Spurführung diese noch nicht in eine permanente Lösung überführt wurde? Dies, obwohl der Regierungsrat das im Jahr 2017 im Antwortschreiben zur Interpellation Hafner in Aussicht gestellt hat? Und ist der Regierungsrat heute bereit dazu, sich für eine permanente Lösung einzusetzen?
3. Blitzer werden ja primär bei Unfallschwerpunkten aufgestellt. Gemäss Bericht der BaZ ist die Stelle aber kein Unfallschwerpunkt mehr. Kann der Regierungsrat daher nachvollziehen, dass Autofahrer den Blitzer primär als Schikane sehen?
4. Autofahrer werden angehalten, bei einem Reisverschluss bis zum Ende der Spur zu fahren. Kann der Regierungsrat es nachvollziehen, dass bei der geschilderten Situation sowohl der Einfädler auf der linken als auch der Fahrer auf der rechten Spur durch die Bodenmarkierung irritiert sind? Oder anders gesagt, ist es nicht sogar möglich, dass der Fahrer auf der rechten Spur dem von links kommenden das Einfädeln gar verweigert, weil der ja denken muss, dass der Linksfahrer bis zum Ende des Reisverschlusses fahren sollte? Und falls dem so ist, ist es dann wirklich angebracht, dass man den Fahrer, der fast schon gezwungen ist, trotz roter Überkopfsignalisation weiterzufahren, eine Busse erteilt?

5. Ist der Regierungsrat aufgrund des Geschilderten bereit, die einkassierten Bussen entsprechend den Autofahrern zurückzuerstatten?

Daniel Seiler»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass es für Autofahrer verwirrend sein kann, wenn die Bodenmarkierung nicht auf die Überkopfsignalisation abgestimmt ist?*

Nein. Signalisationen wie Überkopf-Lichtsignale gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor. Dieser Grundsatz kommt im Verkehr an vielen Stellen zur Anwendung und darf daher als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Ein vorzeitiger Spurbau mittels Überkopfsignalen wird zum Beispiel auch im Bereich der Verzweigung Hagnau zeitweise angewandt.

Die entsprechende Signalisation erfolgt in zwei Schritten: Zunächst signalisieren gelb blinkende Pfeile den Verkehrsteilnehmenden, die Einspurstrecke baldmöglichst zu verlassen. Anschliessend verdeutlichen rote Kreuze, dass die Spur gesperrt ist.

2. *Kann der Regierungsrat erklären, wieso mehr als sieben Jahre nach der Einführung der «neuen» Spurführung diese nicht in eine permanente Lösung überführt wurde? Dies, obwohl der Regierungsrat das im Jahr 2017 im Antwortschreiben zur Interpellation Hafner in Aussicht gestellt hat? Und ist der Regierungsrat heute bereit dazu, sich für eine permanente Lösung einzusetzen?*

Die Kantonspolizei Basel-Stadt steht in regelmässigem Austausch mit dem Bundesamt für Strassen, dem ASTRA, das für die Nationalstrassen und somit die Markierung und Signalisation auf dem entsprechenden Strassenabschnitt zuständig ist. Da es im Bereich der Einspurstrecke von der Einfahrt Basel City auf die Autobahn A2 in Richtung Deutschland in der Vergangenheit wiederholt zu Auffahrunfällen kam, haben das ASTRA und die Kantonspolizei die Situation gemeinsam analysiert. Dabei wurden verschiedene Signalisationen getestet. Auf dieser Grundlage hat das ASTRA 2018 entschieden, die Einspurstrecke jeweils von Montag bis Samstag tagsüber mittels Überkopfsignalen zu verkürzen; nachts und sonntags sind die Überkopfsignale deaktiviert. Die Zahl der Unfälle konnte so von jährlich durchschnittlich 19 auf 7 reduziert werden. Vor diesem Hintergrund sieht der Regierungsrat gegenwärtig keinen Anlass, beim Bund auf eine permanente Lösung zu bestehen. Die Kantonspolizei beobachtet das Unfallgeschehen im betroffenen Streckenabschnitt weiterhin.

3. *Blitzer werden ja primär bei Unfallschwerpunkten aufgestellt. Gemäss Bericht der BaZ ist die Stelle aber kein Unfallschwerpunkt mehr. Kann der Regierungsrat daher nachvollziehen, dass Autofahrer den Blitzer primär als Schikane sehen?*

Die seit 2018 umgesetzte Verkürzung der Einspurstrecke hat sich in der Praxis bewährt. Die Anpassung wird auch von den Verkehrsteilnehmenden überwiegend gut angenommen und die Verkehrsunfälle konnten wie dargelegt signifikant reduziert werden. In den Zeiträumen 2020-2022 und 2021-2023 galt die Stelle nicht mehr als Unfallschwerpunkt. In diesem stark befahrenen Strassenabschnitt führen aber wenige zusätzliche Unfälle dazu, dass die Grenzwerte zur Einstufung als Unfallschwerpunkt wieder erreicht werden.

Ein Teil der Unfälle ereignet sich, weil die Spuraufhebung nicht konsequent befolgt wird. Kontrollen an dieser Stelle dienen dazu, die Einhaltung der Verkehrsführung sicherzustellen und eine erneute Zunahme der Auffahrunfälle zu verhindern.

4. *Autofahrer werden angehalten, bei einem Reisverschluss bis zum Ende der Spur zu fahren. Kann der Regierungsrat es nachvollziehen, dass bei der geschilderten Situation sowohl der Einfädler auf der linken als auch der Fahrer auf der rechten Spur durch die Bodenmarkierung irritiert sind? Oder anders gesagt, ist es nicht sogar möglich, dass der Fahrer auf der rechten Spur dem von links kommenden das Einfädeln gar verweigert, weil der ja denken muss, dass der Linksfahrer bis am Ende des Reisverschlusses fahren sollte? Und falls dem so ist, ist es dann wirklich angebracht, dass man den Fahrer, der fast schon gezwungen ist, trotz roter Überkopfsignalisation weiterzufahren, eine Busse erteilt?*

Die Überkopfsignale sind sowohl für die Lenkenden auf der Einspurstrecke wie auch für die Lenkenden auf der Stammstrecke klar ersichtlich.

5. *Ist der Regierungsrat aufgrund des Geschilderten bereit, die einkassierten Bussen entsprechend den Autofahrern zurückzuerstatten?*

Der Regierungsrat ist nicht für den Erlass von Verkehrsbussen zuständig. Er sähe dazu aber auch keinen Anlass.

