



An den Grossen Rat

13.0800.02

07.5009.06

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 8. Januar 2014

Kommissionsbeschluss vom 8. Januar 2014

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Rat-
schlag zur Umgestaltung der Basel- und Lörracherstrasse in Rie-
hen im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze**

sowie zur

**Beantwortung des Anzugs Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankie-
rende Massnahmen zur Zollfreistrasse (P075009)**

1. Ausgangslage

Am 4. Oktober 2013 ist die Zollfreistrasse zwischen Lörrach und Weil am Rhein eröffnet worden. Das 735 Meter lange Strassenstück führt über Riehener Boden, weshalb für den Bau 1980 ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossen worden ist. In Riehen wird die Zollfreistrasse zu einer Verkehrsentslastung auf Lörracherstrasse, Baselstrasse und Äusserer Baselstrasse – der Hauptverkehrsachse zwischen den Gemeindegrenzen zu Lörrach und zu Basel – führen. Der Autoverkehr soll in Zukunft statt durch den Ortskern von Riehen von der Autobahn A2 via Wiesekreisel, Zoll Otterbach und Zollfreistrasse nach Lörrach geführt werden. Im Vergleich zur Achse durch Riehen, die mehrere mit Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen aufweist, ist auf der Zollfreistrasse ein zügiges Fahren möglich.

Durch den Bau der Zollfreistrasse am stärksten entlastet werden Lörracherstrasse und Weilstrasse, die Verbindung zwischen den Landesgrenzen Riehen / Lörrach-Stetten und Riehen / Weil am Rhein. Da die Zollfreistrasse auch für eine weiträumigere Umfahrung von Riehen attraktiv ist, nimmt der Verkehr auch auf der Baselstrasse (durch den Dorfkern von Riehen) und der Äusseren Baselstrasse ab.

Um die Verkehrsabnahme nachhaltig zu sichern, sind für Baselstrasse und Lörracherstrasse flankierende Umbaumassnahmen vorgesehen. Der Grosse Rat hat dafür mit Beschluss vom 23. Juni 2010 Planungs- und Projektierungsgelder in der Höhe von Fr. 300'000 bewilligt. Unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben und Einbezug des Quartierentwicklungsplans Lörracherstrasse soll das im Ratschlag dargestellte Projekt im 1.2 Kilometer langen Abschnitt zwischen der Einmündung Gartengasse und Riehen Grenze die Verkehrsreduktion nachhaltig sichern und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen. Die Haltestellen des auf der Achse verkehrenden Trams werden an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst.

Gegenüber dem heutigen Zustand sind Trottoirbereiche durchgängig und in komfortabler Breite zu beiden Seiten der Fahrbahn vorgesehen. Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger werden ergänzt und sicherer ausgestaltet. Im Abschnitt Lörracherstrasse werden in beide Fahrtrichtungen Velostreifen markiert. Tram und motorisierter Individualverkehr verkehren auf einer Mischstrasse. Der Tempo 30-Bereich beim Zoll Riehen / Lörrach-Stetten soll wenn möglich über die Haltestelle Lörracherstrasse hinaus verlängert werden, was zu einer deutlichen Lärmreduktion führen würde. Ein entsprechender Prüfauftrag ist in Arbeit. 62 neue Bäume und grössere Grünflächen sollen die Strasse weiter aufwerten.

Die Verkehrsberuhigung durch die Umgestaltung der Lörracherstrasse ist Bestandteil des Richtplans Basel 2009. Die Umsetzung von flankierenden Massnahmen ist als A-Projekt im Agglomerationsprogramm 2009 des Bundes enthalten. Strassenbelag und Tramgleise im Projektperimeter befinden sich in einem schlechten Zustand; Sanierungsarbeiten sind unabhängig von der Umgestaltung notwendig.

Während die Lörracherstrasse auf ihrer gesamten Länge saniert und umgestaltet werden soll, ist die Baselstrasse zwischen Schmiedgasse und Gartengasse bereits 2006 und zwischen Bettingerstrasse und dem Kilchgässlein 2012 erneuert worden. Die Sanierung und Neugestaltung rund um die Tramhaltestelle Riehen Dorf ist für etwa Jahr 2019 vorgesehen. Die Neugestaltung der Äusseren Baselstrasse ist Bestandteil des vom Grossen Rat 2011 genehmigten *Ratschlags 10.2346.01 betreffend Grundwasserschutzzone Lange Erlen; Grundwassertechnische Sanierung der Riehenstrasse, Basel und der Äusseren Baselstrasse, Riehen, 2. Teil.*

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen, Umgestaltung, Vergrösserung der Fussgängerflächen usw. und Bericht zum Anzug Roland Engeler-Ohnemus* am 26. Juni 2013 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 25. September, 30. Oktober und 6. November 2013 mit dem Geschäft auseinandergesetzt und dazu jeweils die Verantwortlichen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement eingeladen. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 8. Januar 2014 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

Die UVEK zeigt sich mit den vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen grossmehrheitlich einverstanden und zufrieden. Sie ist mit einer Gegenstimme und einer Enthaltung auf das Geschäft eingetreten. Bezüglich der Projektdetails verweist sie auf die ausführlichen Darstellungen und Erläuterungen im Ratschlag des Regierungsrats. Im vorliegenden kurzen Bericht hält sie von ihr eingebrachte Ergänzungen und Anpassungen in schriftlicher Form fest und nimmt Stellung zu einigen weiteren diskutierten Punkten.

2.1 ÖV-Wartehallen

Das Projekt sieht gemäss Ratschlag Wartehallen für die Trampassagiere dort vor, wo bereits heute solche existieren – nämlich an der Endhaltestelle Riehen Grenze sowie den Haltestellen Lörracherstrasse und Weilstrasse in Fahrtrichtung Basel. Die UVEK hat über die Wünschbarkeit weiterer Wartehallen diskutiert und sich mit unterschiedlichen Mehrheiten für Wartehallen auch an der Haltestelle Weilstrasse in Fahrtrichtung Lörrach sowie an der Haltestelle Fondation Beyeler in beide Fahrtrichtungen ausgesprochen.

Im *Ratschlag 07.1895.01 betreffend Kredit für die Errichtung von neuen Normwartehallen für die BVB* aus dem Jahr 2007 werden 400 einsteigenden Personen pro Tag als Voraussetzung für eine Wartehalle genannt. Diese Zahl erreichen die genannten Haltestellen teilweise knapp, teilweise deutlich nicht. Aus Sicht der UVEK muss aber die Freiheit bestehen, von dieser Vorgabe abzuweichen. Die 27 cm hohen Haltekanten erschweren es in Zukunft, an der Haltestelle in Gegenrichtung zu warten und die Gleise kurz vor Einfahrt des Trams noch zu überqueren. An der Haltestelle Fondation Beyeler handelt es sich bei einem Grossteil der Fahrgäste um nicht ortsansässige Museumsbesucher ohne Kenntnis des Fahrplans. Die Wartezeiten dürften an dieser Haltestelle deshalb überdurchschnittlich hoch sein. Die UVEK hat zur Kenntnis genommen, dass sich die Fondation Beyeler aus ästhetischen Gründen gegen eine Normwartehalle ausspricht und eine architektonisch angepasste Lösung wünscht. Sie würde es begrüessen, wenn dem Ansinnen der Fondation Beyeler entsprochen werden kann, sofern diese allfällige Mehrkosten (Bau und Unterhalt) übernimmt.

Der Praxis folgend, dass Wartehallen, die im Rahmen eines grösseren Vorhabens erstellt werden, nicht aus der Rahmenausgabenbewilligung finanziert werden, beantragt die UVEK dem Grossen Rat für den Bau der drei genannten zusätzlichen Wartehallen eine Erhöhung des Gesamtkredits bzw. der Position für die Umgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“ um Fr. 180'000.

2.2 Anordnung der Parkplätze

Zu Diskussionen geführt hat in der UVEK die Anordnung der Parkplätze in der Lörracherstrasse. Diese befinden sich durchwegs auf Ebene Trottoir und sind vom daneben liegenden Velostreifen mit einem 3 cm hohen Randstein abgegrenzt. In Fahrtrichtung Lörrach ist im Abschnitt Weilstrasse bis Friedhofweg zwischen Parkplätzen und Trottoir zusätzlich eine Grünfläche geplant, die von den Parkplätzen mit einem 40 cm breiten Plattenstreifen (zum Ein- und Aussteigen) getrennt wird. In Fahrtrichtung Basel hat es nur im Abschnitt Riehen Grenze bis Friedhofweg Parkplätze – und zwar zwischen Bäumen.

Alle Parkplätze in der Lörracherstrasse weisen eine Breite von zwei Meter auf, zum Velostreifen besteht ein Abstand von 20 cm. Dieser geringe Abstand kann für Velofahrende bei sich unerwartet öffnenden Autotüren zu gefährlichen Situationen führen. Die UVEK hat deshalb nach Lösungen gesucht, um den Abstand auf 50 cm zu erhöhen. Von einer Verbreiterung des Velostreifens auf zwei Meter zu Lasten der Grünrabatte oder des Trottoirs möchte sie absehen, führte dies doch dazu, dass Autos unter Benutzung des Velostreifens das Tram verbotenerweise rechts überholen könnten. Als besser erweist sich, die Parkfelder nicht 20 cm, sondern 50 cm neben dem Velostreifen zu markieren. Die zusätzlichen 30 cm gehen zu Lasten der Trottoirs, die allerdings auch dann noch eine Breite von durchwegs über zwei Metern aufweisen, was als grosszügig

gig bezeichnet werden kann. Der Platz für die zusätzliche Sicherheit der Velofahrenden ist also vorhanden. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat sich deshalb mit dieser Anpassung einverstanden erklärt und wird sie im Bauprojekt umsetzen. Mit Mehrkosten verbunden ist sie nicht.

2.3 Kaphaltestellen

Die Umgestaltung von Baselstrasse und Lörracherstrasse hat zur Folge, dass die Tramhaltestellen Fondation Beyeler und Lörracherstrasse zu Kaphaltestellen werden. Kaphaltestellen sind zwar für die ÖV-Passagiere sehr bequem, für Velofahrende aber aufgrund des geringen Abstands zwischen Tramschiene und Haltekante mit einer höheren Sturzgefahr verbunden. In der UVEK ist deshalb gefordert worden, die Tramgleise im Bereich der Haltestellen mit Gummieinlagen zu versehen, die das Überfahren der Schienen auch in einem ungünstigen Winkel ermöglichen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat gegenüber der UVEK festgehalten, diese Massnahme würde an allen künftigen Kaphaltestellen umgesetzt, sofern sich eine dafür taugliche Lösung findet. Derzeit findet in Zürich ein entsprechender Versuch statt. Sobald dessen Ergebnisse bekannt sind, wird entschieden, ob die Einlagen auf dem Basler Schienennetz eingebaut werden. Die Testphase in Zürich wird vor Beginn der Bauarbeiten in Basel- und Lörracherstrasse abgeschlossen sein. Auf den Projektplänen sind die Gummieinlagen als Option enthalten. Sie sind somit Bestandteil des Ratschlags, auch wenn sie in diesem nicht explizit erwähnt sind. Mehrkosten in einem Ausmass, das eine Erhöhung des Kredits bedingen würde, sind gemäss Bau- und Verkehrsdepartement nicht zu erwarten. Die UVEK erwartet, dass diese Lösung künftig an allen Kaphaltestellen mit Velodurchfahrt realisiert wird, sollte sie sich als praktikabel erweisen.

2.4 Flankierende Massnahmen

Zur Diskussion gestellt worden ist in der UVEK, ob die flankierenden Massnahmen ausreichen, um Stausituationen zu verhindern. Notabene wäre von Staus in Zukunft auch der Tramverkehr betroffen, teilt sich dieser doch mit der geplanten Aufteilung des Strassenraums sein Trasse mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Das Bau- und Verkehrsdepartement verweist zusammengefasst auf folgende Massnahmen, die dazu führen sollen, dass ein möglichst grosser Teil des MIV in Zukunft die Zollfreistrasse statt die Basel- und Lörracherstrasse benutzen wird:

- Der in Richtung Lörrach verkehrende MIV kann das Tram ab der Haltestelle Bettingerstrasse (die im Rahmen eines bereits beschlossenen Projekts ebenfalls zu einer Kaphaltestelle umgestaltet wird) bis zur Endhaltestelle Riehen Grenze nur noch bei der Haltestelle Weilstrasse überholen. Die Autos befinden sich im Gegensatz zu heute bereits hinter dem Tram, wenn dieses in den Dorfkern von Riehen fährt. In der Gegenrichtung bleibt das Überholen des Trams vorläufig auch noch an der Haltestelle Riehen Dorf möglich. Zwischen dieser und der Haltestelle Bettingerstrasse besteht aufgrund der Platzverhältnisse schon heute ein Mischtrasse. Ab der Haltestelle Bettingerstrasse verfügt das Tram bis zum Badischen Bahnhof über ein eigenes Trasse.
- Weil das Tram nicht überholt werden kann, ist es jeweils Pulkführer. Während das Tram in einer Haltestelle steht, fliesst der Autoverkehr gegen vorne ab. Die Autos stauen sich also allenfalls hinter, nicht aber vor dem Tram. Die Velofahrenden verfügen auf der gesamten Strecke über eine eigene Spur, behindern das Tram also nicht.
- Bei der Haltestelle Weilstrasse wird ein grosser Kreisel eingerichtet. Aus Inzlingerstrasse und Weilstrasse kann nicht mehr direkt nach links (in Richtung Basel bzw. in Richtung Lörrach) abgebogen werden, sondern es muss in den Kreisel gefahren werden. Das Vortrittsrecht im Kreisel verlangsamt den Verkehrsfluss.
- Neben dem Kreisverkehr im Bereich der Haltestelle Weilstrasse verlangsamen auch Lichtsignalanlagen, einmündende Strassen und die Tempo 30-Strecke zwischen Landesgrenze und Friedhofweg die durchschnittliche Geschwindigkeit. Im Gegenzug dazu lässt sich auf der Zollfreistrasse mit Tempo 70 fahren.

Die Aufhebung des Eigentrassees dürfte keine nachteiligen Effekte auf den Trambetrieb haben. Hauptgrund für die heutigen Rückstaus in der Lörracherstrasse ist aller Regel nicht der Zoll, sondern der mit einer Lichtsignalanlage gesteuerte Knoten Basler-Strasse / Dammstrasse in Lörrach-Stetten. Reduziert sich der Verkehr um 20 bis 25% (prognostiziert sind 50%), reicht die Kapazität dieses Knotens aus und es kommt zu keinen Rückstaus mehr. Bei der Ein- und Ausfahrt aus der Tramhaltestelle Weilstrasse gilt grundsätzlich Tramvortritt. Die Vorrichtungen (Lehrrohre) für eine vorerst nicht vorgesehene Tramsicherungsanlage sind im vorliegenden Projekt eingeplant.

2.5 Behindertengerechte Tramhaltestellen

Die UVEK hat im Rahmen der Behandlung des vorliegenden Ratschlags festgestellt, dass die Tramhaltestelle Riehen Grenze, die sich heute wie auch in Zukunft in einer Schlaufe befindetet, nur teilweise behindertengerecht ausgestaltet werden kann. Mit einer leichten Anpassung der Schlaufe kann wenigstens im vorderen Teil der Trams ein den Vorgaben des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechender Ein- und Ausstieg gewährleistet werden.

Vor diesem Hintergrund hat die UVEK die Vorgaben, die das Gesetz bezüglich Tramhaltestellen macht, im Grundsatz erörtert. Sie hat dabei erfahren, dass es möglich ist, Haltestellen nur in Teilbereichen behindertengerecht auszugestalten, sofern dies verhältnismässig ist. Verhältnismässigkeit bedeutet, dass nicht generell jede Haltestelle z.B. nur im Bereich der ersten Türen behindertengerecht ausgestaltet werden darf. Wo es möglich ist, müssen Haltestellen auf ihrer ganzen Länge behindertengerecht sein. Wird davon in begründeten Fällen abgewichen – z.B. wegen Einfahrten, Hofdurchfahrten oder Kurvenradien – muss zumindest sichergestellt sein, dass immer derselbe Teilbereich (zweite Tür von vorne) behindertengerecht ist.

Sich aus Kostengründen auf die im Behindertengleichstellungsgesetz verankerte Verhältnismässigkeit zu berufen, dürfte gemäss bisheriger Gerichtspraxis nicht Erfolg versprechend sein. Die Stadt Bern muss eine neu erstellte Haltestelle nach einem Gerichtsurteil nochmals umgestalten, weil sie nicht durchgängig behindertengerecht ist. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass niveaugleiche Ein- und Ausstiege den Umsteigevorgang aller Passagiere beschleunigen. Mit möglichst vielen durchgängig behindertengerechten Haltestellen verteilen sich zudem die auf einen niveaugleichen Einstieg angewiesenen Passagiere – solche mit einer Behinderung, aber auch solche mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck – besser auf das jeweilige Tram.

3. Antrag

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 2 beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 11:1 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Mit 12:0 Stimmen empfiehlt sie, den Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse als erledigt abzuschreiben. Sie hat Michael Wüthrich zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ratschlag zur Umgestaltung der Basel- und Lörracherstrasse in Riehen im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze, als flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Bericht Nr. 13.0800.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 8. Januar 2014:

Für die Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse und Lörracherstrasse im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze sowie die Umsetzung von flankierenden Massnahmen wird ein Gesamtbetrag von Fr. 31'419'000 bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 6'922'000 für die Umgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20006)
Die erwarteten Beiträge des Bundes sind dem Kredit anteilmässig gutzuschreiben.
- Fr. 7'575'000 für die Umgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“ (Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.53323)
Die erwarteten Beiträge des Bundes sind dem Kredit anteilmässig gutzuschreiben.
- Fr. 3'300'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52000)

Dieser gebundene Teil kann vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnt.

- Fr. 13'530'000 für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen (Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.53324)
Dieser gebundene Teil kann vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnt.
- Fr. 68'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds (Generalsekretariat, Position 6010.100.00038)
- Fr. 24'000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.