



An den Grossen Rat

19.0167.02

17.5247.05

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 11. September 2019

Kommissionsbeschluss vom 11. September 2019

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ausgabenbericht „Städtische Verkehrslenkung Basel“

sowie zum

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

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führt in den Hauptverkehrszeiten zu einer punktuellen Überlastung des Basler Stadtstrassennetzes. Von den damit verbundenen Staus und Wartezeiten sind nicht nur Autofahrerinnen und Autofahrer, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmenden negativ betroffen. Ein Schwerpunkt des vom Regierungsrat im Juni 2015 beschlossenen verkehrspolitischen Leitbilds lautet deshalb, den städtischen Strassenverkehr zu dosieren, auf die Autobahn zu lenken und dort Kapazitäten sicherzustellen.

Verkehrslenkungsmassnahmen können Staus nicht verhindern, aber besonders stark vom MIV belastete Gebiete entlasten, indem der Stau in geeignetere Räume verlagert wird. Ziel der städtischen Verkehrslenkung ist es, die Fahrzeugdichte auf dem Stadtstrassennetz zu senken und die Wartezeiten vor Lichtsignalanlagen insgesamt zu reduzieren. Wird der Verkehr innerhalb der sensiblen Gebiete flüssiger, profitieren davon alle Verkehrsteilnehmenden und dank der Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen auch die Anwohnerinnen und Anwohner.

Das vom Regierungsrat im Ausgabenbericht dargelegte Verkehrslenkungskonzept definiert verkehrstechnische Massnahmen zur Reduktion und Lenkung des MIV, die der Kanton in alleiniger Kompetenz umsetzen kann. Es basiert auf folgenden Grundsätzen:

1. Der MIV wird auf die Nationalstrassen gelenkt und auf den verkehrsorientierten Strassen kanalisiert. Der Durchgangsverkehr verkehrt nicht auf siedlungsorientierten Strassen.
2. An neuralgischen Punkten wird der Verkehr möglichst flüssig abgewickelt. Die Verkehrssteuerung sorgt dafür, dass unvermeidbare Staus in wenig sensiblen Strassenräumen entstehen.
3. Der Zustrom des MIV von ausserhalb in den Kanton wird während den Hauptverkehrszeiten an ausgewählten Lichtsignalanlagen dosiert. Die Mobilität innerhalb des Kantons bleibt damit gewährleistet.
4. Der Stauraum vor Dosieranlagen wird überwacht, um unerwünschte Auswirkungen auf benachbarte Knoten oder den öffentliche Verkehr zu verhindern und eine optimale Dosierungswirkung zu erzielen.

Zur Umsetzung der Massnahmen zur Verkehrslenkung innerhalb des Kantonsgebiets beantragt der Regierungsrat beim Grossen Rat Ausgaben von 1.22 Mio. Franken. Die Begrenzung auf das Kantonsgebiet erlaubt eine rasche Umsetzung. Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation ist der Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements mit allen benachbarten Gebietskörperschaften abgesprochenen Massnahmen vorgesehen. Die Koordination erfolgt durch den Verein Agglo Basel.

Die Einrichtung von Dosieranlagen plant der Regierungsrat gemäss Ausgabenbericht in den folgenden Gebieten:

Voltaplatz

Ohne Dosierung stauen sich die Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten in der Wohngegend unmittelbar vor dem Voltaplatz. Um den Platz zu entlasten und die Rückstaus zu eliminieren, wird der MIV-Zustrom aus Norden mittels längeren bzw. häufigeren Rotphasen an der Lichtsignalanlage am Knoten Elsässerstrasse / Hünigerstrasse reduziert. Der Stau wird dadurch in unsensibleres Gebiet verlagert.

Die beschriebene Massnahme wurde als Pilotprojekt bereits im Oktober 2017 umgesetzt. Eine Erkenntnis aus dem Pilot ist, dass der durch die Verkehrslenkung neu entstehende Stauraum überwacht werden muss, um bei hohem Verkehrsaufkommen ein unerwünschtes Überstauen von anderen Knoten oder Streckenabschnitten zu verhindern. Der Stau soll deshalb in Zukunft mit Sensoren überwacht werden, um die Steuerung situativ anpassen zu können.

Luzernerring-Brücke

Die Dosieranlage Voltaplatz (in der Elsässerstrasse) hat zu einer gewissen Verkehrsverlagerung auf die Luzernerring-Brücke geführt. Damit der Voltaplatz auch von diesem Verkehr entlastet

werden kann, wird auch der westliche Zustrom dosiert, der MIV stärker auf die Nordtangente gelenkt und ein Überstauen des Lothringerplatzes verhindert.

Dreispitz / Gundeldingen

Zur Entlastung des Knotens Dreispitz werden die Rotphasen an der Lichtsignalanlage in der Brüglingerstrasse sowie auf der Geradeausspur der Dornacherstrasse verlängert. Die Attraktivität der Dornacherstrasse für den Durchgangsverkehr nimmt damit gegenüber der Nauenstrasse ab. Das dicht bewohnte Gundeldingerquartier wird entlastet, es entsteht mehr Spielraum zur Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs.

St. Jakobsstrasse / Zeughausstrasse

Um die Zeughaus-, die Adler- und die Hardstrasse und die nachfolgenden Knoten vom Durchgangsverkehr zu entlasten, werden die Rotphasen an der Lichtsignalanlage am Knoten St. Jakobsstrasse / Zeughausstrasse aus Richtung St. Jakob verlängert.

Johanniterbrücke

Mit Einführung einer Tramlinie (Tram 30) über die Johanniterbrücke – voraussichtlich in 10 bis 15 Jahren – sollen zwei neue Lichtsignalanlagen an den beiden Enden der Johanniterbrücke verhindern, dass das Tram in der Schanzenstrasse und der Feldbergstrasse in den Stau gerät. Der MIV wird auf der Brücke zurückgehalten, bis das Tram an der Kolonne vorbeigefahren ist. Dies dürfte zu einer gewissen Verlagerung des MIV auf die Nordtangente führen. Die Entlastung gibt dem ÖV und Veloverkehr mehr Platz und verbessert die Luftqualität in der Feldbergstrasse.

Die Dosierung auf der Johanniterbrücke ist nicht Bestandteil der Ausgabenbewilligung, sondern wird im Rahmen des Projekts Tram 30 nochmals überprüft und vom Regierungsrat in diesem Rahmen zur Umsetzung beantragt.

Weitere Instrumente des Verkehrslenkungskonzepts sind Wegweisungstafeln, die sicherstellen, dass sich der MIV gebündelt auf verkehrorientierten Strassen und so lange wie möglich auf den Autobahnen bewegt, sowie flankierende Massnahmen (z.B. Einbahnverkehr und Abbiegeverbote) zur Unterbindung von unerwünschte Schleichfahrten durch Wohnquartiere. 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 über siedlungsorientierte (Quartier-)Strassen erfolgt. Zur Erfüllung der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes soll das Wegweisungskonzept deshalb auf Basis der bestehenden Netzhierarchie aktualisiert werden. Dabei sollen auch die von Navigationssystemen berechneten Routen berücksichtigt werden.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ausgabenbericht „Städtische Verkehrslenkung Basel“* sowie den Bericht zur *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“* am 8. Mai 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese liess sich die vorgeschlagenen Massnahmen an ihrer Sitzung vom 19. Juni 2019 von einer Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements präsentieren. Die an der Sitzung gestellten Fragen konnten alle beantwortet werden, weiterer Abklärungsbedarf bestand nicht. Eintreten auf den Ausgabenbericht wurde nicht bestritten.

Weil einige Kommissionsmitglieder ihre Haltung mit ihrer Fraktion abstimmen wollten, wurde der Beschluss (ohne nochmalige Diskussion) auf die Sitzung vom 14. August 2019 vertagt. Eine Mehrheit der Kommission stellte sich dabei hinter den Antrag des Regierungsrats. Nach der Abstimmung wurde allerdings spontan ein Minderheitsbericht in Aussicht gestellt. Deshalb sah sich auch die Kommissionsmehrheit gezwungen, zu diesem Geschäft schriftlich zu berichten.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Mehrheitsantrag: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Stephan Luethi-Brüderlin, Lisa Mathys, Jörg Vitelli, Barbara Wegmann.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Minderheitsantrag: André Auderset, Beat Braun, Christian Griss, Thomas Müry, Beat K. Schaller und Daniela Stumpf.

3. Haltung der Kommissionsmehrheit

Die vom Grossen Rat am 19. Oktober 2017 überwiesene *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“* verlangt vom Regierungsrat unverzüglich ein kantonales Verkehrsmanagementkonzept und dessen Umsetzung bis Ende 2018. Diese Frist hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 16. Januar 2019 bis Mitte 2019 verlängert.

Verkehrslenkungsmassnahmen sind in vielen europäischen Städten auch zum Vorteil der Autofahrenden schon lange Usus. Aufgrund der geringeren Staubproblematik war der Handlungsdruck in Basel bisher weniger gross. In Zürich würde der Verkehr ohne grossräumige Dosierungsmassnahmen regelmässig zusammenbrechen. Nebeneffekt der dortigen Verkehrslenkung war ein verstärkter Umstieg von Pendlerinnen und Pendlern auf den ÖV. Nicht zuletzt deshalb verfügt Zürich heute über ein attraktives S-Bahn-Netz mit zwei Durchmesserlinien, während Basel diesbezüglich Jahrzehnte im Rückstand liegt.

Dass die andernorts nicht mehr wegzudenkende Verkehrslenkung von einer Kommissionsminderheit grundsätzlich in Frage gestellt wird, ist für die Kommissionsmehrheit nicht nachvollziehbar. Sie stuft die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Massnahmen als moderat und im eher kleinen Rahmen gehalten ein. Deren Umsetzung liegt klar im Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Basel.

Unter Stau leiden alle Verkehrsteilnehmenden. Er verlängert die Reisezeiten und ist deshalb unerwünscht. Er führt – beispielsweise an Lichtsignalgesteuerten Knoten – zu längeren Wartezeiten für MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr („MIV-Blockade“). Dafür verantwortlich sind in erster Linie die Autofahrerinnen und Autofahrer, die zu 90% alleine in ihrem Fahrzeug sitzen. Kapazitätserweiterungen wie der Bau des Rheintunnels oder des Herzstücks greifen wenn, dann erst in 15 bis 30 Jahren. Kurz- bis mittelfristige Massnahmen sind mittels entsprechender Verkehrslenkung auch ohne Ausbau der Infrastruktur möglich.

Dosieranlagen halten den Verkehr in der Stadt flüssig und entlasten die städtischen Verkehrsknoten, indem der Zustrom durch kürzere Grünzeiten an Lichtsignalanlagen an der Stadtgrenze zurückgehalten wird. An den nachfolgenden (stadteinwärts gelegenen) Knoten wird Kapazität frei für MIV, ÖV und Langsamverkehr. Mit der Dosierung wird nicht – wie oft fälschlicherweise behauptet – zusätzlicher Stau generiert, sondern lediglich sowieso entstehender Stau an geeignete Stellen verlagert. Nicht vermeidbarer Stau sollte an möglichst wenig sensiblen Stellen entstehen. Idee hinter der Verkehrslenkung ist die Verhinderung eines Systemzusammenbruchs, nicht die Schikanierung des MIV. Stau entsteht immer nur dann, wenn zu viele Autos zur gleichen Zeit unterwegs sind. Hat es keinen Stau, verursachen auch Dosieranlagen keinen solchen.

Nachteilig können Dosieranlagen allenfalls für jene Automobilisten sein, die von ausserhalb in die Stadt fahren. Durch den Stau vor der Dosieranlage kann sich ihre Fahrzeit verlängern. Nach der Dosieranlage wird aber zumindest ein Teil des Zeitverlusts durch das dortige geringere Verkehrsaufkommen wieder wettgemacht. Eindeutig von Vorteil ist die Dosierung für jene, die sich (nur) innerhalb dieses Perimeters bewegen – insbesondere die Stadtbewohnerinnen und -bewohner. Die Dosierung des Verkehrs trägt zu den vier übergeordneten verkehrspolitischen Zielen „Gute Erreichbarkeit sicherstellen“, „Lebensqualität erhöhen“, „Verkehrssicherheit erhöhen“ und „Kosteneffizienz sicherstellen“ bei.

Damit der Stau vor der Dosieranlage begrenzt bleibt und sich nicht auf andere Kreuzungsbereiche ausdehnt, setzt der Kanton Staudetektoren ein, die die Grünzeiten bei Bedarf ausdehnen.

Für das Umsetzungskonzept sind alle vorgeschlagenen Massnahmen anhand der folgenden Kriterien überprüft worden:

- Potenzial für die Behebung von Schwachstellen
- Ausreichende Stauraumlänge in geeigneter Umgebung
- Akzeptanz von Nachbargemeinden, Anwohnerschaft und Bundesamt für Strassen
- Verständlichkeit und Akzeptanz für Verkehrsteilnehmerinnen und Anwohner
- Mögliche unerwünschte Nebenwirkungen wie Schleichverkehr oder Stau im Siedlungsgebiet
- Kosten der Umsetzung

Ins Umsetzungskonzept übernommen worden sind nur Massnahmen, die dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr wesentliche Vorteile bringen, keine negativen Nebenwirkungen aufweisen und mit vertretbarem Aufwand umsetzbar sind. Verzichtet wird auf eine Verkehrsdosierung beispielsweise am Knoten Hochbergerplatz / Kleinhüningeranlage oder in der Reinacherstrasse.

Reguliert wird der Zustrom von MIV in den Kanton notabene nur in den stauträchtigen Hauptverkehrszeiten (während zwei bis drei Stunden am Morgen und am frühen Abend). Zudem wird der Stau vor Dosieranlagen so gesteuert, dass er den Verkehrsablauf an benachbarten Knoten und den ÖV nicht negativ tangiert. Gar nicht dosiert wird der Verkehrszustrom in die Stadt Basel über die Autobahnen. Dessen Beschränkung in der morgendlichen Spitze hätte den grössten Einfluss auf die Verkehrsmenge in der Stadt. Von entsprechenden Massnahmen sieht der Regierungsrat zum einen ab, weil der Stauraum bei den Autobahnausfahrten zu knapp ist, um eine relevante Menge an Fahrzeugen zurückzuhalten. Zum anderen führte eine Dosierung der Autobahnausfahrten dazu, dass es attraktiver wäre oder erschiene, über das Stadtstrassennetz durch die Stadt zu fahren. Die erwünschte Verlagerung des Verkehrs auf die Autobahn würde durch eine Erschwerung der Ausfahrt vermutlich reduziert. Da der Grossteil der Pendlerinnen und Pendler über die Autobahn nach Basel gelangen, ist von den Massnahmen zur Verkehrslenkung nur eine Minderheit von ihnen überhaupt betroffen.

Vor Jahrzehnten baute man in Basel wie in anderen Städten Autobahntangenten mit dem Versprechen, den MIV von den Kantons- und Quartierstrassen auf die Autobahnen zu lenken. Diese Versprechen haben sich nicht oder nur zum Teil bewahrheitet. Im Gegenteil, der Ausbau der Strassenkapazitäten liess eine Zunahme der gefahrenen Fahrzeug-Kilometer zu. Diese Verkehrsmenge ergiesst sich heute täglich von den Autobahnen auf das untergeordnete Strassennetz. Umso wichtiger wären auch Lösungen bei Autobahnabfahrten. Allerdings reicht die Bundeshoheit bis und mit dem ersten Knoten nach der Abfahrt. Lösungen hängen also von der Kooperationsbereitschaft des Bundesamts für Strassen (ASTRA) ab. Die Kommissionmehrheit nimmt erfreut zur Kenntnis, dass das ASTRA offenbar vermehrt Verständnis für die Bedürfnisse der Städte zeigt. Sie bestärkt den Kanton in seinen Bestrebungen, auch für diese Strassenabschnitte Lösungen zu finden, denn auch das ASTRA sieht sich auf seiner Infrastruktur mit immer mehr Fahrzeugen und Staustunden konfrontiert und müsste an Lösungen interessiert sein. Sie appelliert folglich an das ASTRA, sich auf Massnahmen der städtischen Verkehrslenkung einzulassen.

Speziell ist die Situation von Basel, weil der städtische Raum grösser ist als der politische. Damit Verkehrslenkungsmassnahmen funktionieren, ist Basel in einigen Räumen auf die Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und den Gebietskörperschaften in Deutschland und Frankreich angewiesen. Die Kommissionmehrheit begrüsst deshalb den vorgesehenen Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements mit allen benachbarten Gebietskörperschaften ausdrücklich. Eine möglichst zeitnahe Umsetzung erwartet sie insbesondere in Grossbasel West. Enthält das System Schlupflöcher, funktioniert es nicht effizient. Es muss deshalb möglichst flächendeckend umgesetzt werden. Dann steigt auch die Akzeptanz. Gemäss Bau- und Verkehrsdepartement hat die Gemeinde Allschwil Interesse an gemeinsamen Massnahmen signalisiert. Basel und Allschwil können die Verkehrsprobleme in Basel-West nur gemeinsam lösen. Auch seitens des Kantons

Basel-Landschaft und weiterer an Basel angrenzender Gemeinden besteht Gesprächsbereitschaft. Die in gewissen Medien kolportierte Behauptung, es fehle an einer regionalen Abstimmung, ist deshalb falsch. Mit dem vorliegenden Ausgabenbericht beantragt der Regierungsrat aber vorerst nur Massnahmen, die auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt umgesetzt werden können.

Im Sinne der Erfüllung der zur Abschreibung beantragten Motion erwartet die Kommissionsmehrheit den Abbau der gemäss Verwaltung nur noch wenigen zweispurigen Strassenabschnitte (pro Fahrtrichtung), die nicht der Vorsortierung vor Kreuzungen dienen. Seit ein paar Jahren sind Fussgängerstreifen über zwei Fahrspuren aufgrund hoher Unfallzahlen nicht mehr normgerecht.

Mit der Ablehnung des Ausgabenberichts würde die Chance verpasst, die Stadtbevölkerung von unnötigen Verkehrsemissionen zu entlasten, den Verkehr innerhalb der Stadtgrenzen zu verflüssigen und mehr Raum für den öffentlichen und den Langsamverkehr zu schaffen. Kurzfristig realisierbare valable Alternativen zum vorgeschlagenen System gibt es keine.

4. Antrag der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die Kommissionsmehrheit dem Grossen Rat einstimmig, dem nachstehenden Beschlussentwurf zuzustimmen und die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“ abzuschreiben. Sie hat den Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Bericht der Kommissionsminderheit

Grossratsbeschluss

zum Ausgabenbericht „Städtische Verkehrslenkung Basel“

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht Nr. 19.0167.01 des Regierungsrats vom 3. April 2019 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 19.0167.02 vom 11. September 2019:

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.

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Grundsätzliches

Der Autoverkehr in unserem Kanton soll konsequenter auf den Hauptverkehrsachsen unterwegs sein und hier zügiger vorankommen. Das ist grundsätzlich ein sinnvolles Ziel. Der vorliegende Ausgabenbericht „Städtische Verkehrslenkung Basel“ des Regierungsrates verfolgt dieses Ziel mit einer Umsetzung der «Strategie der Verkehrslenkung Basel». Dazu will der Regierungsrat an ausgewählten Lichtsignalanlagen den motorisierten Individualverkehr («MIV») morgens zwischen 6.30 und 9.30 Uhr und abends zwischen 15.30 und 19 Uhr dosieren und dadurch den Rückstau des MIV in – wie er sagt – weniger sensible Gebiete zu verlegen.

Mit dem Euphemismus «Dosieren» bezeichnet der Regierungsrat das Erzeugen von künstlichen Staus vor einer Lichtsignalanlage mit der Absicht, den MIV-Benutzern die Befahrung der betroffenen Strecke zu vergällen und den Stau auf anderen Strecken anfallen zu lassen.

1.1. Der Pilotbetrieb

Als erster Schritt der künstlichen Stauerzeugung wurde im Oktober 2017 an der Elsässerstrasse/Hünigerstrasse ein Pilotbetrieb in Betrieb genommen. Durch Halbierung der Grünphasen der Lichtsignalanlagen werden Staus provoziert und der stadteinwärts fahrende Autoverkehr kann nur noch in kleineren Paketen in Richtung Volaplatz rollen.

1.2 Weitere Dosieranlagen

Der Regierungsrat beurteilt die Ergebnisse des Pilotbetriebs als genügend befriedigend, dass sie als Grundlage für die Errichtung weiterer solcher stauerzeugender Massnahmen herhalten können.

Dazu soll die bestehende Pilotanlage an der Elsässerstrasse/Hünigerstrasse ihren Pilotcharakter verlieren und in eine permanente Installation umgewandelt werden. Weitere solche Massnahmen sind beantragt für:

- Maulbeerstrasse/Schwarzwaldallee
- Luzernerringbrücke
- Dreispitz / Gundeldingen
- Johanniterbrücke
- St. Jakobsstrasse / Zeughausstrasse

2. Erwägungen der Kommissionsminderheit

2.1 Allgemeine Überlegungen

Mit der Dosierung wird nicht ein Stauabbau angestrebt, sondern einfach die Verlagerung in andere Stadtgebiete. Verkehr ist wie Wasser, er findet seinen Weg. Dies bestätigt auch der Regierungsrat selbst, wenn er zu den Dosierstellen noch weitere «flankierende Massnahmen» in Aussicht stellt.

2.2 Widersprüchliche Aussagen

2.2.1 Ergebnisse des Pilotbetriebs

Der Regierungsrat spricht von einem «erfolgreichen Test», die Auswertung des Versuchs zeigt allerdings ein völlig anderes Bild. Im Fazit seines Berichtes «Wirkungskontrolle Pilotversuch Do-

sieranlage Elsässerstrasse», schreibt er: „Die Auswertungen zeigen, dass die Auswirkungen der Dosierstelle Elsässerstrasse insgesamt eher gering sind. Zufällige Schwankungen der Verkehrsmengen an den verschiedenen Tagen haben den grösseren Einfluss auf die Reisezeiten in der Elsässerstrasse als die Dosierung selber. Präzise Aussagen zu den eher geringen Wirkungen sind deshalb nicht möglich“. Die beobachteten Effekte sind insgesamt gering. Weiter: „Die Wirkungen der Dosierung Elsässerstrasse gehen in die gewünschte Richtung. Relevante negative Auswirkungen wurden nicht festgestellt. Allerdings konnten die gesteckten Ziele auch nur zu einem kleinen Grad erreicht werden. Alleine die Dosierung in der Elsässerstrasse kann keine wesentliche Verbesserung beim Voltaplatz bewirken.“

2.2.2 Im Widerspruch zum Klimanotstand

Basel hat einerseits den Klimanotstand ausgerufen, andererseits sollen aber an sechs Stellen im Basler Strassennetz künstlich Staus erzeugt werden, die bekanntermassen zu einer völlig unnötigen, künstlichen zusätzlichen Luftbelastung führen. Das gleiche gilt selbstredend für die geplanten Behinderungen in den Quartieren mit Fahrverboten und Einbahnstrassen, was zusätzlichen Umwegverkehr und damit zusätzliche, völlig unnötige Luftbelastung erzeugt.

2.2.3 Weitere, im Bericht bereits vorgespurte Massnahmen

Wie der Regierungsrat schreibt, führte die Pilot-Dosierstelle nicht nur zu einer längeren Fahrzeit auf der Elsässerstrasse, sondern auch zu erheblichem Ausweichverkehr auf der Schlachthofstrasse. Die Kapazität des Knotens Elsässerstrasse/ Hünigerstrasse nahm um 12,5 Prozent ab. Die angestrebte Verbesserung der Situation am Voltaplatz wurde trotzdem klar verfehlt.

Der Regierungsrat gibt selbst zu, dass es nicht nur bei der Errichtung der Dosierstellen bleiben würde. So sollen, um unerwünschte Schleichfahrten zu unterbinden, «flankierende Massnahmen» in Form von Geschwindigkeitsreduktionen, Einbahnverkehr und Abbiegeverboten umgesetzt werden. Der Ausdruck «flankierende Massnahmen» ist nichts anderes als ein Euphemismus für weitere Behinderungen des MIV. Wo diese Behinderungen etabliert werden, wie sie im Einzelnen gestaltet und welche finanziellen Folgen sie haben werden, ist nicht aufgeführt. Wir bewegen uns hier in einem Graubereich, dessen einzig bis jetzt erkennbare Auswirkung eine weitere Behinderung des MIV ist.

2.2.4 Die Finanzierung

Der Regierungsrat weist in seinem Ausgabenbericht die Kosten aller Dosierstellen mit Ausnahme der zwei Dosierstellen an den Brückenköpfen der Johanniterbrücke auf. Er schreibt, letztere Massnahme werde «nur weiterverfolgt, wenn das Tram 30 gebaut wird». Aufgrund ihrer Lage und der Tatsache, dass zwei Dosierstellen geplant sind, werden die dafür anfallenden Kosten mit Sicherheit höher ausfallen als diejenigen an der Elsässerstrasse/Hünigerstrasse und sich in der Höhe der Kosten der Dosierstelle Luzernerringbrücke bewegen (Fr. 340'000).

Die Kommissionsminderheit vertritt die Ansicht, dass für ein solchermassen einschneidendes Massnahmenpaket wie die hier geplanten Dosierstellen sämtliche Massnahmen im Finanzierungspaket aufzuführen sind. Dies ist ein Gebot der Transparenz der Bevölkerung und dem Parlament gegenüber. Sollte sich im Nachhinein herausstellen, dass die Gesamtkosten tiefer liegen, weil eine Massnahme nicht umgesetzt wurde, wäre kein Schaden entstanden.

3. Antrag der Kommissionsminderheit

Die Kommissionsminderheit beantragt dem Grossen Rat, den Ausgabenbericht «Städtische Verkehrslenkung Basel» an den Regierungsrat zurückzuweisen und die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt“ abzuschreiben.

Eventualiter beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat, den Regierungsrat zu beauftragen, einen zweiten Ausgabenbericht vorzulegen, in welchem er die Kosten für die Massnahme Johanniterbrücke in den Gesamtkostenbetrag einbezieht.

Die Kommissionsminderheit hat Beat K. Schaller zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit



Beat K. Schaller