



An den Grossen Rat

20.5421.02

JSD/P205421

Basel, 2. Dezember 2020

Regierungsratsbeschluss vom 1. Dezember 2020

## Interpellation Nr. 131 von Patrick Hafner betreffend Baustelle Margarethenstrasse/Dornacherstrasse

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. November 2020)

«Baustellen sind unumgänglich. Und es ist erfreulich, wenn die Verantwortlichen früh genug alle Betroffenen detailliert genug informieren. Weniger erfreulich ist, wenn bei einer Baustelle unnötige Behinderungen entstehen, weil bessere Lösungen nicht geprüft werden. Ärgerlich wird es, wenn die sogenannten Experten schlicht falsche Dinge behaupten, um nicht zugeben zu müssen, dass sie sich möglicherweise geirrt haben – auf Kosten von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern. Noch ärgerlicher wird es, wenn dabei das Argument Sicherheit vorgeschieben wird, exakt die Sicherheit aber bei derselben Baustelle an anderem Ort schmählich vernachlässigt wird. Und völlig inakzeptabel ist es, wenn sich solche Dinge immer und immer wieder wiederholen.

Das Tiefbauamt hat die betroffenen Anwohner fristgerecht zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten detailliert informiert über die anstehenden Arbeiten an der Kanalisation in der Margarethenstrasse – inklusive Kontaktdaten des Projektverantwortlichen und der örtlichen Bauleitung. Das ist vorbildlich.

Umso grösser war das Erstaunen und der Ärger des Interpellanten, als er zu Beginn der Arbeiten am 26.10.20 feststellen musste, dass in der Dornacherstrasse vor der Kreuzung mit der Margarethenstrasse die linke Spur gesperrt wurde. Das führt dazu, dass der ganze Verkehr – inklusive BVB-Bus Nr. 36 die rechte Spur nutzen müssen und dabei nicht selten an der Weiterfahrt gehindert werden, weil die Fussgänger, welche die Margarethenstrasse überqueren, zeitgleich "Grün" bekommen. Das Resultat sind Staus auch zu sonst völlig unproblematischen Zeiten – inklusive Gehupe von genervten Autofahrenden. Auch der Bus bleibt oft längere Zeit im Stau stecken.

Nun könnte es ja sein, dass diese Signalisation unumgänglich ist. Das wird von den Verantwortlichen auch behauptet: Aus Sicherheitsgründen könne man den Verkehr nur so führen. Eine viel bessere Lösung, nämlich die Linksabbieger ausschliesslich die linke Spur in der Dornacherstrasse nutzen zu lassen und die Rechtsabbieger die rechte Spur, wurde ausgeschlossen: Der Bus könne "wegen der Schleppkurve" nicht von der linken Spur Dornacher- auf die linke Spur Margarethenstrasse abbiegen.

Tatsache ist aber, dass ohne Baustelle genau diese Fahrweise für den Bus die Regel ist! Die Angaben, die offensichtlich nicht vom BVD, sondern von den "Experten für Verkehrssicherheit" des JSD stammen, sind also schlicht falsch! Mit der gewählten Lösung werden nicht nur die Anwohner und die Autofahrenden strapaziert, sondern es wird auch der Bus unnötig aufgehalten, obwohl in Basel die Priorisierung des öV gesetzliche Pflicht ist.

Dazu kommt, dass erst nach einigen Tagen die Lichtsignalanlage so umgestellt wurde, dass der Verkehr aus der Dornacherstrasse etwas länger "Grün" hat – was die Situation in der Dornacherstrasse leicht entschärft hat, aber natürlich den Verkehr in der Margarethenstrasse entsprechend mehr hindert.

Leider gehen die Fehlleistungen noch weiter: Beim Inspizieren der Baustelle fällt auf, dass die Signalisation für den Verkehr in der Margarethenstrasse von IWB Richtung Margarethen mangelhaft ausgeführt ist und zu gefährlichen Situationen führt: Obwohl direkt nach dem Lichtsignal die Baustellenabschrankung mit Spur-wechsel umfahren werden muss, steht lediglich das Signal "Achtung Baustelle". Und das obwohl die Velofahrenden bis zum Lichtsignal durch einen Velostreifen geschützt sind, über die Kreuzung aber der

Gefahr ausgesetzt sind, von nervösen – weil nicht vorinformierten – Autofahrenden abgedrängt zu werden, da diese direkt nach der Bauabschrankung mit einer deutlich reduzierten Spurbreite konfrontiert sind, da auf ihrer linken Seite das grasbeflanzte Tramtrassee der Linie 2 Richtung Bahnhof beginnt. Von Politikerkollegen der Velolobby weiss der Interpellant, dass solche, die Velofahrenden gefährdenden mangelhaften Verkehrsführungen bei Baustellen, leider nicht die Ausnahme, sondern die Regel sind.

Es kann doch einfach nicht sein, dass wider besseren Wissens

- Unnötig Stau produziert wird
- Anwohner unnötig vermehrtem Verkehrslärm und Abgasen ausgesetzt werden
- Der Bus ohne Not deutlich behindert wird

Und bei derselben Baustelle dann auch noch

- Velofahrende unnötig deutlichen Gefahren ausgesetzt werden, weil
- Autofahrende ungenügend informiert werden!

Der Interpellant bittet die Regierung deshalb um Antworten zu folgenden Fragen:

1. Wie erklärt die Regierung, dass trotz Einbezug der "Experten" von Verkehrssicherheitsabteilung und BVB derart mangelhafte Lösungen realisiert werden?
2. Wie begründet die Regierung, dass trotz Vorliegen besserer Lösungen, die weniger Stau verursachen würden und damit weit weniger belastend für die Anwohner sind, mehr Sicherheit gewährleisten und der Bevorzugung des öV (BVB-Bus) gerecht würden, diese NICHT realisiert, ja nicht einmal geprüft werden?
3. Wie erklärt es die Regierung, dass dieselben Fachleute, die alle diese negativen Folgen mit dem Scheinargument "Sicherheit" begründen bei derselben Baustelle die Sicherheit überhaupt nicht gewährleisten?
4. Wie erklärt die Regierung, dass die Lichtsignalanlage erst nach einigen Tagen so umgestellt wurde, dass der Verkehr aus der Dornacherstrasse etwas länger "Grün" hat, und nicht von Anfang der Baustelle an?
5. Ist die Regierung bereit, die Entscheidungsgremien bezüglich Verkehrs-führung und Signalisation bei Baustellen in Zusammensetzung und personeller Besetzung so zu verändern, dass solche Fehlleistungen nicht mehr vorkommen?

Patrick Hafner»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

Vom Werkleitungsbau im Knotenbereich Dornacherstrasse/Margarethenstrasse sind verschiedene Verkehrsträger tangiert, die entsprechend berücksichtigt werden müssen. Nebst der Sicherstellung des Velo- und Autoverkehrs ist auch der durchgehende Betrieb der Tramlinie 2 zu gewährleisten. Die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses ist das eine, das andere ist die Gewährleistung der Sicherheit für Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie für die Bauausführenden.

Die beanstandete Baustelle wurde am 26. Oktober begonnen und wird voraussichtlich im Februar oder März 2021 abgeschlossen sein. Geplant sind vier Bauetappen mit vier Verkehrsphasen. Aktuell befindet sich die Baustelle in Verkehrs- und Bauphase 1. Bei den ersten beiden Verkehrsphasen wird der Verkehr über die linke Fahrspur abgewickelt. In den Phasen drei und vier wird die linke Fahrspur gesperrt und der rechte Fahrstreifen frei gegeben. Die verschiedenen Verkehrsphasen sind über die ganze Bauzeit aufeinander abgestimmt.

Gleichbleibende Verkehrsführungen bei Baustellen sind für die Verkehrssicherheit zentral. Die Verkehrsteilnehmenden sollen sich an die veränderte Verkehrssituation gewöhnen können. In kurzer Folge aufeinanderfolgende Anpassungen sind aus Sicht der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Von einer Vollsperrung der Dornacherstrasse wurde abgesehen, um den Verkehrsabfluss aus dem Gundeldinger-Quartier weiterhin aufrecht zu erhalten.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. Wie erklärt die Regierung, dass trotz Einbezug der "Experten" von Verkehrssicherheitsabteilung und BVB derart mangelhafte Lösungen realisiert werden?

Die erste Verkehrsphase wurde durch die Verantwortlichen des Dienstes für Verkehrssicherheit der Kantonspolizei bereits zwei Mal auditiert. Dabei wurden keine Mängel festgestellt. Ebenso wurden keine Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Gerade bei komplexen Baustellen steht die gewählte Verkehrsführung jedoch vielfach im Konflikt mit den unterschiedlichen Interessen der Verkehrsteilnehmenden. Die Verwaltung ist dabei bestrebt, allen Interessensgruppen gerecht zu werden.

2. Wie begründet die Regierung, dass trotz Vorliegen besserer Lösungen, die weniger Stau verursachen würden und damit weit weniger belastend für die Anwohner sind, mehr Sicherheit gewährleisten und der Bevorzugung des öV (BVB-Bus) gerecht würden, diese NICHT realisiert, ja nicht einmal geprüft werden?
3. Wie erklärt es die Regierung, dass dieselben Fachleute, die alle diese negativen Folgen mit dem Scheinargument "Sicherheit" begründen bei derselben Baustelle die Sicherheit überhaupt nicht gewährleisten?

Die Planung der Bau- und Verkehrsphasen wurde sorgfältig und professionell vorgenommen. Wie bereits erwähnt wurde den unterschiedlichen Interessen bestmöglich entsprochen. Die einspurige Verkehrsführung ist für alle Verkehrsteilnehmenden verständlich signalisiert und erfüllt sämtliche Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

4. Wie erklärt die Regierung, dass die Lichtsignalanlage erst nach einigen Tagen so umgestellt wurde, dass der Verkehr aus der Dornacherstrasse etwas länger "Grün" hat, und nicht von Anfang der Baustelle an?

Nach Eröffnung einer Baustelle und der Einführung einer neuen Verkehrsführung muss zuerst das Verkehrsverhalten sorgfältig beobachtet werden. Erst auf Basis von Erfahrungswerten werden gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen.

5. Ist die Regierung bereit, die Entscheidungsgremien bezüglich Verkehrsführung und Signalisation bei Baustellen in Zusammensetzung und personeller Besetzung so zu verändern, dass solche Fehlleistungen nicht mehr vorkommen?

Nein, dafür gibt es keinen Grund. Es ist ausserdem davon auszugehen, dass eine andere personelle Zusammensetzung der Entscheidungsgremien nicht zu einer anderen Planung geführt hätte, da die Planung auf das Straßenverkehrsgesetz (SVG) und die bestehenden Normen abgestützt ist. Vielmehr steht der Regierungsrat hinter der seriösen Arbeit seiner Fachleute.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

E. Ackermann

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

B. Schüpbach-Guggenbühl

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin