



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Bau- und Raumplanungskommission

An den Grossen Rat

12.0371.02

Basel, 20. Juni 2012

Kommissionsbeschluss
vom 20. Juni 2012

Bericht der Bau- und Raumplanungskommission

zum

Ratschlag Nr. 12.0371.01 betreffend Ausgabenbewilligung für den Umbau der Zollanlage Basel / Weil – Friedlingen im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein

mit Antrag auf dringliche Behandlung

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag und Vorgehen	3
2. Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage	3
3. Überlegungen der Bau- und Raumplanungskommission	4
4. Antrag auf dringliche Behandlung	5
5. Schlussbemerkungen und Antrag	6
 Beschlussantrag	 7

1. Auftrag und Vorgehen

Am 18. April 2012 überwies der Grosse Rat den Ratschlag Nr. 12.0371.01 betreffend Ausgabenbewilligung für den Umbau der Zollanlage Basel / Weil – Friedlingen im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein zur Prüfung und Berichterstattung an seine Bau- und Raumplanungskommission (BRK).

Die BRK behandelte dieses Geschäft an mehreren Sitzungen. Sie liess sich dabei vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), Herrn Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels, über die zugrunde liegenden Absichten und Überlegungen des Regierungsrates informieren. Für die Beantwortung von Fragen standen während der Kommissionsberatung ferner die Herren Dr. Roger Reinauer, Kantonsingenieur und Leiter des Tiefbauamtes, und dipl. Ing. TH Dejan Despotovic, Mitarbeiter des Tiefbauamtes, zur Verfügung.

Die BRK beantragt, dem Beschlussantrag des Regierungsrats zuzustimmen.

Die BRK beantragt dringliche Behandlung dieses Geschäfts gemäss § 20 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates

2. Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

Auf der Grundlage des Ratschlags Nr. 06.1769.03 betreffend Tramverlängerung Linie 8 nach Kleinhüningen – Weil am Rhein genehmigte der Grosse Rat am 16. Januar 2008 verschiedene Kredite für die Realisierung von Tram- und Strassenbauarbeiten für die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Kleinhüningen und Weil am Rhein. In diesem Ratschlag war bereits erwähnt, dass neben diesen Tram- und Strassenbauarbeiten auch noch weitere, im damaligen Beschlussantrag noch nicht enthaltene Kosten für eine allfällige Neukonzeption der Zollanlage Basel / Weil – Friedlingen anfallen würden. Dass die Neukonzeption dieser Zollanlage sich als sinnvoll erweisen könnte, zeichnete sich schon damals ab.

Im erwähnten Ratschlag Nr. 06.1769.03 wurden diese Kosten für die Neukonzeption der Zollanlage auf CHF 3.5 Mio. geschätzt.

Seither wurde in intensiver Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Schweiz und Deutschlands ein Betriebskonzept für die Zollanlage erstellt, und es wurde ein Projekt für die darauf ausgerichtete Neukonzeption der Zollanlage ausgearbeitet. Mit dem nun vorliegenden Ratschlag Nr. 12.0371.01 beantragt der Regierungsrat einen Kredit für die Realisierung dieser Neukonzeption der Zollanlage Basel / Weil - Friedlingen.

Die Gesamtkosten für den Umbau der Zollanlage Basel / Weil – Friedlingen betragen CHF 3'018'000 exkl. MWSt und liegen damit unter der vorerwähnten, im Ratschlag Nr. 06.1769.03 enthaltenen Schätzung. Die Stadt Weil am Rhein finanziert ihren Teil der Anlage im Betrag von CHF 1'101'000 exkl. MWSt. Der durch Basel-Stadt zu finanzierende Teil der Anlage beläuft sich auf CHF 1'917'000 exkl. MWSt. Die Kosten für Basel-Stadt betragen somit brutto CHF 2'070'000 inkl. MWSt. Die Beiträge des Bundes werden diesem Kredit gutgeschrieben.

Demgemäss beantragt der Regierungsrat die Bewilligung eines Ausgabenkredits von insgesamt CHF 2'070'000 inkl. MWSt. ($\pm 10\%$, Preisbasis April 2011, Index 100.0, PKI) zu Lasten der Investitionsrechnung.

Das eigentliche Hochbauprojekt ist im Ratschlag Nr. 12.0371.01 im Detail beschrieben, so dass sich hier weitere Ausführungen dazu erübrigen.

3. Überlegungen der Bau- und Raumplanungskommission

Das Bedürfnis, aufgrund der erforderlichen Integration des Trams in den grenzüberschreitenden Verkehrsfluss die bestehende Zollanlage abzubauen und durch einen Neubau zu ersetzen, war in der BRK unbestritten. Auch das eigentliche Hochbauprojekt und die damit verbundenen Kosten geben zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass.

Hingegen gab die vorgesehene Verkehrsführung, insbesondere die Führung des Zweiradverkehrs, zu Nachfragen an die Verwaltung Anlass, u.a. auch deshalb, weil der Ratschlag gar nicht auf diese Thematik eingeht. Nach ersten ausführlichen Beratungen bat die BRK das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD), die folgenden Fragen abzuklären und schriftlich zu beantworten:

- a) Kann in Fahrtrichtung Weil bis zur Zollanlage ein durchgängiger, zuführender Radstreifen mit rotem Strukturbelag markiert werden?
- b) Lastwagen, die in Fahrtrichtung Weil vor dem Zoll nach rechts zur Tankstelle und zur Firma Satram abbiegen, kreuzen den Fahrradstreifen. Hier ist mit ca. 60 grossen Lastwagen (mit Anhänger) pro Tag zu rechnen. Distanznahe Velos befinden sich für LKW-Fahrer im toten Winkel. Kann signalisiert werden, dass die Lastwagen gegenüber dem Fahrradverkehr keinen Vortritt haben (z.B. mit Haifischzähnen)?
- c) Die Ausfahrt aus dem Areal der Firma Satram ist weniger kritisch (Chauffeur sitzt links, Velo kommt von links). Die Ausfahrt ist jedoch nach hinten versetzt. Ist dies auf Grund des Pflichtabstands zur Tramlinie geschehen? In der vorliegenden Ausführung besteht die Gefahr, dass der Lastwagen aus dem vortrittsbelasteten Depot ausfährt und dann doch auf ein (schnelles) Fahrrad trifft und dieses im eigentlichen Vortritt beschnitten wird. Wenn nichts Zwingendes dagegen spricht, sollte die Ausfahrt im gleichen Winkel nach vorne verschoben werden.
- d) Die Querung der Tramgleise ist für die Velos ein leidiges Problem. In Fahrtrichtung Weil ist der relativ flache Querungswinkel kritisch. Kann das verbessert werden? Bei Kaphaltestellen (vorgezogene Trottoirs an Tramhaltestellen) wird z.B. geprüft, wie Velos sicher zwischen die Gleise hineinsteuern können, ohne darin festzufahren (z.B. mit einer Art leichter Aufpflasterung oder Aufteerung). Könnte Solches auch hier angewendet werden?
- e) Könnten die Velos in Fahrtrichtung Weil hinter der Tramhaltestelle durch geführt werden?
- f) Ist eine Fortsetzung des Velostreifens in Richtung Basel vorgesehen?
- g) In Richtung Basel ist die Einfahrt auf den Velostreifen kritisch. Die "Velo-Schleppkurve" stimmt nicht, schon gar nicht für Cargobikes oder Velos mit Anhängern. Velos sind gezwungen, für die Einfahrt auf die Fahrbahn hinaus "auszuholen", wo sie vor allem durch Lastwagen-Verkehr gefährdet sind. Der Einbiegewinkel auf den Velostreifen muss flacher sein. Welche Verbesserungsmassnahmen sind möglich?
- h) Der Velostreifen in Fahrtrichtung Basel sollte bereits früher beginnen, am besten schon bei der Einmündung der von rechts von der Zollanlegestelle herkommenden Strasse, spätestens aber vor der Lichtsignalanlage, und zwar mit rotem Strukturbelag. Dort müssen sich die Velos (wie in Fahrtrichtung Weil) auf einem vorgezogenem Velostreifen aufstellen können. Ist das möglich?

- i) Wie wird sichergestellt, dass Fahrzeuge, die in die Parkplätze der Stelle für die Ausgabe der MWSt-Rückerstattungsbelege einfahren und von denselben wieder wegfahren, die Velos nicht gefährden?
- j) Wo überqueren die Fussgänger die Hiltalingerstrasse und wie wird diese Fussgängerquerung ausgestaltet?

Die der BRK zugegangene schriftliche Antwort des BVD vom 12. Juni 2012 ist diesem Bericht als Anhang beigelegt. (In dieser Antwort des BVD sind die Fragen der BRK in der authentischen Formulierung wiedergegeben, wie sie in der Kommission gestellt wurden; diese Fassung weicht in einzelnen Formulierungen von der oben stehenden, zusammenfassenden Auflistung aller Fragestellungen ab.)

In dieser Antwort werden verschiedene zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Zweiradverkehrs erwähnt, wobei jeweils in unbestimmter Weise ausgeführt wird, dass solche Massnahmen realisiert werden "können", ohne dass dazu eine verbindliche Zusage gemacht wird. Der Departementsvorsteher des BVD erläuterte dazu gegenüber der BRK, dass der Umstand, dass verbindliche Zusagen fehlen, seinen Grund nicht etwa darin hätte, dass das BVD sich vorbehalten wolle, die betreffenden Massnahmen nicht zu realisieren, sondern dass dies allein daran liege, dass gewisse formelle Verfahren (Auflageverfahren etc.) zu durchlaufen sind, aus denen sich Änderungen ergeben können. Die erwähnten Massnahmen seien aber nach heutigem Kenntnisstand realisierbar, und das BVD sei im Sinne einer verbindlichen Zusage gewillt, das Mögliche für die Realisierung dieser Massnahmen zu tun. Insbesondere betrifft diese Zusicherung die folgenden, in der Antwort des BVD vom 12. Juni 2012 erwähnten Massnahmen: Anbringung einer Bodenmarkierung zur Verdeutlichung des Geschwindigkeitsregimes (S. 7) und Anbringung einer ausgeweiteten Haltelinie ("Velosack") statt eines vorgezogenen Radstreifens (S. 7).

In Bezug auf die Ausstattung von Tramgleisen mit einem Einfahrschutz für Radfahrer wird auf die Antwort des Regierungsrates auf die Schriftliche Anfrage von Sibylle Benz Hübner betreffend Behebung des Problems der Tramgleisequerung verwiesen (Schreiben des Regierungsrates Nr. 12.5047.02 vom 15. Mai 2012).

Ferner sicherte das BVD zu, dass die Gestaltung der Einfahrt auf den Velostreifen nach der Zollanlage in Richtung Basel nochmals mit Fachleuten eines Veloverbandes überprüft wird.

Die BRK kam aufgrund der Antwort des BVD und der ergänzenden mündlichen Ausführungen in ihrer weiteren Beratung zum Schluss, dass die Situation im Bereich der hier zur Diskussion stehenden Zollanlage aufgrund der engen Platzverhältnisse und der aus zolltechnischen Gründen unvermeidbaren Überschneidung von Tram- und Velofahrspuren zwar nicht optimal ist; sie ist aber im Hinblick auf die nun abgegebenen Zusicherungen des BVD, im Hinblick auf das übergeordnete Ziel der Verlängerung der Tramlinie und im Hinblick auf die im Bereich einer Zollanlage zwingend vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h vertretbar.

4. Antrag auf dringliche Behandlung

Die BRK beantragt, das vorliegende Geschäft gemäss § 20 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates dringlich zu behandeln. Der Grund liegt darin, dass der für die Realisierung der Verlängerung der Tramlinie zusammen mit den zuständigen Behörden von Deutschland und der Schweiz ausgearbeitete Terminplan nicht eingehalten werden kann, wenn das vorliegende Geschäft erst im September 2012 vom Grossen Rat behandelt wird.

5. Schlussbemerkungen und Antrag

Die BRK beantragt dem Grossen Rat einstimmig ohne Enthaltungen, dem nachfolgenden Beschlussantrag zuzustimmen. Die BRK hat ihren Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

20. Juni 2012

Namens der Bau- und Raumplanungskommission

Der Präsident

A handwritten signature in black ink that reads "A. Albrecht". The signature is written in a cursive style with a large, stylized 'A'.

Dr. Andreas C. Albrecht

Grossratsbeschluss

betreffend

Ausgabenbewilligung für den Umbau der Zollanlage Basel / Weil – Friedlingen

(vom ...)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 12.0371.01 und in den Bericht seiner Bau- und Raumplanungskommission Nr. 12.0371.02, beschliesst:

://: Für die Umgestaltung der Zollanlage Basel / Weil - Friedlingen werden Ausgaben in der Höhe von CHF 2'070'000.00 inkl. MWSt (Preisbasis April 2010, Index 100.00, PKI) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich "Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur", Position 6170.210.28002 des Tiefbauamtes, bewilligt. Die Beiträge des Bundes sind diesem Kredit gutzuschreiben.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Münsterplatz 11
CH-4001 Basel

Telefon +41 (0)61 267 91 58
Telefax +41 (0)61 267 91 50
E-Mail hans-peter.wessels@bs.ch
Internet www.bvd.bs.ch

Bau- und Raumplanungskommission
(BRK)
Herr Präsident Dr. Andreas C. Albrecht
Aeschenvorstadt 4
Postfach 526
4001 Basel

Basel, 12. Juni 2012/TBA

Bericht zur Veloführung betreffend Ausgabenbewilligung für den Umbau der Zollanlage Basel/ Weil am Rhein- Friedlingen im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident

An der letzten Sitzung der BRK vom 4.6.2012 wurde beschlossen, dass das BVD die von der Kommission gestellten Fragen zur Verkehrsführung im Bereich der neu zu erstellenden Zollanlage Basel/Weil am Rhein-Friedlingen schriftlich binnen 2 Wochen beantworten soll. Wir haben den Eindruck gewonnen, dass nebst der Beantwortung der gestellten Fragen eine detaillierte Darstellung der verschiedenen im Vorfeld untersuchten Varianten der Verkehrsführung zum besseren Verständnis der letztlich gewählten Variante beitragen kann.

1. Ausgangslage

Allgemeines

Im Zusammenhang mit der Tramverlängerung der Linie 8 von Basel nach Weil am Rhein muss der Zollübergang Basel/Weil-Friedlingen den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Der Bau einer neuen grenzüberschreitenden Tramlinie führt zu zahlreichen Schnittstellen und Abhängigkeiten, die organisatorisch und ablauftechnisch nicht mit einem normalen kantonalen Projekt zu vergleichen sind.

Im Verlauf der bisherigen Planung der neuen Zollanlage waren über 30 Institutionen, Projektbüros und Experten engagiert; insgesamt kümmern sich aktuell ca. 50 Projektbeteiligte um das Projekt Zoll. Einerseits ist es die Aufgabe der Projektleitung, sämtliche Interessen und Vorgaben mit gleichen Massstäben zu berücksichtigen, andererseits ist der Spielraum für die Umsetzung der Ziele einzelner Projektpartner sehr beengt. Insbesondere sind mit der Stadt Weil am

Rhein als Partner und diversen Subventionsgebern (Eidgenossenschaft, Interreg-Programm der EU) Vereinbarungen unterzeichnet worden. Die Grenzschutzbehörden selbst haben ebenfalls zu berücksichtigende Auflagen, welche sich aufgrund der Gesetzeslage als sehr restriktiv erweisen.

Ablaufplanung

Mit dem Tram überquert ein neuer Verkehrsträger die Landesgrenze, welche aufgrund der Schienengebundenheit im Zollbereich gesondert zu behandeln ist. Aufgrund der Komplexität der Fragestellung wurde deshalb stufenweise vorgegangen.

- Stufe 1: Festlegung der übergeordneten Rahmenbedingungen
- Stufe 2: Festlegen des Betriebskonzeptes
- Stufe 3: Klärung der definitiven Raumbedürfnisse der neuen Zollanlage
- Stufe 4: Planung und Projektierung der Infrastruktur
- Stufe 5: Genehmigungsverfahren
- Stufe 6: Koordinierte Ausführung und Inbetriebnahme

Stufe 1: Übergeordnete Rahmenbedingungen

Sicherheit und ein reibungsloser Grenzverkehr aller Verkehrsträger hat grosse Priorität.

Nach Möglichkeit ist mit den bestehenden flächenmässigen Ressourcen auszukommen.

Im Zollbereich ist nach Strassenverkehrsgesetz die Geschwindigkeit auf 20 km/h pro Stunde festgelegt. Personenwagen, Lastwagen und auch Velos passieren also den Zoll in einer Kolonne, alle beim gleichen Grenzschutzbeamten. Soll ein Fahrzeug kontrolliert werden, wird es auf die Ausweichspur geleitet. → pro Fahrtrichtung waren deshalb zwei Fahrsteifen à 3.0 m als Grundvoraussetzung vorgegeben.

Das schienengebundene Tram muss im Zollbereich auf einem Eigentrassee geführt werden, damit es bei einer Grenzkontrolle nicht den übrigen Grenzverkehr aufhält.

Stufe 2: Festlegen des Betriebskonzeptes

Bei der definitiven Wahl des Betriebskonzeptes standen am Schluss zwei Varianten zur Diskussion:

Variante 1

Das Tram passiert den Zoll in beide Richtungen auf der westlichen Seite der Zollanlage (Seite Rhein), quasi in Seitenlage; der übrige Verkehr zirkuliert auf der östlichen Hälfte des Zollbereichs.

Variante 2

Das Tram fährt jeweils in Aussenlage durch den Zoll, das heisst in Richtung Weil am Rhein am östlichen Rand des Zollbereichs, in Richtung Basel am westlichen Rand (Seite Rhein). Der übrige Verkehr zirkuliert in der Mitte.

Eine **Variante 3** mit einer seitlichen Gleislagerung östlich der Zollanlage wurde in einem ersten Beurteilungsschritt aus dem Variantenvergleich ausgeschieden, weil aufgrund der übergeordneten Fussgängerführung entlang des rheinseitigen Trottoirs von Anfang an im Vordergrund stand, dass im Zollbereich in Richtung Schweiz an dieser Trottoirkante eine Haltestelle in Seitenlage angeordnet werden muss. Auf dieser Seite befinden sich auch das alte und das neue Gebäude für die MwSt.-Rückerstattung.

Eine **Variante 4** mit dem Gleis in Mittellage schied ebenfalls aus, primär aus demselben Grund, sekundär aber auch aus sicherheitstechnischen Überlegungen seitens Zoll; die beiden Tramaxen hätten in der Zollanlage eine zu starke Trennwirkung der einzelnen Kontrollbereiche verursacht, welche mit einer personell viel aufwändigeren Grenzwachtkontrolle verbunden gewesen wäre.

In gemeinsamen Workshops mit den schweizerischen und deutschen Zoll- und Grenzschutzbehörden, der BVB sowie der Eigentümerschaft der Grenzschutzinfrastruktur wurde die Variante 2 als klar zu favorisierender Lösungsansatz definiert. Der Variantenentscheid ist wie folgt begründet:

- Das Tramtrasse gemäss Variante 1 unterteilt den Zollbereich in einen ÖV- und einen MIV-Bereich, die Variante 2 fasst die Verkehrsströme ÖV, MIV und LV richtungsbezogen zusammen.
- Die Zollinfrastruktur im bestehenden Haus Hiltalingerstrasse 83 wird bei der Variante 1 durch die beiden Tramspuren vom eigentlichen Schwerpunkt-kontrollgebiet, dem individuellen Grenzverkehr mit Auto, Lastwagen und Velo sicherheitstechnisch abgeschnitten.
- Die personellen Ressourcen für die Grenzkontrolle sind bei der Variante 2 geringer als bei der Variante 1, da die verschiedenen Verkehrsträger richtungsbezogen zusammengefasst sind.
- Die neu zu erstellende Infrastruktur fällt bei der Variante 2 geringer aus als bei der Variante 1.
- Die Anzahl der Gleisquerungen für Velos sind bei beiden Varianten gleich.
- Der Komfort für die Personen mit MwSt.-Rückerstattungsanträgen ist bei der Variante 2 grösser, da sie nur eine Tramaxe queren müssen.
- Das Tram in Richtung Weil am Rhein hat im Zollbereich keine offizielle Haltestelle. Das Tram passiert deshalb den Zoll – sofern keine Stichprobenkontrolle des Zolls erfolgt – konfliktfrei in Aussenlage. Durch die beiden Tramsicherungsanlagen bei der Ausfahrt Satram und nach dem Zoll wird das Tram priorisiert. Die Grenzpassage erfolgt verzögerungsfrei.

Alle diese Überlegungen haben zum allseitig genehmigten Betriebskonzept des Zolls Basel/Weil-Friedlingen gemäss Variante 2 geführt, wie es nun zur Ausführung vorliegt.

Stufe 3: Klärung der definitiven Raumbedürfnisse

Mit dem Variantenentscheid über den Betrieb, war nun auch klar, welche Gebäude abzurechnen und wo sie durch neue Räumlichkeiten zu ersetzen waren. Mit den beiden Zoll- und Grenzschutzbehörden wurden auf der Basis dieser Erkenntnisse die Raumbedürfnisse für den künftigen Zoll detailliert abgeklärt. An dieser Stelle soll erwähnt werden, dass die übergeordnete Rechtslage wie folgt ist: die Eigentümer der Grenzübergang- und Zollinfrastruktur sind die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesamt für Bauten und Logistik (Bern) respektive Bundesanstalt für Immobilien (Karlsruhe). Rein formell hätten die beiden Bundesämter die notwendigen Um- und Neubauten alleine durchführen und dem Kanton sowie der Stadt nach Bauvollendung die entstandenen Kosten anteilmässig in Rechnung stellen können. In diesem Fall hätte der Kanton – ausser einer Einsprache im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens – keine Beeinflussungsmöglichkeit betreffend Inhalt und Kosten des Projektes. In dem der Kanton beim Neubau der Zollanlage die Federführung übernommen hat sowie mit der Durchführung eines Architekturwettbewerbes konnte ein geeignetes Gefäss gefunden werden, alle Projektpartner und insbesondere die Vertreter beider Länder in die Planung einzubeziehen. Das neue Zollgebäude geht – wie im Ratschlag erwähnt – nach der Bauvollendung wieder ins Eigentum des Bundesamtes für Bauten und Logistik über.

Für die Festlegung der Raumbedürfnisse haben folgende Rahmenbedingungen eine Rolle gespielt:

- Der Hauptstützpunkt des deutschen Grenzschutzes und der Zollbehörden ist der Autobahnzoll. Vor Ort werden weniger Räumlichkeiten als wie bisher benötigt.
- Mit dem Ausbau des Mehrwertsteuerrückerstattungsgebäudes (100% auf deutschem Boden) können die deutschen Behörden ihre Bedürfnisse künftig abdecken.
- Somit befinden sich im neuen Zollmittelgebäude mit Ausnahme einer Kontrollkabine für die deutschen Grenzschutzbeamten lediglich Räumlichkeiten der Schweizer Grenzschutz, weshalb die Planung und Realisierung auch unter die Federführung des Kantons Basel-Stadt gestellt wurde.

Stufe 4: Planung und Projektierung der Infrastruktur

Für das neue Zollmittelgebäude wurde ein grenzüberschreitender Architekturwettbewerb durchgeführt.

Die Planung und Projektierung des Mehrwertsteuerrückerstattungsgebäudes wurde von der Bundesanstalt für Immobilien im Nachgang zum Wettbewerbsentscheid an das gleiche Architekturbüro vergeben, welches den Wettbewerb für das Mittelgebäude gewonnen hat. Damit ist künftig ein einheitliches Erscheinungsbild des Zollbereichs sichergestellt.

Die Planung und Projektierung der Verkehrsführung erfolgte nach den einschlägigen Normen und Richtlinien der VSS und auf der Basis des Strassenverkehrsgesetzes (SVG).

Der im Rahmen von „Via sicura“ vorgesehene Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), bildet dabei der Grundstein für die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur. Bund, Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, bei Planung und Bau der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessenen Rechnung zu tragen.

Der vom Planer und Bauherr unabhängige Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei Basel-Stadt ist seit der Verwaltungsreform RV 09 bei Projekten für Neu-, Aus-, Umbau und Sanierung von Verkehrsanlagen für die Überprüfung der Verkehrssicherheitsmassnahmen zuständig. Planer und Bauherren erhalten dadurch frühzeitig entsprechende Hinweise bei allfälligen Sicherheitsdefiziten.

Dem Dienst für Verkehrssicherheit steht dabei ein systematisches, unabhängiges Verfahren zur Sicherheitsbeurteilung der Entwurfskenngrössen eines Projekts in allen Phasen von der Planung bis zur Inbetriebnahme zur Verfügung.

Die VSS-Norm SN 641 712 Strassenverkehrssicherheit – Sicherheitsaudit von Strassenverkehrsanlagen zeigt das formalisierte Verfahren zur Durchführung von Sicherheitsaudits für Projekte von Strassenverkehrsanlagen. Bei der Durchführung von Sicherheitsaudits kommen sämtliche einschlägige Rechtsgrundlagen, Normen und Empfehlungen zum Strassenentwurf zur Anwendung.

Stufe 5: Genehmigungsverfahren

Die Genehmigungsverfahren laufen nach dem Territorialprinzip, wobei die Nachbarämter jeweils zur Konsultation eingeladen werden.

- Der Bauantrag für das neue Mehrwertsteuerrückerstattungsgebäudes ist durch die Stadt Weil am Rhein bewilligt. Die Bauarbeiten sind in Vorbereitung.
- Der Abbruch des alten Zoll ist durch die Stadt Weil am Rhein bewilligt. Das Bauinspektorat Basel-Stadt wurde zur Stellungnahme eingeladen.
- Das Baubegehren für das neue Zollmittelgebäude wurde beim Bauinspektorat Basel-Stadt eingereicht, die Stadt Weil am Rhein wurde zur Stellungnahme eingeladen.

Bauherrschaft: Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das BBL

- Die Verkehrsführung und Oberflächengestaltung auf der deutschen Seite wurde durch das Gemeindeparlament Weil am Rhein am 18.05.2010, respektive am 27.07.2010 beschlossen und freigegeben.
- Die amtsinterne Planzirkulation in Basel-Stadt ist abgeschlossen, die öffentliche Planaufgabe ist in Vorbereitung.
- Im Rahmen der amtsinternen Planzirkulation des Bauprojekts Tramverlängerung Linie 8, Bereich Zollanlage wurde dem Dienst für Verkehrssicherheit die Verkehrsanordnung vom 11.04.12 dem Signalisations- und Markierungsplan entsprechend abschliessend zur Prüfung vorgelegt. Der Dienst für Verkehrssicherheit konnte die Verkehrsanordnung dem Abteilungsleiter Verkehr der Kantonspolizei Basel-Stadt bezüglich Verkehrssicherheit am 6.05.12 ohne Vorbehalt zur Genehmigung vorlegen. Mit anderen Worten trägt das vorliegende Bauprojekt Tramverlängerung Linie 8, Bereich Zollanlage den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

Stufe 6: Ausführung

Am 03.07.2012 beginnen unter der Federführung der Stadt Weil am Rhein die Abbrucharbeiten am Zoll. Die Fertigstellung ist im Spätsommer 2013 geplant.

2. Zu den einzelnen Punkten gemäss Fragenkatalog der BPK vom 31. Mai 2012

- 2.1 *Der Ratschlag geht mit keinem Wort auf die Veloführung ein. Hier am Zoll ist aber ein Eintrittstor zur (zukünftigen) Velostadt Basel. Deshalb bin ich der Ansicht, dass wir in unserem Bericht auf diesen Umstand eingehen sollten.*

Zum Zeitpunkt des Ratschlages Tram 8 konnte wegen der damals noch unsicheren Ausgangslage über die effektiven Bedürfnisse rund um den Zoll die Kosten für die Hochbauten nur grob geschätzt werden; deshalb wurden sie nur informativ im Ratschlag entsprechend erwähnt. Schon klar war damals, dass es nach Abwägung aller Vor- und Nachteile am sinnvollsten wäre, die Zollanlage neu zu konzipieren und den aktuellen Bedürfnissen anzupassen.

Wie unter Punkt 1 erläutert, haben in der Zwischenzeit mit den für die Erstellung zuständigen Behörden und den Nutzern intensive Gespräche stattgefunden und es konnte ein Betriebskonzept erarbeitet werden, welches die Bedürfnisse des Trams, des Zolls und der Grenzwahe optimal befriedigt.

Da die finanziellen Mittel für den Strassen- und Gleisbau bereits mit dem Hauptratschlag 06.1769.03. genehmigt wurden, geht es im vorliegenden Ratschlag nur noch darum, die nötigen Finanzmittel für die Hochbauten zu beantragen (bitte auch den Punkt 1.2.3 oben beachten).

Aus diesem Grund wird im vorliegenden Ratschlag auch nicht auf die Strassenführung im Allgemeinen und bezüglich Velos im Speziellen eingegangen. Die Genehmigung der Verkehrsführung, zusammen mit der Markierung + Signalisation, ist Gegenstand des eigentlichen Planzirkulations- respektive Planauflageverfahrens, welches das BAV in diesem Bereich an den Kanton delegiert hat.

- 2.2 *Fahrtrichtung Weil: Meiner Meinung nach sollten wir darauf bestehen, dass ein durchgängiger, zuführender Radstreifen markiert wird. Der Radstreifen mit rotem Strukturbelag ist wichtig und dringend nötig.*

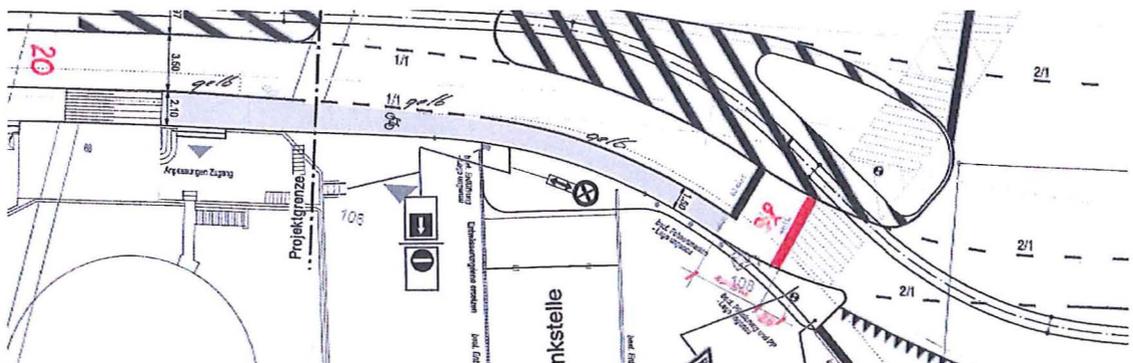
Nach Strassenverkehrsgesetz herrscht im Zollbereich eine Tempolimite von 20 km/h. Bei einem solchen Geschwindigkeitsniveau werden keine Radstreifen angeordnet.

Zudem werden Radstreifen nur eingefärbt, um sie punktuell hervorzuheben, wobei aber die Einfärbung keine rechtliche Relevanz hat. (siehe auch Punkt 2.3)

Zusätzlich kommt hinzu, dass wie unter 1.2.1 bereits erwähnt, aufgrund der Kontrolltätigkeit alle grenzüberschreitenden Verkehrsteilnehmer in Kolonne die Grenze passieren müssen. Bei einem durchgehenden Velostreifen müsste theoretisch ein weiterer Grenzwachbeamter den Velostreifen überwachen, da die Velofahrer eine im Schrittempo fahrende Autokolonne rechts überholen könnten.

Aus diesem Grund hört der Velostreifen in Richtung Weil am Rhein wie auch schon heute im Bereich der AVIA-Tankstelle auf, in Kombination mit der Tramsicherungsanlage. In Richtung Basel beginnt der Velostreifen nach der Einmündung der Zufahrt zur Signalstation. Das Konzept der Veloführung war unabhängig von der definitiven Gleisführung - bereits so in den genehmigten Unterlagen des Plangenehmigungsverfahrens nach Eisenbahnrecht dargestellt.

Aus Sicht des Dienstes für Verkehrssicherheit kann zur Verdeutlichung des Geschwindigkeitsregimes im Zollbereich eine entsprechende Bodenmarkierung in Betracht gezogen werden. Vor der Lichtsignalanlage in Richtung Weil am Rhein könnte eine ausgeweitete Haltelinie statt eines vorgezogenen Radstreifens angeordnet werden.



- 2.3 *Wie bereits diskutiert ist die Einfahrt zur Tankstelle und Depot, welche den Radstreifen*

fen (deshalb Strukturbelag) quert, kritisch. Hier ist mit ca. 60 grossen Lkw's (mit Anhänger) pro Tag zu rechnen (s. Schleppkurven). Distanznahe Velos befinden sich für LKW-Fahrer im toten Winkel!

Deshalb sollten vor der Querung des Radstreifens Haifischzähne (kein Vortritt für abbiegende Fahrzeuge) markiert werden. Zwar ist das keine eigene Abbiegespur, aber eine Zusatzsicherung sollte unbedingt eingebaut werden. Wenn von Seiten der Verantw. nicht gewünscht, erwarte ich einen besseren Vorschlag zur Sicherung der Situation.

60 Lastwagen pro Tag bedeutet, dass – bezogen auf eine Betriebszeit von 10 Stunden – pro Tage alle 10 Minuten ein Lastwagen in die Abfüllstation einbiegt. Dieses Einbiegen eines Lastwagens in ein Gewerbeareal über einen Velostreifen ist ein alltägliches Manöver, wie es an anderen Orten mit weit höherer Intensität stattfindet. Beim Tor 13 im Dreispitz beispielsweise ist die Kadenz ca. zwei- dreimal grösser als bei der Satram.

Die Situation mit der Einfahrt und dem Velostreifen besteht bereits heute und ist nicht als Unfallschwerpunkt aktenkundig.

Bei der Einmündung in die Abfüllstation wird mit der Signalisation 2.51 Zollhaltestelle, SSV Art. 31 hingewiesen, dass der Amtsplatz mit höchstens 20 km/h befahren werden darf.

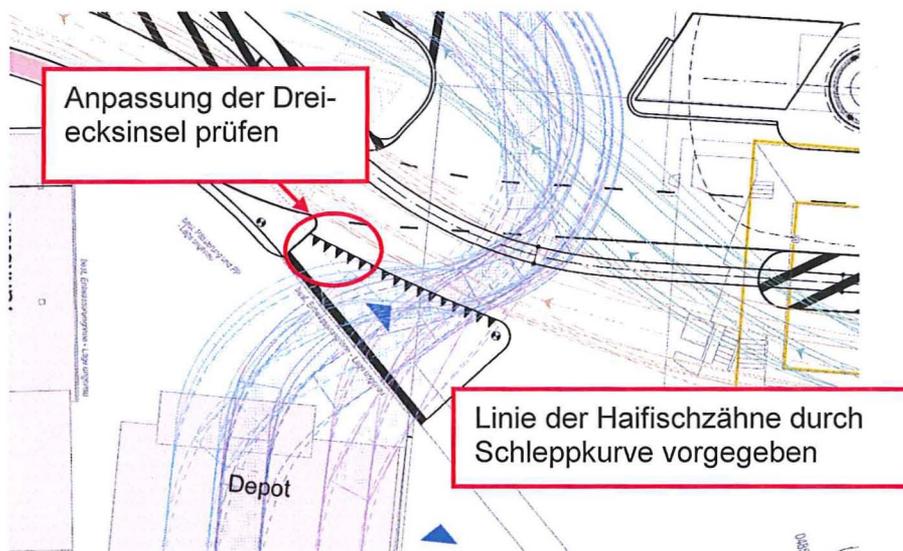
Aus Sicht des Dienstes für Verkehrssicherheit kann zur Verdeutlichung des Geschwindigkeitsregimes im Zollbereich wie schon erwähnt eine entsprechende Bodenmarkierung in Betracht gezogen werden.

Auch beim neuen Projekt wird der Velostreifen im Einfahrtsbereich eingefärbt, um die Aufmerksamkeit der Lastwagenfahrer zusätzlich zu erhöhen. (siehe auch 2.2). Der Farbton soll jedoch keinesfalls von den anderen in der Schweiz eingefärbten Velostreifen abweichen, um vom Wiedererkennungseffekt zu profitieren.

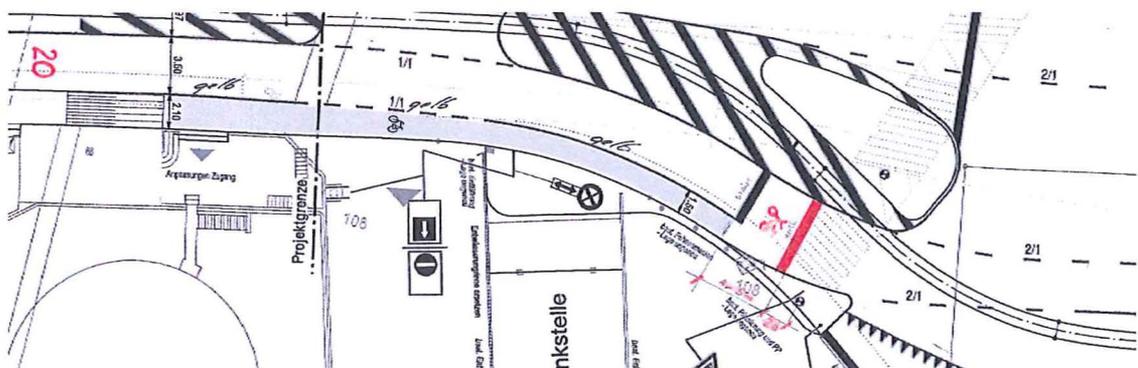
Haifischzähne auf der Hauptstrasse in die Einfahrt hinein sind aus strassenverkehrsrechtlichen Gründen nicht zulässig.

- 2.4 *Die Ausfahrt aus dem Depot ist weniger kritisch (Chauffeur sitzt links, Velo kommt von links). Die Ausfahrt ist jedoch nach hinten versetzt. Ist dies auf Grund des Pflichtabstands zur Tramlinie geschehen? In der vorliegenden Ausführung besteht die Gefahr, dass der LKW aus dem vortrittsbelasteten Depot ausfährt und dann doch auf eine/n (schnelle/n) VelofahrerIn trifft und das Velo im eigentlichen Vortritt beschnitten wird. Wenn nichts Zwingendes dagegenspricht, sollte die Ausfahrt gemäss obenstehenden Überlegungen im gleichen Winkel nach vorne verschoben werden. Jedoch zusätzlich möglichst verschmälert, indem auf der linken Seite die Verkehrsinsel (oder was das ist) vergrössert wird. So bleibt der Ablenkungswinkel bestehen (auch kleinere Fahrzeuge werden zu Schlaufenfahrt gezwungen und fahren nicht geradeaus) und die Fahrzeuge stehen weiter vorne.*

Nachfolgend sind die Rahmenbedingungen aufskizziert, welche die Geometrie der Ausfahrt definieren. Die Breite der Ausfahrt hängt vor allem damit zusammen, dass im Abfülldepot drei Ladestrassen vorhanden sind, aus denen die Lastwagen ausfahren können müssen. Im Dezimeterbereich wird es allenfalls im Rahmen der Ausführungsplanung noch Anpassungspotenzial haben. Die Linie mit den Haifischzähnen kann aber wegen den Sondertransporten und der Tramausladung nicht weiter vorgezogen werden.



Die Polizei sieht allenfalls noch die Möglichkeit, bei der Tramsicher einen sogenannten Velosack zu markieren, so dass sich nach einem Halt der Velofahrer als erster in die Kolonne durch den Zoll einreihen kann. (siehe Skizze)



2.5 Der Velostreifen ist mit Strukturbelag über die Depotausfahrt hinaus zu markieren.

Der Strukturbelag ist bis zur Tramsicherungsanlage vorgesehen. Mit dem Ende des Strukturbelages endet auch der Velostreifen. Ab hier beginnt sozusagen die Zollzone, wo Autos und Velos in einer Kolonne fahren müssen, um den Zoll zu passieren. Aus diesem Grund kann der Velostreifen nicht weitergezogen werden. Ein Strukturbelag käme ohnehin nur punktuell zum Einsatz und hätte wie schon erwähnt auch keine rechtliche Relevanz.

- 2.6 *Die Querung der Tramgleise ist ein leidiges Veloproblem und wurde von uns in der Kommission auch schon diskutiert. Hier ist der relativ flache Querungswinkel kritisch. Ich weiss, dass im Zusammenhang mit Kaphaltstellen (vorgezogene Trottoirs an Tramhaltestellen) geprüft wird (ich glaube TBA), wie Velos sicher zwischen die Gleise hineinsteuern können (weil sie zwischen Tramgleis und behindertengerechten Haltekante (27cm) zu wenig Platz haben), ohne darin festzufahren (z.B. mit einer Art leichter Aufpflasterung/-teerung, weil die idealen Gummilamellen scheinbar noch immer nicht gefunden sind). Gleiches müsste hier angewendet werden.*

Im Rahmen des Bauprojekts Tramverlängerung Linie 8, Bereich Zollanlage wurde dem Dienst für Verkehrssicherheit die Verkehrsordnung vom 11.04.12 dem Signalisations- und Markierungsplan entsprechend abschliessend zur Prüfung vorgelegt. Der Dienst für Verkehrssicherheit konnte am 06.05.12 das Projekt ohne Vorbehalt genehmigen, auch in Bezug auf die Gleisquerungen.

Die Querung der in Richtung Basel weist einen Winkel von 45° auf, was der VSS Norm SN 640 064 Art. 14 b) entspricht.

Die Querung vor der Ausfahrt Abfüllstation beträgt knapp 27°. Der Velofahrer hat aber die Möglichkeit, bei Bedarf entsprechend auszuholen, um in einem steileren Winkel zu queren. (analog VSS Norm SN 640 064 Art. 14 b), Abbildung 8)

Die Querung auf deutscher Seite beträgt 30°; wir werden einen entsprechenden Hinweis bei den verantwortlichen Planer deponieren, damit allenfalls der Randstein so angepasst werden kann, dass der Velofahrer etwas ausholen kann, um in einem steileren Winkel zu queren (VSS Norm SN 640 064 Art. 14 b), Abbildung 8).

- 2.7 *Ich nehme auf Grund der Aussagen des Departementvertreters an, dass Velos zwingend das Zollgebäude auf der Fahrspur queren (s. 2.2) müssen. Sonst hätte man Veloführung prüfen können, die hinter Tramhaltestelle durchführt, falls da ein Tramhäuschen ist (sehe ich nicht recht und kann mich auch nicht an ein solches in der Diskussion erinnern).*

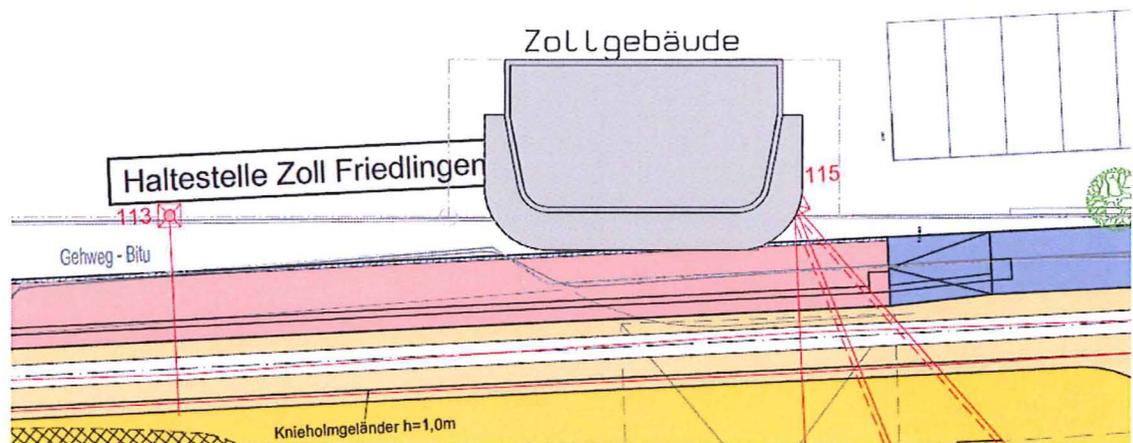
Es ist richtig, dass sowohl Velos wie auch Autos und Lastwagen (Leerfahrten) den Zoll auf der gleichen Fahrspur passieren müssen. Der Zoll hat dafür zwei 3 m breite Fahrstreifen zur Verfügung, auf welchen er mit Markierungskegeln die offenen Fahrspuren jeweils anzeigen kann. In diesem Sinne ist ein „Umfahren“ des Zolls für Velos nicht erlaubt.

In Richtung Weil am Rhein wird keine ordentliche Haltestelle sein. Nur wenn der Zoll eine Stichprobenkontrolle durchführen will, hält das Tram auf Verlangen der Grenz-wache. In diesem Sinne wird kein Perron ausgebildet, und es hat auch kein Tramhäuschen.

Neben dem Tramgeleise befindet sich der Abstellplatz für Sondertransporte.

- 2.8 *Tramhäuschen, falls noch nicht geplant. Hier steigen die Passagiere ja wieder ein, die die MWSt erfassen liessen.*

Bei der Haltestelle Zoll in Richtung Schweiz werden in Absprache mit den deutschen Partnern und der BVB Synergien genutzt: Das Vordach des neuen MWSt-Rückerstattungsgebäudes wird so ausgebildet, dass es auch als Unterstand für Trampassagiere dienen kann. (siehe nachfolgender Planausschnitt)



- 2.9 *Fortsetzung Velostreifen Richtung Basel, falls noch nicht geplant. Aus den Diskussionen erinnere ich mich, dass dies so vorgesehen ist.*

keine Bemerkung

- 2.10 *Einfahrt auf den Velostreifen ist kritisch. Die "Velo-Schleppkurve" stimmt nicht, schon gar nicht für Cargobikes oder Velo mit Anhängern. Velos sind gezwungen, für die Einfahrt auf die Fahrbahn hinaus "auszuholen", wo sie vor allem durch LKW-Verkehr gefährdet sind. Der Einbiegewinkel auf den Velostreifen muss flacher sein. Querung zu Geleisen ist auf dieser Seite unkritisch, da guter Querungswinkel.*

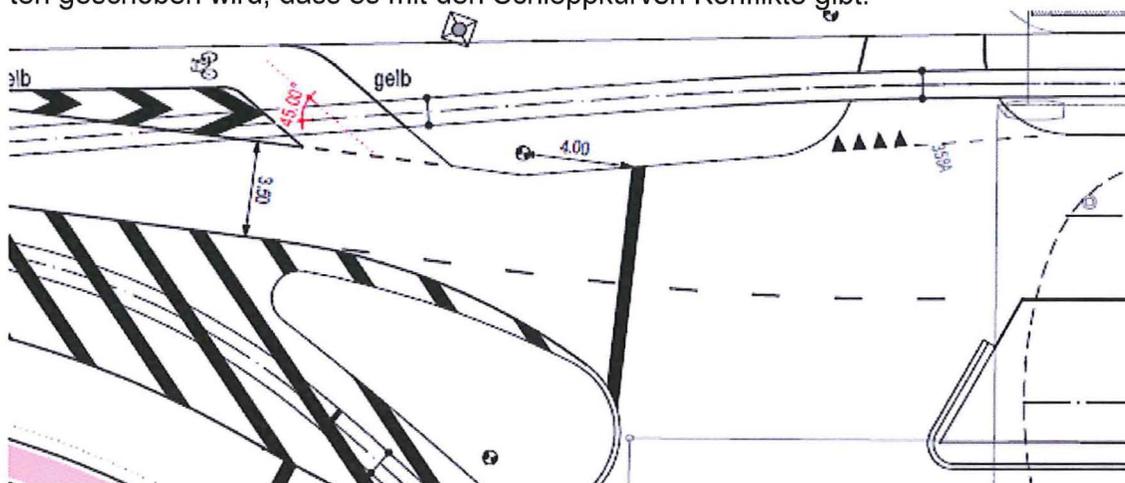
Die Einfahrt auf den Veloweg wurde so gewählt, um eine Querung von 45° zu gewährleisten. Die „Velo-Schleppkurve“ kann für Velo mit Anhänger und Cargobikes angepasst werden, indem man die Seitenlinien etwas ausrundet. Dies verleitet aber die normalen Velos automatisch wieder zum flacheren Queren der Schienen.

- 2.11 *Der Velostreifen sollte bereits früher beginnen. Am liebsten schon bei der Einmün-*

ung der Strasse (Name?), spätestens aber vor LSA und zwar mit Strukturbelag. Dort muss sich Velo (wie bei Fahrtrichtung Weil) auf vorgezogenem Velostreifen aufstellen können, wiederum va. wegen starkem LKW-Verkehr.

In diesem Bereich kann keine Velomassnahme eingerichtet werden, weil die Normabstände der BVB sonst nicht eingehalten würden. Der Standort des LSA-Mast wird vom Lichtraumprofil des Trams definiert. Der Abstand des Haltebalkens zum LS beträgt 4 m.

Eine vorgezogene Veloaufstellfläche kann nicht realisiert werden, weil sonst der Normabstand zum LS nicht eingehalten wird, oder der Haltebalken so weit nach hinten geschoben wird, dass es mit den Schleppkurven Konflikte gibt.



Zudem ist je nach Betriebssystem im Zoll die Fahrstreifenzuteilung nicht immer gleich, so dass die Festlegung eines Velostreifens gar nicht möglich ist.

- 2.12 *Wie das Ein-/Ausparkieren auf die MWSt-PP gehen soll, ist mir weiter ein Rätsel. Pauschale Forderung: Parkiermanöver dürfen Velos nicht gefährden und behindern und umgekehrt.*

Die Platzverhältnisse im Zollbereich sind nicht sehr komfortabel, wenn man alle Verkehrsträger auf relativ engem Platz konzentrieren möchte. Namentlich das Ein- und Ausparkieren auf den ersten beiden Parkplätzen auf deutscher Seite könnte zu kurzfristigen Behinderungen führen, da die Aufweitung erst dahinter beginnt. Weiter vorne, im Bereich der Zollanlage selbst wird die linke Fahrspur immer gesperrt sein und für die punktuellen Kontrollen der Fahrzeuge dienen. Dadurch fährt der Verkehr (inkl. Velos) in Richtung Schweiz grundsätzlich immer auf der rechten Spur, so dass die linke Spur zum Ein- und Ausparken frei bleibt.

- 2.13 *Eine Fussgängerquerung konnte ich gar nicht finden, wie sie vor dem Umbau bestand, siehe
<http://maps.google.ch/maps/myplaces?ll=47.588946,7.593143&spn=0.002169,0.004128&ctz=-120&t=h&z=19>
 Es braucht unbedingt eine Fussgängerquerung.*

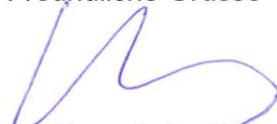
Die Fussgängerführung Schweiz / Deutschland und umgekehrt führt über das rheinseitige Trottoir. In der Hiltalingerstrasse (über die drei Brücken und die Dämme) wird ostseitig gar kein Trottoir wie heute angeboten. In diesem Sinne ist vor dem Zoll auch kein Fussgängerstreifen mehr nötig.

3. Resume

- Das vorliegende Zollprojekt ist das Ergebnis eines breit abgestützten und grenzüberschreitend koordinierten Planungs- und Projektierungsprozesses.
- Sämtliche Interessen und Vorgaben wurden im Einvernehmen mit allen Projektbeteiligten möglichst mit gleichen Massstäben berücksichtigen.
- Aufgrund der Sonderstellung des Zollbereiches (Tempo 20, Kontroll- und Grenzschutzaktivitäten, etc.) können im unmittelbaren Zollbereich und durch den Zoll hindurch keine gesonderten Velomassnahmen angeboten werden.
- Bei den Gleisquerungen können punktuelle Verbesserungsmassnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals geprüft werden.
- Zur Besseren Verständlichkeit des Geschwindigkeitsregimes im Zollbereich könnte vor der Einfahrt in die Abfüllstation eine entsprechende Bodenmarkierung angebracht werden.
- Zur besseren Visualisierung des Velostreifens ist dieser im Bereich der Einfahrt in die Abfüllstation eingefärbt.
- Das vorliegende Projekt wurde einem Sicherheitsaudit nach VSS-Norm SN 641 712 unterzogen. Das vorliegende Projekt konnte vorbehaltlos genehmigt werden.

Wir hoffen, Ihnen mit obiger Beantwortung der Fragen gedient zu haben und stehen Ihnen selbstverständlich bei weiteren Fragen gerne zur Verfügung. Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, ist es für die Einhaltung des Gesamtterminprogrammes entscheidend, dass der vorliegende Ratschlag noch Ende Juni 2012 vom Grossen Rat bewilligt werden kann. Deshalb möchten wir nochmals auf unseren Vorschlag hinweisen, dass bei allfälligen Restunsicherheiten ein Zusatzbeschluss zur verpflichtenden Weiterbearbeitung allenfalls noch offener Punkte gefällt werden kann. Für Ihre geschätzte Unterstützung bedanken wir uns bereits im Voraus.

Freundliche Grüsse



Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat