



An den Grossen Rat

19.5425.02

BVD/P195425

Basel, 20. Oktober 2021

Regierungsratsbeschluss vom 19. Oktober 2021

Anzug Thomas Widmer-Huber und Konsorten betreffend „Löschung der H318 Achse Aeussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse aus dem Anhang 1 der eidgenössischen Durchgangsstrassen-Verordnung mit dem Ziel, die Umfahrung von Riehen über die Zollfreie Strasse zu gewährleisten“

Der Grossen Rat hat an seiner Sitzung vom 20. November 2019 den nachstehenden Anzug Thomas Widmer-Huber und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Der Auslöser für die Sanierung von Strasse, Kanalisation und öffentlicher Beleuchtung der Achse Aeussere Baselstrasse – Baselstrasse – Lörracherstrasse in Riehen war die Notwendigkeit von Grundwasserschutzmassnahmen. Das Projekt wurde aber auch zum Anlass genommen, die Strasse so umzugestalten, dass eine Verkehrsberuhigung und möglichst eine Reduktion des Durchgangsverkehrs resultieren sollte. Die umfangreichen, jahrelang andauernden Arbeiten haben vorerst erhebliche Verkehrsbehinderungen sowohl für den privaten wie öffentlichen Verkehr zur Folge.

Diese Behinderungen wie auch das mehrfach geänderte Umleitungsregime durch Riehen bewirkten eine gewisse Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz. Betrachtet man eine Schlüsselstelle für die Messung des Verkehrs auf dieser Achse durch Riehen von bzw. nach Deutschland, nämlich den Zoll Lörracherstrasse, fällt folgendes auf: Richtung Basel ist der Verkehr mit 3'300 Fahrzeugen pro Tag um 55% geringer als vor Beginn der Bauarbeiten. Richtung Deutschland jedoch hat er mit 5'200 gegenüber 6'300 Fahrzeugen um lediglich 17% abgenommen. Dazu beitragen dürfte der erhebliche, überregionale, vor allem von Donnerstag bis Samstag bestehende Einkaufsverkehr nach Deutschland sein. Es ist absehbar, dass sich diese Zahlen nach Wegfall der Behinderung durch die Baustelle wieder auf dem Niveau vor deren Beginn bewegen dürften.

Wenn es aber ein Ziel sein soll, dass nach Abschluss der Bauarbeiten eine Verkehrsberuhigung stattfindet und der motorisierte, nicht binnen-generierte Individualverkehr vermehrt den Weg über das übergeordnete Strassennetz sucht, müssen weitere Massnahmen ergriffen werden. Die betroffene Achse ist aktuell als Hauptachse und Durchgangsstrasse H318 im Anhang zur eidgenössischen Durchgangsstrassen-Verordnung aufgeführt. Nach der Umgestaltung hat sie allerdings nicht mehr den Charakter einer Durchgangsstrasse. Neben den generellen Anforderungen an eine Durchgangsstrasse und der Unmöglichkeit, den Schwerverkehr auf dieser zu unterbinden, hat die erwähnte Ausgangslage auch zur Folge, dass die Achse auf diversem Kartenmaterial entsprechend ausgezeichnet wird (statt dass die Zollfreie Strasse als Hauptverbindung nach Lörrach angegeben würde). Auch die Signalisation vom übergeordneten Strassennetz her nach Lörrach weist immer noch über diese Achse.

Mit der Zollfreien Strasse besteht eine Verbindung von Basel nach Lörrach, die einer Durchgangsstrasse entspricht. Die Unterzeichnenden bitten daher den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob er gewillt ist, den Bundesrat um Entlassung der H318 aus der Durchgangsstrassen-Verordnung

sowie um Umsetzung der notwendigen signalisationstechnischen Massnahmen zu ersuchen. Die H318 als Kantonsstrasse bleibt somit noch die Hauptachse für den Binnenverkehr.

Thomas Widmer-Huber, Franziska Roth, Christian Griss, Andreas Zappalà, Sasha Mazzotti, Thomas Grossenbacher, Katja Christ, Edibe Gölgeli»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen, den unnötigen Durchgangsverkehr durch Riehen möglichst zu reduzieren. Dazu hat er bereits bei der Behandlung der Petition P334 «Kein Durchgangsverkehr durch Riehener Wohnquartiere» (P155150) sowie mehrerer politischer Vorstösse Stellung genommen wie zum Beispiel dem Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreien Strasse (P075009). Der Regierungsrat hat deshalb prüfen lassen, ob die gewünschte Wirkung mit den im vorliegenden Anzug geforderten Massnahmen erreicht werden kann und ob diese rechtlich realisierbar sind.

1.1 Merkmale und Bedeutung einer Durchgangsstrasse

Gemäss Artikel 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) ist der Bundesrat ermächtigt, «nach Anhören der Kantone, Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, mit oder ohne Einschränkungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr offen zu erklären». Dies erfolgt mittels der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272). Der Bundesrat bestimmt zudem, welche Arten von Motorfahrzeugen auf solchen Strassen verkehren dürfen.

Eine Durchgangsstrasse ist eine innerhalb der Strassennetzhierarchie übergeordnete Strasse, also im verkehrsrechtlichen Sinn mindestens eine Hauptstrasse. Bezuglich Erscheinungsbild einer Durchgangsstrasse gibt es schon seit jeher grosse Unterschiede z.B. betreffend Fahrbahnbreite, Linienführung oder angrenzender Nutzungen. So ist etwa auch die schmale Inzlingerstrasse in Riehen aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Inzlingen eine Durchgangsstrasse. Es lässt sich also nicht von einem «eigentlichen Charakter» einer Durchgangsstrasse sprechen. Verkehrsbeschränkende und/oder -beruhigende Massnahmen (z.B. Einführung von Tempo 30 auf vereinzelten Abschnitten) sind auf Durchgangsstrassen nicht ausgeschlossen. Da eine Durchgangsstrasse immer mindestens eine Hauptstrasse ist, wird sie grundsätzlich vortrittsberechtigt geführt.

1.2 Heutige und künftige Wegweisungs-Signalisation

Auch wenn die Wegweiser-Signale aufgrund der Zunahme von Navigationsdiensten mittel- bis längerfristig für Ortsunkundige stark an Bedeutung verlieren werden, wird die Signalisation mit Wegweisern als Rückfallebene und auch zur Groborientierung für den lokalen Verkehr weiterhin Bestand haben. Im Kanton Basel-Stadt soll die physische Wegweisung in den kommenden Jahren der gemäss Strassennetzhierarchie erwünschten Verkehrsführung optimiert werden.

Die übergeordnete Wegweisung zwischen Basel und Lörrach soll den Verkehr weiterhin über die Route Schwarzwaldallee–Zoll Otterbach–Zollfreie Strasse bzw. umgekehrt führen. Dies ist auch bei marktführenden Navigations-Systemen bzw. online Routenplanern die favorisierte Route zwischen Basel und Lörrach.

Das Ortsziel «Riehen» soll auf der Osttangente in Basel auch in Zukunft nicht über diese Route ausgeschildert werden (im Gegensatz zu Lörrach), da damit für einen Grossteil des Zielverkehrs nach Riehen eine Umwegfahrt verbunden wäre. Zudem ist es weder sinnvoll noch angebracht, inländischen Verkehr auf deutsches Gebiet zu verlagern. Die Einfallsachsen zwischen Riehen und Basel (Grenzacherstrasse, Bäumlihofstrasse, Riehenstrasse/Baselstrasse) bleiben deshalb

aufgrund ihrer innerkantonalen Verbindungsfunction in der kantonalen Strassennetzhierarchie weiterhin als verkehrsorientierte Strassen eingestuft.

1.3 Einfluss des Strassentyps auf das Routing von Navigationssystemen

Navigationssysteme sind zunehmend massgebend für die Routenwahl. Diese Systeme berücksichtigen bei ihren Empfehlungen nicht, ob es sich bei gewissen Strassen um Durchgangsstrassen nach Schweizer Recht handelt. Vielmehr unterteilen Systemanbieter die Strassen in funktionale Strassenklassen. Für die Routenkalkulation bei Navigationsgeräten spielen aber noch andere Faktoren eine Rolle wie etwa die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit und allfällige Beschränkungen z.B. bezüglich Grösse oder Gewicht der zulässigen Fahrzeuge. So wird denn auch die H318, Achse Aeussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse bei grösseren Entferungen zwischen Basel und dem süddeutschen Raum beim Routing in der Suchfunktion «schnellster Weg» kaum berücksichtigt.

1.4 Verkehrliche Auswirkungen nach der Sanierung der Achse Lörracherstrasse/Baselstrasse

Wie sich die Sanierung der Achse Lörrach–Basel auf die Verkehrsströme und besonders auf den Durchgangsverkehr auf dieser Achse ausgewirkt hat, kann aktuell aus folgenden Gründen noch nicht beurteilt werden:

- Die Grossbaustelle entlang der genannten Achse ist – abgesehen von der Nebenfahrbahn der Aeusseren Baselstrasse – erst seit Anfang 2021 vollständig abgeschlossen. Es braucht nach Abschluss länger dauernder Grossbaustellen in der Regel einige Monate, bis sich der Verkehr wieder vollständig auf die neue Situation eingestellt hat. Eine aussagekräftige Nachher-Erhebung kann erst nach dieser Anpassungsphase erfolgen.
- Das Verkehrsaufkommen ist noch immer von Corona-Pandemie beeinflusst. So kam z.B. der Einkaufstourismus nach Deutschland in den Jahren 2020/21 über längere Zeit praktisch zum Erliegen, und auch der Pendlerverkehr wurde aufgrund der Homeoffice-Pflicht bzw. der -Empfehlung reduziert. Wie lange diese Auswirkungen anhalten, ist zurzeit noch nicht abschätzbar.

2. Folgen einer Entlassung der H318 aus der Durchgangsstrassenverordnung

Eine Entlassung der H318, Achse Aeussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse, aus der Durchgangsstrassenverordnung ist gemäss Auskunft des Bundesamts für Strassen (ASTRA) theoretisch möglich. Allein daraus ergibt sich aber keine Veränderung bei der räumlichen Verteilung der Verkehrsflüsse. In erster Linie sind damit die nachfolgend ausgeführten administrativen Aufwände und Nachteile verbunden.

Wenn die H318 aus der Durchgangsstrassenverordnung gestrichen würde, müssten gemäss ASTRA auch die an diese Achse anknüpfenden Durchgangsstrassen aus der Verordnung entlassen werden. Dies beträfe die Achsen Riehen–Bettingen, Riehen–D-Inzlingen und Riehen–D-Weil a. Rhein. Verkehrsteilnehmende würden im Strassenraum jedoch keinen Unterschied im Vergleich zu heute bemerken.

Eine Entlassung der genannten Achsen aus der Durchgangsstrassenverordnung brächte den Nachteil mit sich, dass das Bewilligungswesen für Ausnahmetransporte im schweizerischen Binnenverkehr aufwändiger und komplizierter würde. Denn die Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11) legt fest, dass Fahrzeuge, welche die gesetzlichen Masse und Gewichte überschreiten, nur Durchgangsstrassen benützen dürfen. Waren Durchgangsstrassen auf Kantonsgebiet Basel-Stadt nur noch beschränkt vorhanden, so müsste die Kantonspolizei mehr und aufwändige-

re Ausnahmebewilligungen für das Befahren des Kantonsgebiets ausstellen, als dies bei bestehender Regelung der Fall ist.

Einiger vermeintlicher Vorteil einer Entlassung einer Strasse aus der Durchgangsstrassenverordnung scheint zu sein, dass der Kanton nicht mehr verpflichtet wäre, diese für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen zu halten. Kantone haben jedoch die Pflicht, ein übergeordnetes Strassennetz anzubieten, das die Gemeinden untereinander verbindet. Im Kanton Basel-Stadt sind dies die sogenannten Kantonsstrassen in den Gemeinden Riehen und Bettingen. Sofern eine solche Verbindung nicht mittels Durchgangsstrassenverordnung geregelt wird, muss dies mittels kantonalen Instrumenten wie dem Plan der Strassennetzhierarchie sichergestellt werden. Beschränkungen des allgemeinen Durchgangsverkehrs auf der H318 und den daran anknüpfenden Durchgangsstrassen betreffen Territorialkompetenzen ausserhalb des Kantons und müssten nach Auffassung des Regierungsrats deshalb mit Deutschland abgesprochen werden. Offen ist, ob solche Beschränkungen überhaupt mit bestehenden Vereinbarungen kompatibel wären.

3. Zielführender Ansatz zur Verkehrsverlagerung

Das Ziel der Anzugstellenden ist, noch mehr Verkehr zwischen Basel und Lörrach von der H318 weg auf die Zollfreie Strasse zu verlagern, um die H318 zu entlasten. Eine Entlassung der H318 aus der Durchgangsstrassenverordnung erzielt jedoch nicht die gewünschte Wirkung. Der Regierungsrat verzichtet deshalb darauf, dem Bund die Entlassung der H318 sowie der daran anknüpfenden Durchgangsstrassen zu beantragen. Er verfolgt stattdessen weiter den zielführenderen Ansatz, die Achse 318 für den übergeordneten Durchgangsverkehr unattraktiver zu machen.

Zur gewünschten Verkehrsverlagerung können Verkehrsberuhigungsmassnahmen entlang dieser Achse beitragen. Dabei muss bezüglich Spur- und Fahrbahnbreiten berücksichtigt werden, dass ein Grossteil dieser Achse eine Ausnahmetransportroute und die gesamte Achse eine Notfall- und Lifeline-Achse ist. Dies schränkt bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen ein, nicht jedoch betriebliche.

Tempo 30 ist bereits auf mehreren Abschnitten von Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen umgesetzt. Dazu zählen:

- Weilstrasse zwischen Wiesengriener und Landesgrenze (Grenzübergang Weil);
- Lörracherstrasse zwischen Tramhaltestelle Lörracherstrasse und Landesgrenze (Grenzübergang Lörrach);
- Inzlingerstrasse zwischen Verzweigung Hohlweg und Landesgrenze (Grenzübergang Inzlingen);
- Rauracherstrasse, im Bereich Rauracherzentrum/Bahnhof Niederholz (Tempo 30 während definierter Schulweg-Zeiten)

Die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten auf diesen Strassenabschnitten fliessen auch in den Routingprozess von Navigationsdiensten ein, was zu einer zusätzlichen Verkehrsverlagerung weg von der H318 auf die Zollfreie Strasse führt. Umgestaltungen zur Aufwertung des Strassenraums im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen, wie in der Rauracherstrasse vorgesehen (GRB 21/11/13G) bzw. in der Lörracherstrasse umgesetzt, können diese Verlagerung noch verstärken.

In Prüfung ist zurzeit, ob auf der Baselstrasse im Ortszentrum von Riehen (zwischen Verzweigung Bettingerstrasse und Tramschlaufe beim Beyeler-Museum) Tempo 30 eingeführt werden kann. Der Kanton wird das verkehrsrechtlich notwendige Tempo 30-Gutachten in Absprache mit der Gemeinde Riehen erarbeiten, zumal der Gemeinderat Riehen zunächst über ein kommunales Gesamtverkehrskonzept befinden wird.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Thomas Widmer-Huber und Konsorten betreffend «Lösung der H318 Achse Aeussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse aus dem Anhang 1 der eidgenössischen Durchgangsstrassen-Verordnung mit dem Ziel, die Umfahrung von Riehen über die Zollfreie Strasse zu gewährleisten» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin