



An den Grossen Rat

19.0167.01

17.5247.04

BVD/P190167/P175247

Basel, 3. April 2019

Regierungsratsbeschluss vom 4. April 2019

Ausgabenbericht „Städtische Verkehrslenkung Basel“

sowie

**Bericht zur Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend
„die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems
in Basel-Stadt“**

Inhalt

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Verkehrspolitisches Leitbild.....	3
2.2 Weniger Verkehr bewegt sich flüssiger.....	3
2.3 Städtisches Verkehrlenkungskonzept	4
2.4 Umsetzungskonzept Städtische Verkehrlenkung	4
2.5 Pilotversuch Dosieranlage Elsässerstrasse / Hüningerstrasse	4
2.6 Motion Raphael Fuhrer und Konsorten.....	4
2.7 Regionales Verkehrsmanagement.....	5
3. Strategie der Verkehrlenkung Basel	5
4. Massnahmen zur Verkehrlenkung in Basel	6
4.1 Massnahme „Einfallsachse aus Saint-Louis / Elsässerstrasse“	7
4.1.1 Beschreibung der Massnahme	7
4.2 Massnahme „Dosierung Luzernerring-Brücke“	9
4.3 Massnahmenpaket Dreispitz / Gundeldingen	9
4.4 Massnahmenpaket Johanniterbrücke	10
4.5 Massnahme „Knoten St. Jakobsstrasse/Zeughausstrasse“	12
4.6 Massnahme „Anpassung Knoten Maulbeerstrasse/Schwarzwaldallee“	13
4.7 Einzelmassnahmen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs in diversen Quartieren	13
4.8 Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs	14
4.9 Kantonsgrenzenüberschreitende Massnahmen in Basel-West.....	15
4.10 Lenkung bei Unfällen auf der Autobahn oder bei Grossveranstaltungen	15
5. Nicht berücksichtigte Verkehrlenkungsmassnahmen	16
5.1 Dosierung Autobahnausfahrten	16
5.2 Fehlender Stauraum	16
5.3 Weitere verworfene Massnahmen	16
6. Kosten und zeitliche Umsetzung	17
7. Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“	17
7.1 Hauptforderung Motion	18
7.2 Umsetzung der Forderungen	18
8. Antrag	19

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, für die Umsetzung der Städtischen Verkehrslenkung Ausgaben in Höhe von insgesamt 1,22 Mio. Franken zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 880'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur (Amt für Mobilität, Position 6618.100.20004)
- Fr. 340'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die vorgesehenen, aus diesen Mitteln finanzierten und nachfolgend detailliert beschriebenen Massnahmen umfassen Dosieranlagen, Massnahmen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr in den Quartieren und Erarbeitung von Massnahmen in Basel-West zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft und den beiden Gemeinden Allschwil und Binningen.

Zudem beantragen wir Ihnen, die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“ als erfüllt abzuschreiben.

2. Ausgangslage

2.1 Verkehrspolitisches Leitbild

Im Juni 2015 beschloss der Regierungsrat das Verkehrspolitische Leitbild (P130702), in dem unter anderem folgenden strategischer Schwerpunkt festgelegt ist: „Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das Autobahnnetz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen“. Dieser Schwerpunkt stellt sicher, dass die übergeordneten Ziele des verkehrspolitischen Leitbilds erfüllt werden können:

A Gute Erreichbarkeit sicherstellen:

Die punktuelle Dosierung ermöglicht ein besseres Vorankommen in der Stadt; durch die Lenkung auf die Autobahn werden Ziele innerhalb und ausserhalb der Stadt schneller erreicht.

B Lebensqualität erhöhen:

Durch die Bündelung des Verkehrs auf die verkehrsorientierten Strassen, werden die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet.

C Verkehrssicherheit erhöhen:

Die Autobahnen sind sicherer als das Stadtstrassennetz; es ereignen sich weniger Unfälle, da es keine Querungen (Kreuzungen) gibt und auch alle Fahrzeuge mit ähnlicher Geschwindigkeit unterwegs sind. Durch die Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr wird es in den Wohnquartieren weniger Unfälle geben.

D Kosteneffizienz sicherstellen:

Infrastruktur ausbauen ist teuer, kostengünstiger ist der Verkehr zu lenken und zu steuern, um die bestehende Infrastruktur besser auszulasten.

2.2 Weniger Verkehr bewegt sich flüssiger

Die wachsenden Pendlerströme haben in den vergangenen Jahren auch zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geführt, insbesondere auf Autobahnen. So ist das Basler Stadtstrassennetz während der Morgen- und Abendspitze punktuell überlastet, was zu Staus für den MIV und langen Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden an Lichtsignalanlagen (LSA) führt. Davon betroffen sind auch Passagiere, die mit dem Tram oder Bus unterwegs sind.

Eine geringere Fahrzeugdichte führt dazu, dass sich der Verkehr flüssiger abwickeln kann. Dies zeigt sich in Simulationen und in Städten weltweit, wo mittels Dosierung die Fahrzeugdichte auf dem Stadtstrassennetz gezielt gesenkt wird. Davon profitieren alle Verkehrsteilnehmenden im Stadtstrassennetz. Zudem wird auch der Schadstoffausstoss in den Städten verringert.

Verkehrslenkungsmassnahmen können Staus nicht grundsätzlich verhindern. Sie tragen aber dazu bei, besonders stark vom MIV belastete Gebiete zu entlasten, indem Staus in geeignetere Räume verlagert und die Wartezeiten vor Lichtsignalanlagen auf dem Stadtstrassennetz reduziert werden.

2.3 Städtisches Verkehrslenkungskonzept

Das durch externe Fachleute erarbeitete Verkehrslenkungskonzept für den Kanton Basel-Stadt bezeichnet Strategie und verkehrstechnische Massnahmen zur Reduktion und Lenkung des MIV, die der Kanton Basel-Stadt in alleiniger Kompetenz umsetzen könnte. Dabei handelt es sich vor allem Dosieranlagen¹ am Stadtrand. Die damit verbundene Begrenzung auf den eigentlichen Stadtraum erlaubt eine rasche Umsetzung. Die Einbettung in ein regionales Konzept wird in Kap. 2.7 beschrieben.

2.4 Umsetzungskonzept Städtische Verkehrslenkung

Für das Umsetzungskonzept wurden alle im Verkehrslenkungskonzept vorgeschlagenen Massnahmen anhand der folgenden Kriterien überprüft:

- Potenzial für die Behebung von Schwachstellen;
- ausreichende Stauraumlänge in geeigneter Umgebung;
- Akzeptanz der Nachbargemeinden, der Anwohnerschaft und des Bundesamt für Strassen;
- Verständlichkeit und Akzeptanz einer Massnahme für Verkehrsteilnehmende und die Anwohnerschaft;
- allfällige unerwünschte Nebenwirkungen wie Schleichverkehr oder Stau im Siedlungsgebiet;
- Kosten für die Umsetzung.

Ausgewählt und ins Umsetzungskonzept übernommen werden diejenigen Massnahmen, die dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr wesentliche Vorteile bringen, die keine negative Nebenwirkungen aufweisen und mit vertretbarem Aufwand umsetzbar sind (gute Kosten-Nutzen-Bilanz).

2.5 Pilotversuch Dosieranlage Elsässerstrasse / Hünigerstrasse

Seit Oktober 2017 läuft an der Kreuzung Elsässerstrasse / Hünigerstrasse ein Pilotversuch zur Verkehrslenkung (siehe 5.2). Die Grünphasen der Lichtsignalanlagen werden zeitweise verkürzt, so dass der stadteinwärts fahrende Autoverkehr nur noch dosiert in Richtung Voltapplatz rollt. Die Erkenntnisse aus dem Pilotversuch² sind in das Umsetzungskonzept eingeflossen.

2.6 Motion Raphael Fuhrer und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seinen Sitzungen vom 19. Oktober 2017 und 8. Februar 2018 die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“ dem Regierungsrat überwiesen. Die Motion verlangt, dass der Regierungsrat unverzüglich ein Konzept zu einem kantonalem Verkehrsmanagementkonzept vorlegt

¹ Eine Dosieranlage hält den MIV bei einer Lichtsignalanlage mit Rotlicht zurück, um ihn dosiert mit einer genau definierten Grünphasenlänge ins nachgelagerte Strassennetz durchzulassen. Der reduzierte MIV-Strom ermöglicht es, das gesamte Mobilitätssystem stabiler zu halten.

² Den Auswertungsbericht ist auf der Webseite des Amtes für Mobilität zu finden: www.mobilitaet.bs.ch > Gesamtverkehr > Verkehrslenkung > Pilotversuch Verkehrslenkung.

und im Grundsatz bis Ende 2018 realisiert. Der Grosse Rat hat die Motion dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage bis zum 31. Dezember 2018 überwiesen (Kap. 7).

2.7 Regionales Verkehrsmanagement

Im Agglomerationsprogramm 3. Generation ist die Massnahme „Aufbau Verkehrsmanagement“ (V2) vorgesehen. Die verfolgten Schritte sind:

- Aufbau einer Projektorganisation;
- Ausarbeitung Verkehrsinformations- und Verkehrslenkungskonzept;
- Definition der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation.

Die Massnahmen sollen gemeinsam mit allen betroffenen Gebietskörperschaften (Gemeinden, Kantone, Länder) abgesprochen werden. Die notwendigen Arbeiten werden vom Verein Agglo Basel koordiniert und sollen bis Ende 2019 abgeschlossen sein; damit können die definierten Massnahmen ab 2020 umgesetzt werden.

3. Strategie der Verkehrslenkung Basel

Das städtische Verkehrslenkungskonzept formuliert vier Leitsätze für die Strategie zur Verkehrslenkung des Kantons Basel-Stadt:

1. Der MIV wird auf die Nationalstrassen gelenkt und auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert. Der Durchgangsverkehr verkehrt nicht auf siedlungsorientierten Strassen; dazu werden flankierende Massnahmen konzipiert und umgesetzt.
2. An neuralgischen Punkten (Kapazitätsengpässe, Wohnquartiere, Rückstau mit Auswirkungen auf den ÖV oder die Nationalstrassen) wird der Verkehr möglichst flüssig abgewickelt. Verkehrssteuerung sorgt dafür, dass unvermeidbare Stausituationen des MIV in wenig sensiblen Strassenräumen zu liegen kommen.
3. Der Zustrom des MIV in den Kanton wird während den Hauptverkehrszeiten reguliert. Dies schafft Platz für Verbesserungen bei den anderen Verkehrsmitteln, so dass die Mobilität insgesamt erhalten bleibt. Dieser Zustrom stadteinwärts ist in den Morgen- und Abendspitzenstunden an Werktagen am höchsten. Darum wird an ausgewählten Lichtsignalanlagen der MIV morgens zwischen 6.30 und 9.30 Uhr und abends zwischen 15.30 und 19 Uhr dosiert. Diese Zeiten sind im Einzelfall zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.
4. Der wartende, rückstauende Verkehr vor Dosieranlagen ist so zu steuern, dass weder der Verkehrsablauf an benachbarten Knoten noch der öffentliche Verkehr behindert werden. Die zu reduzierende Verkehrsmenge wird bei den jeweiligen Massnahmen lokal abgeschätzt, um den positiven Effekt ohne negative Begleiterscheinungen zu erzielen. Der Stauraum muss überwacht werden, um unerwünschte Auswirkungen zu verhindern und die optimale Dosierungswirkung zu erzielen.

4. Massnahmen zur Verkehrslenkung in Basel

Verkehr lässt sich mit verschiedenen Massnahmen lenken. Im städtischen Verkehrslenkungskonzept Basel sind dazu folgende Instrumente vorgesehen:

Wegweiser:

Mithilfe von Wegweisungstafeln wird dem MIV den Weg zu seinen Zielen aufgezeigt. Diese Wege sollten identisch mit jenen Routen sein, die die Navigationsgeräte angeben. Der MIV wird dabei auf den verkehrorientierten Strassen gebündelt und deren Routen so lange wie möglich auf den Autobahnen geführt.

Dosieranlagen:

Dosieranlagen dienen dazu, den nachgelagerten Verkehr flüssig zu halten und nachfolgende Knoten zu entlasten. Dazu wird der Zustrom durch kürzere Grünzeiten an einer LSA länger zurückgehalten. So werden an den nachfolgenden (stadteinwärts gelegenen) Knoten Kapazitäten frei für alle Verkehrsströme (MIV, Velo, zu Fuss Gehende, ÖV). Damit der Stau vor der Dosieranlage begrenzt bleibt und sich nicht in andere Kreuzungsbereiche ausdehnt, sind Staudetektoren notwendig, welche die Grünzeiten bei Bedarf wieder ausdehnt. Durch den Stau vor der Dosieranlage verlängert sich die Fahrzeit eines Fahrzeuges. Dies wird mit der so genannten mittleren Verlustzeit beziffert. Dabei handelt es sich um die Differenz zwischen der durchschnittlichen Fahrzeit eines Fahrzeugs mit der aktiven Dosierung und der Fahrzeit ohne Dosierung. Je nach Verkehrsaufkommen kann die Verlustzeit variieren, weshalb die mittlere (errechnete) Verlustzeit angegeben wird.

Flankierende Massnahmen:

Dosieranlagen können zu Ausweichfahrten über Quartierstrassen führen – vorausgesetzt, sie nehmen tatsächlich weniger Zeit in Anspruch als die ursprüngliche Route. Um unerwünschte Schleichfahrten zu unterbinden, werden flankierende Massnahmen eingesetzt wie Geschwindigkeitsreduktion auf den unerwünschten Wegen, Einbahnverkehr in Wohnquartieren und Abbiegeverbote.

4.1 Massnahme „Einfallsachse aus Saint-Louis / Elsässerstrasse“

4.1.1 Beschreibung der Massnahme

Der Voltplatz ist während den Spitzenzeiten überlastet, was zu verhältnismässig langen Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden führt.

Um den Voltplatz zu entlasten und die dortigen Wartezeiten zu verkürzen, muss der Zustrom des MIV aus Norden reduziert werden. Dies erfolgt mittels längeren und häufigeren Rotphasen der bestehenden LSA für den stadteinwärts fahrenden MIV am Knoten Elsässerstrasse/Hünigerstrasse.

Heute stauen sich die Fahrzeuge auf dieser Achse in der Wohngegend unmittelbar vor dem Voltplatz auf. Die Dosieranlage am Knoten Elsässerstrasse/Hünigerstrasse soll diesen unvermeidbaren Stau aus diesem Strassenabschnitt in unsensibleres Gebiet verlagern.



Abb. 1: Dosieranlage Elsässerstrasse zur Verbesserung des Verkehrsflusses am Voltplatz

Die beschriebene Massnahme wurde als Pilotprojekt im Oktober 2017 umgesetzt. Dabei wurden die Grünzeiten am Knoten Elsässerstrasse/Hünigerstrasse halbiert, womit nur noch 350 Fahrzeuge pro Stunde Richtung Voltplatz und Lothringerplatz durchgelassen wurden. Davor waren es 400 Fahrzeuge pro Stunde. Eine stärkere Dosierung war nicht möglich, da bei sehr grossem Verkehrsaufkommen auf dieser Achse der Stau über die Tramhaltestelle Saint Louis-Grenze hinausgehen und möglicherweise den Knoten Schlachthofstrasse/Kohlenstrasse/Elsässerstrasse zustauen würde. Der Rückstau wurde nach der Inbetriebnahme beobachtet und mittels Korrekturen am Steuerungsprogramm einjustiert.

Die Kosten für den Pilotversuch ohne Stauüberwachungsschleifen betrugen 7'000 Franken. Der Pilotversuch hat gezeigt, dass Stauüberwachungsdetektoren sinnvoll sind, damit der Verkehr den definierten Stauraum nicht überschreitet. Diese kosten zirka 80'000 Franken und dienen dazu, negativen Begleiterscheinungen im Umfeld wie das beschriebene Überstauen des Nachbarknotens zu vermeiden, und die optimale Dosierwirkung zu erzielen.

Mit der Dosierung an der Pilotanlage ist es gelungen, den bestehenden Stau grösstenteils aus seiner jetzigen Lage im Wohngebiet in ein weniger sensibles Gebiet zu verlegen. Kleinere Rückstaus vor dem Voltplatz gab es zeitweise weiterhin, weil die vielen priorisierten, querenden ÖV-

Beziehungen teilweise nur kurze Grünzeiten für die Elsässerstrasse erlauben. Insgesamt wurde die durchschnittliche Wartezeit am Voltaplatz leicht kürzer, sie bleibt aber mit einer halben Minute immer noch vergleichsweise lang. Bei normalem Verkehrsaufkommen hat sich die Fahrzeit des dosierten Verkehrs praktisch nicht verändert. An einzelnen Spitzentagen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen benötigten die Fahrzeuge von der Elsässerstrasse in Richtung Dreirosenbrücke mit der Dosierung aber länger als an normalen Morgen- und Abendspitzen-Tagen. Es zeigte sich, dass die Verkehrsteilnehmenden aus Frankreich während der längeren Rotphasen häufiger die Route über die Schlachthofstrasse wählen, um in die Stadt zu gelangen. Dadurch sinkt die Verkehrsmenge in der Elsässerstrasse leicht. Am Knoten Voltaplatz kommen die Verkehrsmengen allerdings wieder zusammen, weshalb sich der positive Effekt in erster Linie bei der Verkehrsmenge in der Elsässerstrasse zeigt.³

Der Pilotversuch zeigt, dass die Dosierung von stadteinwärts fahrenden Verkehrsströmen den Verkehrsfluss im nachgelagerten Strassennetz, wie hier zwischen der Elsässerstrasse und dem Voltaplatz und dem Voltaplatz selber, verbessern kann. Zudem lässt sich der Stau verlagern, wodurch Wohngebiete mit ihrer Anwohnerschaft weitgehend davon befreit werden können. Es zeigt sich aber auch, dass es an kritischen Knoten nur dann zu einer spürbaren Verbesserung des Verkehrsflusses kommen kann, wenn relevante, d.h. eher grosse Verkehrsmengen reguliert werden. Das war beim Pilotversuch nicht gegeben, da die Zufahrt Elsässerstrasse für den Voltaplatz eine untergeordnete Rolle spielt. Die Ausweichroute über die Schlachthofstrasse machte deutlich, dass es rund um einen überlasteten Verkehrsknoten nicht ausreicht, nur eine einzelne Zufahrt zu dosieren, da der Verkehr möglicherweise über eine Ausweichroute auf denselben Knoten trifft und die Verkehrsmengen unter dem Strich gleich hoch bleiben. Eine weitere Erkenntnis ist, dass der Stauraum, der durch die Verkehrslenkung neu entsteht, überwacht werden muss, um bei hohem Verkehrsaufkommen zu verhindern, dass es ein unerwünschtes Überstauen von Knoten oder Streckenabschnitten gibt. Bei der Elsässerstrasse sind dies etwa die Strecke neben der Tramhaltestelle Saint Louis-Grenze, da dort der Bus aus Frankreich sonst im Stau stehen würde und der Knoten Schlachthofstrasse/Kohlenstrasse/Elsässerstrasse, da dort die anderen Verkehrsbeziehungen lahmgelegt werden würden.

Die Dosieranlage wird bis auf weiteres weitergeführt. Der Stau soll aber in Zukunft mit Sensoren überwacht werden, um die Steuerung situativ anpassen zu können. Ebenso wird die Arealentwicklung im Lysbüchel und die damit verbundene Verkehrsentwicklung beobachtet und die Dosieranlage allenfalls angepasst.

³ Der Auswertungsbericht ist auf der Webseite des Amtes für Mobilität zu finden: www.mobilitaet.bs.ch > Gesamtverkehr > Verkehrslenkung > Pilotversuch Verkehrslenkung

4.2 Massnahme „Dosierung Luzernerring-Brücke“

Der Voltplatz gehört zu den am stärksten belasteten Kreuzungen im Stadtstrassennetz. Der Pilotversuch der Dosieranlage in der Elsässerstrasse hat nur eine beschränkte Wirkung gezeigt. Einige Fahrzeuge haben einen neuen Weg gesucht und fahren nun via Luzernerring-Brücke auf den Voltaplatz. Damit am Voltaplatz die Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmenden verkürzt werden kann, soll auch dieser westliche Zustrom reduziert werden. Der mittlere Zeitverlust⁴ während der Dosierzeit beträgt zirka eine Minute. Modellberechnungen haben aufgezeigt, dass eine längere Wartezeit einen unerwünschten Umwegverkehr via Kannenfeldplatz–Mülhauserstrasse–Elsässerstrasse bewirken würde. Die Dosierung des westlichen Zustroms zum Voltaplatz soll den MIV verstärkt auf die Nordtangente (inkl. Halbinschluss Luzernerring) lenken. Zusätzlich verhindert diese Massnahme ein Überstauen des Lothringerplatzes, was manchmal in der Morgenspitze beobachtet werden kann.

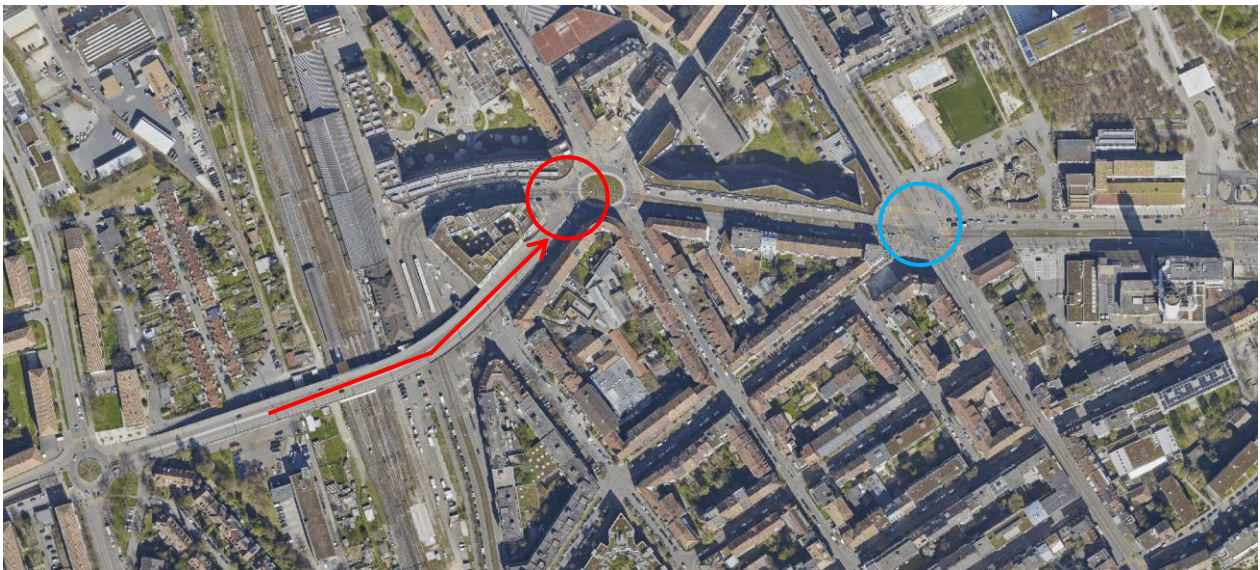


Abb. 2: geplante Dosieranlage auf der Luzernerring-Brücke zur Verbesserung des Verkehrsflusses am Voltaplatz

Die an der Einfahrt Lothringerplatz bestehende LSA dient heute der Tramsicherung der Buslinie 21. Um sie zur Dosierung einsetzen zu können, muss sie mit Anmelde- sowie Stauüberwachungsdetektoren beim Zustrom auf der Luzernerringbrücke versehen werden. Die Radstreifen auf der Luzernerring-Brücke müssen bis zur Dosieranlage verlängert werden, was kleinere bauliche Massnahmen bedingt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 340'000 Franken.

4.3 Massnahmenpaket Dreispitz / Gundeldingen

Der Dreispitz-Knoten ist jeweils während der Morgen- und Abend-Spitzenzeit überlastet, was zu längeren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden führt. Zudem ist das Gundeldingerquartier stark vom Durchgangsverkehr betroffen.

Um den Dreispitz-Knoten zu entlasten, soll der MIV bei der bestehenden LSA von der Brüglingerstrasse stadteinwärts eine längere Rotphase erhalten. Der mittlere Zeitverlust während der Dosierzeit beträgt zirka zwei Minuten. Für die anderen Verkehrsströme (Fussgänger, Velo, ÖV und MIV) verringert sich die mittlere Wartezeit. Zudem sollen die Grünzeiten für den MIV auf der Geradeausspur der Dornacherstrasse an der Lichtsignalanlage des Knotens Reinacherstrasse/Dornacherstrasse verkürzt werden. Dadurch wird die Dornacherstrasse durch das Quartier Gundeldingen unattraktiver für den Durchgangsverkehr, während andere Wege wie über die Nauenstrasse attraktiver werden. Dies entlastet das dicht bewohnte Gundeldingerquartier vom Durch-

⁴ Der mittlere Zeitverlust gibt an, wie viel länger die durchschnittliche Fahrzeit mit der aktiven Dosierung ist im Vergleich mit der Fahrzeit ohne Dosierung.

gangsverkehr. Zudem entsteht dadurch mehr Spielraum, um den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr im Quartier zu fördern.

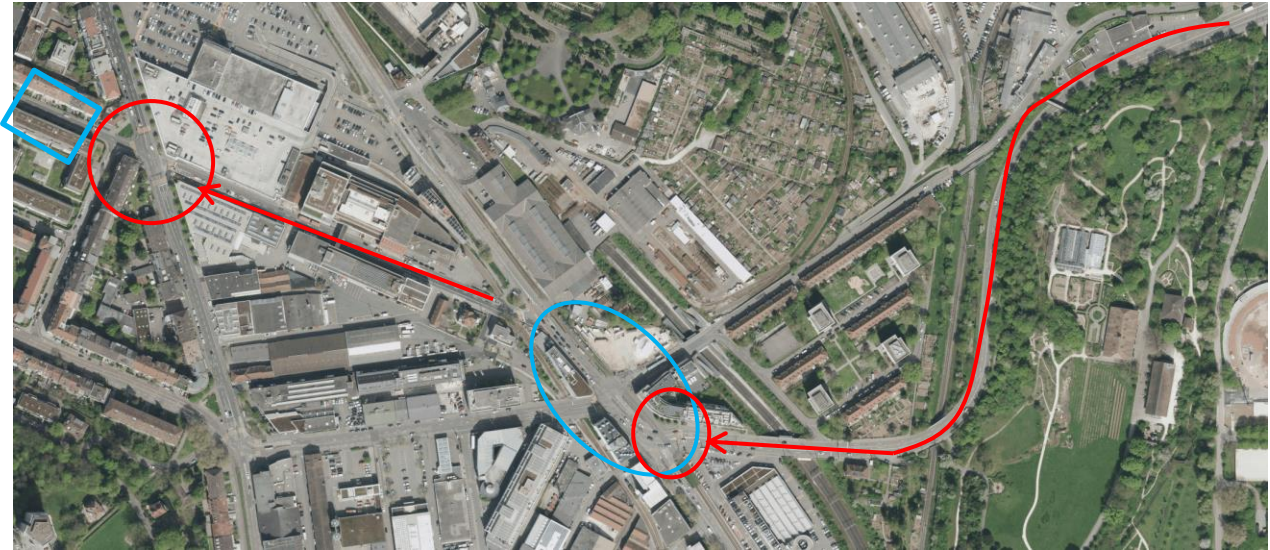


Abb. 3: Dosieranlagen am Dreispitz und in der Dornacherstrasse zur Verbesserung des Verkehrsflusses am Dreispitz und zur Reduktion des Durchgangsverkehrs durch das Gundeldingerquartier

Die Kosten für Stauüberwachungsschleifen und Anpassungen am Steuerprogramm der einzelnen Lichtsignalanlagen betragen rund 240'000 Franken.

Die Dosierung bei der Brüglingerstrasse (stadteinwärts eine längere Rotphase für den MIV) könnte zusammen mit den geplanten Velomassnahmen und der Verschiebung der Haltestelle der stadteinwärts fahrenden Trams an den Irène Zurkinden-Platz (Teil des AggloProgramms 2. Generation) im Jahr 2021 umgesetzt werden.

Die Massnahme am Knoten Reinachstrasse/Dornacherstrasse kann ab ca. 2020 parallel mit der Fertigstellung des Viertelkreises (Projekt Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte, GRB 17/02/13G vom 11. Januar 2017) und mit der dann geänderten Führung der Buslinien 36 und 47 über diesen neuen Kreislauf umgesetzt werden.

4.4 Massnahmenpaket Johanniterbrücke

Der Abschnitt der Schanzenstrasse zwischen Spitalstrasse und St. Johans-Vorstadt ist gemäss Teilrichtplan Velo als Basis- und Pendlerroute definiert; allerdings fehlen beidseitig entsprechende Velostreifen. Im gleichen Abschnitt steht der Bus häufig im Stau. Spätestens mit Einführung einer Tramlinie (Tram 30) über die Johanniterbrücke in voraussichtlich zehn bis fünfzehn Jahren muss der ÖV hier ohne Hindernisse abgewickelt werden können.

Dazu sind zwei neue Lichtsignalanlagen an den Brückenköpfen der Johanniterbrücke vorgesehen. Diese ermöglichen eine zügige Durchfahrt des Trams, ohne im Stau stehen zu bleiben, indem der MIV auf der Brücke zurückgehalten wird, bis das Tram an der Kolonne vorbei gefahren ist. Während den Morgen- und Abendspitzenstunden kann die Verkehrsmenge mit diesen beiden LSA in der Feldbergstrasse und an den Knoten St. Johans-Vorstadt/Schanzenstrasse sowie Spitalstrasse/Schanzenstrasse reduziert werden, indem der MIV auf der Johanniterbrücke zurückgehalten wird. Die Fahrzeit über die Brücke verlängert sich so im Mittel um 90 Sekunden.

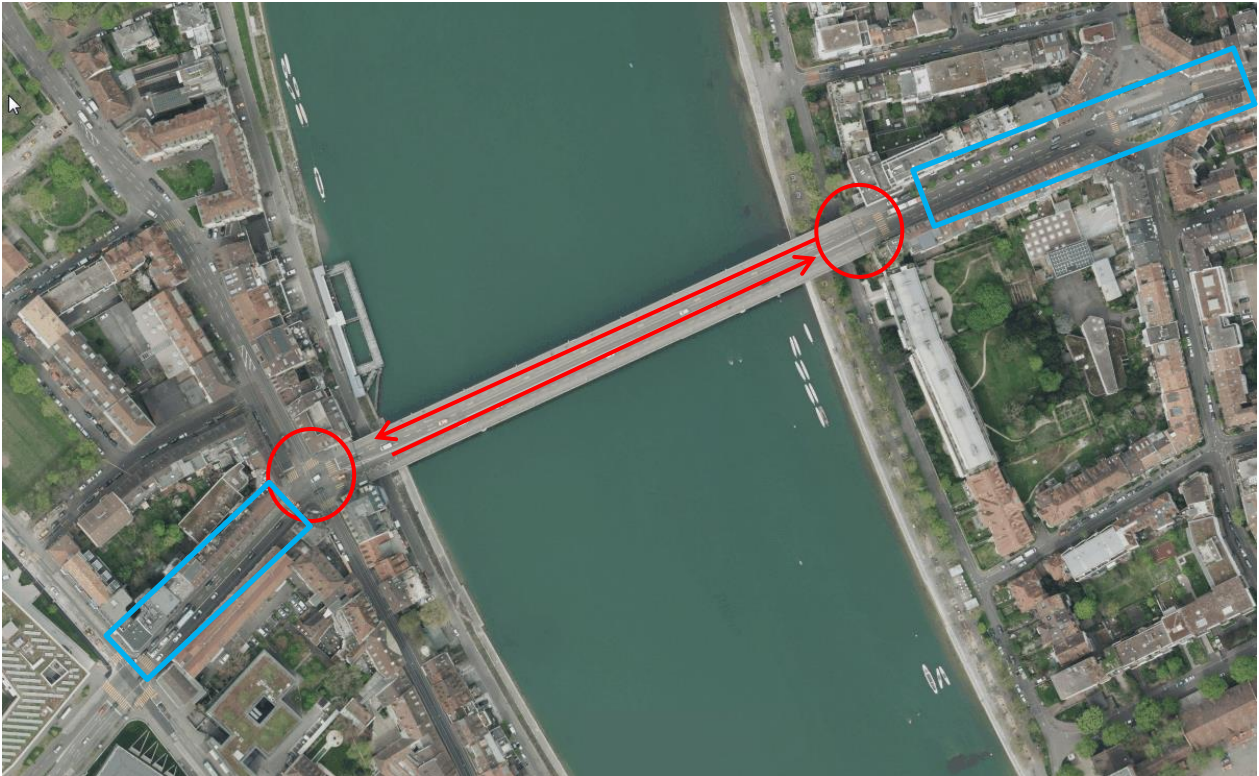


Abb. 4: Dosierstellen an den beiden Brückenköpfen der Johanniterbrücke zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Feldbergstrasse und in der unteren Schanzenstrasse

Infolge der Fahrzeitenverlängerung ist mit einer teilweisen, durchaus erwünschten Verlagerung des MIV auf die Nordtangente zu rechnen. Mit der reduzierten Verkehrsmenge im Grossbasel wird Platz frei für den öffentlichen Verkehr (Tram 30) und für den Veloverkehr (evtl. Velospuren im unteren Teil der Schanzenstrasse bis zum Kinderspital). Im Kleinbasel würde die Feldbergstrasse vom MIV entlastet, was die heute schlechte Luftqualität verbessern würde. Für Tram oder Bus würde eine störungsfreie Einfahrt in die Feldbergstrasse gewährleistet.

Der Regierungsrat empfiehlt dem Grossen Rat, diese Massnahme nur gemeinsam mit einem Tram über die Johanniterbrücke zu realisieren. In diesem Fall sind für die Dosieranlage Mehrkosten von 230'000 Franken für die Stauüberwachungsdetektoren zu erwarten. Sollte die Dosierungsanlage unabhängig von der Tramlinie realisiert werden, fielen Gesamtkosten für die beiden neuen Lichtsignalanlagen in Höhe von rund 1,7 Mio. Franken an. Diese Massnahme wird im Rahmen des Projekts Tram 30 nochmals überprüft; gegebenenfalls wird der Regierungsrat die zur Umsetzung benötigten finanziellen Mittel im Rahmen des Bauprojekts beantragen.

Dieses Massnahmenpaket hat der Regierungsrat bereits in seinem im Dezember 2013 verabschiedeten Aktionsplan „gesunde Luft in Wohnquartieren“ vorgesehen.

4.5 Massnahme „Knoten St. Jakobsstrasse/Zeughausstrasse“

Der Knoten St. Jakobsstrasse/Grosspeterstrasse ist heute in den Spitzenstunden stark ausgelastet. Zudem fehlen in der Zeughausstrasse und in der St. Jakobsstrasse in Richtung Stadt teilweise Velostreifen, obwohl diese Strecke im Teilrichtplan Velo als Basis- und Pendlerroute definiert ist.

Um die Zeughausstrasse sowie die Adler- und Hardstrasse vom Durchgangsverkehr und die nachfolgenden Knoten zu entlasten, soll die bestehende LSA beim Knoten St. Jakobsstrasse/Zeughausstrasse mit einer längeren Rotphase aus Richtung Osten (vom St. Jakob) ausgestattet werden. Im stadtnäheren Strassennetz kommt dies allen Verkehrsteilnehmenden zugute. Der mittlere Zeitverlust während der Dosierzeit beträgt zwei Minuten.

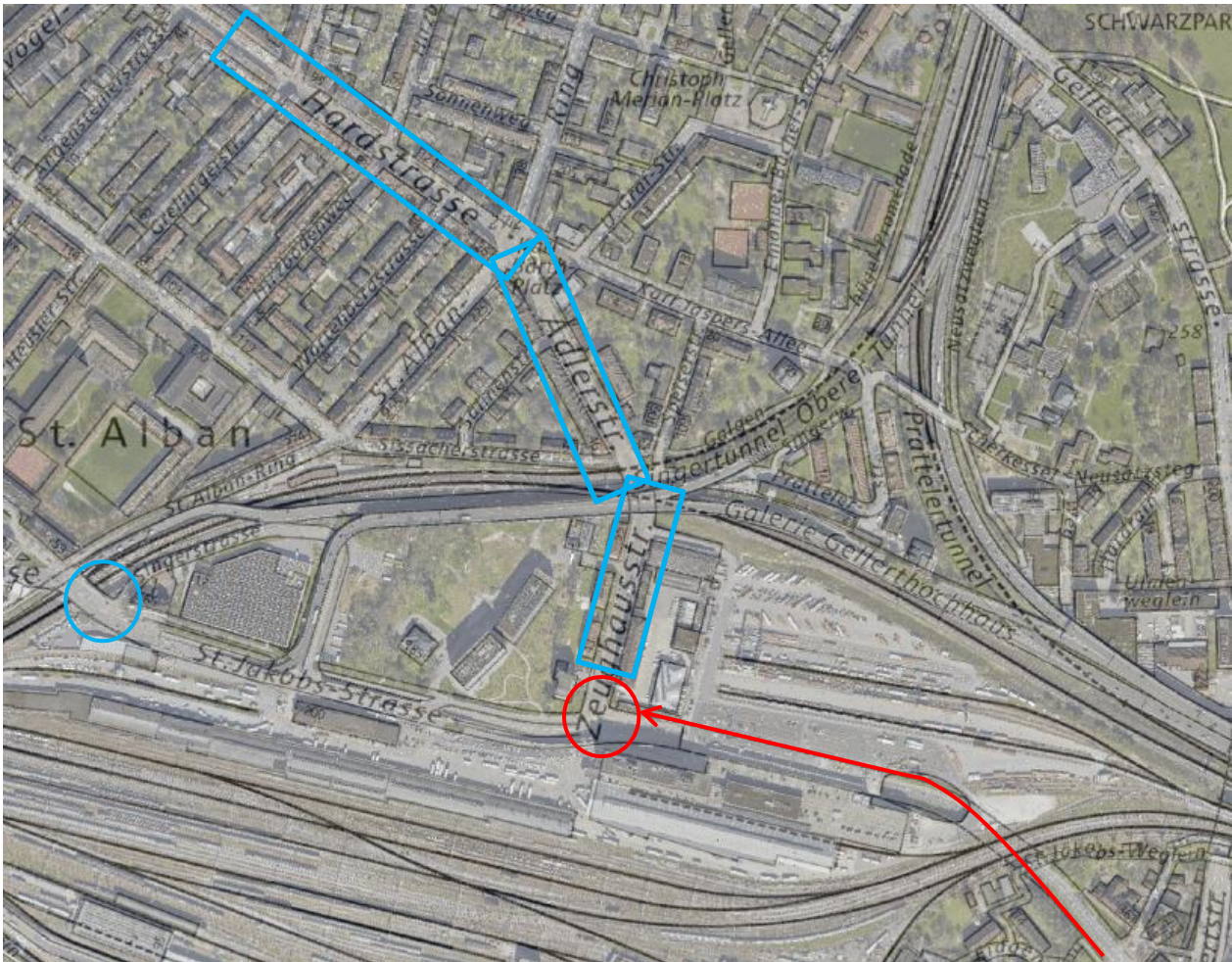


Abb. 5: Dosierstelle in der St. Jakobs-Strasse zur Entlastung der Zeughaus-, Adler- und Hardstrasse sowie zur Verflüssigung an der Kreuzung zur Grosspeterstrasse

Die Verkehrsströme werden beobachtet und möglicher Umwegverkehr durch die Quartiere Breite und Gellert mit geeigneten Massnahmen unterbunden.

Die Kosten für die Anpassung der LSA und die Verlängerung des Radstreifens belaufen sich auf rund 170'000 Franken. Die Umsetzung erfolgt ca. 2023 im Rahmen der Sanierung des betroffenen Strassenabschnitts.

4.6 Massnahme „Anpassung Knoten Maulbeerstrasse/Schwarzwaldallee“

Heute fehlen in der Maulbeerstrasse zwischen dem Westende des Tunnels unter dem Badischen Bahnhof und dem Knoten zur Schwarzwaldallee Velostreifen, obwohl dieser Strassenabschnitt zum Basisrouten-Velonetz gehört. Ausserdem hat der Bus keine eigene Fahrspur.

Um den Bus zu beschleunigen und den Veloverkehr sicherer zu machen, soll bei der bestehenden LSA am Knoten Maulbeerstrasse/Schwarzwaldallee vom Hirzbrunnen Quartier her kommende Spur neu aufgeteilt werden (eine MIV-Spur und Verlängerung des Velostreifens, inkl. Velosack). Damit verbunden ist auch eine Anpassung der Steuerung. So kann eine Schwachstelle im Veloroutennetz behoben werden.



Abb. 6: Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs

Die Kosten für die Umsetzung dieser Massnahme belaufen sich auf zirka 50'000 Franken. Diese Massnahme wird mit der Erhaltungsplanung koordiniert und ca. 2022 im Rahmen von Sanierungsmassnahmen am Schwarzwaldtunnel und an der Fahrbahn der Schwarzwaldallee umgesetzt.

4.7 Einzelmassnahmen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs in diversen Quartieren

Insbesondere in den Quartieren St. Johann, Iselin, am Ring, Gundeldingen, Gellert und Hirzbrunnen deuten die Ergebnisse aus dem Gesamtverkehrsmodell darauf hin, dass heute ein kleiner Teil des Durchgangsverkehrs an mehreren Stellen nicht auf den verkehrsorientierten Strassen, sondern auf siedlungsorientierten (Quartier-)Strassen fährt. Dieser Schleichverkehr soll nun mit Verkehrszählungen verifiziert und gegebenenfalls mit geeigneten Massnahmen (z.B. der Umkehr von Einbahnregimes) unterbunden werden.



Abb. 7: Strassenzüge zur Überprüfung von unerwünschtem Durchgangsverkehrs (Quelle GMV Basel, Ist-Zustand 2010)

Die Umsetzung der Massnahmen 4.1 bis 4.6 kann unter Umständen zu Schleichverkehr führen. Es wird deshalb speziell darauf geachtet, dass bestehende Schleichwege nicht verstärkt genutzt werden und keine neuen entstehen. Dies bedingt eine fortlaufende Überprüfung des Netzes.

Kleinere Massnahmen werden aus dem ZBE des BVD finanziert, grössere Massnahmen werden in separaten Projekten mit jeweils einzelnen Finanzvorlagen beantragt.

Die Untersuchungen zu den Schleichwegen können ab sofort gestartet werden; die dafür nötigen Kosten betragen 90'000 Franken. Die Kosten für die Umsetzung konkreter Massnahmen wie etwa die Umkehr von Einbahnsystemen oder Einrichtung von Tempo 30-Zonen sind noch nicht abschätzbar.

4.8 Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs

Die Analyse der bestehenden Verkehrsströme hat gezeigt, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs auf siedlungsorientierten Strassen anstatt wie gewünscht auf Nationalstrassen oder verkehrsorientierten Strassen verkehrt. Zur Erfüllung der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes soll das Wegweisungskonzept deshalb auf Basis der bestehenden Netzhierarchie aktualisiert werden und die nötigen Anpassungen der Wegweisung inklusive flankierende Massnahmen aufzeigen. Dabei sollen auch die von Navigationssystemen berechneten Routen berücksichtigt werden. Widersprechen sich die signalisierten Routen mit den Routenvorschlägen der Navigationssysteme, so sind entweder Anpassungen an der Signalisation der aus verkehrlicher Gesamtsicht gewünschten Routen oder an den unerwünschten Routen vorzunehmen. Dies soll in Zusammenarbeit mit den wichtigsten Anbietern von Navigationssystemen erfolgen.

Die Wegweisung soll, so weit wie möglich, den quartierübergreifenden MIV auf übergeordnete Strassen kanalisieren, um die Bevölkerung in den Quartieren vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Die Finanzierung des Konzepts erfolgt aus dem ordentlichen Budget (ZBE) des Bau- und Verkehrsdepartements. Die Kosten für die Umsetzung sind noch nicht bekannt und werden separat zu gegebener Zeit beantragt.

4.9 Kantongrenzenüberschreitende Massnahmen in Basel-West

Der Zustrom aus den Vorortsgemeinden ins Stadtstrassennetz findet mehrheitlich auf der Autobahn statt, deren Ausfahrten nicht dosiert werden können. In Basel-West besteht zurzeit kein Autobahnanschluss – der geplante Bachgrabenzubringer wird zurzeit projektiert, in Betrieb wird er erst in einigen Jahren gehen. Allschwil ist Eingangstor für Fahrzeuge aus Schönenbuch, Hégenheim und weiteren Gemeinden des Sundgaus; über Binningen strömt der MIV aus dem gesamten Leimental. Viele dieser Fahrzeuge sind unterwegs Richtung Autobahn und der kürzeste Weg führt durch die Stadt Basel, viele haben aber auch Basel zum Ziel.

Da die MIV-Belastung an einigen Knoten im Stadtgebiet zu hoch ist, müssen alle Verkehrsteilnehmenden mit Wartezeiten rechnen, auch der öffentliche Verkehr. Wird der MIV-Zustrom reduziert, so würden diese Knoten besser funktionieren, so zum Beispiel der Neuweilerplatz, der Morgenring oder der Kreisel bei der Thomaskirche. Da ein geeigneter Stauraum in Basel fehlt, kann an diesen Knoten allerdings keine sinnvolle Dosierung erfolgen. Eventuell wären aber zwei kleinere, aufeinanderfolgende Dosieranlagen machbar. Diese müssen aber mit dem Kanton Basel-Landschaft als Eigentümer der Kantonsstrassen und den beiden Gemeinden, die das Interesse der Anwohnenden vertreten, abgesprochen und geplant werden. Für die Umsetzung ist der Kanton Basel-Landschaft zuständig. Allfälliger unerwünschter Umwegverkehr durch Wohnquartiere kann mit Änderungen der Verkehrsführung vermieden werden.

Der Regierungsrat beabsichtigt, gemeinsam mit den betroffenen Partnern in einer Vorstudie mögliche Standorte für Dosieranlagen zu definieren und flankierende Massnahmen zur Unterbindung von unerwünschtem Schleichverkehr zu erarbeiten. Diese Planungen sollen 2019 beginnen.

Die Kosten für die Vorstudien betragen voraussichtlich 150'000 Franken, die der Kanton Basel-Stadt aufgrund der Interessenlage vollständig übernehmen soll. Für die weitere Planung und die Umsetzung werden nach Vorliegen der Vorstudien bei Bedarf zusätzliche Mittel beantragt. Der Kostenteiler mit den benachbarten Gemeinden und dem Kanton Basel-Landschaft muss dabei in Abhängigkeit des Nutzens für die Teilgebiete im Rahmen der Vorstudie festgelegt werden.

4.10 Lenkung bei Unfällen auf der Autobahn oder bei Grossveranstaltungen

Bei spontanen Ereignissen auf der Autobahn, die zu einer Sperrung oder Blockierung führen, nimmt die Verkehrsleitzentrale der Kantonspolizei in Absprache mit dem ASTRA (als Betreiber der Nationalstrasse) die notwendigen Verkehrsmanagementmassnahmen vor. Dabei liegt der Fokus auch auf der schnellstmöglichen Wiederherstellung des Verkehrsflusses. Eine Dosierung des Abflusses von der Nationalstrasse ins Stadtstrassennetz ist aufgrund der engen Vernetzung der Autobahnen zum Stadtstrassennetz nicht zielführend. Es ergäbe sich höchstens eine Verlagerung des Staus in ein angrenzendes Stadtgebiet, da die beeinträchtigte Strecke ausgeweitet würde und somit mehr Einfahrten betroffen wären.

Bei den planbaren Unterhaltsarbeiten gibt das ASTRA vor, dass eine Kapazitätsverminderung z.B. durch eine Baustelle nur in den verkehrsarmen Zeiten zulässig ist.

Bei Grossveranstaltungen hat die Kantonspolizei entweder erprobte Konzepte, die sie auch laufend optimiert (z.B. Raum St. Jakob) oder plant solche in Zusammenarbeit mit dem Veranstalter situativ für den jeweiligen Event.

5. Nicht berücksichtigte Verkehrslenkungsmassnahmen

5.1 Dosierung Autobahnausfahrten

Der grösste Zustrom in die Stadt Basel erfolgt über die Autobahnen. Eine Regulierung dieses Zustroms würde den grössten Einfluss am Morgen auf die Verkehrsmenge in der Stadt bringen. Trotzdem wird von entsprechenden Massnahmen aus folgenden Gründen abgesehen:

- Die Autobahnausfahrten haben teilweise eine sehr kurze Rampe. Der Stauraum ist somit zu knapp, um eine relevante Menge Fahrzeuge zurückzuhalten. Auf den Stammspuren der Autobahn muss zudem der Verkehr jederzeit fliessen können, damit es keinen unerwünschten Umwegverkehr auf dem Stadtstrassennetz gibt.
- Die Verlagerung auf die Autobahn ist zwar erwünscht, wird aber erschwert, wenn die Ausfahrt dosiert wird. Dadurch wird die Wartezeit nicht kalkulierbar, was es möglicherweise schneller und daher attraktiver erscheinen lässt, über das Stadtstrassennetz durch die Stadt zu fahren.

Die Autobahnen sowie deren Ausfahrten gehören dem Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die ersten Lichtsignalanlagen nach den Ausfahrten sind ebenfalls im Besitz des ASTRA. Somit können Anpassungen der Steuerung an diesen Knoten nur mit Zustimmung des ASTRA durchgeführt werden.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) als Eigentümer der Autobahnen lehnt die Dosierung auf Autobahnausfahrten und die Lenkung auf die Autobahnen ab. Es begründet diese Haltung mit der heute schon bestehenden Überlastungssituation auf der Autobahn. Die Autobahn verträgt darum keinen zusätzlichen Verkehr und auch keine längeren Rückstaus bei den Ausfahrten. Zudem dienen Investitionen in den Ausbau der Autobahninfrastruktur der Engpassbeseitigung. Dosierungsmassnahmen auf den Stadtstrassen mit daraus resultierendem Stau auf den Autobahnen laufen diesem Ziel zuwider.

5.2 Fehlender Stauraum

Verkehrsmanagementsysteme sind in anderen Schweizer und europäischen Städten schon lange in Betrieb. Dabei wird am Stadtrand der Verkehr an einer Dosierstelle zurückgehalten, damit der Verkehr innerhalb der Stadt flüssig abgewickelt werden kann. Die Siedlungsgrenze der funktionalen Stadt Basel liegt nicht am Stadtrand, sondern am äusseren Rand der Gemeinden, die unmittelbar an die Stadt grenzen. Der Siedlungsraum von Allschwil und Binningen etwa ist vollkommen mit der Stadt zusammengewachsen. Ein Stauraum am Stadtrand ist daher nicht mehr vorhanden.

5.3 Weitere verworfene Massnahmen

Diverse weitere Massnahmen wurden geprüft und dann aus verschiedenen Gründen verworfen, so zum Beispiel folgende:

- Zwischen Riehen und Lörrach: Da Lörrach mit Riehen zusammengewachsen ist, fehlt ein Stauraum. Dieser wäre nötig, um mit einer Dosierung die Durchfahrt von Lörrach durch Riehen zu verlängern. Durch die Sanierung der Achse Lörracherstrasse und Baselstrasse verlangsamt sich der Verkehr auf dieser Achse aber ohnehin, womit die Umfahrung von Riehen, die Zollfreie Strasse, noch attraktiver wird.

- Zürcherstrasse aus Birsfelden: Der Zustrom aus Birsfelden wird schon vor Birsfelden dosiert, um die Umfahrung der in Spitzenzeiten überlasteten Osttangente zu verlangsamen und als Ausweichroute unattraktiv zu machen.
- Reinacherstrasse im Dreispitz: Da entlang der Reinacherstrasse Wohngebäude stehen, eignet sich dieser Strassenzug nicht als Stauraum für eine Dosierung bei der Jakobsbergerstrasse.

6. Kosten und zeitliche Umsetzung

Die folgende Tabelle zeigt den Umsetzungshorizont, die voraussichtlichen Kosten (in Franken) und die geplante Finanzierung aller geplanten Massnahmen bzw. Massnahmenpakete.

Massnahme	Umsetzung	Kosten total	ZBE BVD	IB1
Einfallsachse Saint-Louis / Elsässerstrasse	2019	80'000		80'000
Luzernerring-Brücke	2019	340'000		340'000
Dreispitz / Gundeldingen	Mittelfristig	240'000		240'000
Johanniterbrücke	Langfristig	n.b.*		n.b.*
St. Jakobsstrasse / Zeughausstrasse	Mittelfristig	170'000		170'000
Maulbeerstrasse / Schwarzwaldallee	2022	50'000		50'000
Studie Verhinderung Durchgangsverkehr	2019–2020	90'000	90'000	
Wegweisungskonzept	2019	100'000	100'000	
Vorstudie Regionale Massnahmen Basel West	2019–2020	150'000	150'000	
Total [Fr.]		1'220'000	340'000	880'000

Tab. 1: Übersicht zur Finanzierung der städtischen Verkehrslenkung

* Finanzierung wird mit dem Bauprojekt beantragt

Die Massnahme Johanniterbrücke wird nur weiterverfolgt, wenn das Tram 30 gebaut wird, die Tabelle enthält nur die Zusatzkosten für die Stauüberwachung. Die Mittel zur Finanzierung der Massnahmen zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs, zur Umsetzung der aktualisierten Wegweisung und der regionalen Massnahmen in Basel West werden separat beantragt.

Wo nötig, werden Wirkungskontrollen durchgeführt. Die Abrechnung der dafür anfallenden Kosten erfolgt über den generellen Budgetposten für Wirkungskontrollen (Planungspauschale BVD).

Im Dezember 2018 hat der Regierungsrat für die Realisierung der Städtischen Verkehrslenkung Basel eine Ausgabe von Fr. 880'000 in das Investitionsprogramm, Investitionsbereich 1 Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, aufgenommen

Der Zeitplan für die Umsetzung der Massnahmen wird auf die Erhaltungsplanung abgestimmt, um die Baukosten zu reduzieren und die Beeinträchtigung der Anwohnerschaft zu minimieren. Die Abstimmung erfolgt über die Instrumente und Gremien des Geschäftsmodells Infrastruktur.

7. Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2018 die nachstehende Motion Raphael Fuhrer und Konsorten dem Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage bis zum 31. Dezember 2018 überwiesen:

„Jeden Tag rollen zehntausende Autos von ausserhalb in den Kanton Basel-Stadt und wieder zurück. Das geschieht in konzentrierter Form während der zwei Spitzenstunden am Morgen und Abend und überlagert sich so mit dem Verkehrsaufkommen der basel-städtischen Bevölkerung und Wirtschaft. Die Folgen sind Behinderungen, Stress und Konflikte für beziehungsweise zwischen allen Verkehrsteilnehmenden, inklusive Trams, Busse, Velos und zu Fuss Gehende, die gefährdet oder

behindert werden. Die Strasseninfrastruktur ist einerseits während jeweils zwei kurzen Zeiten pro Tag überlastet, andererseits ist sie während des grossen Rests des Tages überdimensioniert.

Ein Verkehrsmanagementsystem, das die Verkehrsflüsse so dosiert, dass die Kapazitätsgrenze der Strassenfahrbahnen unterschritten wird, löst die eingangs beschriebene und für alle unbefriedigende Situation. In vielen Gegenden der Welt sind solche Systeme seit Jahren erfolgreich installiert. Zum einen kann damit verhindert werden, dass der Verkehr generell zu Stosszeiten oder punktuell an gewissen Kreuzungen zusammenbricht. Zum anderen lässt sich spontan eingreifen, zum Beispiel bei einem Event (Konzert, Match) oder einer plötzlichen Störung (Unfall auf der Autobahn etc.). Die Verkehrsströme werden gezielt so gelenkt, dass sich die Behinderung möglichst wenig im Netz ausbreitet. Der Verkehr wird somit verlässlicher und die Wartezeit optimiert. Das kommt vor allem den privaten und geschäftlichen Verkehrsteilnehmenden im Kanton Basel-Stadt zu Gute.

Auch das verkehrspolitische Leitbild BS sieht eine solche Lösung vor. Gemäss Seite 23 hätte das basel-städtische Konzept 2015-2016 und das regionale 2016 stehen sollen. Gemäss dem Aktionsplan (Anhang, Seite 1) wäre die Umsetzung in BS 2016-2017 abgeschlossen. Diese behördenverbindlichen Vorgaben werden offensichtlich nicht eingehalten. Laut den im gleichen Dokument zitierten Experten besteht jedoch genau im Verkehrsmanagement ein grosses Potenzial. Auf verschiedener Stufe wird ein solches Vorgehen gestützt, so in §30 Abs. 1 der Kantonsverfassung, im USG §13 Abs. 2 (Gegenvorschlag-Städteinitiative), im USG §13b (Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Vermeidung von Behinderungen dieser durch den privaten Motorfahrzeugverkehr), im USG §14 (Kanalisation, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs). Basel soll endlich auch ein solches Verkehrsmanagementsystem umsetzen. Wichtig ist, dass dabei eine stadtraumverträgliche Kapazitätsgrenze von im Grundsatz einer Fahrbahn je Richtung definiert wird. Mittels Vorsignalen sollen die beiden effizienten und platzsparenden Verkehrsformen öffentlicher Verkehr (§30 Abs. 1 Verfassung) und Veloverkehr (§13b USG) beschleunigt werden.

Zürich hat seit Jahren ein solches Verkehrsmanagementsystem. Seit 1980 sind so die täglichen Ein- und Auspendlerfahrten mit dem Auto in die beziehungsweise aus der Stadt beinahe konstant geblieben. Dies bei gleichzeitiger dramatischer Zunahme an Einwohnerinnen und Arbeitsplätzen sowohl in der Stadt wie in der Agglomeration und Anstieg des Wohlstands- und Mobilitätsniveaus der Agglomeration. Zürich zeigt, dass ein solches System sehr effizient und effektiv ist.

Der Regierungsrat wird aus den oben ausgeführten Gründen aufgefordert, unverzüglich das seit 2015/16 ausstehende Konzept eines kantonalen Verkehrsmanagementsystems wie oben umschrieben vorzulegen. Das mit dem Ziel, die eigentlich für 2016/17 vorgesehene Umsetzung auf Kantonsgebiet bis Ende 2018 im Grundsatz zu realisieren.

Raphael Fuhrer, Aeneas Wanner, Beat Braun, Helen Schai-Zigerlig, Martina Bernasconi, Felix Wehrli, Kaspar Sutter, Lea Steinle, Dominique König-Lüdin, Kerstin Wenk, Beat Leuthardt, Thomas Gander, Beatrice Isler“

Wir berichten zu dieser Motion wie folgt:

7.1 Hauptforderung Motion

Die Motion verlangt, dass der Regierungsrat ein Verkehrsmanagementkonzept unverzüglich vorlegt und dieses bis Ende 2018 im Grundsatz umsetzt. Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2018 den Regierungsrat verpflichtet, bis Ende 2018 eine Vorlage auszuarbeiten.

7.2 Umsetzung der Forderungen

Mit vorliegendem Ausgabenbericht kommt der Regierungsrat dem Auftrag der Motion nach. Die Forderungen wurden wie folgt umgesetzt:

- Einrichtung eines Verkehrsmanagementsystem mit Dosierung der Verkehrsflüsse: Der Regierungsrat beantragt die Mittel die Einrichtung von fünf Dosierstellen (Kap. 4.1–4.5.) Auf eine Dosierung an den Autobahnausfahrten wird verzichtet (Kap. 5.1);
- Dosierung in den Stosszeiten: Die geplanten Dosierstellen regulieren den Motorisierten Individualverkehr in den Morgen- und Abendspitzenzeiten (Kap. 3);
- bei Unfällen auf der Autobahn und bei Events kann mit dem Verkehrsmanagementsystem in die Lenkung eingegriffen werden, damit sich die Behinderung möglichst wenig im Netz ausbreitet: Dies wird seit längerem bereits gemacht (Kap. 4.10);

- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Vermeidung von Behinderungen dieser durch den privaten Motorfahrzeugverkehr: entspricht der definierten Strategie (Kap. 3);
- Definition einer stadtraumverträglichen Kapazitätsgrenze von im Grundsatz einer Fahrbahn pro Richtung: Mit wenigen Ausnahmen gibt es in Basel keine durchgehenden zweistreifigen Fahrbahnen. Mehrstreifige Fahrbahnen sind hingegen vor Knoten häufig, um deren Leistungsfähigkeit sicherzustellen;
- mittels Vorsignalen sollen der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr beschleunigt werden: Der öffentliche Verkehr wird an den Lichtsignalanlagen heute schon prioritär behandelt; Wartezeiten können entstehen, wenn Busse und Trams aus unterschiedlichen Richtungen gleichzeitig auf eine Kreuzung einfahren möchten. Velos melden sich wie der Autoverkehr an jeder Lichtsignalanlage mittels Detektoren an. Bei neuen Anlagen werden Velos über Voranmeldedetektoren teilweise schon fünfzig Meter vor der Kreuzung erfasst.

Mit der Bewilligung der beantragten Ausgaben ist auch die Umsetzung der Forderungen der Motion – soweit möglich – beschlossen. Damit wird die Motion erfüllt; der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat daher, die Motion abzuschreiben.

8. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat den nachstehenden Beschlussentwurf anzunehmen sowie die Motion Raphael Fuhrer abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zum Ausgabenbericht „Städtische Verkehrslenkung Basel“

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für Massnahmen zur Umsetzung der Städtischen Verkehrslenkung Basel wird eine Ausgabe von Fr. 1'220'000 bewilligt. Diese teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 880'000 neue Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur
 - Fr. 340'000 neue Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
2. Die Umsetzung der Massnahmen ist auf andere Baumassnahmen im Umfeld (Erhaltungs- und Neubauvorhaben) abzustimmen, hat aber spätestens bis 2023 zu erfolgen, ausgenommen das Massnahmenpaket Johanniterbrücke, das mit dem Bau des Trams 30 koordiniert wird.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.