

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2025.52 vom 18. Dezember 2025

BS Appellationsgericht, 2025-12-18, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2025.52

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2025.52 du 18 décembre 2025

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2025.52 del 18 dicembre 2025

Erwägungen

E. 1

1.1 Die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts zur Beurteilung des vorliegenden Rekurses ergibt sich aus dem Überweisungsschreiben des Regierungspräsidenten vom 28. März 2025 sowie den §§ 10 und 12 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRPG, SG 270.100) und § 42 des Organisationsgesetzes (OG, SG 153.100). Zuständig ist das Dreiergericht (§ 92 Abs. 1 Ziff. 11 des Gerichtsorganisationsgesetzes [GOG, SG 154.100]).

1.2 Zum Rekurs an das Verwaltungsgericht ist legitimiert, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung hat (§ 13 Abs. 1 VRPG). Diese Voraussetzungen sind vorliegend aufgrund des angefochtenen Entscheids, mit welchem die Vorinstanz dem Rekurrenten die Rekursbefugnis abgesprochen hat und auf seinen Rekurs nicht eingetreten ist, erfüllt.

1.3 Die Kognition des Verwaltungsgerichts bestimmt sich nach der allgemeinen Vorschrift von § 8 VRPG. Demnach hat das Verwaltungsgericht zu prüfen, ob die Vorinstanz den Sachverhalt unrichtig festgestellt, wesentliche Form- oder Verfahrensvorschriften verletzt, öffentliches Recht nicht oder nicht richtig angewandt oder von dem ihr zustehenden Ermessen einen unzulässigen Gebrauch gemacht hat (VGE VD.2016.162 vom 19. September 2016 E. 1.5 und VD.2016.66 vom 20. Juni 2016 E. 1.3).

E. 1.1

im Fall einer Tempo 30-Massnahme auf einer verkehrsorientierten Strasse in Münsingen. Das Bundesgericht hat dabei erwogen, der dort beschwerdeführende Touring Club Schweiz (TCS), Landesteil Bern-Mittelland, mache geltend, die Gemeinde Münsingen mit 11'000 Einwohnern sowie 7'000 Zu- und Wegpendlern weise eine grosse Zahl von Automobilisten auf, die Mitglieder des Vereins seien. Hinzu kämen Tausende von Automobilisten aus Nachbargemeinden und aus der Region, die täglich durch Münsingen fahren würden. Diese Ausführungen erachtete das Bundesgericht als plausibel und ging davon aus, dass «eine ansehnliche Zahl von Mitgliedern des Beschwerdeführers (Landesteil Bern-Mittelland) die mit der umstrittenen Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt und zur Beschwerde berechtigt wäre», weshalb die Legitimation des Verbands gegeben sei. Demgegenüber hat das Bundesgericht diesem Verband mit Urteil BGer 1C_615/2021 vom 15. März 2024 die Legitimation zur Erhebung einer egoistischen Verbandsbeschwerde gegen eine Tempo 30-Massnahme auf einer Strasse mit hauptsächlicher Erschliessungs- und Sammelfunktion für das Quartier abgesprochen (BGer E. 1.2; nicht publiziert in BGE 150 II 444). Auch mit Bezug auf die Zusammenlegung und Erweiterung verschiedener Tempo 30-Zonen in Zürich hat das Bundesgericht die Beschwerdebefugnis der beschwerdeführenden Verkehrsverbände verneint, da sich die Massnahmen überwiegend

auf Strassen von untergeordneter Bedeutung mit Erschliessungs- oder Sammelfunktion für das Quartier bezogen hätten und substantiierte Darlegungen der Beschwerdeführer für die wenigen Strassenabschnitte mit Verbindungsfunktion fehlten (BGer 1C_117/2017, 1C_118/2017 vom 20. März 2018 E. 2.2; vgl. auch BGer 1C_162/2024 vom 16. Juli 2025 E. 1.2.3). Mit Bezug auf die Feldbergstrasse in Basel hat das Bundesgericht zwar festgestellt, dass es sich um eine vielbefahrene Hauptverkehrsstrasse handle, aber offengelassen, ob dem Rekurrenten das Verbandsbeschwerderecht zur Anfechtung einer Tempo 30-Massnahme zukomme (BGer 1C_513/2022 vom 7. Juli 2023 E. 1.3).

Unter Bezugnahme auf das Urteil BGE 136 II 539 sowie das Urteil BGer 1C_160/2012 vom 10. Dezember 2012 E. 1.2 (nicht publiziert in BGE 139 II 145), welches sich auf die Ortsdurchfahrt von Sumvitg als Teil der Hauptstrassenachse für das Bündner Oberland zwischen Ilanz und Disentis bezogen hat, hat das Verwaltungsgericht die Beschwerdebefugnis des Rekurrenten wie auch des B_____ für die Anfechtung einer Tempo 30-Massnahme auf der städtischen Sevogelstrasse anerkannt. Es hat erwogen, dass es sich beim grösseren Abschnitt der Sevogelstrasse um eine verkehrsbezogene Strasse handle, weshalb gerade noch von einer ansehnlichen Zahl von Mitgliedern ausgegangen werden könne, welche diese Strasse mehr oder weniger regelmässig benutze (VGE VD.2016.9/10 vom 8. November 2016 E. 1.2). Da sich die Anordnung von Tempo 30 auf eine grösstenteils als verkehrsorientiert qualifizierte Strasse in der Stadt Basel beziehe, erachtete es auch das Bundesgericht als plausibel, dass eine Vielzahl der Mitglieder des Rekurrenten die Sevogelstrasse regelmässig befahre und deshalb zur Beschwerde berechtigt sei (BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 1.1).

3.2 Die Münchensteinerstrasse ist Teil der Verbindung für den MIV von den Gemeinden des Birstals nach Basel und umgekehrt. Für Fahrten in die westlichen Teile der Stadt steht zwar auch die Verbindung durch das Gundeldingerquartier zur Verfügung, wobei die Fahrtdauer vergleichbar ist. Für den Rest der Stadt ist die Verbindung aber die direkteste Route. Zudem ist die Münchensteinerbrücke die direkte Verbindung zwischen Destinationen im östlichen Teil von Basel. Es handelt sich bei der Münchensteinerstrasse unbestrittenermassen um eine verkehrsorientierte Strasse (vgl. <https://map.geo.bs.ch>, Karte «Strassen und Wege»). Dies hat der Rekurrent im Einzelnen substantiiert. Es kommt der Münchensteinerstrasse daher eine grössere Bedeutung als der Sevogelstrasse als verkehrsorientierte Verbindungsstrasse zu. Im Ergebnis ist deshalb entgegen der Auffassung der Vorinstanz festzustellen, dass eine Grosszahl der Mitglieder des Rekurrenten von der Massnahme betroffen erscheint.

3.3 Schliesslich kann der Massnahme auch die notwendige Intensität der damit für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden verbundenen Nachteile nicht abgesprochen werden. Zutreffend ist zwar, dass mit dem Wegfall einer Autospur der MIV keinen zusätzlichen Fahrweg auf sich nehmen muss. Unbestritten ist aber, dass es aufgrund der Spurreduktion insbesondere in Spitzenzeiten zu staubedingten Wartezeiten kommen kann. Die damit verbundene Verlängerung der Fahrzeiten entspricht rasch jener, welche die Einführung von Tempo 30 in der Sevogelstrasse bewirkt hat. Dazu hat das Verwaltungsgericht erwogen, dass der «Zeitverlust im Durchgangsverkehr durch die ungefähr 750 m lange Sevogelstrasse nur wenige Sekunden beträgt und daher marginal erscheint». Dieser Zeitverlust genügt dem Verwaltungsgericht, um auf die egoistische Verbandsbeschwerde des Rekurrenten einzutreten (VGE VD.2016.9/10 vom 8. November 2016 E. 1.2 und E. 5.7).

3.4 Daraus folgt, dass die Vorinstanz dem Rekurrenten die Befugnis zur Erhebung einer egoistischen Verbandsbeschwerde gegen die streitgegenständliche Massnahme zu Unrecht

aberkannt hat. Auf dessen Rekurs hätte daher eingetreten werden müssen. In diesem Fall ist der angefochtene Entscheid aufzuheben und es ist entweder reformatorisch in der Sache neu zu entscheiden oder die Sache ist kassatorisch an die Vorinstanz zu neuem Entscheid auf der Grundlage der Erwägungen des Verwaltungsgerichts zurückzuweisen (§ 20 Abs. 1 und 2 VRPG; VGE VD.2017.270 vom 18. Juli 2018 E. 4.2). Bei der Aufhebung eines Nichteintretensentscheids der Vorinstanz erfolgt praxisgemäss eine Rückweisung (vgl. VGE VD.2017.124 vom 17. Mai 2018 E. 3.3, VD.2016.140 vom 2. Mai 2017 E. 3.4, VD.2012.189 vom 28. Juni 2013 E. 2.5, VD.2012.245 vom 27. März 2013 E. 2.7, VD.2012.237 vom 17. Januar 2013 E. 3.1; Wullschleger/Schröder, a.a.O., S. 308 f.). Davon kann vorliegend aber abgewichen werden. Die Vorinstanz hat mit dem angefochtenen Entscheid trotz des Nichteintretens eine materielle Prüfung des Rekurses des Rekurrenten vorgenommen und die angefochtene Verkehrsordnung damit auch in der Sache geprüft. Damit hat sich der Rekurrent auch im vorliegenden Verfahren auseinandersetzen können. Das Verwaltungsgericht kann daher auf dieser Grundlage reformatorisch in der Sache entscheiden.

E. 2

Strittig ist der vorinstanzliche Nichteintretensentscheid und damit die Frage der Befugnis des Rekurrenten zur Anfechtung von funktionellen Verkehrsordnungen gemäss Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01).

E. 2.1

2.1.1 Zum Rekurs gegen Entscheide von Ämtern an das Departement ist vorbehaltlich besonderer Rekursrechte berechtigt, wer durch den angefochtenen Entscheid berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung hat (§ 44 Abs. 1 OG). Diese Legitimationsvoraussetzungen entsprechen denjenigen von Art. 48 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021) und Art. 89 Abs. 1 des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (BGG, SR 173.110) (VGE VD.2020.112 vom 6. Januar 2021 E. 2.3.1, VD.2017.103 vom 11. September 2017 E. 2.1, VD.2015.198 vom 2. Mai 2016 E. 1.3.2; Stamm, Die Verwaltungsgerichtsbarkeit, in: Buser [Hrsg.], Neues Handbuch des Staats- und Verwaltungsrechts des Kantons Basel-Stadt, Basel 2008, S. 477, 497; Wullschleger/Schröder, Praktische Fragen des Verwaltungsprozesses im Kanton Basel-Stadt, in: BJM 2005, S. 277, 290). Die rekurrierende Person muss durch den angefochtenen Entscheid stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen (VGE VD.2018.14 vom 23. März 2018 E. 1.1 [bestätigt durch BGer 2D_27/2018 vom 23. Juli 2018], VD.2010.92 vom 16. August 2011 E. 1.2.2 und VD.2010.199 vom 19. April 2011 E.

1.2.1; Wullschleger/Schröder, a.a.O., S. 291; BGE 136 V 7 E. 2.1 S. 9 f. und 135 II 430 E. 1.1 S. 433). Das Interesse des Rekurrenten kann rechtlicher oder tatsächlicher Natur sein (VGE VD.2018.14 vom 23. März 2018 E. 1.1 und VD.2017.103 vom 11. September 2017 E. 2.1; Wullschleger/Schröder, a.a.O., S. 291; vgl. BGE 136 V 7 E. 2.1 S. 9). Das die Legitimation begründende schutzwürdige Interesse besteht im eigenen praktischen, aktuellen Nutzen, der sich ergibt, wenn die rekurrierende Partei mit ihrem Anliegen obsiegt und dadurch tatsächliche oder rechtliche Situation unmittelbar beeinflusst werden kann (VGE VD.2020.112 vom 6. Januar 2021 E. 2.3.1).

2.1.2 Streitgegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens waren die Aufhebung eines Fahrstreifens und Radstreifens zur Schaffung eines überbreiten Radstreifens in den

Abschnitten der Münchensteinerstrasse zwischen der Lindenhofstrasse und der Nauenstrasse und zwischen der Nauenstrasse und der Mitte der Münchensteinerbrücke sowie die Anordnung «kein Vortritt» auf der Nauenstrasse bei der Einmündung in die Münchensteinerstrasse. Bei diesen Anordnungen handelt es sich um funktionelle Verkehrsbeschränkungen bzw. -anordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG (angefochtener Entscheid, E. 3; näher dazu Belser, in: Basler Kommentar, 2014, Art. 3 SVG N 46 und 50 ff.; Weissenberger, Kommentar SVG und OBG, 2. Auflage, Zürich 2015, Art. 3 SVG N 6 ff.; vgl. auch BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 7.1). Funktionelle Verkehrsbeschränkungen sind Allgemeinverfügungen (VGE VD.2020.112 vom 6. Januar 2021 E. 2.3.2; VD.2018.87 vom 5. Februar 2019 E. 1.2.2 mit Hinweisen). Darunter sind Verwaltungsmassnahmen zu verstehen, die zwar nur eine konkrete ■ wie vorliegend örtliche ■ Situation regeln, sich aber an einen grösseren, individuell nicht bestimmten Personenkreis richten (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Auflage, Zürich 2020, N 933). Bei solchen Allgemeinverfügungen ist die Unterscheidung zwischen unmittelbarer und reflexweiser Betroffenheit nach der Praxis des Verwaltungsgerichts wenig sinnvoll und es genügt deshalb für die Rekurslegitimation eine indirekte, reflexweise Betroffenheit, sofern eine Person eine gewisse Erheblichkeit ihrer Betroffenheit und Interessenbeeinträchtigung glaubhaft macht (VGE VD.2018.87 vom 5. Februar 2019 E. 1.2.2 mit Hinweisen). Zum Rekurs gegen funktionelle Verkehrsbeschränkungen sind nach der Praxis des Bundesgerichts und des Verwaltungsgerichts alle Personen berechtigt, welche die mit der Beschränkung belegte Strasse als Verkehrsteilnehmende mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt (BGE 136 II 539 E. 1.1 S. 542 f.; BGer 1C_615/2021 vom 15. März 2024 E. 1.2 [nicht publiziert in BGE 150 II 444] mit Hinweis; VGE VD.2024.44 vom 9. April 2025 E. 2.1.2; VD.2016.9/10 vom 8. November 2016 E. 1.2.1, VD.2016.115 vom 6. November 2016 E. 2.3 und VD.2015.245 vom 20. September 2016 E. 1.2). Die Praxis zur Bestimmung des Kreises der rekursberechtigten Betroffenen wird dabei bisweilen als grosszügig qualifiziert (Thurnherr, Die Allgemeinverfügung, in: Häner/Waldmann [Hrsg.], 8. Forum für Verwaltungsrecht ■ Brennpunkt «Verfügung», 2022, S. 165, 183).

2.1.3 Vorliegend steht nicht die Rekursbefugnis direkt betroffener Personen, sondern jene eines Verkehrsverbands im Streit. Ein Verband kann mit sogenannter egoistischer Verbandsbeschwerde im eigenen Namen Rekurs erheben, wenn er juristische Persönlichkeit besitzt, statutarisch zur Wahrung der in Frage stehenden Interessen von Mitgliedern berufen ist, die in Frage stehenden Interessen der Mehrheit oder doch einer Grosszahl seiner Mitglieder gemeinsam sind und die Mehrheit oder doch eine Grosszahl respektive Vielzahl seiner Mitglieder zum Rekurs legitimiert wäre (BGer 1C_615/2021 vom 15. März 2024 E. 1.2 mit Hinweisen auf BGE 142 II 80 E. 1.4.2 S. 84; VGE VD.2020.47 vom 31. März 2021 E. 1.2; VD.2017.261 vom 21. September 2018 E. 3.5, mit weiteren Hinweis; BGE 142 II 80 E. 1.4.2 S. 84; Kiener/Rütsche/Kuhn, Öffentliches Verfahrensrecht, 2. Auflage, Zürich 2015, N 1455; Kölz/Häner/Bertschi, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3. Auflage, Zürich 2013, N 964; Marantelli/Said Huber, in: Waldmann/Weissenberger [Hrsg.], Praxiskommentar VwVG, 2. Auflage, Zürich 2016, Art. 48 N 20; Rhinow/Koller/Kiss/Thurnherr/Brühl-Moser, Öffentliches Prozessrecht, 4. Auflage, Basel 2021, N 1103; Wullschlegler/Schröder, a.a.O., S. 295).

E. 2.2

2.2.1 Mit Bezug auf den vorliegenden Sachverhalt hat die Vorinstanz erwogen, für das Vorliegen der spezifischen Beziehungsnähe sei Voraussetzung, dass ein Grossteil der Mitglieder des Verbandes die betreffende Strasse mehr oder weniger regelmässig benütze, wobei eine gewisse Häufigkeit vorliegen müsse. Eine gewisse Häufigkeit sei dann zu bejahen, wenn die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchgeführt würden. An den entsprechenden Nachweis würden keine allzu hohen Anforderungen gestellt, doch müsse die Betroffenheit zumindest glaubhaft gemacht werden, etwa durch eine Beschreibung des Zwecks der Fahrten. Zusätzlich müsse mit Blick auf das schutzwürdige Interesse glaubhaft gemacht werden, dass die umstrittene Verkehrsanordnung unter Würdigung der gesamten Umstände für einen Grossteil der Mitglieder des streitführenden Verbands Beeinträchtigungen von einer gewissen Intensität zur Folge habe. Ein Nachteil von gewisser Intensität liege namentlich dann vor, wenn die Verkehrsanordnung eine erhebliche Verlängerung der Fahrzeit nach sich ziehe. Hingegen werde ein schutzwürdiges Anfechtungsinteresse verneint, wenn der betroffene Personenkreis die Strecke lediglich gelegentlich, etwa zum Einkauf in ein entfernter gelegenes Einkaufszentrum befahre (angefochtener Entscheid, E. 5 und 6).

2.2.2 Weiter erwog die Vorinstanz, dass es sich beim Rekurrenten um einen Verein gemäss Art. 60 ff. ZGB handle, der gemäss den eingereichten Statuten die Wahrung und den Schutz der Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr bezwecke. Aus der Zweckformulierung in den Statuten ergebe sich, dass der Rekurrent zur Wahrung der betroffenen Interessen der Vereinsmitglieder ermächtigt sei. Fraglich erscheine aber, ob mit Blick auf die spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache auch mindestens eine grosse Anzahl der Mitglieder des Rekurrenten von der Verkehrsanordnung betroffen sei und einer Mehrheit der Mitglieder aus der Verkehrsanordnung ein Nachteil von gewisser Intensität erwachse.

Dazu erwog die Vorinstanz, dass die Münchensteinerbrücke sich auf der Grossbasler Seite befinde und die Thiersteinallee mit der Grosspeterstrasse verbinde. Sie sei Teil der Strassenführung Münchensteinerstrasse und verbinde auch die Quartiere Gundeldingen und St. Alban. Mit der strittigen Verkehrsanordnung solle der bisherige Velostreifen auf der Münchensteinerstrasse in Richtung Thiersteinallee verbreitert werden, was eine entsprechende Fahrbahnreduktion für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Folge habe. Bei der Münchensteinerstrasse und der Thiersteinallee handle es sich um verkehrsorientierte Strassen (vgl. <https://map.geo.bs.ch>, Karte «Strassen und Wege»), die nach Art. 1 Abs. 9 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) als innerörtliche Strassen primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt seien. Ferner verliefen auf der Münchensteinerbrücke eine regionale Freizeitroute für Velos, eine Alltagsveloroute sowie gemäss Teilrichtplan Velo auch eine Pendlerroute, welche sich an geübte Velofahrende richte, die möglichst rasch von A nach B fahren wollten (vgl. <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/basel-velostadt#teilrichtplan-velo>). Schliesslich sei die Kreuzung Münchensteinerstrasse ■ Münchensteinerbrücke ■ Thiersteinallee ein Unfallschwerpunkt (ebenfalls <https://map.geo.bs.ch>, Karte «Unfallschwerpunkte») (angefochtener Entscheid, E. 11).

Der Rekurrent mache geltend, er verfüge über rund 10'000 Mitglieder. Die Münchensteinerstrasse und die Münchensteinerbrücke würden als wichtige Verbindungswege von einer ansehnlichen Anzahl seiner Mitglieder befahren. Pendler, die

aus Richtung Bruderholz oder aus den Agglomerationsgemeinden Münchenstein oder Reinach in die Grossbasler Innenstadt bzw. in die westlich der Innenstadt liegenden Quartiere zur Arbeit fahren würden, würden die Achse über die Münchensteinerbrücke regelmässig für ihren Arbeitsweg benutzen. Auch in Basel wohnhafte Mitglieder würden die Münchensteinerbrücke regelmässig zum Einkaufen im Dreispitz oder auf dem Weg aus der Stadt befahren (angefochtener Entscheid, E. 13). Der Rekurrent habe es aber trotz Aufforderung mit Instruktionsverfügung vom 25. März 2024 versäumt, die Wohnorte seiner Mitglieder zu belegen. Mangels dieser Kenntnis müsse auf öffentlich zugänglichen Daten zurückgegriffen werden (angefochtener Entscheid, E. 14).

Die Vorinstanz erwog dabei, dass per 5. Juni 2024 298'837 Personen im Kanton Basel-Landschaft und 200'031 in Basel-Stadt gewohnt hätten. Der Motorisierungsgrad habe im Jahr 2024 bei 520 Personenwagen pro 1'000 Einwohner im Kantons Basel-Landschaft und bei 324 Personenwagen pro 1'000 Einwohner im Kanton Basel-Stadt gelegen. Gestützt auf diese Zahlen und den Zweck in den Statuten des Rekurrenten sei davon auszugehen, dass die Mehrheit der Vereinsmitglieder eher in Basel-Landschaft als in Basel-Stadt wohnhaft sei. Bezogen auf die vom Rekurrenten behaupteten Nutzung der Münchensteinerbrücke als Pendlerroute stellte die Vorinstanz fest, dass in Basel-Landschaft im Mittel der Jahre 2017 bis 2021 etwas mehr Weg- als Zupendler (54'100 gegenüber rund 54'000) vorhanden seien. Rund 39'600 dieser Wegpendler arbeiteten in Basel-Stadt. Die Zahl der Zupendler aus Basel-Stadt betrage rund 14'800. Wie sich die Verwendung der Verkehrsmittel (Motorfahrzeug, öffentlicher Verkehr etc.) auf diese Pendler und Pendlerinnen verteile, sei nicht bekannt, dürfte aber im Bereich des statistischen Bundesmittels liegen, wonach rund 50 % aller Arbeitspendler in der Schweiz das Auto benutzten (angefochtener Entscheid, E. 15 und 16).

Aus diesen Zahlen lasse sich aber keinesfalls ableiten, dass diejenigen Arbeitspendler aus Basel-Landschaft, die mit dem eigenen Fahrzeug nach Basel-Stadt (oder andersherum) zur Arbeit anreisen, auch tatsächlich die Münchensteinerbrücke als Arbeitsweg wählen würden. Daher sei es trotz der Kategorisierung der Münchensteinerbrücke als verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrasse in keiner Weise offensichtlich, dass eine Vielzahl der Mitglieder des Rekurrenten, notabene mehr als 5'000 seiner Mitglieder diese Strasse in der geforderten Häufigkeit auch tatsächlich befahren würden. Es gebe zahlreiche weitere Zufahrtsstrassen aus Basel-Landschaft nach Basel-Stadt, welche die Arbeitspendler benutzen könnten. Gesamthaft betrachtet könne der Rekurrent somit nicht annähernd glaubhaft machen, dass eine ausreichend grosse Anzahl seiner Vereinsmitglieder die Münchensteinerbrücke tatsächlich mit dem Auto als Pendlerstrecke nutzten. Sofern der Rekurrent sich darüber hinaus darauf beziehe, dass die in Basel-Stadt wohnhaften Mitglieder die Münchensteinerbrücke regelmässig auch zum Einkaufen im Dreispitz nutzen würden, sei dies nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ohnehin nicht ausreichend (angefochtener Entscheid, E. 17). Damit fehle es dem Rekurrenten an der spezifischen Beziehungsnähe zur Streitsache. Es könne daher offenbleiben, ob dem Rekurrenten bzw. einem Grossteil seiner Mitglieder aus der strittigen Verkehrsanordnung überhaupt ein Nachteil von einer gewissen Intensität erwachse. Soweit der Rekurrent geltend mache, die Münchensteinerstrasse sei schon bei geringem Verkehrsaufkommen komplett ausgelastet, der schon vor dem Versuch vorhandene Kapazitätsengpass sei verschärft worden und infolgedessen hätten die Stausituationen während der Hauptverkehrszeiten massiv zugenommen, erschliesse sich nicht, inwiefern diese allgemeinen Behauptungen belegen

sollten, dass einem Grossteil der Mitglieder des Rekurrenten von der strittigen Verkehrsordnung ein Nachteil von gewisser Intensität erwachsen solle. Mit dem Wegfall einer Autospur müsse der MIV keinen zusätzlichen Fahrweg auf sich nehmen. In den Städten sei es ausserdem heutzutage Normalität, dass es in Spitzenzeiten zu Stau kommen könne. Dies habe nicht mit der Verkehrsführung zu tun, sondern mit dem Umstand, dass die Strasse aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens punktuell an die Kapazitätsgrenze komme. Solche Verkehrsbehinderungen würden alle Verkehrsteilnehmer treffen (vgl. angefochtener Entscheid E. 18 und 19).

Gesamthaft betrachtet vermöge der Rekurrent weder darzutun, dass eine Mehrheit seiner Mitglieder von der Verkehrsordnung betroffen sei, noch, dass einer Mehrheit seiner Mitglieder aus der Verkehrsordnung überhaupt ein Nachteil von gewisser Intensität erwachsen solle. Dem Rekurrenten fehle daher die Legitimation, die strittige Verkehrsordnung vom 28. September 2022 anzufechten, weshalb auf seinen Rekurs nicht einzutreten sei (angefochtener Entscheid, E. 20).

E. 2.3

2.3.1 Mit seinem Rekurs macht der Rekurrent zunächst geltend, als gewisse Häufigkeit für eine regelmässige Benutzung einer Strasse zur Begründung einer Betroffenheit von Verkehrsteilnehmenden genüge es nach der früheren bundesrätlichen Praxis, wenn die Fahrten über eine längere Zeitspanne und in gleichmässigen, eher kurzen zeitlichen Abständen durchgeführt würden, wobei wöchentliche Fahrten ausreichend seien und eine tägliche Benutzung nicht erforderlich sei. Mit Bezug auf die Betroffenheit einer Mehrheit oder zumindest einer grossen Anzahl der Mitglieder sei die Praxis grosszügig (Rekursbegründung, Rz. 20).

2.3.2 Mit Bezug auf die strittige Verkehrsmassnahme bestreitet der Rekurrent die vorinstanzliche Feststellung, es lasse sich nicht ableiten, dass die Arbeitspendler aus und nach Basel-Landschaft die Münchensteinerbrücke als Arbeitsweg wählen würden. Gemäss den dargelegten Zahlen würden täglich knapp 30'000 Automobilisten zwischen Basel-Landschaft und Basel-Stadt hin und her pendeln (7'400 von BS nach BL, 19'800 von BL nach BS), wovon nach der Statistik eine grosse Anzahl Mitglieder des Rekurrenten seien. Dass davon ein Grossteil die Münchensteinerbrücke zu überqueren habe, habe er in seiner Eingabe zur Legitimation vom 9. Juli 2024 plausibel dargelegt (Rekursbegründung, Rz. 21). Als bevölkerungsreichstes Quartier von Basel beherberge Gundelingen knapp 19'000 Einwohner sowie zahlreiches (Klein-)Gewerbe, was mit entsprechendem Verkehrsaufkommen einhergehe. Er verweist dabei auf den Entscheid des Bundesgerichts zu einer Verkehrsordnung in Münsingen, bei dem die Beschwerdelegitimation des TCS Landesteil Bern-Mittelland bejaht worden sei (BGE 136 II 539 E. 1.1). Das Gericht habe es dabei als glaubhaft angesehen, dass bei 11'000 Einwohnern sowie 7'000 Zu- und Wegpendlern eine grosse Zahl von Automobilisten betroffen sei, welche Mitglieder des beschwerdeführenden Vereins seien. Das Bundesgericht habe dabei die Legitimation der Agglomeration Bern sowie die Regionen Schwarzenburg und Burgdorf umfassenden Verbands angenommen, obwohl weder der Weg zwischen dem südwestlich von Bern liegenden Schwarzenburg und Bern noch jener zwischen dem nordöstlich von Bern liegenden Burgdorf und Bern die betroffene Strecke zwischen Bern und Thun in Münsingen passiere. Dennoch habe das Bundesgericht festgehalten, es könne davon ausgegangen werden, «dass eine ansehnliche Zahl von Mitgliedern des Beschwerdeführers (Landesteil Bern-Mittelland) die mit der umstrittenen Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger

regelmässig benutzt und zur Beschwerde berechtigt wäre» (Rekursbegründung, Rz. 22).

Vorliegend sei mit den 19'000 Einwohnern des Gundeldingerquartiers eine hinreichend grosse Anzahl Mitglieder betroffen. Bezogen auf die Grösse des beschwerdeführenden Verbandes seien in dem vom Bundesgericht beurteilten Fall statistisch jedes vierte Mitglied und real aufgrund der geografischen Gegebenheiten wohl deutlich weniger Mitglieder betroffen. Vorliegend vertrete der Verband rund 10'000 Mitglieder. Betroffen seien die 19'000 Einwohner des Gundeldingerquartiers und zahlreiche Zu- und Wegpendler. Das Verhältnis liege daher bei mindestens 200 %, sodass statistisch gesehen «gar sämtliche Mitglieder plus nochmals eine gleichgrosse Anzahl zusätzlicher Automobilisten betroffen» seien. Auch diese relative Betrachtung müsse daher zur Bejahung der Legitimation führen. Die pauschale Aussage, es bleibe offen, ob die genannten Automobilisten die Münchensteinerbrücke auch tatsächlich als Arbeitsweg wählten, ziele deshalb an der Realität vorbei (Rekursbegründung, Rz. 23 und 24).

Von der Verkehrsanordnung auf der Münchensteinerstrasse seien zudem nicht nur die Anwohner und Zu- und Wegpendler von Gundeldingen betroffen, sondern auch Pendler aus dem Bruderholz oder den Agglomerationsgemeinden Münchenstein oder Reinach, die in der Grossbasler Innenstadt bzw. in den westlich der Innenstadt liegenden Quartieren arbeiten, genauso wie sämtliche aus dem östlichen Baselbiet via Autobahn herkommenden Automobilisten, welche nach Gundeldingen bzw. in Richtung Bruderholz verkehrten. Dies vergrössere sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen die Betroffenheit des Rekurrenten nochmals deutlich (Rekursbegründung, Rz. 25).

Hinzu kämen weiter all jene, die ihren Wocheneinkauf im Supermarkt MParc im Dreispitz mit ca. 500 Parkplätzen erledigten. Supermärkte mit einem derart grossen Sortiment gebe es in Stadtnähe nur im MMM Claramarkt im Kleinbasel sowie im MMM Paradies in Allschwil sowie in Oberwil, Münchenstein, Kaiseraugst, Frenkendorf und weiter entfernten Gemeinden. Für Wocheneinkäufer aus dem gesamten St. Alban-, Breite- und Vorstädte-Quartier sowie aus den Regionen Muttenz und Pratteln biete sich ein Einkauf im MParc im Dreispitz als nächstes und grösstes Einkaufszentrum an. Solche wöchentlichen Fahrten reichten für die Begründung der Betroffenheit und einer spezifischen Beziehungsnähe zur Streitsache aus. Daraus folge, dass eine grosse Anzahl seiner Mitglieder von der Verkehrsanordnung betroffen sei. Entgegen der Auffassung der Vorinstanz bedürfe es dabei nicht der Hälfte der Mitglieder (Rekursbegründung, Rz. 26 und 27).

Weiter verweist der Rekurrent auf die bundesgerichtlichen Entscheide zur Sevogelstrasse (BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 1.1), mit dem es das Bundesgericht als «plausibel» bezeichnet habe, dass eine Vielzahl seiner Mitglieder diese, zumal grösstenteils als verkehrsorientiert qualifizierte Strasse in der Stadt Basel regelmässig befahren. Im Unterschied zur Sevogelstrasse als Hauptsammelstrasse sei die Münchensteinerstrasse eine Hauptverkehrsstrasse. Weiter verweist der Rekurrent auf einen Berner Fall des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer A-7025/2017 vom 20. Juni 2019 E. 1.2.2) (Rekursbegründung, Rz. 28-30).

2.3.3 Schliesslich hält der Rekurrent daran fest, dass das Betroffensein seiner Mitglieder einen Nachteil von genügender Intensität darstelle. Auch wenn der Stau an gewissen Stellen in der Stadt möglicherweise tatsächlich nichts mit der dortigen Verkehrsführung zu tun habe, so sei diese pauschale Aussage auf die vorliegende Situation nicht zutreffend. Die

vorliegend angefochtene Massnahme streiche nämlich kurzerhand eine gesamte Fahrspur für den MIV und reduziere damit die diesbezügliche Kapazität der Strasse um 50 %. Die Problematik des bereits zuvor an seine Grenzen stossenden Strassenstückes werde damit konkret durch diese Massnahme verschärft. Er habe aufgezeigt, dass mit dem durch die Massnahme zusätzlich verursachten Stau seinen Mitgliedern ein faktischer Nachteil bestehend in einer um 50 % verlängerten Wartezeit im Bereich Münchensteinerstrasse, Nauenstrasse und Denkmal erwachse. Unklar erscheine schliesslich, was die Vorinstanz aus der Feststellung ableiten wolle, dass solche Verkehrsmassnahmen alle Verkehrsteilnehmer treffen würden (Rekursbegründung, Rz. 34).

E. 3

3.1 Der Rekurrent ist unstrittig als Verein konstituiert, zu dessen Aufgaben es statutarisch gehört, die Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr auch durch die Ergreifung von Rechtsmitteln zu wahren. Strittig ist allein, ob eine Mehrheit oder eine Grosszahl seiner Mitglieder von der angefochtenen Verkehrsmassnahme betroffen ist. Verkehrsverbände sind üblicherweise regional, kantonale oder sogar überkantonale organisiert. Daraus folgt, dass ihre Mitglieder unterschiedliche Routen und damit verschiedene Strassenabschnitte mehr oder weniger regelmässig befahren. Die praxisgemäss verlangte Vielzahl der von einer Verkehrsmassnahme betroffenen Mitglieder eines Verbandes kann daher kleiner als deren Hälfte sein, soll die Ausübung des Verbandsbeschwerderechts nicht illusorisch werden. Dem entspricht auch die Bejahung des Verbandsbeschwerderechts durch das Bundesgericht im Urteil BGE 136 II 539 E.

E. 4

Strittig ist zunächst in formeller Hinsicht der von der Vorinstanz beschlossene Verzicht auf die Durchführung eines Augenscheins.

4.1 Die Vorinstanz erwog diesbezüglich, der vom Rekurrenten beantragte und ursprünglich auf den 30. August 2023 angesetzte Augenschein sei mit Verfügung vom 3. August 2023 abgeboten und es sei auf die Ansetzung eines neuen Termins verzichtet worden. Der Entscheid über die Durchführung eines Augenscheins liege im pflichtgemässen Ermessen der urteilenden Instanz. Die tatsächlichen (örtlichen) Verhältnisse würden sich im vorliegenden Fall jedoch hinreichend aus den Verfahrensakten ergeben. Für die Klärung der streitigen Strassenfrequentierung (Verkehrsfluss und Rückstau) würde ein einzelner blosser Augenschein ohnehin nicht zu weiteren relevanten objektiven Erkenntnissen führen, weshalb darauf auch verzichtet werden könne (angefochtener Entscheid, E. 22).

4.2 Der Rekurrent verweist demgegenüber darauf, dass sich auch die Vorinstanz von dem zunächst angeordneten Augenschein einen Erkenntnisgewinn erhofft habe. Dessen Abbietung sei nur aufgrund der zwischenzeitlichen Sperrung der Margarethenbrücke für den Tramverkehr erfolgt (vgl. Verfügung des BVD vom 3. August 2023). Gleichzeitig sei aber das MOB aufgefordert worden, bis Ende Oktober 2023 über den aktuellen Stand der Margarethenbrücke zu berichten. Dies zeige die Absicht der Vorinstanz, den Augenschein später durchzuführen. Dieser Aufforderung sei das MOB mit Bericht vom 30. Oktober 2023 nachgekommen, mit welchem die Durchführung eines Augenscheins im April 2024 als realistisch bezeichnet worden sei. Das MOB habe dabei klar zum Ausdruck gebracht, dass es einen Erkenntnisgewinn in der Durchführung eines Augenscheins sehe. Diese Ansicht habe die Vorinstanz mit ihrer darauf erlassenen Verfügung vom 7. November 2023 geteilt, mit der sie das MOB erneut um einen Zwischenbericht bis am 29. März 2024 gebeten habe.

Das MOB habe darauf am 18. März 2024 über die Tramumleitungen im April 2024 berichtet, aber einen Augenschein im Zeitraum Mai/Juni 2024 für realistisch gehalten und demnach im Grundsatz noch immer als zweckmässig angesehen. Aus unerfindlichen Gründen habe das BVD jedoch plötzlich von der Anberaumung eines neuen Augenscheins abgesehen und dies lakonisch mit dem fehlenden Erkenntnisgewinn begründet. Damit habe es sein Ermessen willkürlich und damit nicht pflichtgemäss ausgeübt (Rekursbegründung, Rz. 39).

4.3 Darin kann dem Rekurrenten nicht gefolgt werden. Zunächst ist festzustellen, dass sich der Rekurrent mit der Begründung, wonach ein einzelner Augenschein ohnehin nicht zu weiteren relevanten objektiven Erkenntnissen zur Klärung der streitigen Strassenfrequentierung und damit zum Verkehrsfluss und Rückstau führen könne, nicht auseinandersetzt. Wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat, ergeben sich die massgebenden tatsächlichen (örtlichen) Verhältnissen hinreichend aus den Verfahrensakten. Sie dürfen im Übrigen auch als weitgehend notorisch gelten. Vor diesem Hintergrund könnte ein Augenschein allein einen weiteren Erkenntnisgewinn liefern, wenn er zu zusätzlichen Erkenntnissen zum aktuellen Verkehrsfluss und zu allfälligen Rückstaus führen könnte. Mit der Vorinstanz ist diesbezüglich aber festzustellen, dass ein einzelner Augenschein bloss eine punktuelle Situation belegen könnte, ist der Verkehrsfluss doch von vielfältigen Faktoren abhängig, die sich von Tag zu Tag verändern können. Vor diesem Hintergrund konnte und kann daher auf die Durchführung eines Augenscheins verzichtet werden (vgl. auch BGer 1C_68/2017 vom 1. September 2017 E. 2.3).

E. 5

Abs. 2 der Bundesverfassung (BV, SR 101) verbrieft Grundsatz der Verhältnismässigkeit für Verkehrsanordnungen konkretisiert (vgl. dazu BGE 105 IV 66 E. 6.b S. 67; BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 5.2). Verkehrsanordnungen seien somit regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden. Art. 3 Abs. 4 SVG räume den zuständigen Behörden einen erheblichen Beurteilungs- und Gestaltungsspielraum ein. Es sei Aufgabe der zuständigen Behörden, die aus ihrer Sicht sachlich beste Lösung zu wählen. Wie weit die zuständigen Behörden dabei auf die verschiedenen Ansichten in der Bevölkerung Rücksicht nehmen wollen, sei in erster Linie eine politische Frage (vgl. BGer 1C_37/2017 vom 16. Juni 2017 E. 4.3) (angefochtener Entscheid, E. 23 und 24).

5.2 Es werde ■ so das BVD weiter ■ vom Rekurrenten zu Recht nicht in Frage gestellt, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und für Velofahrende im Speziellen an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt wie der Münchensteinerstrasse bzw. der Münchensteinerbrücke im öffentlichen Interesse liege. In dieser Hinsicht sei denn auch nicht entscheidend, ob der Rekurrent die Verkehrssicherheit bereits ohne diese Massnahme als ausreichend einstufte, da auch Massnahmen, die für noch mehr Verkehrssicherheit sorgten, im öffentlichen Interesse lägen. Ob die Massnahmen tatsächlich einen relevanten Beitrag an die Verkehrssicherheit zu leisten vermöchten, sei dabei eine Frage der Verhältnismässigkeit. Überdies werde mit den eingangs erwähnten behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (Teilrichtplan Velo) ein ganz grundsätzliches öffentliches Interesse an der Sicherheit dieser Veloroute ausgewiesen. Schliesslich seien diese Ziele sowohl vom Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS, SG 780.100), wonach der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel gefördert werden solle (§ 13 Abs. 2 USG BS), als auch von Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt (angefochtener Entscheid, E. 28).

E. 5.3

5.3.1 Eine Entflechtung des MIV vom Veloverkehr, wie sie im vorliegenden Fall stattfinden sollte, trage in der Regel auch zu einem Sicherheitsgewinn für die Verkehrsteilnehmenden bei. Gemäss dem Schlussbericht «Verkehrsversuch Spurabbau Münchensteinerstrasse/-brücke Monitoring» vom 31. Mai 2022 (kurz: Schlussbericht Monitoring) habe das Versuchsmonitoring einerseits aus vor Ort durchgeführten Beobachtungen, und zwar zur werktäglichen Morgenspitzenstunde, d.h. zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr, sowie zur Abendspitzenstunde, d.h. zwischen 16:00 Uhr und 18:00 Uhr, für jeweils mindestens 15 Minuten bestanden. Die Beobachtungen hätten in den Wochen 1, 2, 5 und 9 nach Inbetriebnahme des Spurabbaus stattgefunden. Zusätzlich seien in den Wochen 2 und 9 nach Inbetriebnahme des Spurabbaus Videoerhebungen in diesen Spitzenzeiten (Dauer rund 3 Stunden) erhoben worden. Diese Beobachtungen dienten der Auswertung hinsichtlich der Verkehrssicherheit («V») und der Rückstaulängen («S») (vgl. angefochtener Entscheid E. 29).

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit hätten an zwei der drei untersuchten Verkehrsknotenpunkte («V1: Sicherheit LSA Grosspeterstrasse bis Hexenweglein» und «V2: Sicherheit Hexenweglein») die anfänglich beobachteten kritischen Situationen wie das Ausweichen von Velofahrenden auf die MIV-Spur durch Umstellung der Phasenfolge praktisch eliminiert werden können. Die für einen Versuchsabbruch festgelegten Grenzwerte von 2 Fällen bzw. 30 % (Beobachtungen) und 4 Fällen bzw. 15 % (Videoerhebungen) seien dabei mit Werten von 0.03 (bei 33 Beobachtungen) bzw. 0.17 kritischen Situationen (bei 6 Videoerhebungen) und 2 % (= 6 falsch fahrende Velos bei total 276 linksabbiegenden Velos, 31 Beobachtungen) bzw. 1 % (= 2 falsch fahrende Velos bei total 202 linksabbiegenden Velos, 6 Videoerhebungen) bei Weitem nicht erreicht worden (vgl. Schlussbericht Monitoring, S. 11, 12). Die falsch fahrenden Velofahrer hätten dabei eine Verkehrsinsel umfahren, das Trottoir benutzt oder das Rotlicht ignoriert. Beim dritten untersuchten Verkehrspunkt («V3: Sicherheit Münchensteinerbrücke Richtung Bruderholz») habe sich vor allem die Problematik gezeigt, dass die in Richtung Bruderholz Velofahrenden vom MIV gequert würden. Der Anteil an beobachteten kritischen Situationen habe dabei aber ebenfalls bei oder gar unter 1 % gelegen: Bei 33 Beobachtungen sei es bei insgesamt 1'798 korrekt linksabbiegenden Velofahrenden zu 6 kritischen Situationen gekommen und es seien 20 falsch fahrende Velos gezählt worden. Bei den 6 durchgeführten Videoerhebungen sei es bei 1'185 korrekt linksabbiegenden Velos zu 4 kritischen Situationen gekommen und es seien 7 falsch fahrende Velos gezählt worden, welche den MIV-Streifen anstatt die Velospur benutzt hätten. Das für die Verkehrssicherheit festgelegte Abbruchkriterium sei dabei auf einen Wert von 10 % (Beobachtungen) bzw. 5 % (Videoerhebungen) festgelegt worden. Der Grossteil des MIV habe die Velospur vorsichtig gequert und frühzeitig zu blinken begonnen. Es hätten aber auch kritische Manöver beobachtet werden können, wenn der MIV aus dem Stand die Velospur habe queren müssen (vgl. Schlussbericht Monitoring, S. 13, 14) (angefochtener Entscheid, E. 30).

Auch bezüglich der beobachteten Rückstaulängen sei dem Schlussbericht Monitoring zusammengefasst zu entnehmen, dass die Grenzwerte für den Versuchsabbruch (zwischen 0.16 bis 1 Fall für die Beobachtungen und zwischen 0.33 bis 2 Fälle pro Stunde für die Videoerhebungen) weder auf der Münchensteinerstrasse («S1: Rückstaulänge Münchensteinerstrasse vor Hexenweglein» und «S2: Rückstaulänge Münchensteinerstrasse

vor LSA Grosspeter») noch auf der Münchensteinerbrücke («S3: Rückstaulänge Münchensteinerbrücke vor Knoten Thiersteinerallee») erreicht worden seien. Es sei vom Hexenweglein in Richtung Bruderholz nur vereinzelt zu Tram- und Busbehinderungen gekommen, wobei die Fahrzeuge vor den Haltelinien grosse Lücken gelassen hätten oder nicht genügend aufgeschlossen seien. Hingegen habe der Rückstau von der Münchensteinerstrasse Richtung Bruderholz stark geschwankt, wobei auch hier dieselbe Problematik des nicht korrekten Verkehrsverhaltens (fehlendes Aufschliessen) habe beobachtet werden können. Bezüglich der Rückstaulänge vor dem Knoten Thiersteinerallee hätten sich keine Besonderheiten gezeigt (vgl. Schlussbericht Monitoring, S. 7■10). Diese vorgängig von einem unabhängigen und erfahrenen Verkehrsplanerbüro erarbeiteten Grenz- und Schwellenwerte für einen Versuchsabbruch seien entgegen der Ansicht des Rekurrenten nicht ungeeignet. Auch die Anzahl der durchgeführten Beobachtungen und Videoerhebungen sei nachvollziehbar, zumal sich Probleme mit einer neuen Verkehrsführung erfahrungsgemäss zu Beginn eines Versuches zeigen würden. Die angeordneten Verkehrsmassnahmen seien grundsätzlich geeignet, das Ziel der Versuchsdurchführung in Form der Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Komfortsteigerung für die Velofahrenden langfristig zu erreichen. Es bestehe mit der Verkehrsanordnung auf der Münchensteinerbrücke sowohl eine von allen Verkehrsteilnehmenden gut wahrnehmbare Veloverkehrsführung als auch durch die nun verlangsamte Geschwindigkeit des MIV eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Auch die Kantonspolizei habe die Verkehrsanordnungen als sicherer im Vergleich zum Vorher-Zustand beurteilt. Schliesslich entspreche nun auch die Radstreifenbreite den technischen Normvorgaben mit der in der VSS-Norm vorgesehenen Minimalbreite von 1.5 Metern (angefochtener Entscheid, E. 31■33).

5.3.2Die strittige Verkehrsanordnung sei aufgrund der Bedeutung der Münchensteinerbrücke als Unfallschwerpunkt (vgl. Schlussbericht Monitoring, S. 19) auch erforderlich, um die Verkehrssicherheit der Velofahrenden zu erhöhen. Auch wenn zwischen 2014 und 2019 dort «nur» zwei Unfälle (ein Fussgänger-Unfall mit leichtverletzter Person und ein Velo-Unfall mit schwerverletzter Person, vgl. Schlussbericht Monitoring, S. 19) polizeilich registriert worden seien, bestehe ein Sicherheitsdefizit für Velofahrende, welches auch vor sich ereignenden Unfällen präventiv zu beseitigen sei (vgl. auch BGE 139 II 145 E. 5.6 S. 156). Die nunmehr erreichte Einhaltung der Velostreifenbreite gemäss den geltenden technischen Vorschriften sei für die Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden unabdingbar. Mit der vom Rekurrenten vorgebrachten Alternative könne der in Richtung Thiersteinerallee fahrende MIV weniger gut von der Münchensteinerstrasse in das Gundeldingerquartier abfliessen, womit es auch in dieser Variante zu erheblichem Rückstau kommen dürfte. Zudem führe der vorgeschlagene Velostreifen über die Tramgleise, was zu einer unzweckmässigen Vortrittsregelung (Entzug Tramvortritt) mit daraus absehbar resultierenden Konflikten führen würde. Angesichts der vielschichtigen Auswirkungen der Verkehrsplanung sei für die Rechtsmittelbehörde kaum abschätzbar, ob der Vorschlag des Rekurrenten eine mildere Massnahme darstelle. Die in Ausübung des Gestaltungsspielraums der Behörde getroffene Wahl der vorgesehenen Massnahmen lasse sich auf sachliche und nachvollziehbare Gründe stützen (angefochtener Entscheid, E. 34).

5.3.3Mit Bezug auf die Prüfung der Verhältnismässigkeit im engeren Sinne der getroffenen Massnahme erwog die Vorinstanz, dass auf der verkehrsreichen Münchensteinerstrasse/

-brücke die Interessen von zahlreichen und unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden aufeinandertreffen würden. Auch bei der Abwägung dieser Interessen komme der zuständigen Behörde ein weiter Beurteilungsspielraum zu (vgl. auch BGer 1C_44/2017 vom 19. Juli 2017 E. 3.1 und 3.4). Ausserdem sei auch das Anliegen anerkannt, den Veloverkehr zu fördern sowie ein sicheres Netz an Velorouten zu etablieren (vgl. auch «Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt» vom Januar 2023, S. 22 ff., 26 ff., 43 ff.; https://media.bs.ch/original_file/c9a-58f5d8272793a625b267a08235dbfd440e1ea/2023-01-26-mobilitaetsstrategie-5.pdf). Diese Interessen seien bei der Verkehrsplanung unabhängig von einer konkreten Anzahl Unfälle ohnehin hoch zu gewichten. Diesen öffentlichen Interessen an der Verkehrssicherheit und der Förderung des Veloverkehrs stünden die Interessen des MIV an einem fliessenden Verkehr gegenüber. Es seien für den öffentlichen Verkehr schon im Vorfeld maximal tolerierbare Fahrzeitverlängerungen definiert worden, da im Rahmen der Vorstudie «Verbesserung Gesamtverkehr Denkmal ■ Grosspeter ■ Dreispitz» vom 7. April 2021 potentielle Rückstaus berechnet worden seien, die sich in Folge eines Spurabbaus ergeben könnten. Die mit der Verkehrsanordnung einhergehenden Einschränkungen für den MIV beschränkten sich also im Wesentlichen auf diese Rückstaulängen. Dass die strittigen Verkehrsmassnahmen mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen für eine Vielzahl der Mitglieder des Rekurrenten verbunden wären, mache dieser nicht substantiiert geltend. Darüber hinaus sei dem Schlussbericht Monitoring zu entnehmen, dass sich gemäss der Reisezeitauswertung der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) für den Versuchszeitraum ■ mit einer Ausnahme ■ auf allen Linien sogar eine Verbesserung der Fahrzeiten ergeben habe (vgl. Schlussbericht Monitoring, S. 17). Insgesamt betrachtet überwiege damit das öffentliche Interesse an der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden das Interesse des MIV an weniger Rückstaus bei Weitem. Die strittige Verkehrsanordnung wahre demnach eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation und sei insgesamt verhältnismässig (angefochtener Entscheid, E. 35 und 36).

E. 6

6.2 Strittig ist zunächst die Eignung der Anordnung.

6.2.1 Der Rekurrent macht zunächst geltend, aus dem Schlussbericht Monitoring gehe hervor, dass die angefochtene Verkehrsanordnung nicht geeignet sei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen ■ weder die allgemeine noch jene für Velofahrende. Es sei nicht ersichtlich, wie mit ihr eine Entflechtung des MIV und des Veloverkehrs erfolge. Es verschiebe sich dadurch bloss der Kreuzungspunkt von MIV und Veloverkehr von der nordseitigen Auffahrt auf die Münchensteinerbrücke zur südseitigen Abfahrt von der Brücke. Dass dies eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen würde, gehe aus dem Schlussbericht nicht hervor. Insgesamt zeige die Vorinstanz bloss auf, dass der Versuch keine Verschlechterung der Sicherheit mit sich gebracht habe. Geeignet sei eine Massnahme jedoch nur dann, wenn sie die Erreichung des Zwecks fördere, nicht bereits, wenn sie ihn nicht behindere. Der Schlussbericht Monitoring komme bloss zum Fazit, dass es in Bezug auf die Abbruchkriterien keine Auffälligkeiten gegeben habe. Anschliessend würden die negativen Auswirkungen in Bezug auf verschiedene Rückstausituationen erläutert. Die Vorinstanz habe den Inhalt des Schlussberichts Monitoring nicht ergebnisoffen angenommen und habe die Eignung der Verkehrsanordnung zu Unrecht bejaht (Rekursbegründung, Rz. 42 ■ 45).

6.2.2 Darin kann dem Rekurrenten nicht gefolgt werden. Wie dem angefochtenen Entscheid entnommen werden kann und vom Rekurrenten nicht bestritten wird, entsprach die frühere Radstreifenbreite im Unterschied zur nun angefochtenen Verkehrsordnung nicht den technischen Normvorgaben der VSS-Norm mit der vorgesehenen Minimalbreite von 1.5 Metern. Bereits diese Verbreiterung der eingefärbten Radspur ist offensichtlich im Grundsatz geeignet, die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen. Zutreffend ist zwar, dass auch mit der angefochtenen Verkehrsordnung weiterhin ein Kreuzungspunkt zwischen dem MIV und dem Veloverkehr auf der Münchensteinerbrücke bestehen bleibt. Dabei hat neu aber der Motorfahrzeugverkehr die rot eingefärbte und verbreitetere Velospur zu überqueren, wenn die Fahrt in die Thiersteinallee fortgesetzt werden soll, während der Veloverkehr bisher einen Spurwechsel hat vornehmen müssen, um die Fahrt in der Münchensteinerstrasse in Richtung Dreispitz fortzusetzen. Dieser Spurwechsel war zudem auf der leicht ansteigenden Brückenhälfte vorzunehmen, wo der Motorfahrzeugverkehr nach der Kreuzung Nauenstrasse/Münchensteinerstrasse notorischerweise weiter beschleunigt hat, während vor der Kreuzung Münchensteinerstrasse/-brücke/Thiersteinallee/Hochstrasse wieder abgebremst werden muss (vgl. Art 32 Abs. 1 SVG). Gemäss der Feststellung im Schlussbericht Monitoring funktionierte der Verflechtungsbereich am südlichen Ende der Münchensteinerbrücke denn auch gut (Ziff. 3.1). Wie die Vorinstanz zutreffend ausgeführt hat, führt diese Massnahme insgesamt zu einer Verlangsamung des Motorfahrzeugverkehrs auf der Münchensteinerbrücke (vgl. angefochtener Entscheid E. 33). Diese Ausführungen werden vom Rekurrenten auch nicht bestritten. Entgegen der Auffassung des Rekurrenten war es denn auch nicht die Aufgabe des Verkehrsmonitorings, über welches mit dem Schlussbericht Monitoring berichtet worden ist, einen Vergleich der Verkehrssicherheit vor und nach der Umgestaltung der Fahrspuren vorzunehmen. Vielmehr galt es, das Funktionieren der versuchsweise eingeführten Verkehrsordnung zu evaluieren. Die Rüge, aus dem Bericht gehe nicht hervor, dass die angefochtene Verkehrsordnung geeignet sei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, geht daher an der Sache vorbei.

Wie die Vorinstanz in ihrer Rekursantwort mit dem Vergleich der Unfallübersichten der Kantonspolizei 2018■2021 und 2021■2024 sowie der «Überblicke öffentlich ASTRA 2018■2021» und «2021■2024» nachgewiesen hat, ist sowohl die Anzahl der polizeilich erfassten Unfälle von total 19 (Zeitraum 2018■2021) auf total 13 (Zeitraum 2021■2024) und die Anzahl der leicht bis schwer Verletzten, an diesen Unfällen beteiligten Personen von total 18 auf 14 zurückgegangen. Auch dies belegt, dass die Verkehrssicherheit mit der angefochtenen Verkehrsordnung hat erhöht werden können (Rekursantwort, E. 10).

6.3 Weiter strittig ist die Erforderlichkeit der Massnahme.

6.3.1 Der Rekurrent trägt sodann, die Vorinstanz führe im angefochtenen Entscheid unter dem Titel der Erforderlichkeit hauptsächlich Argumente zur vermeintlichen Eignung der Massnahme aus und scheine damit selber der Meinung zu sein, dass die Massnahme die Anforderungen an die Erforderlichkeit nicht zu erfüllen vermöge. Bereits die tiefe bzw. ausbleibende Effizienz der angefochtenen Massnahme zeige, dass der Verzicht auf die strittige Verkehrsordnung eine mildere Massnahme wäre, welche keine Einbusse im Zweck zur Folge hätte. Er habe mit seinem Rekurs im vorinstanzlichen Verfahren eine mildere Massnahme aufgezeigt, welche von der Vorinstanz «lapidar» (Rekursbegründung, Rz. 48) mit der Aussage abgetan worden sei, sie könne diesen als Rechtsmittelbehörde aufgrund dessen vielschichtigen Auswirkungen nicht prüfen. Er macht geltend, dieser

Vorschlag führe wie auch die angefochtene Massnahme dazu, dass der Motorfahrzeugverkehr in Richtung Thiersteinallee die links Richtung Dreispitz abbiegenden Velofahrenden kreuzen müsse. Ob das nun durch leichtes Rechtsabbiegen des Automobilisten über den gerade bleibenden Velostreifen, oder wie von ihm vorgeschlagen durch eine «Kein-Vortritt»-Signalisation vor dem Velostreifen, welcher die gerade bleibende Autospur kreuze, geschehe, habe auf einen allfälligen Rückstau keinen Einfluss, weshalb das von der Vorinstanz vorgebrachte Argument eines mit dem Vorschlag des Rekurrenten verbundenen Rückstaus nicht einschlägig sei. Vielmehr werde in seiner Variante durch ein vortrittsberechtigtes Velo lediglich die geradeaus in die Thiersteinallee und die rechts in die Hochstrasse abbiegenden Automobilisten blockiert, während in der angefochtenen Verkehrsordnung infolge der bloss einfachen Spurführung sämtliche Teilnehmer des MIV zum Anhalten gezwungen wären. Auch das Argument, mit der Variante des Rekurrenten führe der Velostreifen über die Tramgleise ziele an der Realität vorbei, müsse der linksabbiegende Velostreifen in Richtung Dreispitz die geradeaus in die Thiersteinallee führenden Tramschienen doch in jedem Fall kreuzen. Schliesslich macht der Rekurrent geltend, dass der Unfallschwerpunkt in der entgegengesetzten Richtung liege (Rekursbegründung, Rz. 46■51).

6.3.2 Soweit der Rekurrent der Massnahme die Erforderlichkeit mit dem Fehlen ihrer Eignung abspricht, ist seiner Argumentation die Grundlage mit den obigen Erwägungen entzogen (vgl. oben E. 6.2.2). Einzugehen ist hingegen auf den Verweis des Rekurrenten auf die im vorinstanzlichen Verfahren vorgeschlagene Alternativlösung. Der Rekurrent umschreibt seinen Alternativvorschlag in der vorinstanzlichen Rekursbegründung dahingehend, dass nur noch auf der rechten Spur über die Münchensteinerbrücke eine Velospur gezogen werden soll, welche vor der Abzweigung nach links bzw. in die Münchensteinerstrasse in Spuren geteilt werden soll, wobei die linke, abzweigende Spur als rot eingefärbter Radstreifen die Fahrbahn quert. Dabei soll dem in Richtung Gundeldingen fahrenden motorisierten Verkehr der Vortritt entzogen werden. Wie und wo diese Querung erfolgen soll, kann dem Vorschlag nicht entnommen werden. Während die Querung gemäss der angefochtenen Verkehrsordnung über eine längere Strecke erfolgen und dem jeweiligen Veloverkehr auf der Velospur angepasst werden kann, muss die Querung im Vorschlag des Rekurrenten an einem bestimmten Punkt erfolgen, an welchem die Fahrrichtung der Velofahrenden abrupt nach links über die Fahrbahn gelenkt werden muss. Daraus folgt mit der Feststellung im angefochtenen Entscheid, dass der in Richtung Thiersteinallee fahrende Motorfahrzeugverkehr in der vom Rekurrenten vorgeschlagenen Variante weniger gut von der Münchensteinerstrasse in das Gundeldingerquartier abfliessen könnte. Weiter referiert der Rekurrent die Einwände der Vorinstanz gegen seinen Vorschlag mit Bezug auf den Tramverkehr falsch. Sie hat diesbezüglich erwogen, dass der vorgeschlagene Velostreifen über die Tramgleise führe, was zu einer unzweckmässigen Vortrittsregelung (Entzug Tramvortritt) führen würde, sodass daraus resultierende Konflikte absehbar wären und nicht der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden dienen. Damit setzt sich der Rekurrent nicht auseinander. Im Übrigen ist diesbezüglich mit der Vorinstanz an den erheblichen Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde zu erinnern (vgl. oben E. 6.1.2). Es steht offensichtlich nicht fest, dass der Vorschlag des Rekurrenten zu einer zumindest vergleichbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit mit weniger Rückstau führt. Vor diesem Hintergrund ist die Feststellung im angefochtenen Entscheid, dass angesichts der vielschichtigen Auswirkungen der Verkehrsplanung kaum abschätzbar sei, ob die vom Rekurrenten vorgeschlagene

Alternative eine mildere Massnahme darstelle, nicht zu beanstanden. Schliesslich vermag auch die Behauptung des Rekurrenten, dass in südlicher Fahrtrichtung über die Münchensteinerbrücke bisher kein Unfallschwerpunkt bestanden habe, nichts an der Erforderlichkeit der Massnahme zu ändern. Mit der bisherigen Regelung wurde die Sicherheit der Velofahrenden wie oben ausgeführt (vgl. E. 6.2.2) nicht genügend gewährleistet. Wie die Vorinstanz festgestellt hat, kam es dort im Jahr 2018 zu einem Velounfall mit einem Schwerverletzten (Schlussbericht Monitoring, S. 19). Im Übrigen dürfen präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch dann getroffen werden, wenn noch keine Unfälle aufgetreten sind (vgl. BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 5.3 mit Hinweisen auf BGE 139 II 145 E. 5.6 S. 156).

6.4 Schliesslich bestreitet der Rekurrent die Verhältnismässigkeit der Verkehrsanordnung im engeren Sinne.

6.4.1 Dies begründet er wiederum zunächst damit, dass die vorgesehene Verkehrsanordnung den Zweck nicht erfülle und die Sicherheit des Veloverkehrs nicht verbessere. Darin kann dem Rekurrenten unter Verweis auf die obigen Ausführungen (vgl. E. 6.2.2) nicht gefolgt werden. Weiter macht er geltend, dass mit der angefochtenen Massnahme eine Verkürzung der Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs nicht angestrebt worden sei, weshalb ein entsprechendes Interesse nicht in die Interessenabwägung einfließen könne. Die Interessenabwägung müsse demnach zwischen dem Interesse an der Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie der Sicherheit der Velofahrenden im Speziellen und dem Interesse des MIV an einem fliessenden Verkehr stattfinden. Da die angeordnete Massnahme jedoch die Verkehrssicherheit eher verringere und den fliessenden Verkehr beschränke, sei beiden Interessen besser gedient, wenn auf die Massnahme verzichtet werde. Die vom Rekurrenten vorgeschlagene mildere Möglichkeit würde hingegen beiden Interessen gerecht (Rekursbegründung, Rz. 53-55).

6.4.2 Die Vorinstanz hat diesbezüglich erwogen, dass auf der verkehrsreichen Münchensteinerstrasse/ -brücke die Interessen von zahlreichen und unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden aufeinander trafen. Bei deren Abwägung komme der verfügenden Behörde ein weiter Beurteilungsspielraum zu (vgl. auch BGer 1C_44/2017 vom 19. Juli 2017 E. 3.1 und 3.4). Ausserdem sei das Anliegen der Förderung des Veloverkehrs und der Etablierung eines sicheren Veloroutennetzes anerkannt. Den vorgesehenen Massnahmen und den vorstehend erwähnten öffentlichen Interessen an der Verkehrssicherheit und Förderung des Veloverkehrs stünden die Interessen des MIV an einem fliessenden Verkehr gegenüber. Die mit der Verkehrsordnung einhergehenden Einschränkungen für den Motorfahrzeugverkehr beschränkten sich dabei im Wesentlichen auf die Rückstaulängen, welche mit der Vorstudie «Verbesserung Gesamtverkehr Denkmal Grosspeter Dreispitz» vom 7. April 2021 für den öffentlichen Verkehr als maximal tolerierbare Fahrzeitverlängerungen definiert worden seien. Dass dieser Spurabbau mit erheblichen wirtschaftlichen Nachteilen für eine Vielzahl der Mitglieder des Rekurrenten verbunden wären, mache der Rekurrent nicht substantiiert geltend. Vielmehr habe sich gemäss dem Schlussbericht Monitoring für den Versuchszeitraum eine Verbesserung der Fahrzeiten ergeben. Insgesamt betrachte überwiege damit das öffentliche Interesse an der Erhöhung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden das Interesse des MIV an weniger Rückstaus bei Weitem. Die strittige Verkehrsanordnung wahre demnach eine vernünftige Zweck-Mittel-Relation und sei insgesamt verhältnismässig (vgl. auch oben E. 5.3.3).

6.4.3 Darin kann der Vorinstanz gefolgt werden. Unerfindlich erscheint zunächst, wieso bei der umfassenden Interessenabwägung nicht auch die Interessen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden dürften, auch wenn diese mit der planerischen Massnahme nicht explizit verfolgt worden sind. Zudem kann dem Schlussbericht Monitoring entnommen werden, dass die Rückstausituationen aufgrund der neuen Verkehrsführung insgesamt begrenzt geblieben sind. Vor diesem Hintergrund ist die Interessenabwägung der Vorinstanzen unter Berücksichtigung ihres diesbezüglichen Spielraums nicht zu beanstanden.

6.5 Daraus folgt mit der Vorinstanz, dass der Rekurs von der Vorinstanz hätte abgewiesen werden müssen, wenn darauf eingetreten worden wäre.

E. 7

Der Rekurrent dringt mit der Anfechtung des Nichteintretensentscheids zwar durch. Da die Vorinstanz ihren Entscheid daneben aber auch in der Sache begründet hat und ihrer materiellen Begründung zu folgen ist, unterliegt der Rekurrent im Ergebnis. Daraus folgt, dass er die Kosten des Verfahrens mit einer Gebühr von CHF 1'200.■ zu tragen hat (vgl. § 30 Abs. 1 VRPG und § 23 des Reglements über die Gerichtsgebühren [SG 154.810]).

://: Der Rekurs wird abgewiesen.

Der Rekurrent trägt die Gerichtskosten des verwaltungsgerichtlichen Rekursverfahrens mit einer Gebühr von CHF 1'200.■, einschliesslich Auslagen.

Mitteilung an:

Gegen diesen Entscheid kann unter den Voraussetzungen von Art. 82 ff. des Bundesgerichtsgesetzes (BGG) innert 30 Tagen seit schriftlicher Eröffnung Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten erhoben werden. Die Beschwerdeschrift ist fristgerecht dem Bundesgericht (1000 Lausanne 14) einzureichen. Für die Anforderungen an deren Inhalt wird auf Art. 42 BGG verwiesen. Über die Zulässigkeit des Rechtsmittels entscheidet das Bundesgericht.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.