



An den Grossen Rat

13.5461.02

BVD/P135461

Basel, 4. Dezember 2013

Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember 2013

Interpellation Nr. 98 Patrick Hafner betreffend „absichtliche Verkehrsstaus?“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 13. November 2013)

"In letzter Zeit fällt auf, dass bei Baustellen offensichtlich nicht darauf geachtet wird, dass der Verkehr möglichst gut fließen kann, sondern dass Signalisationen bzw. Spurbeschränkungen verfügt werden, welche Verkehrsstaus eher provozieren als das Gegenteil. Diesbezüglich negativ aufgefallen ist schon die Sperrung der Margarethenbrücke anlässlich der Grossbaustelle beim Bahnhof. Die Baustellen im Bereich Grosspeter sind nun leider schon ein nächstes Beispiel.

In der ersten Phase wurde ohne Not die Fahrspur schon auf der Nauenstrasse reduziert – mit dem Resultat, dass nicht einmal der nach rechts Richtung Gundeli fließende Verkehr möglichst ungehindert abfließen konnte. Zudem fehlte dann auch noch ein unter diesen Umständen vorgeschriebenes Vorsignal, was nicht nur jeweils den Stau weiter wachsen liess, sondern auch noch zu reihenweise gefährlichen Spurwechseln führte. Im weiteren Verlauf der Baustelle hätten die beiden Spuren möglicherweise mit reduzierter Spurbreite geführt werden können – das wurde aber offenbar nicht einmalgeprüft. In der nächsten – noch aktuellen – Phase wurde die erwähnte Spurreduktion notwendig. Der weitere Spurverlauf war und ist jedoch schlecht geführt: unregelmässige Spuren, die bis vor Kurzem nötige Spurführung von der rechten auf die linke Seite der Grosspeterstrasse wurde fälschlicherweise mit dem Signal Spurreduktion begleitet.

Für die aktuelle Sperrung in der Gegenrichtung (Autobahnausfahrt Richtung Bahnhof) wurde die Verkehrsbeziehung die St. Jakobs- und Lindenhofstrasse vorgesehen und – leider nur teilweise! – auf das massiv erhöhte Verkehrsauskommen vorbereitet. So wurde zwar die St. Jakobsstrasse Richtung Stadt auf zweispurig ausgebaut und gemäss Auskunft der Verantwortlichen einige Lichtsignalanlagen umgestellt, die Lichtsignalanlage beim St. Jakobs-Denkmal war aber auch noch Wochen nach Beginn der neuen Verkehrsführung nicht angepasst! Resultat: sogar in einem normalen Sonntagmittag reichte der Stau vom Denkmal fast bis Jacob Burckhardt-Strasse! Solche Gedankenlosigkeiten – oder ist es Absicht? – sind nach Ansicht des Interpellanten nicht tragbar. Er bittet die Regierung deshalb um folgende Auskünfte:

1. Wer ist für die genannten Verstösse gegen die SSV verantwortlich?
2. Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, damit in Zukunft gefährliche und Staus provozierende Falschsignalisationen, v.a. auf viel befahrenen Strecken, unterbleiben?
3. Warum wurde die Sperrung einer Fahrspur der St. Jakobsstrasse Richtung St. Jakob erst nachträglich per Medienmitteilung bekanntgegeben (Medienmitteilung vom 29.8.13: "Die Bauarbeiten haben vor rund einer Woche begonnen...") – und Irrtum vorbehalten – auch nicht im Kantonsblatt veröffentlicht?
4. Beurteilt es der Regierungsrat als sinnvoll, solche Medienmitteilungen erst mit Verzögerung herauszugeben, obwohl die Information für Verkehrsteilnehmer sehr wichtig ist?
5. Sollten solche wichtigen Informationen nicht allenfalls auch ohne Pflicht im Kantonsblatt veröffentlicht werden, nicht zuletzt, um Verkehrsteilnehmern entsprechende Massnahmen zu ermöglichen (Umfahren, Verschiebung der Fahrt, Reserven)?

6. Wie wird sichergestellt, dass die oft nur mangelhaft geschulten Verantwortlichen von Bauunternehmen Signalisationen korrekt anbringen und nicht im Lauf der Arbeiten entgegen den Vorschriften verändern bzw. wie wird sichergestellt, dass veränderte Bedingungen in temporären Signalisationen umgesetzt werden (vgl. Art. 105 SSV)?
7. Warum fehlt auch heute noch die auch gemäss Auskunft der Verantwortlichen vorgeschriebene Vorsignalisation auf der Nauenstrasse?
8. Nach welchen Kriterien wird entschieden, welche Verkehrsbehinderungen in Kauf genommen werden?
9. Wird bei temporären Verkehrsmassnahmen auch berücksichtigt, welcher volkswirtschaftliche Verlust durch unnötige Stautunden verursacht wird?
10. Werden getroffene Massnahmen nach Realisation überprüft und allenfalls angepasst, wenn unerwünschte und nicht beabsichtigte Wirkungen eintreten?

Patrick Hafner"

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Bei den genannten Baustellen handelt es sich um zwei unabhängige Baumassnahmen, welche koordiniert umgesetzt werden und sich teilweise terminlich überschneiden haben. Zum Einen geht es um Baumassnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs im Bereich der Anbindung des Hexenwegleins an die Grosspeterstrasse resp. St. Jakobs-Strasse und zum Anderen handelt es sich um koordinierte Werkleitungsarbeiten der IWB und des Tiefbauamts bei der Münchensteiner- und Grosspeterstrasse. Im Zuge des Werkleitungsbaus müssen zahlreiche Gräben und Querungen in allen Fahrstreifen der Münchensteiner- und Grosspeterstrasse erstellt werden; diese Massnahmen bedingen, dass die Fahrstreifen zu gewissen Zeiten gesperrt werden müssen.

Zu Beginn der ersten Baustelle in der St. Jakobs-Strasse auf der Höhe Singerbrücke wurde der Fahrspurabbau erst nach der Verzweigung Münchensteiner- / Grosspeterstrasse signalisiert. Diese Signalisation hatte den Vorteil, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Nauenstrasse auf zwei Fahrstreifen in Richtung Münchensteinerstrasse fahren konnte. Ein Rückstau bei diesem Verkehrsaufkommen kann aber nicht verhindert werden; eine sinnvolle Ausweichroute steht nicht zur Verfügung. Es hat sich aber gezeigt, dass die Verkehrsteilnehmenden – teilweise noch während der Gelbphase der Signalampeln – über den Knotenbereich Verzweigung Nauenstrasse / Münchensteinerstrasse aufgeschlossen haben, obwohl dies untersagt ist und ein Anhalten vor der Kreuzung vorgeschrieben ist. Dieses Missachten des Strassenverkehrsgesetzes hatte zur Folge, dass die Kreuzung für die BVB und andere Verkehrsteilnehmenden blockiert wurde. So konnte der Verkehr aus der Münchensteinerstrasse in Richtung Gundeldingerquartier nicht fahren und der Verkehr, der von der Münchensteinerbrücke in Richtung Jacob Burckhardt-Strasse oder in Richtung Singerbrücke fahren wollte, wurde ebenfalls behindert, was zu einem Rückstau bis zum Dreispitzareal führte. Der Rückstau wurde durch das Fehlverhalten der Automobilisten verursacht. In diesem Zusammenhang wurden bereits Kontrollen durch die Verkehrspolizei vorgenommen, die das Fehlverhalten von Motorfahrzeuglenkern geahndet hat.

Um die oben beschriebene Situation und ihre negativen Auswirkungen zu entspannen, wurde der Fahrspurabbau in der Nauenstrasse vor der Kreuzung eingerichtet. Der rechte Fahrstreifen gilt als vortrittsberechtigt. Aus diesem Grund wird die linke Fahrspur auf die Normalspur gelenkt. Damit können zusätzliche Behinderungen im Knotenbereich vermieden werden.

Auf eine Vorsignalisation für den Spurabbau in der Nauenstrasse nach rechts wurde bewusst verzichtet, damit sich der MIV nicht schon auf der Verzweigung Nauenstrasse / Lindenhofstrasse auf den rechten Fahrstreifen einreihet. Das Anzeigen der Fahrstreifen (Spurabbau) veranlasst die Lenker erfahrungsgemäss den Spurwechsel unmittelbar auf Höhe des Signals vorzunehmen. Damit wird wertvolle Verkehrsfläche vergeben. Die Vorsignalisation «Baustelle» (Signal 1.14), welche die Verkehrsteilnehmenden auf Arbeiten im Bereich der Fahrbahn hinweist, steht deshalb unmittelbar bei der Baustelle. Ein Anzeigen der Fahrstreifenreduktion kommt in diesem Fall nicht in Frage, weil der linke Fahrstreifen von der Nauenstrasse her in Richtung Jacob Burckhardt-Strasse als sog. Linksabbieger offen bleiben muss.

Die Abdeckung des Überkopfsignals, die zusätzlich einen Hinweis auf den Spurabbau gibt, wurde in der Zwischenzeit angebracht; die unerwünschten bzw. unerwarteten Auswirkungen der ursprünglichen Signalisation machten diese Nachbesserung erforderlich.

Im Einzelnen beantworten wir die Fragen des Interpellanten wie folgt:

1. Wer ist für die genannten Verstösse gegen die SSV verantwortlich?

Grundsätzlich ist eine Baustelle immer gleich zu signalisieren. Diese Signalisation besteht aus zwei Vorsignalen und unmittelbar bei der Baustelle aus zwei Signalen (Baustelle 1.14). Die erforderliche Signalisation ist durch den jeweiligen Baustellenverantwortlichen zu stellen. Ihm obliegt die Baustellensicherheit und in diesem Zusammenhang das Ergreifen aller erforderlichen Massnahmen für die sichere Abwicklung der involvierten Verkehrsströme. Die Kantonspolizei genehmigt die vorgelegte Verkehrsführung bei den Baustellen und kontrolliert diese.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die im vorliegenden Fall genannten Baustellen unter Einhaltung der Gesetze und Normen im Strassenverkehrsbereich signalisiert wurden.

2. Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, damit in Zukunft gefährliche und Staus provozierende Falschsignalisationen, v.a. auf viel befahrenen Strecken, unterbleiben?

Wie einleitend erläutert, wurden die genannten Baustellen korrekt signalisiert. Die Signalisation von Baustellen erfolgt durch den jeweiligen Baustellenverantwortlichen in Absprache mit der Kantonspolizei und unter Beachtung der einschlägigen Gesetze und Normen. Die Verkehrssicherheit hat dabei höchste Priorität. Jede Baustelle mit Spurabbau ist ein Eingriff in das bestehende Verkehrssystem; Beeinträchtigungen lassen sich nicht vermeiden. Die verantwortlichen Stellen setzen jedoch alles daran, den Verkehrsfluss bestmöglich aufrechtzuerhalten.

3. Warum wurde die Sperrung einer Fahrspur der St. Jakobsstrasse Richtung St. Jakob erst nachträglich per Medienmitteilung bekanntgegeben (Medienmitteilung vom 29.8.13: "Die Bauarbeiten haben vor rund einer Woche begonnen...") – und Irrtum vorbehalten – auch nicht im Kantonsblatt veröffentlicht?

Es ist richtig, für die erste Sperrung der Fahrspur für die Baustelle in der St. Jakobs-Strasse auf Höhe Singerbrücke wurde die Medienmitteilung erst eine Woche nach Baubeginn veröffentlicht. Dies ist ein bedauerliches Versäumnis und entspricht nicht der üblichen Baustellenkommunikation des Bau- und Verkehrsdepartements.

Die Reduktion von Fahrsteifen im Zusammenhang mit Baustellen ist nicht zu publizieren oder zu verfügen. Der erwähnte Medienbericht wurde zur allgemeinen Information bezüglich der Bautätigkeit in der St. Jakobs-Strasse veröffentlicht.

4. Beurteilt es der Regierungsrat als sinnvoll, solche Medienmitteilungen erst mit Verzögerung herauszugeben, obwohl die Information für Verkehrsteilnehmer sehr wichtig ist?

Siehe Antwort zu Frage 3.

5. Sollten solche wichtigen Informationen nicht allenfalls auch ohne Pflicht im Kantonsblatt veröffentlicht werden, nicht zuletzt, um Verkehrsteilnehmern entsprechende Massnahmen zu ermöglichen (Umfahren, Verschiebung der Fahrt, Reserven)?

Aktuell wird geprüft, wie generell die Informationen für die Verkehrsteilnehmenden auf den gängigen Medienkanälen noch offensiver und zeitlich noch näher am eigentlichen Ereignis zugänglich gemacht werden können.

Bei der Baustelle der Grosspeterstrasse wurden zusätzlich zu den Medienmitteilungen in den beiden Lokalradios Radiospots mit Hinweisen auf die Verkehrsbehinderungen ausgestrahlt. Dies

hat sich grundsätzlich bewährt und wird auch für weitere Baustellen an kritischen Verkehrsachsen in Betracht gezogen. Das Kantonsblatt scheint in diesem Zusammenhang nicht das geeignete Medium zu sein.

6. *Wie wird sichergestellt, dass die oft nur mangelhaft geschulten Verantwortlichen von Bauunternehmen Signalisationen korrekt anbringen und nicht im Lauf der Arbeiten entgegen den Vorschriften verändern bzw. wie wird sichergestellt, dass veränderte Bedingungen in temporären Signalisationen umgesetzt werden (vgl. Art. 105 SSV)?*

Die Bauleitung und die Kantonspolizei überprüfen in regelmässigen Abständen die auf der Baustelle angeordneten Signalisationen. Veränderungen der temporären Signalisation dürfen nur auf Anweisung der Bauleitung in Absprache mit der Kantonspolizei vorgenommen werden.

7. *Warum fehlt auch heute noch die auch gemäss Auskunft der Verantwortlichen vorgeschriebene Vorsignalisation auf der Nauenstrasse?*

Der Spurabbau wird in der Zwischenzeit durch das Abdecken des mittleren Fahrstreifens noch deutlicher angezeigt; die unerwünschten bzw. unerwarteten Auswirkungen der ursprünglichen Signalisation machten diese Nachbesserung erforderlich.

8. *Nach welchen Kriterien wird entschieden, welche Verkehrsbehinderungen in Kauf genommen werden?*

Ziel ist es, den Verkehrsfluss bestmöglich aufrechtzuerhalten. Dabei gilt es abzuwägen zwischen Intensität und Dauer der Verkehrsbehinderungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Bezüglich der Organisation einer Baustelle, den Bauabläufen sowie der Verkehrsführung während den Bauarbeiten müssen zudem auch Überlegungen zu Qualität der Ausführung, technischen Machbarkeit und finanziellen Auswirkungen berücksichtigt werden. Bautätigkeiten im Strassenraum führen regelmässig zu Beeinträchtigungen und machen die Rücksichtnahme durch alle Verkehrsteilnehmenden erforderlich.

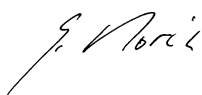
9. *Wird bei temporären Verkehrsmassnahmen auch berücksichtigt, welcher volkswirtschaftliche Verlust durch unnötige Stautunden verursacht wird?*

Leider lassen sich bei grösseren Bauprojekten im öffentlichen Strassenraum Verkehrsbehinderungen nicht vermeiden. Der Regierungsrat hat jedoch ein grosses Interesse daran, die Behinderungen und somit auch die negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen möglichst gering zu halten.


10. *Werden getroffene Massnahmen nach Realisation überprüft und allenfalls angepasst, wenn unerwünschte und nicht beabsichtigte Wirkungen eintreten?*

Die Kantonspolizei kontrolliert regelmässig, ob die Baustellen richtig signalisiert sind. Nach Bedarf veranlasst sie, dass Mängel sofort behoben werden. Sollten sich nach der Initialphase einer Baustelle unerwünschte bzw. unerwartete Auswirkungen einstellen, so wird die Signalisation entsprechend angepasst.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Marco Greiner
Vizestaatschreiber