



An den Grossen Rat

20.5467.02

BVD/P205467

Basel, 16. Dezember 2020

Regierungsratsbeschluss vom 15. Dezember 2020

Interpellation Nr. 151 Beat Leuthardt betreffend „Stau statt ÖV-Priorität an der äusseren Neuweilerstrasse“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. Dezember 2020)

„Einmal mehr gibt eine Lichtsignalanlage Anlass zu Besorgnis darüber, ob die Behörden die rechtlichen Grundlagen einhalten. Die Baustellen-LSA ausgangs Neuweilerstrasse kurz vor der Wendeschlaufe ist entgegen den Interessen der Tramfahrgäste und der Velofahrenden gesteuert. Seit Wochen und Monaten stehen die Trams und die Velofahrenden dort vor einer roten Ampel.

Die Folge sind sinnlose Wartezeiten für die Fahrgäste von Tram 8, die im Stau steckenbleiben und teilweise nicht mal mit der ersten Grünphase durchkommen. Sogar bei wenig oder ohne Gegenverkehr werden die Tramfahrgäste mit Rot ausgebremst, da die LSA keine intelligente Steuerung zu besitzen scheint. Zudem werden weder der ÖV noch der Fahrradverkehr vom MIV getrennt und stecken daher hinter den Motorfahrzeugen im Stau.

Eine Umwidmung der Autoparkflächen als Vorsortierspur für den MIV ist ebenso wenig eingerichtet wie ein Pfortnersystem bzw. ein Pulkführersystem, das den Tramfahrgästen schon am Neubad den rechtlich verbrieften Vorrang gewähren würde.

Diese Verkehrsführung verletzt die Fahrplanstabilität und steht entgegen den (Lippen- ?) Bekenntnissen des Kantons, den ÖV beschleunigen zu wollen. Zusammen mit der unerträglichen Schnecken-tempo-Regelung, zu dem die Tramfahrgäste in der Wendeschlaufe gezwungen werden, macht dies die an sich attraktive Tramlinie 8 unnötig unattraktiv.

Daraus ergeben sich die nachfolgenden Fragestellungen.

I. Unintelligente LSA Steuerung

1. Seit wann und wie lange noch besteht diese LSA-Situation an der äusseren Neuweilerstrasse?
2. Wieso fehlt der LSA eine wenigstens behelfsmässige Anmeldung für den ÖV?
3. Wieso wird das Tram als zusätzliche Behinderung hinter dem wartenden MIV verstaут?
4. Wieso werden die auf dem Tramgleis stehenden Autos nicht rechts daneben auf eine separate Auto-Wartespur gelenkt, wo heute weiterhin Autos parkiert werden dürfen?
5. Wieso ist keine Pfortneranlage eingerichtet, um den MIV bei Tram-Einfahrt in die Neuweilerstrasse schon im Raum Neubad aufzuhalten?

II. ÖV -Priorität und LV-Prioritäten

6. Ist die Regierung auch der Meinung, dass Verfassung und Gesetze verlangen, dem ÖV auch bei Baustellen Priorität zu gewähren?
7. Hat die ÖV-Priorität (und auch fürs Velo) seit dem Paradigmenwechsel in den klaren Abstimmungen vom 9.2.2020 nicht uneingeschränkt im Sinne einer «Grünen Welle» zu sein?
8. Falls nein, auf welche verfassungsmässigen und gesetzlichen Überlegungen stützt sie sich dabei?

III. Behördliche Verantwortlichkeiten

9. Trifft es zu, dass die unmittelbare Steuerung dem Bauunternehmen vor Ort unterliegt?
10. Können die BVB die Kompetenz erhalten, bedingungslose ÖV-Priorität ("Grüne Welle") zu verlangen bzw. technisch selbstständig einzurichten?
11. Trifft es zu, dass die Oberaufsicht bei MOB und TBA liegt? Falls nein, bei welcher Behörde?

Beat Leuthardt“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

I. Unintelligente LSA Steuerung

1. *Seit wann und wie lange noch besteht diese LSA-Situation an der äusseren Neuweilerstrasse?*

Die LSA wurde mit Baubeginn am 13. Januar 2020 in Betrieb genommen und zunächst automatisch betrieben. Mit Vorrücken des Baufeldes in Richtung Knoten Neuweilerstrasse/Herrenweg und somit näher an die Gleise der BVB wurde gemeinsam mit den BVB entschieden, die LSA während der Woche von Hand durch den Verkehrsdienst und übers Wochenende programmiert zu steuern. Die LSA war noch bis zum 14. Dezember 2020 in Betrieb.

2. *Wieso fehlt der LSA eine wenigstens behelfsmässige Anmeldung für den ÖV?*

Die ebenfalls durch die Baustellen verkehrenden ÖV-Busse der BLT können sich an der LSA anmelden. Für den Trambetrieb besteht diese Möglichkeit üblicherweise nicht. Ohne aufwändige Steuerungsinfrastruktur können sich Trams nicht an einer LSA anmelden. Ein solcher Aufwand ist nur in Spezialfällen oder Grossprojekten mit länger andauernden betrieblichen Einschränkungen zu rechtfertigen. Die BVB ist im Projekt involviert und trägt die eingerichtete Verkehrslösung mit. Um den Trambetrieb nicht zu behindern, wurde entschieden, die LSA durch einen Verkehrsdienst manuell zu steuern. Sobald sich ein Tram der Baustelle nähert, schaltet der Verkehrsdienst die LSA für die Tramdurchfahrt frei. Somit ist sichergestellt, dass die vorliegende Signalisation und Verkehrsführung auch für die BVB zufriedenstellend sind.

3. *Wieso wird das Tram als zusätzliche Behinderung hinter dem wartenden MIV verstaute?*

Die eingerichtete Situation entspricht der Situation ohne Baustelle, wo der MIV und das Tram eine gemeinsame Fahrspur teilen. Wie bereits erwähnt wird die Tramdurchfahrt jeweils durch den Verkehrsdienst freigeschaltet.

4. *Wieso werden die auf dem Tramgleis stehenden Autos nicht rechts daneben auf eine separate Auto-Wartespur gelenkt, wo heute weiterhin Autos parkiert werden dürfen?*

Mit der eingerichteten Verkehrsregelung ist gewährleistet, dass der Trambetrieb nicht übermässig behindert wird. Die Projektleitung hat es als unverhältnismässig beurteilt, auf einem grösseren Abschnitt die Anwohnerparkplätze zugunsten des Durchgangsverkehrs temporär aufzuheben.

5. *Wieso ist keine Pfortneranlage eingerichtet, um den MIV bei Tram-Einfahrt in die Neuweilerstrasse schon im Raum Neubad aufzuhalten?*

Die Stauerscheinungen in den Spitzenstunden beschränken sich aktuell auf die Neuweilerstrasse im Bereich Furkastrasse bis zur Kantonsgrenze. In der Neuweilerstrasse kann keine Pfortneranlage ohne weitere negativen Auswirkungen für das Neubadquartier eingerichtet werden. Der MIV müsste am Kreisel Neubad (bzw. den in den Kreisel einmündenden Strassen) zurückgehalten werden. Dadurch würde das Problem nur verlagert und würde zu einer deutlichen Verschlechterung der gesamten Verkehrssituation im Raum Neubad führen. Zudem wäre durch eine Pfortneranlage am Kreisel Neubad mit dem Bus Nr. 36 wiederum der ÖV betroffen.

II. ÖV -Priorität und LV-Prioritäten

6. *Ist die Regierung auch der Meinung, dass Verfassung und Gesetze verlangen, dem ÖV auch bei Baustellen Priorität zu gewähren?*

Verkehrsführung und -steuerung bei Baustellen werden jeweils unter Einbezug sämtlicher Beteiligten (TBA, BVB, IWB, Kantonspolizei usw.) abgestimmt. Die ÖV-Anliegen werden stets berücksichtigt; oberste Priorität geniessen jedoch Verkehrs- und Arbeitssicherheit. Auch bei der Baustelle in der Neuweilerstrasse waren die BVB selbstverständlich involviert und haben die eingerichtete Verkehrssteuerung mitgetragen.

7. *Hat die ÖV-Priorität (und auch fürs Velo) seit dem Paradigmenwechsel in den klaren Abstimmungen vom 9.2.2020 nicht uneingeschränkt im Sinne einer «Grünen Welle» zu sein?*

Nein, eine uneingeschränkte Priorität gibt es auch nach der Abstimmung weder für den ÖV noch für das Velo. Oberste Priorität geniesst die Verkehrs- und Arbeitssicherheit.

8. *Falls nein, auf welche verfassungsmässigen und gesetzlichen Überlegungen stützt sie sich dabei?*

Bei einer Baustelle muss vor allem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein. Die Verfassung muss dafür nicht bemüht werden.

III. Behördliche Verantwortlichkeiten

9. *Trifft es zu, dass die unmittelbare Steuerung dem Bauunternehmen vor Ort unterliegt?*

Nein, wie beschrieben wird die Steuerung der LSA durch den von der Projektleitung (Tiefbauamt) beauftragten Verkehrsdienst vorgenommen.

10. *Können die BVB die Kompetenz erhalten, bedingungslose ÖV-Priorität ("Grüne Welle") zu verlangen bzw. technisch selbstständig einzurichten?*

Nein, siehe Antworten zu Fragen 6 u. 7.

11. *Trifft es zu, dass die Oberaufsicht bei MOB und TBA liegt? Falls nein, bei welcher Behörde?*

Die Gesamtprojektleitung liegt beim Tiefbauamt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin