



An den Grossen Rat

16.5485.02

BVD/P165485

Basel, 21. Dezember 2016

Regierungsratsbeschluss vom 20. Dezember 2016

Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend Velosicherheit und technische Verbesserungen an der Grenzacherstrasse im Abschnitt Stauwerk bis Zoll

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Trotz gewisser verdankenswerter Verbesserungen aufgrund meines Anzugs „Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach - Wyhlen nach Basel“ ist die Situation im Bereich Grenzacherstrasse/Kraftwerk und Grenzacherstrasse/Abbiegung Hörnli noch nicht zufriedenstellend.

1. Ein- und Ausfahrt vom Kraftwerk Birsfelden in die Grenzacherstrasse:

Hier dürfen die Fahrradfahrer auf der Grenzacherstrasse auswärts nicht mehr auf dem Trottoir fahren. Dennoch tun es verständlicherweise - vor allem aus Sicherheitsgründen viele; auch in Gegenrichtung, stadtwärts links fahrend. Dies ist besonders im Sommer kritisch, weil zudem viele Velotouristen unterwegs sind, die sich nicht auskennen und ihr Tempo oftmals nicht an die Situation anpassen. Auch auf der Gegenseite ist die Situation sehr unangenehm. Vor Einfahrt Landauerstrasse werden die Velofahrer zum lebendigen Bremsklotz. Die Strasse wird enger, der Velostreifen stadtwärts plötzlich weg. Es gibt hier die Hunderten von Personen, die täglich mit dem Fahrrad kommen, in ihrer Sicherheit zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen:

- Sind sich die Verkehrsplaner der gefährlichen Situation bewusst (und wie viele Velo-Unfälle werden hier jährlich registriert)? Ist etwas in Planung zur Verbesserung der Situation – z.B. Sicherheit durch Abbau der Verbote und Neuordnung des Fahrrad-Verkehrs? Wenn ja was? Evt. Ist die Verbreiterung der Fussgänger-Velozone möglich? Evt. könnte durch die Zusammenlegung des Veloverkehrs auf die Seite mehr Platz zu gewonnen werden?

2. Links Abbiegende vom Hörnli her kommend:

Nach Angaben von Anwohnern fahren heute viele PV's (Personen aus Lörrach in Richtung Grenzach fahrend, sowie Personen von Riehen - grosse Einkaufszentren Aldi und Hieber sind Anziehungspunkte) auf dem Weg von Riehen und Lörrach einen Umweg von zusätzlich 1,2 km durch die Wohnzone (Allmendstrasse). Andere wiederum biegen zwar beim Zoll vorschriftsgemäss (bis 20 Uhr abends) rechts ab, wenden dann aber über den kleinen Parkplatz weiter stadtwärts wieder und fahren so in Grenzacherstrasse zurück. Oder wenden später auf der Strasse (Höhe des Auf-/Abfahrt beim Kraftwerk), was hier wiederum die Situation für Velos und zu Fussgehende allgemein verschärft oder aber drehen beim Pumpenhaus des IWB's /Grenzacherstrasse 511, was die Sicherheit von Velofahrenden aus Richtung Grenze verschlechtert.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, dem Regierungsrat folgende Fragen zu stellen:

- Warum ist keine Linksabbiege­lösung vom Hörnli in Richtung Grenzach möglich (wenn man vom Hörnli her kommt)? Auch wenn sich kein Kreisell realisieren lässt, sind hier nicht andere Kreuzungssysteme möglich? Wenn ja welche?

3. Grenzüberschreitender Veloverkehr:

Grenzachwärts hört beim Zoll der Velostreifen plötzlich auf und Barrikaden versperren den Velofahrern den Weg. Es wird sehr eng, obwohl am Zoll zumindest in Richtung Deutschland praktisch kaum Grenzkontrollen durchgeführt werden. Für Velofahrende entsteht ein gefährliches Nadelöhr. In der Gegenrichtung Baselwärts wird es am Zoll gefährlich für die Velofahrenden beim Zoll selbst, aber besonders bei der Einfahrt Hörnallee, wo eben eine sinnvolle Kreuzung fehlt.

Vor diesem Hintergrund erlaube ich mir, dem Regierungsrat zusätzlich noch die folgende Frage zu stellen:

- Wie viele Velofahrende nutzen die Strecke täglich/wöchentlich von Grenzach nach Basel und zurück? Kann der Kanton Basel-Stadt nicht auch für unsere Velofahrenden Pendlerinnen und Pendler aus den benachbarten Gebieten die Sicherheit am Zoll verbessern und zumindest auch mit den Grenzwachern eine Verbesserung suchen?

Brigitta Gerber“

Der Regierungsrat hat am 27. September 2016 diese schriftliche Anfrage dem Bau- und Verkehrsdepartement zur Berichterstattung überwiesen. Wir berichten zu dieser Schriftlichen Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Umgestaltungsarbeiten an der Grenzacherstrasse zwischen Allmendstrasse bis zum Zoll/Landesgrenze ist seit Mitte September 2015 abgeschlossen. Der Ausgabenbericht mit dem Projektvorschlag des Regierungsrats wurde mit RRB 10/16/2-2.2 vom 18. Mai 2010 an den Grossen Rat überwiesen. Mit GRB 10/23/2.31Gb vom 9. Juni 2010 hat der Grosse Rat das Vorhaben an die UVEK (Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission) überwiesen.

Über die Wahl der Velomassnahmen (Velostreifen versus Veloweg) für einen Teilbereich dieses Abschnittes der Grenzacherstrasse wurde in der UVEK intensiv diskutiert. Die Empfehlungen der UVEK (festgehalten mit Bericht Nr. 10.0862.02 vom 2. März 2011) an den Grossen Rat, sahen vor allem Anpassungen bei der Veloführung vor. Der Grosse Rat folgte mit GRB 11/14/056 vom 6. April 2011 den Empfehlungen der UVEK und nicht dem Projektvorschlag des Regierungsrates.

Die von der UVEK vorgenommenen Projektanpassungen führten zu einer Unterschreitung der gängigen Normmasse in Teilbereichen.

1. Ein- und Ausfahrt vom Kraftwerk Birsfelden in die Grenzacherstrasse:

Genannter Ausgabenbericht (P100862) sah im Sanierungssperimeter zu beiden Seiten der Grenzacherstrasse sichere Velostreifen vor. Eine Kontinuität in der gewählten Massnahme (in diesem Fall Veloführung mittels Velostreifen) erhöht den Wiedererkennungswert und somit auch die Sicherheit und steigert die Bereitschaft, die angebotenen Velomassnahmen tatsächlich zu nutzen. Der Bereich der Haltestelle Allmendstrasse ist zweifelsfrei eine Engstelle. Durch die Grünparzelle entlang des Rheinufers und die Privatparzelle auf der gegenüberliegenden Seite ist die Durchgangsbreite vorgegeben. Auch die Platane bei der Einmündung der Landauerstrasse engt die Platzverhältnisse weiter ein. Es handelt sich dabei um einen geschützten Baum, der nicht entfernt werden durfte.

Der Projektvorschlag des Regierungsrats sah in Fahrtrichtung Zoll/Landesgrenze – ab der Allmendstrasse und bis zum Zoll – einen durchgängigen Velostreifen (mit Unterbruch nur im Haltestellenbereich) vor. Aufgrund der Empfehlung der UVEK wurde jedoch ab der Landauerstrasse in Richtung Zoll/Landesgrenze ein Veloweg auf Niveau Trottoir realisiert. Velos, die von der Stadt kommen, fahren bis kurz vor der Allmendstrasse auf dem Trottoir. Durch die Änderungen der UVEK sollen Velos heute auf einem Stück von lediglich 200 m den Velostreifen nutzen, davor sowie danach fahren sie auf Höhe Trottoir. Die Platzverhältnisse ermöglichen hier keine Verbreiterung des Trottoir-/Haltestellenbereiches.

Für die Richtung stadteinwärts sieht das Projekt eine zweistufige Umsetzung vor:

„Die verkehrliche Situation kann hier erst im Rahmen von vier Baumneupflanzungen, nach Ende der Lebensdauer der markanten Platane, verbessert werden. Dies ist nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrages, hängt aber eng mit dem Verkehrsprojekt zusammen, denn der gewünschte Endzustand für eine optimierte Veloverkehrsführung mit Randsteinanpassung kann erst nach Entfernung dieses geschützten Einzelbaumes vorgenommen werden (Abb. 1). Dabei wird bei Bedarf auch der bereits errichtete Veloabstellplatz vergrössert.“ (Auszug aus Ausgabenbericht, Seite 11/12).

Die aufgeführten Einschränkungen auf Höhe der Einmündung Landauerstrasse und in Richtung Stadt liessen sich aufgrund der geschützten Platane nicht ändern und können erst in einem zweiten Schritt behoben werden.

Velofahrer/-innen, die vom Kraftwerk her kommend in Richtung Stadt fahren, müssen die Grenzacherstrasse im Schutz der Fussgängerinsel queren und den Velostreifen (danach Veloweg) in Richtung Stadt nutzen. Auch hier sind sichere Velomassnahmen vorhanden. Die Mittelinsel ist mit einer Breite von 2.50 m so dimensioniert, dass sie für Velos ausreichend breit ist.

Dem bereits zitierten Bericht der UVEK ist zu entnehmen, dass auch diese Situation Inhalt der intensiven Besprechungen war:

„Deutlich gegen den Veloverkehr auf dem Trottoir spricht sich der Dienst für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei aus. Er könnte dieser Variante in einem Baubegehren nicht zustimmen und eine entsprechende Verfügung der Verkehrsordnung nicht genehmigen ... Das Befahren von Warteräumen für ÖV-Passagiere durch Velos muss durch geeignete Massnahmen verhindert werden.“

Um das nicht korrekte Abbiegen auf dem Trottoir in Richtung Stadt sowie die Durchfahrt durch den Haltestellenwartebereich durch Velos zu unterbinden, wurden Abschränkungsbügel in Erwägung gezogen. Damit würden aber auf dem nur 1,80 m breiten Trottoir auch die Fussgänger/-innen und vor allem solche mit Kinderwagen sowie Rollstuhlfahrer/-innen behindert.

Aufgrund der Platzverhältnisse an diesem Knoten, ist der Spielraum für weitere Verbesserungsmaßnahmen sehr begrenzt. Ein Kreisverkehr lässt sich nicht unterbringen und auch für eine Erweiterung mit zusätzlichen Abbiegespuren fehlt der Platz.

Die Regelung des Knotens mittels einer Ampel ist aufgrund der Nähe zum Zoll auch nicht umsetzbar: der Aufstell-/Wartebereich würde unmittelbar durch den Zoll führen. Eine Änderung der Vorfahrtsbeziehungen an diesem Knoten würde den Verkehr aus der Hörniallee – und damit auch den Bus – erheblich einschränken. Die bestehende Rechts-vor-Links-Regelung für diesen Knoten ist daher aus Sicht des Regierungsrats die zu empfehlende Knotenregelung.

3. Grenzüberschreitender Veloverkehr:

Mit permanenter Verkehrserfassung am Grenzübergang nach Grenzach-Wyhlen wird nur der motorisierte Verkehr erfasst. Die letzte Erfassung des Veloverkehrs erfolgte an einem Werktag im März 2012 bei sonnigem Wetter. Die Summe aller Velofahrer/-innen in beide Fahrrichtungen und über den gesamten Tag lag bei 451 Velos, die maximale Spitzenbelastung je Fahrtrichtung lag bei je ca. 40 Velos.

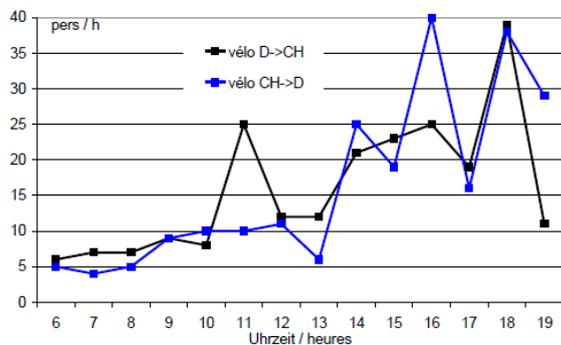


Abbildung 2: Erhebung Veloverkehr am 2. März 2012, PTV - Planung Transport Verkehr AG in D-Karlsruhe

Entsprechend den Vorgaben der Zollverwaltung dürfen Fahrzeuge jeglicher Art den Zoll nur hintereinander passieren, die maximal zugelassene Geschwindigkeit liegt dabei bei 20 km/h. Aus Sicht Zollverwaltung muss die Situation am Zoll so ausgestaltet sein, dass jederzeit Zollkontrollen durchgeführt werden können. Sollte es künftig eine Änderung/Lockerung dieser Vorgaben/Regelung geben, so könnte das Projekt ohne bauliche Anpassung darauf reagieren.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin