

Reg. Nr. 1.3.1.11

Nr. 18-22.507.02

## **Interpellation PetKo betreffend mögliche Massnahmen zum Schutz der Anwohner der aktuellen, baustellenbedingten Verkehrsumleitungsrouten**

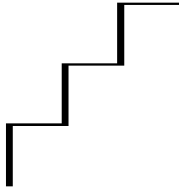
Der Gemeinderat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Situation bezüglich Verkehrsmenge auf der Umleitungsrouten hat sich entspannt. Seit der letzten Behandlung im Einwohnerrat am 21. Juni 2017 wurde das Umleitungsregime aufgrund der Arbeiten im Bereich der Fondation Beyeler erweitert. Die Durchfahrt durch Riehen nach Basel hat sich dadurch weiter erschwert, was sich auf die Verkehrsmenge ausgewirkt hat. Am Zoll Lörrach wurden vor der Umleitung durchschnittlich 7'000 Fahrzeuge pro Tag in Richtung Basel gemessen, in der ersten Phase mit Umleitungsregime durchschnittlich 4'600 Fahrzeuge pro Tag. In der aktuellen Phase, mit der Umleitung via Schützengasse und Eisenbahnweg, werden durchschnittlich 3'800 Fahrzeuge pro Tag Richtung Basel gemessen. Die Verkehrsabnahme beträgt seit Beginn der Umleitung 46 %.

Die Thematik Temporeduktion auf der Umleitungsrouten wurde bereits mehrmals in den politischen Gremien behandelt. Der Gemeinderat hat sich stets gegen Temporeduktionen ausgesprochen. Auch der Einwohnerrat behandelte die Thematik in der erwähnten Sitzung vom 21. Juni 2017.

Eine Reduktion des Tempos auf Sammelstrassen führt dazu, dass vermehrt Quartierstrassen als Schleichwege genutzt werden. Dies hat auf den Quartierstrassen höhere Verkehrslärmbelastungen und Abgasimmissionen zur Folge. Zudem ist es auch bezüglich Verkehrssicherheit problematisch, da diese Strassen nicht für grössere Verkehrsmengen ausgelegt sind.

Für den Gemeinderat gilt es, die Interessen aller in Riehen wohnenden Personen und die des Gewerbes abzuwägen. Der Gemeinderat ist deshalb der Meinung, dass die Durchfahrt durch Riehen nicht weiter erschwert werden soll. Die Verkehrsmengen auf den einzelnen Strassenabschnitten werden sich in Kürze nochmals verändern. Im September wird der Abschnitt der Aeusseren Baselstrasse zwischen Habermatten und Pfaffenlohweg in beide Richtungen für den Verkehr geöffnet. Weiter wird der Bereich vor der Fondation Beyeler im Herbst wieder in beide Richtungen befahrbar sein und schliesslich wird auf Ende 2019 die vollständige Öffnung erwartet. Es handelt sich daher um eine dynamische Situation.



Seite 2 Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. *Welche Auswirkungen hätte die temporäre Einführung von Tempo 30 auf den von einer baustellenbedingten Verkehrsumleitung betroffenen Umfahrungsrouten*
  - a. *in Bezug auf die Verkehrslärmbelastung*
  - b. *in Bezug auf die Abgasimmissionen*
  - c. *in Bezug auf die Sicherheit**jeweils für die betroffene Anwohnerschaft wie auch für den Rest der Riehener Bevölkerung und das Gewerbe?*

Zur Beantwortung der einzelnen Teilfragen wurde die Fachstelle Lärmschutz des Amts für Umwelt und Energie, das Lufthygieneamt beider Basel und der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei beigezogen.

Bezüglich Verkehrslärmbelastung lässt sich Folgendes festhalten: Durch eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 kann gemäss einer Studie des VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) die Lärmemission um 2 bis 4,5 dB reduziert werden. Eine Reduktion um 3 dB wird bei gleichbleibender Verkehrszusammensetzung so wahrgenommen, als würde sich die Verkehrsmenge halbieren.

Im Grenzacherweg würde durch eine Reduktion von Tempo 40 auf Tempo 30 die Lärmemission voraussichtlich um 1 bis 1,5 dB reduziert. Es kann demzufolge auch mit einer geringeren Temporeduktion eine wahrnehmbare Wirkung erzielt werden.

Bezüglich Abgasimmissionen lässt sich Folgendes festhalten: Gemäss Lufthygieneamt zeigt eine kürzlich durchgeführte Studie in Potsdam auf, dass durch eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 eine deutliche Abnahme von Stickoxid-Emissionen von rund 10 % resultiert. Voraussetzung dafür ist jedoch eine konstante Geschwindigkeit ohne Stop-and-go. Welche Auswirkungen solche Temporeduktionen konkret auf die Immissionsbelastung haben, hängt im Wesentlichen von der örtlichen Bebauungs- und Meteosituation ab, weshalb eine pauschale Aussage hierzu nicht möglich ist. Um Aussagen machen zu können, wären aufwendige Immissionsmodellierungen notwendig.

Bezüglich Sicherheit lässt sich Folgendes festhalten: Eine Reduktion der maximal erlaubten Geschwindigkeit erhöht die Verkehrssicherheit. Sie führt zu ruhigerem Verkehrsverhalten und die Anzahl und Schwere von Unfällen nimmt ab. Die Geschwindigkeit beeinflusst die Unfall- und die Überlebenswahrscheinlichkeit bei Kollisionen massgeblich. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein mit Tempo 30 angefahrener Fussgänger überlebt, ist sechsmal grösser als bei Tempo 50. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 führt ungefähr zu einer Halbierung des Bremswegs, dies kann unter Umständen einen Unfall komplett verhindern.

Wäre auf der Strecke Eisenbahnweg - Grenzacherweg - Kohlistieg sowie auf der Strecke Eisenbahnweg - Bettingerstrasse - Rudolf Wackernagel-Strasse - Kohlistieg



Seite 3 durchgehend Tempo 30, würde sich die theoretische Fahrzeit um 1 bzw. 2 Minuten verlängern.

2. *Da die temporäre Einführung von Tempo 30 auf der baustellenbedingten Umfahrroute mit der Bettingerstrasse und der Hörnliallee auch Kantonsstrassen betrifft, ist der Regierungsrat für deren Anordnung zuständig. Würde dieser im konkreten Fall ein entsprechendes Riehener Bedürfnis zeitnah unterstützen?*

Während für dauerhafte Temporeduktionen auf Kantonsstrassen der Regierungsrat zuständig ist, ist für temporäre Anordnungen die Kantonspolizei zuständig. Das Tiefbauamt, die Kantonspolizei sowie Verkehrsingenieure der Firma Gruner AG sehen derzeit aufgrund des Baustellen-Umleitungsverkehrs keinen Bedarf an temporären Geschwindigkeitsreduktionen. Dauerhafte Temporeduktionen sind gemäss Ratschlag des Regierungsrats „Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30“ vom Mai 2012 nicht vorgesehen.

3. *Inwieweit hätte die temporäre Einführung von Tempo 30 auf den vom Bus befahrenen Umfahrrouten Bettingerstrasse - Rudolf Wackernagel-Strasse - Kohlistieg und Grenzacherweg - Kohlistieg Auswirkungen auf den Fahrplan der BVB und wie unbürokratisch würden letztere zum Wohl ihrer Passagiere mitspielen?*

Die BVB heben in ihrer Stellungnahme hervor, dass sich „temporär“ im vorliegenden Fall auf einen vergleichsweise langen Zeitraum bezieht. Die Linie 34 ist durch ihre lange Fahrstrecke schon anfällig für Verspätungen. Der Umleitungsverkehr führt bereits an der Kreuzung „Bahnübergang“ zu Verspätungen. Gemäss den BVB würden Temporeduktionen diese Problematik weiter verschärfen. Aus diesem Grund sprechen sich die BVB gegen eine Temporeduzierung im Grenzacherweg und Kohlistieg aus. Der Fahrplan der Linie 42 ist nicht so eng. Zudem fährt der Bus nur während den Hauptverkehrszeiten. Aus diesem Grund wäre eine Temporeduktion in der Rudolf Wackernagel-Strasse aus Sicht der BVB möglich.

Der Einwohnerrat hat sich in der Sitzung vom 21. Juni 2017 selbst gegen eine Temporeduktion ausgesprochen und der Gemeinderat ist in Abwägung aller Interessen und Vor- und Nachteile der Ansicht, dass für die verbleibende Bauzeit keine Temporeduktion vorgenommen werden soll.

Riehen, 21. August 2018

Gemeinderat Riehen