An den Grossen Rat | **15.5150.03**

Petitionskommission
Basel, 20. Oktober 2016

Kommissionsbeschluss vom 20. Oktober 2016

Petition P 334 "Kein Durchgangsverkehr durch Riehener Wohnquartiere!"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 15. April 2015 die Petition „Kein Durchgangsverkehr durch Riehener Wohnquartiere“ (Geschäfts-Nr. 15.5150.01)der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Mit dem Bericht vom 27. Mai 2015 stellte die Petitionskommission dem Grossen Rat den Antrag, die Petition der Regierung zur Stellungnahme innert einem Jahr zu überweisen. Mit Beschluss vom 21. Juni 2016 nahm der Regierungsrat zuhanden der Petitionskommission Stellung.

1. Wortlaut der Petition

Der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen sanieren während fünf Jahren die Aeussere Baselstrasse. Während den Bauarbeiten soll der ganze Verkehr von Basel in Richtung Lörrach über die Routen ***Rauracherstr. - Kohlistieg bzw. Kilchgrundstr. - Mühlestiegstr. - Grenzacherweg - Eisenbahnweg - Schützengasse - Inzlingerstr.*** *geleitet werden.*

Die Unterzeichnenden wehren sich gegen diese Umleitung durch die Riehener Wohnquartiere. Sie vermindert an den betroffenen Strassen nachhaltig die Wohnqualität, gefährdet ältere Menschen sowie den Schulweg der Kinder und behindert den öffentlichen Busverkehr.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt bzw. den Einwohnerrat der Gemeinde Riehen, sich dafür einzusetzen, dass

1. *der Durchgangsverkehr vom und ins Wiesental über die Zollfreie Strasse abgewickelt wird, indem u.a.*
   - *auf Stadtbasler und Lörracher Boden überall eine entsprechende Signalisation angebracht wird.*
   - *die Zu- und Abfahrt zur Zollfreistrasse im Bereich Otterbach/Freiburgerstrasse optimiert wird (Abbau der Verkehrsstaus)*
2. *der Lokalverkehr ampelgesteuert auf der Aeusseren Baselstrasse geführt und die Verkehrssicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende (Schüler/innen) z.B. durch Verkehrslotsen gewährleistet wird.*

2. Bericht der Petitionskommission vom 27. Mai 2015

Die Petitionskommission liess sich bei einem Hearing vom Präsidenten des Quartiervereins Niederholz und der Präsidentin des Quartiervereins Kornfeld als Vertretende der Petentschaft, dem Gemeinderat des Ressorts „Mobilität und Versorgung“ und einem Fachverantwortlicher der Fachstelle Verkehr und Energie der Gemeinde Riehen sowie von dem Leiter der Abteilung „Ausführung“ des Tiefbauamts (BVD), dem Projektleiter der Abteilung „Ausführung“ des Tiefbauamts (BVD) und dem Ressortleiter a.i. des Ressorts „Baustellen“ des Dienstes für Verkehrssicherheit (JSD) über den Sachverhalt der Petition informieren.

Die Sitzung fand gemeinsam mit den Mitglieder der Kommission für Volksanregungen und Petitionen der Gemeinde Riehen statt.

Das Hearing vom 27. April 2015 zeigte, dass es sich bei der Erneuerung der Achse Basel – Riehen Grenze um ein sehr umfangreiches und vor allem langes Bauprojekt handelt. Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Riehen können dabei nicht verhindert werden, da eine zweispurige Verkehrsführung auf einem Teil der Baustrecke nicht möglich sein wird. Das Anliegen der Petition hinsichtlich einer deutlichen Signalisation einer Umleitungsroute sowie möglicher flankierenden Massnahmen ist nach Ansicht der Kommission nachvollziehbar. Die Petitionskommission erbat sich aus diesen Gründen von der Regierung eine Stellungnahme zu den einzelnen Punkten des Petitums.

3. Stellungnahme des Regierungsrats; Regierungsratsbeschluss vom 21. Juni 2016

Der Regierungsrat nahm zur vorliegenden Petition wie folgt Stellung:

„Die vorliegende Stellungnahme des Regierungsrates orientiert sich am Bericht Nr. 15.5150.02 der Petitionskommission des Grossen Rates. Als besonders aufschlussreich erwies sich das Hearing vom 27. April 2015, an dem die beiden Petitionskommissionen (Grosser Rat und Einwohnerrat), die Vertreter der Petenten sowie die Vertreter der beiden Verwaltungen (Kanton und Gemeinde) teilnahmen.

Die Stellungnahmen zu den einzelnen Punkten sind genauso aufgebaut wie Kapitel 3 „Erwägungen der Petitionskommission“ im erwähnten Bericht, damit die Konsistenz aller Beratungen und Stellungnahmen gewährleistet ist.“

3.1 Zur Forderung 1 „Umleitung über die Zollfreie Strasse“

„Erwägung der Petitionskommission:

Die Petitionskommission geht davon aus, dass die Forderung 1, den Durchgangsverkehr vom und ins Wiesental über die Zollfreie Strasse abzuwickeln, umgesetzt werden wird. Die Projektverantwortlichen des Tiefbauamts informierten über entsprechende laufende Abklärungen und Massnahmen.

Auch der Regierungsrat ist überzeugt, dass die höchstmögliche Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Zollfreie Strasse der wichtigste Erfolgsfaktor ist, um die Auswirkungen der Verkehrsumstellungen möglichst klein zu halten. Um dieses Ziel zu erreichen, ist neben einer geeigneten Signalisation (s. Kapitel 3.1.1) auch eine Information der Ortsunkundigen über entsprechend geänderte Routenvorschläge in Navigationsgeräten (s. Kapitel 3.1.3) beabsichtigt.“

3.1.1 Koordination der Verkehrssignalisation

„Am 21. Mai 2015 und am 29. April 2016 wurden zwei Koordinationsbesprechungen abgehalten unter Teilnahme der Vertreter von:

- Kanton Basel Stadt, Tiefbauamt
- Gemeindeverwaltung Riehen
- Stadt Lörrach
- Regierungspräsidium Freiburg
- Landkreis Lörrach
- Stadt Weil am Rhein
- Deutsche Bahn AG
- Eidgenössische Zollverwaltung
- (SBB Cargo: zur Sitzung abgemeldet und mit dem Protokoll bedient)

Bei der Variantenüberprüfung hat sich gezeigt, dass die Umleitung des Transitverkehrs auf die Zollfreie Strasse auf der Höhe der Dammstrasse in Lörrach am effizientesten wäre. Gleichzeitig müsste sichergestellt werden, dass der Verkehrsstrom auf der Wiesentalstrasse verbleibt und nicht als Linksabbieger über Dammstrasse und Zoll Riehen auf die Lörracherstrasse einbiegt. Zur Einrichtung dieser Verkehrssignalisation sind die Projektverantwortlichen auf die Unterstützung der deutschen Behörden angewiesen, welche diese an der Koordinationssitzung vom 21. Mai verbindlich zugesagt haben.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Effizienz der Verkehrssignalisation und der Grad der Umleitung des Verkehrs auf die Zollfreie Strasse primär von der Disziplin und vom Goodwill der Verkehrsteilnehmenden abhängig ist. Es gibt keine gesetzlichen oder verkehrstechnischen Mittel, mit denen der Durchgangsverkehr restlos separiert und geleitet werden kann.“

3.1.2 Optimierung der Zu- und Abfahrt zur Zollfreien Strasse im Bereich Otterbach/Freiburgerstrasse

„Autobahnrampen Neuhausstrasse:
Zum Zeitpunkt des Hearings vom 27. April 2015 war der Verkehrsabfluss von der Zollfreien Strasse über den Zoll Otterbach in Richtung der Autobahn A2 nicht optimal, sodass sich gelegentlich ein Verkehrsrückstau bis in die Stadtmitte von Weil am Rhein bildete. Am 21. November 2015 wurde unter der Federführung des Bundesamtes für Strassenbau die Autobahn-Auffahrtsrampe ab der Neuhausstrasse in Richtung Schweiz eröffnet. Somit besteht nun neben dem oft überlasteten Wiesenkreisel eine zweite Verkehrsverbindung zwischen der Autobahn A2 und der Zollfreien Strasse. Auch die durch das Lehrgerüst belegte Fahrspur am Wiesenkreisel ist wieder offen. Nach ersten Beobachtungen ist hier eine Verkehrsverflüssigung eingetreten.

Autobahnrampen Neuhausstrasse: Auffahrt Richtung Schweiz (gelb) und Abfahrt Richtung Zollfreie Strasse (blau).

Zufahrt zu den Autobahnrampen Neuhausstrasse:
Damit die neue Auffahrtsrampe Neuhausstrasse so effizient wie möglich wird, werden Verbesserungen an der Kreuzung Freiburgerstrasse–Neuhausstrasse geprüft. Aufgrund des übergeordneten Ziels, den Abfluss von der Zollfreien Strasse in Richtung Basel/Autobahn zu verbessern, steht eine Verbesserung des Rechtsabbiegers direkt nach dem Zollübergang Otterbach in Richtung Autobahn im Vordergrund. Dafür ist die vorübergehende Nutzung einer Parzelle der Eidgenössischen Zollverwaltung erforderlich. Die eidgenössischen Zollbehörden haben Bereitschaft dafür signalisiert."

3.1.3 Rechtzeitige Information der Verkehrsteilnehmenden

„Der Durchgangsverkehr in Riehen setzt sich grösstenteils aus den in Deutschland lebenden Berufspendlerinnen und -pendlern sowie den Einkaufstouristen zusammen.

Um die Routenwahl der Berufspendlerinnen und -pendlern zu beeinflussen, informieren die Projektverantwortlichen mit Umleitungstafeln, Flyern, Plakaten, Printpresse und Lokalradio. Die Öffentlichkeitsarbeit ist daher ein ständiges Traktandum der oben erwähnten Behördenkoordination.

Um die Routenwahl der Einkaufstouristen zu beeinflussen, sollen die Baustelleninformationen in die Navigationsgeräte eingespeist werden. Der Kontakt zu einem massgebenden Lieferanten des Kartenmaterials für die Navigationssysteme besteht bereits."

3.2 Zur Forderung 2 „Einrichtung eines Lotsendienstes“

„Erwägung der Petitionskommission:
Die Petitionäre fordern einen Lotsendienst an schwierigen Strassenübergängen. Aufgrund der Baustelle ist mit einem dichteren Verkehrsaufkommen zu rechnen, welches Auswirkungen auf die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Überquerung der Strassen haben könnte. Hiervon betroffen sind vor allem Schulkinder sowie ältere Menschen. Lotsendienste an neuralgischen Punkten (in der Nähe von Schulhäusern, Alters- und Pflegeheimen sowie weiteren möglichen kritischen Stellen) sollen die Verkehrssicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende während der gesamten Bauzeit gewährleisten.

Ein Lotsendienst kann die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger nur dann verbessern, wenn alle anderen Massnahmen im Umfeld ebenfalls optimal umgesetzt und die verbliebenen neuralgischen Punkte erkannt sind. Ist dies nicht der Fall, kann das Fokussieren auf den Lotsendienst sogar kontraproduktiv sein. Deswegen ist die Prüfung eines Lotsendienstes ausdrücklich Teil des Gesamtauftrags an die Verkehrsingenieure. Ausserdem müssen die folgenden Überlegungen berücksichtigt werden.“

3.2.1 Lotsendienst als Teil der flankierenden Massnahmen

„Wie unter Kap. 2. „Chronologie und Stand der Abklärungen und Beratungen“ erwähnt, wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung Riehen und nach Absprache mit dem Gemeinderat und der Sachkommission für Verkehr die Variante „Umleitung des Fahrstroms von Lörrach in Richtung Basel“ für die Weiterverarbeitung gewählt:

- Führung des Fahrstroms von Basel Richtung Lörrach auf AeBas/LöBas
- Verbleib bzw. Lenkung des (über)regionalen Verkehrs auf die Zollfreie Strasse
- Umleitung des übrigen Fahrstroms Richtung Basel auf einer Umleitungsroute durch Riehen

Durch diese drei Aspekte wird das Gemeindestrassennetz möglichst gering zusätzlich belastet. Für das Quartier resultieren folgende Vorteile:

- die Verkehrszunahme betrifft nur eine Fahrtrichtung
- das Queren fällt dank nur einer Fahrtrichtung leichter und ist sicherer
- diese Systematik bleibt während der gesamten Zeitdauer von Umleitungen gleich, d.h. es gibt einen Gewöhnungseffekt
- durch die aktive Signalisierung einer Umleitung werden Bereiche mit sensibler Randnutzung wenn möglich gemieden

Nach der gemeinsamen Festlegung der konkreten Umleitungsrouten mit der Gemeinde Riehen sowie der Kantonspolizei werden flankierende Massnahmen diskutiert:

- vorübergehende bauliche Anpassungen (Entfernen von Mittelinseln, Trottoirnasen etc.)
- vorübergehende Änderungen der Signalisation und Markierung ink. Fussgängerübergänge
- Anpassungen der Fussgängerführung: baulich oder durch Markierung
- Aufheben oder Verschieben der Parkplätze und der Bushaltestellen
- mobile Lichtsignalanlagen
- Verkehrs-, Lotsendienste
- Sperren oder Umkehren der Fahrtrichtung einer Fahrspur

Es ist zu bedenken, dass ein Lotsendienst im Vergleich zu mobilen Lichtsignalanlagen auch gewichtige Nachteile hat: Mobile Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich fehlerfrei und lassen sich von wartenden Kindern nicht ablenken. Ausserdem können sie ohne Kostenfolgen ununterbrochen im Betrieb sein und sichern somit nicht nur die Schul-, sondern auch die Freizeitwege ab. Auch können Rotlicht-Missachtungen geahndet werden.

Die Projektverantwortlichen werden die flankierenden Massnahmen als Gesamtpaket umsetzen und ihre Wirkung beobachten. Bei Bedarf werden Nachbesserungen vorgenommen."

3.2.2 Feinjustierung mit Beginn der Umleitung

„Der Regierungsrat misst dem regelmässigen Kontakt mit der betroffenen Bevölkerung einen hohen Stellenwert zu, da die Direktbetroffenen die Gefahrenstellen, die Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmenden im Alltag sowie die von der Quartierbevölkerung akzeptierten Lösungen gut kennen. Deshalb sollen Wege etabliert werden, auf denen die Informationen aus der Bevölkerung direkt zu den Projektverantwortlichen gelangen. Hier sind analog zu vergleichbaren Projekten folgende Massnahmen vorgesehen:

Massnahme	**Beschrieb**	**Bemerkung**
Begleitgruppe	Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik und aus betroffenen Quartieren	bereits in Funktion
E-Mail-Adresse	info@aebas-loebas.ch	bereits in Funktion
Telefon-Hotline	0800 004 125	bereits in Funktion
Info-Pavillon	regelmässige Sprechstunden	in Vorbereitung
Informationsveranstaltungen	pro Projektphase, inklusive Fragerunde	z.T. bereits durchgeführt
Anwohnerschreiben/Steck-zettel	jeweils mit E-Mail- und Absender-Adresse samt direkter Telefonnummer	bereits durchgeführt, je nach Projektphase

(aufgeführt sind nur die Massnahmen mit Zweiweg-Information)

Ab dem Zeitpunkt der ersten Verkehrsumleitungen werden die Massnahmen laufend überprüft und allfällige neue Inputs aus der Bevölkerung können entgegengenommen und evaluiert werden.
Beispielsweise wiesen beim Projekt Tram 8 Eltern in Sprechstunden auf Gefahren in der Kleinhüningeranlage hin. Innerhalb von 24 Stunden wurden an zwei Orten zuerst Verkehrslotsen eingesetzt und nach wenigen Tagen durch zwei mobile Lichtsignalanlagen ersetzt. Es zeigte sich, dass der Ersatz der Lotsen durch die mobilen Lichtsignalanlagen mit Druckknopf für Fussgänger sinnvoll war und zu keinen Nachteilen oder gar Unfällen führte."

3.3 Zur Forderung „Einrichtung einer Begleitgruppe"

„Erwägung der Petitionskommission:
Die Petitionäre äusserten im Rahmen des Hearings, dass eine Begleitgruppe eingesetzt werden könnte. Die Projektverantwortlichen des Tiefbauamts informierten im Folgenden darüber, dass die Einsetzung einer Begleitgruppe geplant sei.
Die Petitionskommission begrüsst die Idee einer Begleitgruppe, die sich während der gesamten Bauzeit in regelmässigen Abständen trifft. Die Begleitgruppe soll unter anderem sicherstellen, dass der kommunikative Austausch und die Koordination zwischen den am Bauprojekt Beteiligten und den durch die Auswirkungen der Bauarbeiten Betroffenen gewährleistet ist und gefördert wird. Auch soll über die Begleitgruppe sichergestellt werden, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner der betroffenen Riehener Wohnquartiere bei möglichen Anliegen Gehör verschaffen können.

Die Begleitgruppe ist unter Federführung der Gemeinde Riehen bereits tätig. Die erste Sitzung hat am 2. Dezember 2015 stattgefunden. In der Gruppe vertreten sind:

- Gemeinde Riehen: der Gemeinderat, die Kommunikationsbeauftragte und die Verwaltung
- Tiefbauamt Basel-Stadt: Gesamtprojektleitung AeBas und Gesamtprojektleitung LöBas
- Gemeinde Riehen: Einwohnerrat

- Polizeiwache Riehen
- Vereinigung Riehener Dorfgeschäfte (VRD)
- Quartierverein Kornfeld (QVK)
- Quartierverein Niederholz Riehen (QVN)
- Gemeinde Bettingen: Gemeindeverwalterin

Die Sitzungen der Begleitgruppe werden protokolliert, es wird eine Pendenzenliste geführt. Vorgesehen ist, dass die Begleitgruppe nach Bedarf, jedoch mindestens einmal pro Quartal tagt."

3.4 Zur Forderung: „Massnahmen zur Förderung des ÖV"

„Erwägung der Petitionskommission:
Die Petitionskommission erachtet es als wünschenswert, dass mögliche Massnahmen getroffen werden, um während der Bauzeit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Die Projektverantwortlichen des Tiefbauamts führten während des Hearings aus, dass während der Bauzeit auf einem Teil der Strecke das Tram nur auf einer Spur geführt werden kann und aufgrund gewisser Bauarbeiten teilweise eine kurzzeitige Vollsperrung mit Tramersatz durch Busse notwendig sein wird. Insofern besteht kaum eine Möglichkeit für eine Kapazitätssteigerung während den Bauarbeiten.
Die Petitionskommission spricht sich jedoch dafür aus, dass der bestehende Taktfahrplan auch während der Bauzeit aufrecht erhalten werden kann. Auf Seiten der BVB sind nach Möglichkeit entsprechende Massnahmen unter anderem betreffend der Taktdichte der einzelnen Linien zu prüfen. Ziel solcher Massnahmen sollte es sein, negative Auswirkungen des lokalen Verkehrs während der Bauzeit nach Möglichkeit zu reduzieren.

Auch der Regierungsrat erachtet die hohe Qualität des ÖV und somit die Aufrechterhaltung des Taktfahrplans als einen wichtigen Erfolgsfaktor für eine gute Verkehrsführung in der Bauphase. Denn mehr Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln bedeuten weniger Personenfahrzeuge auf den Strassen von Riehen.

Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs können auf zwei Ebenen ergriffen werden, mit folgenden Zuständigkeiten:
- Übergeordnet im Rahmen der Variantenbewertung der Verkehrsführung (zuständig ist die Gesamtprojektleitung, d.h. das Tiefbauamt in Absprache mit der Gemeinde Riehen)
- ÖV respektive Trambetrieb in den Bauphasen (zuständig sind die BVB)"

3.4.1 Förderung des ÖV als Teil der Variantenbewertung

„Die Aufrechterhaltung des Taktfahrplans war ein Kriterium bei der Bewertung der Varianten der Verkehrsführung des MIV. Beispielweise wurde eine der Varianten, die vorsah die Tramgleise aufzuheben und sie vorübergehend als Ersatzstrasse zu nutzen, verworfen, weil damit über längere Zeitperioden ein Umsteigen auf Busse verbunden war. Die Busse müssten dabei dieselbe Fahrspur wie der restliche Verkehr benutzen, was zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen führen würde. Ausserdem würde das Umsteigen von einem Tram in zwei Busse für die Fahrgäste einen Komfortverlust bedeuten und wäre mit den zur Verfügung stehenden provisorischen Haltestellen aus Mangel an Umsteigeflächen kaum durchführbar.

Die zur Weiterbearbeitung ausgewählte Variante belässt die Tramgleise so unbeeinträchtigt wie möglich – ausser natürlich in den Bauphasen, wo die Gleise und die darunterliegende Auffangwanne neu gebaut werden müssen.

Zur Aufrechterhaltung der guten Qualität des ÖV wurde auch die Wendeschlaufe Dorf bei der Fondation Beyeler vorgängig im Jahr 2015 ersetzt. Denn da die Wendeschlaufe Grenze nicht während des Trambetriebs erneuert werden kann, müssen die Trams vorher wenden. Dank der vorgezogenen Arbeiten an der Wendeschlaufe Dorf kann der Abschnitt mit den meisten

Fahrgästen (bis zur Fondation Beyeler) weiterhin mit dem Tram bedient werden. Ein Busersatz ist nur für die drei Haltestellen Weilstrasse, Lörracherstrasse und Riehen Grenze notwendig."

3.4.2 Förderung des ÖV im Baustellenregime

„Nach aktuellem Fahrplan der BVB wird Riehen mit folgenden Tramlinien erschlossen:

- Tramlinie 6 im 7.5-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, im 15-Minuten-Takt zu Randzeiten
- Tramlinie 2 im 15-Minuten-Takt zur Morgenspitze und im 7.5-Minuten-Takt zur Abendspitze, ansonsten von Binningen kommend bis Eglisee oder Badischer Bahnhof

Aus bauablauftechnischen Gründen (während dem Bau einer Grundwasserschutz-Auffangwanne unter den Gleisen und während dem Gleisbau) und aus Sicherheitsgründen (während dem Kanalisationsbau wird der angrenzende Gleisbereich Richtung Riehen als Baupiste genutzt) müssen die beiden Fahrtrichtungen im Abschnitt AeBas zeitweise auf einem Gleis verkehren. Die BVB haben umfangreiche Untersuchungen und verkehrstechnische Simulationen in Auftrag gegeben, um zu prüfen:

- ob in diesem Regime das Aufrechterhalten des Fahrplans wie oben möglich ist
- welche technischen Massnahmen für das Aufrechterhalten des Fahrplans allenfalls notwendig sind.

Der Bericht kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Der aktuelle Fahrplan mit den beiden Tramlinien kann während dem Einspurbetrieb nicht beibehalten werden und muss wie folgt angepasst werden (Betriebsszenario A):
  - Tramlinie 6 im 7.5-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, im 15-Minuten-Takt zu Randzeiten
  - Tramlinie 2 im 15-Minuten-Takt zur Morgen- und Abendspitze, ansonsten von Binningen kommend bis Eglisee oder Badischer Bahnhof
- Falls sich das Betriebsszenario A aus gesamtheitlicher Fahrplanbetrachtung und wegen den Kriterien für die Gesamtnetzstabilität nicht bewähren sollte, stünden drei weitere Betriebsszenarien zur Verfügung.
- In jedem Fall ist für eine flüssigere und weniger störungsanfällige Abwicklung des einspurigen Tramverkehrs der Einbau von etwas teureren Einlegeweichen notwendig (anstelle der sogenannten Kletterweichen). Die BVB haben diese Massnahme bereits beschlossen.
- Es gibt keine weiteren möglichen Massnahmen bei den provisorischen Gleisanlagen und Betriebseinrichtungen, um die Fahrplanstabilität noch mehr zu verbessern. Sollte der Fahrplan infolge einer Verkettung von kleinen zufälligen Störungen kollabieren, kann er nur durch das Auslassen einzelner Kurse (in diesem Fall der Linie 2) wieder stabilisiert werden.

Die BVB haben demzufolge die möglichen Szenarien festgelegt und werden Massnahmen treffen, um auch während der Bauzeit ein gutes und stabiles ÖV-Angebot anzubieten."

3.5 Fazit

„Der Regierungsrat bedankt sich bei den Petitionärinnen und Petitionären für das engagierte Mitdenken und die in Form der Petition eingereichten Vorschläge. Die Forderungen der Petitionärinnen und Petitionäre und die Erwägungen der Petitionskommission sind bereits weitgehend umgesetzt worden. Auch die wenigen übrigen Anliegen werden, sofern technisch sinnvoll und möglich, umgesetzt."

4. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt in ihrer Diskussion anerkennend fest, dass die schriftliche Antwort der Regierung sehr umfassend ausfällt und deutlich macht, dass sich die Regierung in Bezug auf diese Thematik sehr engagiert. Die Regierung hält in ihrem Fazit fest, dass auch die wenig übrigen Anliegen, sofern technisch sinnvoll und möglich, umgesetzt werden sollen. Die Kommission geht davon aus, dass die Regierung für diese offenen Fragen noch entsprechende Lösungen finden wird.

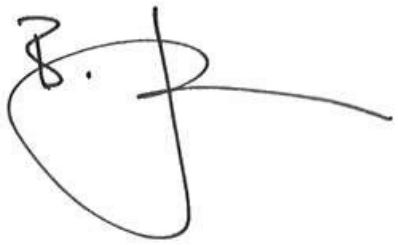
Die Petition wurde vor einem Jahr auch von der Kommission für Volksanregungen und Petitionen der Gemeinde Riehen behandelt, diese erstellte ebenfalls zu Handen des Riehener Einwohnerrats einen Bericht. Der Riehener Einwohnerrat überwies die Petition anschliessend seiner zuständigen Sachkommission Mobilität und Versorgung (SMV) mit dem Auftrag zur Prüfung, ob die in der Petition genannten Forderungen während der rund fünfjährigen Bauzeit eingehalten werden.

Vor diesem Hintergrund scheint es der Petitionskommission angemessen, dem Grossen Rat zu beantragen, diese Petition als erledigt zu erklären. Der Kommissionsbericht soll der Riehener Sachkommission zwecks Information zugestellt werden.

5. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission



Dr. Brigitta Gerber
Präsidentin