



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

12.5236.02

JSD/P125236

Basel, 26. September 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 25. September 2012

Interpellation Nr. 87 Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Baustellen-Management bezüglich Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. September 2012)

„In Basel wurden bei verschiedenen Baustellen Verkehrsanordnungen getroffen, die der Wichtigkeit der betroffenen Velorouten und der Fussgängersicherheit in keiner Weise gerecht werden.

An der Schiffflände wurde der Veloverkehr in eine Sackgasse geschickt, während für Hotelzubringer die Durchfahrt erlaubt war. Es wurden rechtlich unverbindliche Hinweistafeln ("Velo schieben") durchgesetzt (Polizeikontrolle). Parkplätze hatten Vorrang vor einer funktionierenden Veloführung. Erst auf Intervention der Bevölkerung und nach Presseberichten wurde die Signalisation angepasst. Mit veränderter Baustelle wurden wiederum Durchfahrverbote ohne (Velo-)Umfahrung aufgestellt. Ähnliche Situationen wären auf Auto-Hauptverkehrsachsen undenkbar.

Die Achse Blumenrain - Schiffflände - Münsterplatz - Rittergasse ist Bestandteil einer wichtigen kantonalen und internationalen Veloroute. Die jüngsten Bauarbeiten an der Schiffflände und in der Rittergasse zeigten, dass auf die Bedürfnisse der Velofahrenden kaum Rücksicht genommen wurde. Vom Velo absteigen und stossen war die Devise. Dabei wurde übersehen, dass das Velo stossen mehr Raum beansprucht als wenn mit dem Velo gefahren wird.

Dass Autos nicht geschoben werden können ist kein Grund, es von Velos zu verlangen. Velos sind gleichberechtigte Verkehrsmittel und damit Fahr- und nicht Stosszeuge.

Weitere Unklarheiten, Schwierigkeiten und riskante Verkehrsanordnungen bestanden beispielsweise an den Baustellen Rittergasse und Grosspeter/Hexenweglein (Fussgänger warten auf der Fahrbahn, LKWs überfahren Warteraum für Velos). Dabei zeigte sich, dass Beobachtungen und Informationen unter den zuständigen Departementen und Ämtern (Polizei und Mobilitätsamt) ungenügend ausgetauscht wurden.

Basel will velofreundlichste Stadt der Schweiz werden und ist auch durch das Umweltschutzgesetz verpflichtet, dem Veloverkehr - gemeinsam mit Fuss- und öffentlichem Verkehr - Priorität und Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Das gilt auch bei Baustellen.

Vor diesem Hintergrund scheint es dringend angezeigt zu sein, auf den Anzug 11.5290 von Jörg Vitelli zu verweisen, der die Zuständigkeit für die temporären Verkehrsanordnungen, gleich wie bei den permanenten Massnahmen, dem Amt für Mobilität (MOB) BVD zuweisen will. In den meisten Fällen ist der "Bauherr" von Baustellen das Tiefbauamt, die BVB oder die IWB. Die zuständigen Bauleiter haben Erfahrung mit Baustellensignalisationen, so dass sich eine zusätzliche Kontrolle erübrigt. Wenn private Bauherren, z.B. bei einem Neubau, den Strassenraum in Anspruch nehmen müssen, dann wird eine Allmendbewilligung benötigt. In diesen Fällen kann die Baustellensignalisation durch die Allmendverwaltung bewilligt werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Regierung:

1. Wie beurteilt die Regierung die wochenlange, teilweise offensichtlich unnötige Velobehinderung bei der Baustelle Schiffländle und damit auf einer der wichtigsten Velorouten in der Stadt?
2. Wären die Bauarbeiten am Kleinbasler Brückenkopf nicht der geeignete Anlass gewesen den motorisierten Verkehr nach dem neuen Innenstadt-Verkehrsregime zu führen und die Mittlere Brücke zu sperren?
3. Teilt die Regierung die Meinung, dass der Fuss- und Veloverkehr gerade auch während baustellendbedingten Behinderungen bevorzugt behandelt werden muss, auch wenn dies die Leistungsfähigkeit der Strasse oder Parkierungsflächen vorübergehend einschränkt?
4. Wie will die Regierung in Zukunft garantieren, dass wichtige Veloachsen in der Stadt auch bei Baustellen immer offen gehalten werden?
5. Teilt die Regierung die Meinung, dass zwingend nötige Sperrungen von Velorouten schnellstmöglich und auch ohne Hinweis Dritter wieder aufgehoben werden, sobald es sich einrichten lässt? Dies auch temporär abends nach Baustellen-Schluss und an Wochenenden?
6. Teilt die Regierung die Meinung, dass Fusswege entlang langfristigen Baustellen (> 3/4/6 Monate) unbedingt aufrecht erhalten werden müssen, wenn der sonst erforderliche Umweg über mehr als eine Strasse führt?
7. Wie kann es passieren, dass Baustellen in Betrieb gehen, ohne dass vorgängig überprüft wurde, ob die vereinbarten baustellenbedingten Massnahmen auf Allmend tatsächlich realisiert und korrekt sind (Grosspeter/Hexenweglein)?
8. Werden bei der Baustelle Grosspeter die notwendigen "Nachbesserungen" vorgenommen um die Velos und zu Fussgehenden sicher zu führen. Bei anderen Baustellen werden "Arkaden" gemacht und den Fussverkehr unten durchgeführt und die Bauinstallation oben angeordnet. Wieso wurde dies beim Grosspeter nicht auch so gemacht?
9. Wie stellt die Regierung zukünftig sicher, dass private Bauherrschaften die vereinbarten baustellenbedingten Massnahmen auf Allmend tatsächlich umsetzen?
10. Wie stellt die Regierung zukünftig sicher, dass die Kommunikation unter den für Baustellen zuständigen Ämtern zuverlässig funktioniert und festgestellte Mängel sofort unter den Ämtern ausgetauscht werden?
11. Wie weit sind die Bemühungen zum Vorstoss Vitelli gediehen, das Ressort Baustellen vom JSD ins BVD zu integrieren?
12. Wer haftet auf Grund mangelhafter Baustellen-Signalisation bzw. -Wegführung?
13. Welche Anforderungen bestehen an die Bauherrschaft, mobile Signalisationen regelmässig auf ihre korrekte Platzierung zu überprüfen?

Stephan Luethi-Brüderlin"

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Wie beurteilt die Regierung die wochenlange, teilweise offensichtliche unnötige Velobehinderung bei der Baustelle Schiffländle und damit auf einer der wichtigsten Velorouten in der Stadt Basel?

Es ist dem Regierungsrat bewusst, dass Baustellen auf Strassen und öffentlichen Plätzen für alle Verkehrsteilnehmenden Unannehmlichkeiten bringen, welche sich oft nicht vermeiden lassen. Aufgrund von Gleisbauarbeiten vor den Liegenschaften Schiffländle 1-3 musste die Zufahrt zur Schiffländle vom Blumenrain herkommend für längere Zeit gesperrt werden.

Velofahrende konnten die Baustelle an der Schiffflände via Spiegelgasse, Stadthausgasse und Eisengasse umfahren, womit die Veloverbindung stets aufrechterhalten wurde.

2. Wären die Bauarbeiten am Kleinbasler Brückenkopf nicht der geeignete Anlass gewesen, den motorisierten Verkehr nach dem neuen Innenstadt-Verkehrsregime zu führen und die Mittlere Brücke zu sperren?

Die provisorische Sperrung der Mittleren Brücke (von mehr als 60 Tagen) bedarf zahlreicher Verkehrsanordnungen, welche publiziert und umgesetzt werden müssen. Da die Schienenarbeiten auf der Kleinbasler Seite kurzfristig angemeldet wurden, wäre die Planung, Publikation und insbesondere die Umsetzung der entsprechenden Anordnungen nicht mehr möglich gewesen.

3. Teilt die Regierung die Meinung, dass der Fuss- und Veloverkehr gerade auch während baustellenbedingten Behinderungen bevorzugt behandelt werden muss, auch wenn dies die Leistungsfähigkeit der Strasse oder Parkflächen vorübergehend einschränkt?

Der Regierungsrat hat im Legislaturplan 2009 - 2013 festgelegt, dass er zur Förderung einer stadtgerechten Mobilität, durch Zubilligung von ausreichendem Raum, eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Velo- und Fussgängerverkehr erreichen möchte. Zudem hat der Kanton gemäss § 13 Abs. 2 USG dafür zu sorgen, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Daraus kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass der Langsamverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, bei welchem durch Baustellenbehinderungen ohnehin die grössten Leistungseinbussen zu verzeichnen sind, in jedem Fall zwingend zu bevorzugen ist. Bei sämtlichen baustellenbedingten Beeinträchtigungen werden jedoch bewusst Verkehrslösungen angestrebt, welche - sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet ist - geringstmögliche Behinderungen für den Langsamverkehr zur Folge haben.

4. Wie will die Regierung in Zukunft garantieren, dass wichtige Veloachsen in der Stadt auch bei Baustellen immer offen gehalten werden können?

Bei Arbeiten an der Strasseninfrastruktur werden die Bedürfnisse des Veloverkehrs, insbesondere im Hinblick auf das Veloroutennetz, bereits heute besonders beachtet. Der Regierungsrat kann jedoch nicht garantieren, dass die wichtigen Veloachsen in der Stadt Basel künftig unter allen baustellenbedingten Umständen immer offen gehalten werden. Andernfalls werden jedoch nach Möglichkeit akzeptable Ersatzlösungen angeboten.

5. Teilt die Regierung die Meinung, dass zwingend nötige Sperrungen von Velorouten schnellstmöglich auch ohne Hinweis Dritter wieder aufgehoben werden, sobald es sich einrichten lässt? Dies auch temporär abends nach Baustellen-Schluss und an Wochenenden?

Ja.

6. Teilt die Regierung die Meinung, dass Fusswege entlang langfristigen Baustellen (<3/4/6 Monaten) unbedingt aufrecht erhalten müssen, wenn der sonst erforderliche Umweg mehr als eine Strasse beträgt?

Der Regierungsrat teilt die Meinung, dass Fusswege entlang langfristiger Baustellen, welche bei einer Sperrung grosse Umwege erforderlich machen, grundsätzlich aufrecht zu erhalten sind, sofern die Sicherheit der Passantinnen und Passanten jederzeit gewährleistet werden kann und der Aufwand verhältnismässig ist. Die Länge eines Umwegs kann nach Meinung des Regierungsrats allerdings nicht an der Anzahl der zu benutzenden Strassenzüge gemessen werden. Zudem sind baustellenbedingte, mehrmonatige Sperrungen von Fusswegen, welche für Fussgängerinnen und Fussgänger grosse Umwege zur Folge haben, in Basel erfreulicherweise äusserst selten. Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass die Zugänglichkeit zu Grundstücken bzw. Liegenschaften ohnehin immer gewährleistet sein muss.

7. Wie kann es passieren, dass Baustellen in Betrieb gehen, ohne dass vorgängig überprüft wurde, ob die vereinbarte baustellenbedingte Massnahmen auf Allmend tatsächlich realisiert und korrekt sind (Grosspeter/Hexenweglein)?

Vor der Baufreigabe durch die Leitbehörde (Allmendverwaltung) müssen die Baustellenverantwortlichen den Nachweis erbringen, dass sämtliche Auflagen der involvierten Verwaltungsstellen (u.a. Kantonspolizei, Rettung, Amt für Umwelt und Energie) eingehalten werden. Im Falle der Baustelle Grosspeter/Hexenweglein kam es während der Bauarbeiten jedoch zu Komplikationen. Bei den Abbruch- und Aushubarbeiten wurde versehentlich das Stromkabel für die Lichtsignalanlage durchtrennt. Dieses musste unverzüglich wieder instand gestellt werden. Ausserdem erwies sich der Abbruch des Gebäudes als schwieriger und aufwendiger als geplant. Dies führte zu einer grösseren Baustelle mit verschmälerten, aber immer noch den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Spurbreiten.

8. Werden bei der Baustelle Grosspeter die notwendigen „Nachbesserungen“ vorgenommen, um die Velos und zu Fussgehende sicher zu führen? Bei anderen Baustellen werden „Arkaden“ gemacht und den Fussverkehr unten durchgeführt und die Baustelleninstallation oben angeordnet. Wieso wurde dies beim Grosspeter nicht so gemacht?

Eine Nachbesserung, wie sie vom Interpellanten gefordert wird, ist bei der Baustelle „Grosspeter“ nicht möglich. Da die durch die Abbrucharbeiten beschädigten Fundamente den Sicherheitsanforderungen nicht genügen, kann kein Fussgängertunnel eingerichtet werden.

9. *Wie stellt die Regierung zukünftig sicher, dass private Bauherrschaft die vereinbarten Baustellen bedingten Massnahmen auf Allmend tatsächlich umsetzen?*

Bereits heute bestehen - bis hin zum Baustopp - verschiedene Möglichkeiten der Durchsetzung von Auflagen. Die Beurteilung solcher Massnahmen liegt im Ermessen der bewilligungsgebenden Leitbehörde. Bei Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ergreift der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei selbstständig und unverzüglich geeignete Massnahmen.

10. *Wie stellt die Regierung zukünftig sicher, dass die Kommunikation unter den für die Baustellen zuständigen Ämtern zuverlässig funktioniert und festgestellte Mängel sofort unter den Ämtern ausgetauscht werden?*

Im Planungsstadium einer Baustelle gibt es auf verschiedenen Ebenen (Koordinationskommission Infrastruktur, Koordinationskommission Erhaltungsplanung, Projektkoordinationskonferenz) einen Austausch zwischen sämtlichen involvierten Verwaltungsstellen. In der Phase der Bauausführung fungiert die Leitbehörde in allen Belangen als Koordinationsstelle. Ungeachtet dessen obliegt die Kontrolle der Verkehrssicherheit weiterhin der Kantonspolizei (vgl. auch Antwort auf Frage 9).

11. *Wie weit sind die Bemühungen zum Vorstoss Vitelli gediehen, das Ressort Baustellen vom JSD ins BVD zu integrieren?*

Mit dem Anzug Jörg Vitelli und Konsorten wurde der Regierungsrat gebeten, bis zum 15. Dezember 2013 zu prüfen, ob das Ressort Baustellen vom JSD ins BVD integriert werden kann. Die Prüfung des Anliegens des Anzugsstellers läuft.

12. *Wer haftet auf Grund mangelhafter Baustellen-Signalisation bzw. -wegführung?*

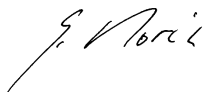
Die Verantwortung sowie die Haftung für die Sicherheit auf Baustellen und somit auch für die Verkehrssicherheit obliegen der Bauunternehmung bzw. dem Baustellenverantwortlichen.

13. *Welche Anforderungen bestehen an die Bauherrschaft, mobile Signalisationen regelmässig auf die korrekte Platzierung zu überprüfen?*

Die Bauunternehmung ist verpflichtet, der Kantonspolizei eine für die Sicherheit der Baustelle und damit auch für die korrekte Signalisation verantwortliche Person zu bezeichnen. Grundsätzlich müssen bei länger andauernden Baustellen feste Signalisationen und Baueinrichtungen verwendet werden. Nur bei Tagesbaustellen sind Faltsignale zugelassen. Davon

ausgenommen ist der Einsatz von temporären Verkehrswachen (zum Beispiel Verkehrskadetten, Daru-Wache).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin