

Reg. Nr. 1.3.1.11

Nr. 14-18.771.02

Interpellation Daniel Wenk betreffend Fahrspur für den MiV auf dem Tramtrasse

Der Gemeinderat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Fragen wurden an die verantwortlichen Behörden des Kantons, an das Tiefbauamt sowie an das Justiz- und Sicherheitsdepartement weitergeleitet. Die folgende Beantwortung der Interpellation stützt sich auf die Aussagen dieser kantonalen Fachstellen.

Im Vorfeld der Bauarbeiten wurden durch das vom Kanton beauftragte Ingenieurbüro zahlreiche Varianten untersucht, wie die Baustelle und der Verkehr optimal organisiert werden können. Dabei handelt es sich um eine komplexe Fragestellung. Einerseits müssen die Bauarbeiten möglichst effizient abgewickelt werden. Die Bauarbeiten umfassen die Erneuerung der zahlreichen Werkleitungen, des Tramtrasses inklusive Bau der Grundwasserschutzwanne und behindertengerechter Haltestellen und schliesslich die Erneuerung der Strassenoberfläche inklusive der Abschlüsse. Andererseits müssen gleichzeitig der gesamte Motorfahrzeugverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fussgänger- und Veloverkehr so organisiert werden, dass der Verkehrsfluss nicht zusammenbricht und die Erschliessung der zahlreichen Liegenschaften während der gesamten Bauzeit gewährleistet ist.

Der Querschnitt der Aeusseren Baselstrasse umfasst 5 Fahrspuren, 2 für die Hauptstrasse, zwei für das Tram und eine für die Nebenfahrbahn. Hätte man zwei Fahrspuren für den Strassenverkehr beansprucht und den Trambetrieb durch Busbetrieb ersetzt, hätte dies die folgenden wesentlichen Nachteile gehabt:

1. Der öffentliche Bus hätte an den Haltestellen auf der Fahrbahn halten müssen, was zu Staus und Ausweichverkehr auf Quartierstrassen geführt hätte.
2. Die Kapazität der Gelenkbusse ist deutlich geringer als jene von Trams. Die BVB hätten zusätzliche Gelenkbusse anschaffen und mehr Personal einsetzen müssen.
3. Wegen dem Umsteigen vom Bus auf das Tram beim Eglisee wäre die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unattraktiver geworden, was zu zusätzlichem Verkehr auf der Strasse geführt hätte.

Diese Variante hätte zwar eine geringere Verkehrsbelastung der Anwohnenden entlang der Umleitungsrouten ergeben. Es darf aber nicht vergessen gehen, dass die Belastung der Anwohnenden der Aeusseren Baselstrasse wesentlich höher gewesen wäre. Diese hätten nebst dem Baulärm auch den gesamten Verkehrslärm erdulden müssen.



Seite 2 Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. *Wieso ist zum jetzigen Zeitpunkt eine provisorische Fahrbahn auf dem Tramtrassee machbar, obwohl in der Vergangenheit von Behördenseite immer vermerkt wurde, dies ginge nicht?*

Punktuell ist es für eine befristete Zeit möglich, den Verkehr auf das Tramtrassee zu lenken. Für die ganze, 2,8 Kilometer lange Strecke während mehrerer Monate haben sich dagegen wie bereits ausgeführt zu viele gewichtige Nachteile ergeben, so dass diese Variante nicht weiterverfolgt wurde.

Die Verlegung der Fahrbahn zwischen der Kilchgrundstrasse und der Burgstrasse ist nötig, weil die Kanalisation im Bereich der Essiganlage die Fahrbahn quert. Der Abschnitt ist rund 200 m lang, die provisorische Fahrbahn wird bis März 2018 benötigt.

2. *Um wie viele Jahre hätte sich die Bauzeit verkürzt, wenn von Anfang an die Variante „Fahrspur auf dem Tramtrassee“ umgesetzt worden wäre?*

Die Bauzeit wäre praktisch nicht verkürzt worden, weil der Bau und später der Rückbau einer provisorischen, rund 2,8 Kilometer langen Strasse, welche während mehrerer Monate eine hohe Verkehrsbelastung aufnehmen und entsprechend hätte gebaut werden müssen, einen erheblichen zeitlichen Aufwand ergeben hätte.

3. *Wie hoch sind die Kosten der Umleitung und deren Korrekturen, Einsprachen wegen Lärm etc., inkl. einer Annahme mit den noch zu rechnenden Einsprachen und den Aufwendungen von Seite Kanton?*

Es handelt sich vor allem um verwaltungsinternen Aufwand. Dieser wurde weder bei den involvierten kantonalen Stellen noch in der Gemeindeverwaltung speziell für das Thema Umleitung erhoben.

Auch die Variante Tramtrassee hätte einen entsprechenden Verwaltungsaufwand ausgelöst. Bei dieser Variante wäre mit Einsprachen seitens der Anwohnenden der Aeusseren Baselstrasse zu rechnen gewesen, da für diese die Belastung sehr hoch geworden wäre.

4. *Wie hoch sind die Kosten für die bereits erstellte provisorische Fahrbahn auf dem Tramtrassee und wie hoch wären diese für die gesamte Strecke der Baustelle ausgefallen?*

Die Kosten für den Bau und Rückbau der provisorischen Fahrbahn betragen 15'000 Franken. Die Kosten für den Bau und Rückbau der provisorischen, 2,8 Kilometer langen Strasse sowie die Zusatzkosten für einen Busbetrieb während mehrerer Monate



können vom Kanton nicht in so kurzer Frist seriös errechnet werden. Die Kosten standen beim Variantenentscheid wie erwähnt auch nicht im Vordergrund der Überlegungen.

5. *Aufgrund des fragwürdigen Umleitungskonzepts müssen in den Morgenstunden regelmässig Polizeikontrollen im Bereich der Schützengasse und des Grenzacherwegs durchgeführt werden. Auf welchen Betrag belaufen sich die Personalkosten für die bisher durchgeführten Kontrollen, wie viele Bussen wurden ausgesprochen und wie hoch ist der Totalbetrag der Busseneinnahmen?*

Die signalisierte Umleitung ist ein funktionierendes Konzept, um die ausserordentlichen Bauarbeiten mit einem komplexen Bauablauf in der Aeusseren Baselstrasse bewältigen zu können und den Verkehr gleichmässig auf die Umleitungsachsen zu verteilen. Die Polizeikontrollen sind erforderlich, um die rechtlich gültige Signalisation **zum Schutz der Anwohnenden** auch durchzusetzen. Vom Justiz- und Polizeidepartement haben wir folgende Angaben erhalten:

Vom 24. Januar bis 3. November 2017 wurden am Grenzacherweg und in der Schützengasse insgesamt 31 Verkehrskontrollen mit einer Dauer von 1 bis 2 Stunden durchgeführt. Im Einsatz standen jeweils 2 bis 20 Personen der Kantonspolizei. Es wurden 1'286 Fahrzeuge kontrolliert und 533 Ordnungsbussen mit einem Gesamtbetrag von 52'000 Franken ausgestellt. Zudem wurden 21 Verzeigungen vorgenommen.

Begleitend zu den erwähnten Kontrollen fanden an den genannten Örtlichkeiten Radarkontrollen statt. Aus diesen Kontrollen resultieren 623 Ordnungsbussen in der Höhe von total 47'000 Franken.

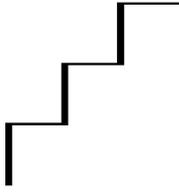
Zusammengefasst ergibt das 1'156 Ordnungsbussen mit einem Gesamtbetrag von 99'000 Franken (ohne Verzeigungen).

Zu den Personalkosten haben wir keine Informationen erhalten.

6. *Teilt der Gemeinderat meine Einschätzung, dass eine Signalisation, welche eine derart hohe Bussenflut auslöst, nicht praxistauglich ist und dringend überprüft werden muss?*

Ohne die Signalisation würde zweifellos täglich weit mehr Verkehr durch den Grenzacherweg fahren. Die Signalisation hat somit die gewünschte Wirkung, beide Verkehrsachsen einigermassen gleich zu belasten, erreicht.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die aktuelle Baustellensituation auf der Aeusseren Baselstrasse und auch der Lörracherstrasse für viele Riehener eine grosse



Seite 4 Belastung ist. Die Totalerneuerung der bestehenden Infrastruktur ist leider nötig und kann beim besten Willen nicht ohne grössere Beeinträchtigungen durchgeführt werden. Danach wird der Bevölkerung die Infrastruktur in tadellosem Zustand für viele weitere Jahrzehnte zur Verfügung stehen. Es wurde von den kantonalen und kommunalen Behörden viel unternommen, um die Beeinträchtigungen während der Bauzeit möglichst gering zu halten. Immerhin fährt ein Drittel des Durchgangsverkehrs von Lörrach nach Basel nicht mehr durch Riehen.

Riehen, 21. November 2017

Gemeinderat Riehen