



An den Grossen Rat

14.5355.02

Petitionskommission
Basel, 12. Februar 2015

Kommissionsbeschluss vom 11. Februar 2015

Petition P 328 "Zur Reduktion des Motorbusverkehrs und Buslärms Grenzacherstrasse bis Claraplatz"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 10. September 2014 die Petition „Zur Reduktion des Motorbusverkehrs und Buslärms Grenzacherstrasse bis Claraplatz“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Die unterzeichnenden Anwohner fordern vom Kanton Basel-Stadt eine Entlastung der massiven Buslärmbelastung in der Grenzacherstrasse. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat sich in der ÖV-Planung nicht in geringster Weise um die Lebensqualität der anwohnenden Bevölkerung gekümmert.

600 Lärmbusse pro Tag, bis 40 pro Stunde sind eine unerträgliche, gesundheitsschädigende Lärm- und Verkehrsbelastung an einer dicht bewohnten Stadtstrasse, dies mit stetiger Verschlechterung seit 2006. Die zulässige **Lärmgrenze von 65 dB** (Empfindlichkeitsstufe 3) wird alleine wegen dem **Buslärm permanent** überschritten. Schallschutzfenstersubventionen sind ungenügend und die falsche Massnahme. Die Buslinienachse Grenzacherstrasse-Claraplatz muss dezentralisiert werden, der Verkehr gerechter verteilt werden.

Die Anwohnerschaft ist nicht mehr bereit, dies zu tolerieren. Die unterzeichnenden Personen fordern zur Entlastung:

- 1. Die Buslinienachse Grenzacherstrasse-Claraplatz muss dezentralisiert werden, der Verkehr gerechter verteilt werden. Maximal 20 Busbewegungen pro Stunde!**
- 2. Verlegung der Linie 34: Route Wettsteinallee-Riehenring-Messeplatz-Claragraben. Pendlerumsteigemöglichkeit am Messeplatz, ohne Zeitverlust zum SBB.**
- 3. Anbindung der Roche über eine direkte Buslinie Roche Ost-Breite-SBB zu Stosszeiten.**
- 4. Forcierung der Planung der S-Bahnhaltestelle Solitude.**
- 5. Nein zu Tempo 30 bei Roche: wir haben dann zusätzlich noch Stau zum Lärm. Entweder in der ganzen Strasse Tempo 30 oder gar nicht!**
- 6. Verlegung der Haltestelle Rosengartenweg: Engste Stelle der Strasse, am meisten Lärm.**

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 17. September 2014

Am Hearing nahmen teil: der Präsident des OK Grenzacherstrasse und ein Vorstandsmitglied des Neutralen Quartiersvereins Oberes Kleinbasel als Vertreter und Vertreterin der Petentschaft, in Begleitung des Leiters Planung Verkehr und Standorterschliessung Basel der F. Hofmann-La Roche (im Folgenden Roche genannt); der Leiter des Amtes für Umwelt und Energie (AUE) und der Leiter Abt. Lärmschutz, beide Amt für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (WSU); der Leiter Mobilitätsplanung vom Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) und ein Mitglied der Geschäftsleitung der Basler Verkehrsbetriebe (BVB), Ressort Markt und Netz.

2.1.1 Argumente der Vertreter der Petentschaft

Seitdem die BVB die Trolleybusse durch Diesel- und Gasbusse ersetzt hätten verschlechterte sich die Lärmsituation entlang der Grenzacherstrasse permanent. Den Lärm der früheren Elektrobusse habe man auch wahrgenommen, was aber mit der jetzigen Situation nicht zu vergleichen sei. Mittlerweile würden täglich 600 Busse durch die Grenzacherstrasse fahren. Einerseits seien zum Glück zwar Depofahrten etwas reduziert worden, andererseits sei der Fahrplan mit dem neu eingeführten 42er Pendlerbus von Bettingen und Riehen an den Randzeiten wieder verdichtet worden. Dies führe dazu, dass alle 90 Sekunden ein Bus durch die Grenzacherstrasse fahre (40 Busse/Std.), was einen Lärmgrenzwert von 67 dB bedeute. Immerhin werde jetzt die Verlegung der Haltestelle Rosengartenweg geprüft. Vom Kanton werde erwartet, dass er sich der Lärmsituation der Anwohnenden entlang der Grenzacherstrasse annehme. Verlangt werde eine Reduktion der Busfrequenzen um die Hälfte auf 20 Busse pro Stunde und eine Dezentralisierung der Buslinien. Bei der Linienplanung werde Wert auf Zentralisierung gelegt. Die Grenzacherstrasse bilde eine Achse via Wettsteinplatz zum Claraplatz. Mit einer zweiten parallelen Linie über die Wettsteinallee - Riehenring - Messe gäbe es eine Entlastung der „Busüberdosis“ in der Grenzacherstrasse. Zu bedenken sei, dass sich die Busse in Stosszeiten jetzt schon beim Wettsteinplatz stauten. Das ÖV-Konzept 2014 jedenfalls sehe den Einsatz weiterer Busse vor. Das komme nicht von ungefähr, denn nach Fertigstellung des Roche-Turms müssten noch mehr Angestellte der Roche zum Roche-Areal befördert werden können. Wie die ÖV-Situation nach Fertigstellung des Baus aussehen werde sei unklar. Zu prüfen sei die Verlegung der Buslinie 34.

Der Lärm sei nicht nur subjektiv empfunden, er sei auch durch Messungen des AUE belegt. Die zulässige Empfindlichkeitsstufe 3, Lärmgrenzwerte von 65 dB, werde permanent überschritten. Der Einbau von vom Kanton für so einen Fall subventionierten Schallschutzfenstern sei ungenügend, der Lärm dringe trotzdem in die Häuser. Zudem sei es technisch unmöglich, gewisse Häuser, die unterdessen der Schutzzone zugeordnet worden seien, zusätzlich gegen Lärm zu isolieren.

Und schliesslich: Dass eine Tempo 30-Zone nur vor dem Areal der Firma Roche eingeführt werde, nicht aber auch auf dem Rest der Grenzacherstrasse, sei nicht nachvollziehbar. Entweder Tempo 30 auf der ganzen Grenzacherstrasse oder nirgends.

2.1.2 Die Sichtweise des Leiters Planung Verkehr und Standorterschliessung Basel der Roche

Die Firma Roche sei erfolgreich, wachse in Basel und - das sei nicht als Drohung zu verstehen - stehe dauernd im Wettbewerb mit anderen Standorten in der Welt. Erhalte sie hier in Basel kein gutes Umfeld, freue sich darüber womöglich ein anderer Standort. Um den hiesigen Standort zu unterstützen, habe Roche 2011 ein Mobilitätskonzept eingeführt und versuche, ihre Angestellten auf den ÖV zu bringen. Um das erfolgreich durchzuziehen brauche es den Nahverkehr, denn die Leute müssten logischerweise bei Roche ein- und aussteigen können. Fast 50% der Angestellten

würden pendeln, z.T. aus Frankreich, Deutschland, aber auch aus dem weiteren Schweizer Raum. Sei der Nahverkehr ungenügend, kämen diese Leute mit dem Auto. Die derzeitige Situation könnte entzerrt werden, um den Anwohnenden gerecht zu werden. Man müsse sich daher fragen, wie man die Leute an den Standort bringt, ohne dass sie alle durch das gleiche Nadelöhr kämen. Die Roche habe bekundet und bekunde immer noch grossen Willen, an Lösungen für die Situation mitzuarbeiten. Die Roche wäre gewillt einen weiteren Eingang auf Seite der Wettsteinallee zu erstellen, der immer noch in der Nähe der Bushaltestelle läge. Der Entscheid zur Bushaltestellen-Situation betreffe aber Hoheitsgebiet der BVB, daher könne die Firma Roche nichts entscheiden.

Seit den Anfängen des Mobilitätskonzepts der Roche 2008 fordere die Roche eine S-Bahn-Station Solitude. Viel Unterstützung habe es dafür nicht gegeben, trotz früherer parlamentarischer Vorstösse dazu. Die Firma Roche habe sich an die Zuständigen der SBB gewandt. Es sei gesagt worden, man müsse die Sache technisch nochmals prüfen. Es sei daher nochmals festzuhalten: die Roche sehe keinerlei Unterstützung.

2.1.3 Einschätzung der Verkehrssituation durch die Zuständigen von Verwaltung und BVB

2.1.3.1 Der Leiter des AUE zu den Lärmmessungen

Die Lärmmessungen des AUE hätten gezeigt, dass die Immissionsgrenzwerte in der Grenzacherstrasse überschritten seien und um 66dB lägen. Bei Überschreitung des Alarmwertes von 70 dB, sei sofort etwas gegen Lärm zu unternehmen. Bei einem Beurteilungspegel zwischen 65 und 70 dB könne das AUE dem Eigentümer der Strasse Erleichterungen erteilen, wenn keine oder keine genügend wirksamen Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände, Verkehrsmengenreduktionen, Temporeduktionen, lärmarmen Belag usw.) möglich seien. Das AUE habe bisher bewusst noch keine Erleichterungen erteilt, damit noch Optionen für die Lärmsanierung an der Quelle – zum Beispiel der Einbau eines lärmarmen Belages – offen blieben und der Bund (Bundesamt für Umwelt) seine Beiträge an die Lärmsanierung weiterhin zahlt. Seien keine Lärmschutzmassnahmen an der Lärmquelle und keine Lärmschutzwände möglich, müsse der Kanton als Strasseneigentümer erst ab einer Lärmbelastung von 70dB Schallschutzfenster als Ersatzmassnahme auf seine Kosten einbauen. Der Kanton Basel-Stadt übernehme freiwillig aber schon ab Immissionsgrenzwertüberschreitung (65dB) 50% der Kosten an Schallschutzfenster, was er bei 17 von 28 Häusern an der Grenzacherstrasse schon getan habe. Bei den Lärmmessungen sei festgestellt worden, dass 50% des Lärms von Personenwagen, Kleinlastwagen und Kleinbussen und 50% vom Schwerverkehr, mehrheitlich Busverkehr, stammten.

2.1.3.2 Der Leiter Mobilitätsplanung, BVD, zur allgemeinen Verkehrssituation in der Grenzacherstrasse

Mit der Petentschaft hätten schon persönliche Gespräche stattgefunden. Nebst der Prüfung der Lärmbelastung durch Langzeitmessung und Berechnungen des AUE sei die Buslinie 30E nicht wie ursprünglich geplant bis zum Claraplatz geführt worden, 15 Depotkursfahrten gingen nicht durch die Grenzacherstrasse sondern über die Autobahn und die Verlegung der Haltestelle Rosengartenweg sei in Prüfung. In anderen Punkten bestünden noch Differenzen.

Festgehalten werden könne: die Grenzacherstrasse sei tatsächlich eine von Bussen dicht befahrene Strasse und die von der Petentschaft geschilderte Situation in Bezug auf die Anzahl Busse treffe zu. Die Grenzacherstrasse gehöre zu den verkehrsorientierten Strassen. Diese hätten neben Erschliessungs- auch Durchleitungs- und Verbindungsfunktionen und seien oft auch Zubringer auf das Nationalstrassennetz. Durch die Grenzacherstrasse würden täglich rund 9'600 Fahrzeuge fahren (zum Vergleich: Nauenstrasse 34'000 und Feldbergstrasse 14'500 Fahrzeuge pro Tag).

Der Kanton sei bestrebt, einen grossen Teil der Pendler per ÖV zum Arbeitsplatz zu führen. In diesem Zusammenhang forderte ein Budgetpostulat der UVEK „Globalbudget Öffentlicher Verkehr/Produktgruppe Tram und Bus/Abgeltung Ortsverkehr BVB“, Geschäft Nr. 10.5363.01, im Interesse der Kundenfreundlichkeit die Buslinien 31 und 38 zu entflechten und rund um die Roche zu verdichten. Die Verwaltung habe ein moderates Konzept im Sinne des Postulates vorgelegt und dabei der bereits vorgängig hohen Belastung der Grenzacherstrasse durch Busverkehr Rechnung getragen. Resultat davon sei, dass mit der Umsetzung des Buskonzeptes Wettstein - Riehen und dem Verzicht der Führung der Buslinie 30E bis zum Claraplatz keine zusätzlichen Kurse durch die Grenzacherstrasse fahren würden. Das mit der Firma Roche erarbeitete Mobilitätskonzept brauche eine gute Erschliessung mit dem ÖV.

2.1.3.3 Der Leiter Mobilitätsplanung, BVD, zu den einzelnen Forderungen der Petition

Forderung 1: Der ÖV funktioniere nur, wenn möglichst viele Leute zusammen im gleichen Fahrzeug transportiert und an geeignete Drehscheibenpunkte geführt werden können, wo sie eine Umsteigemöglichkeit hätten. Eine Reduktion der Busanzahl auf maximal 20 Busbewegungen pro Stunde sei unrealistisch. Die vorhandene Busachse müsse in einem vernünftigen Rahmen erhalten werden.

Die Strategie des Kantons Basel-Stadt für die Lärmsanierung der Strassen bestehe darin, den Verkehr auf den verkehrsorientierten Strassen zu kanalisieren. Die Grenzacherstrasse sei eine solche Strasse. Zur Forcierung der Kanalisierung habe man die beruhigten Tempo 30-Zonen geschaffen. Das sei auch von der Akustik her sinnvoll. Die Forderung, nur noch 20 Busse durch die Grenzacherstrasse fahren zu lassen, bewirke eine Lärmreduktion von weniger als einem Dezibel, was gar nicht wahrnehmbar sei. Das Problem von Verkehrsreduktionen sei oft, dass sie gar nicht den Erwartungen entsprechende Resultate brächten. Auch andere übergeordnete Strassen hätten hohe ÖV-Frequenzen und die Grenzacherstrasse erfahre verglichen mit anderen Strassen in Basel nicht die höchste ÖV-Belastung. In der Spitalstrasse würden beispielsweise 60 Busse und in der Klingelbergstrasse 32 Busse pro Stunde fahren.

Mit den Vorgaben für den neuen Bus würden gegenüber dem heutigen MAN-Bus folgende Verbesserungen der Lärmemissionen verlangt: 5dB bei stehendem und 2 dB bei vorbei fahrendem Fahrzeug. Eigene (nicht amtliche) Messungen der BVB scheinen diese Vorgaben für das Modell, das nun neu beschafft werde, zu bestätigen. Die Rede sei von 50% der gesamten Flotte, die im Laufe des nächsten Jahres ersetzt werden soll. Die BVB seien zuversichtlich, dass das alles einen steuerbaren Effekt habe. Was die Linienführung angehe, so sei zu sagen, dass mit den diskutierten Buslinien pro Jahr 13 Mio. Fahrgäste transportiert würden. Das seien ca. 10% aller Fahrgäste. Die Attraktivität der Umsteigebeziehung sei entscheidend dafür, ob jemand mit dem ÖV fahre. Zu bedenken sei, dass ein voller Bus etwa 100 Autos ersetze. Wenn das Gesamtsystem nun weniger attraktiv gemacht werde, so heisse das noch nicht zwingend, dass es auf der Grenzacherstrasse tatsächlich leiser werde.

Forderung 2: Für die Verlegung der Linie 34 habe man zwei Alternativen geprüft. Variante 1: Wettsteinallee - Riehenring – Riehenstrasse- Rebgasse/Claragraben – Claraplatz, mit Umsteigen auf das Tram bei der Messe. Variante 2: Wettsteinallee – Riehenring – Clarastrasse – Claraplatz, mit Umsteigen auf das Tram am Messeplatz. Variante 1 biete schlechte Umsteigebeziehungen von Bus auf das Tram, zudem brauche es zusätzliche Infrastrukturen, sprich neue Haltestellen in der Wettsteinallee und im Riehenring. Variante 2 hätte grössere Infrastrukturanpassungen zur Folge. Um den Bus von der Clarastrasse über den Claraplatz zu führen, müssten die Gleise an der Haltestelle Claraplatz gespreizt werden. Die heutige Tramhaltestelle Claraplatz sei nicht für Busse ausgelegt. Beide Varianten hätten Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Die Anbindung der Roche würde zudem neu auf zwei Seiten des Areals erfolgen, was heisse, die Angestellten der Roche müssten sich im Voraus entscheiden, ob sie zur Busstation in der Grenzacherstrasse (Linien 31/38) oder in der Wettsteinallee (Linie 34) gingen. Die Taktfolge der Grenzacherstrasse würde somit verringert und die durchschnittliche Fahrzeit zwischen Roche und Bahnhof verlängert.

Forderung 3: Die Roche fände die Umsetzung dieser Forderung eine gute Idee. Aber wichtig sei, dass man möglichst schnell von der Roche an den Bahnhof gelange, denn die Angestellten der Roche mit einem Arbeitsweg von unter 45 Minuten hätten keinen Anspruch auf einen Firmenparkplatz. Die Direktverbindung über die Breite via stark befahrenem Aeschenplatz zum Bahnhof wäre zu langsam, wäre aber auch nicht umsetzbar, weil es am Bahnhof an Raum fehle, eine neue Buslinie einzuführen. Die Linie an die Südseite des Bahnhofs zu führen wäre zeitlich gesehen zu wenig attraktiv. Die Linie hätte zu Spitzenstunden voraussichtlich eine hohe Nachfrage, aber über den ganzen Tag gesehen dagegen kaum. Spitzenstundenangebote mit veränderten Linienführungen seien aus Kundensicht nicht zu begrüssen. Zudem wäre eine reine Direktverbindung Roche – Bahnhof SBB in den Spitzenstunden ein Mitarbeitertransport der Roche und somit nicht primäre Aufgabe des Kantons.

Forderung 4: Die Zuständigkeit für eine S-Bahn-Station liege nicht alleine beim Kanton. Der Bund und die Transportunternehmen bzw. Infrastruktureigner (SBB und DB) seien massgebende Akteure bei der Planung. Mit der Annahme der FABI-Vorlage im Februar 2014 würden Bahninfrastrukturen neuerdings grundsätzlich über Bundesmittel (BIF) finanziert. Der Kanton setze sich für eine solche Station ein. Er werde Lobbying betreiben und im November mit der Eingabe der Angebotsvorstellungen für die S-Bahn (STEP 2030) dem Bund ein entsprechendes Begehren vorlegen. Es sei aber nicht davon auszugehen, dass die S-Bahn-Station innert 10 Jahren gebaut sein werde.

Forderung 5: Der Anzug Wüthrich sei von der Regierung entgegen genommen worden. Es brauche noch Abklärungen zur Einführung von Tempo 30, weil die Grenzacherstrasse Teil des übergeordneten, verkehrsorientierten Strassennetzes sei, auf dem Tempo 30 nur in begründeten Ausnahmen möglich sei.

Forderung 6: Lärmässig bringe die Umsetzung dieser Forderung wenig, zudem sei sie teuer. Es sei zu erwarten, dass eine Verschiebung der Haltestelle zu Einsparungen und dadurch lediglich zu einer Verlagerung des Problems führe. Das sei vergleichbar mit einer Busführung über die Zürcherstrasse zum Aeschenplatz, wo die Alarmwerte heute schon überschritten seien. Die Haltestellenverlegung müsste daher gut gerechtfertigt werden können. Eine Vorstudie dazu betreffend Lärm Sicherheit und Erhaltungsmaßnahmen im Quartier sei in der Abschlussphase und soll der Koordinationskommission Infrastruktur zur Beurteilung vorgelegt werden.

2.1.3.4 Der Vertreter der BVB zur zukünftigen BVB-Busflotte

50 Prozent der derzeitigen Busflotte der BVB soll im Laufe des Jahres 2015 durch neue Dieselsebusse ersetzt werden. Gegenüber dem heutigen MAN-Bus sollen die neuen Bus-Modelle weniger laut sein (5dB bei stehendem und 2 dB bei vorbei fahrendem Fahrzeug).

Eine Motion von Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern¹ ziele in Richtung Elektrobusse. Es werde für die Einführung solcher Busse eine Übergangsfrist von 10 Jahren verlangt. Der Regierungsrat habe die Motion in einen Anzug umwandeln wollen, wogegen sich der Grosse Rat gewehrt habe. Der Regierungsrat sei daran, einen entsprechenden Gesetzesvorschlag auszuarbeiten, der noch im Herbst 2014 im Grossen Rat behandelt werden soll. Politischer Druck tue der Industrie gut, die entsprechend am Forschen sei. Für die Umstellung auf eine andere Busflotte brauche es aber Zeit.

2.1.3.5 Ausblick des Leiters Mobilitätsplanung, BVD: S-Bahn-Station Solitude und mögliche Folgen für die Grenzacherstrasse

Mit einer neuen S-Bahnstation oder auch einer neuen Tramlinie in der Grenzacherstrasse sei das Buskonzept im grossräumigen Umfeld völlig neu zu gestalten. Gar keinen Bus mehr werde es aber kaum geben. Die Kantone der Nordwestschweiz werden die Haltestelle Solitude mit den Angebotsvorstellungen für den Ausbausritt 2030 beim Bund eingeben.

¹ Geschäft Nr. 13.5135

2.2 Petition P253 „Direkte ÖV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB“

Schon im Zusammenhang mit der Petition P 253 „Direkte ÖV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB“ wurde der Bau und Betrieb einer S-Bahn-Haltestelle Breite im Bereich Zürcherstrasse /Lehenmattstrasse verlangt, wobei die Vertreter der Petentschaft auch offen waren für einen Standort mitten auf der Schwarzwaldbrücke oder bei der Solitude, wenn nur dieser Bereich der Stadt abgedeckt werde.

In ihrem Bericht zur Petition² wies die Petitionskommission Ende 2008 aufgrund von Auskünften aus der Verwaltung auf den Entwurf Richtplan Haltestelle Breite/Wettstein hin, in dem eine S-Bahnhaltestelle auf der Eisenbahnbrücke als Vororientierung enthalten war. Sie erwähnte den Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle Solitude, welcher vom Grossen Rat mit Beschluss vom 23. Januar 2008 an den Regierungsrat überwiesen worden war, und dass zum Thema eine Gesamtkonzepterarbeitung im Gange sein soll. Weiter zitierte sie, dass die S-Bahnhaltestelle eine langfristige Option sei, zu der es bis dahin noch keine Potentialabschätzung gebe, es handle sich um eine technisch schwierige Planung, die sinnvolle Lage neuer S-Bahnhaltestellen werde untersucht und deren Machbarkeit geprüft. Aufgrund dieser Informationen hielt die Petitionskommission schliesslich fest, dass es wichtig sei, die Realisierung einer S-Bahnhaltestelle in diesem Gebiet zu diskutieren, zu evaluieren und weiter zu verfolgen.

2.3 Planungsstand S-Bahn-Haltestelle Solitude

2.3.1 Schreiben der Petitionskommission vom 29. September 2014 an den Regierungsrat, mit Hinweis auf den Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle Solitude³

Die Petitionskommission stellte nach dem Hearing vom 17. September 2014 fest, dass der vom Grossen Rat schon zweimal stehen gelassene Anzug von Stephan Gassmann und Konsorten aus dem Jahr 2007 - zuletzt am 12. September 2012 mit Frist 12. September 2014 - eine S-Bahn-Haltestelle Solitude verlangt. Sie bat daher den Regierungsrat um den heutigen Planungsstand dieser schon vor so vielen Jahren diskutierten und geforderten S-Bahn-Station Solitude, in der Annahme, sie sei um etliche Schritte weiter gediehen. Insbesondere bat die Kommission um Angabe der für die Errichtung einer solchen Station zu erwartenden Kosten, welche Strategie der Regierungsrat verfolge, insbesondere ob eine Vorfinanzierung ins Auge gefasst wird und wie sich diese realisieren lässt.

2.3.2 Antwortschreiben der Regierung; RRB vom 28. Oktober 2014 zum Planungsstand-S-Bahn-Haltestelle Solitude (Zitat)

„S-Bahn-Haltestelle Solitude im Kontext übergeordneter Planungen

Die S-Bahn-Haltestelle Solitude ist fester Bestandteil der übergeordneten kantonalen Planungen. Im kantonalen Richtplan Basel-Stadt wird die Haltestelle – wie übrigens auch die Haltestellen Morgartenring und Riehen-Stettenfeld bzw. Lörrach-Zollweg – mit dem Planungsstand „Zwischenergebnis“ aufgeführt. Im Sommer 2012 hat die Agglomeration Basel die Haltestelle im Agglomerationsprogramm der 2. Generation in der Priorität B (Realisierung 2019–2022) beim Bund eingereicht. Der Bund hat das Vorhaben in seiner Beurteilung leider der Priorität C (früheste Realisierung ab 2023) zugeordnet. Als Begründung hat er das Fehlen eines trinational abgestimmten Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn angeführt und die Agglomeration mit der entsprechenden „Hausaufgabe“ beauftragt.

Mit der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur), welche das Volk im Februar 2014 deutlich angenommen hat, hat der Bund die Finanzierung von Bahninfrastrukturen

² Geschäft Nr. 08.5169, Bericht vom 3. November 2008

³ Geschäft Nr. 07.5322

inzwischen neu geregelt. Demnach ist die Finanzierung von diesen Infrastrukturen neu alleinige Aufgabe des Bundes. Die Kantone beteiligen sich finanziell über einen pauschal definierten Verteilschlüssel. Bahnhöfe und somit auch S-Bahn-Stationen sind Bestandteil der Bahninfrastruktur. Das heisst, die Kantone der Nordwestschweiz müssen die Forderung nach neuen S-Bahn-Haltestellen bei ihrer Eingabe zum Ausbauschnitt 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur beim Bund einbringen. Diese Eingabe muss Ende November 2014 erfolgen. Die vorbereitenden Arbeiten laufen auf Hochtouren.

Erkenntnisse aus Potenzialstudie und Verkehrsstromanalyse

Über die Ergebnisse aus einer Potenzialstudie und Verkehrsstromanalyse hat der Regierungsrat in der Beantwortung der Anzüge Gassmann betreffend S-Bahn-Haltestelle Solitude und Egeler betreffend S-Bahn-Haltestelle Morgartenring im August 2012 letztmals berichtet. Aus den Studien geht hervor, dass der Standort Solitude über ein genügendes Potenzial für eine S-Bahn-Haltestelle verfügt. Dies nicht zuletzt auch aufgrund des Entwicklungsstandortes Roche mit geplanten neuen Arbeitsplätzen im Einzugsbereich der Haltestelle. Die Verkehrsstromanalyse hat aber auch aufgezeigt, dass nicht nur das Potenzial im Einzugsbereich für den Erfolg einer S-Bahn-Haltestelle entscheidend ist, sondern auch das Angebot, mit welchem die Haltestelle bedient wird. Nur mit einer guten Einbindung einer Haltestelle ins S-Bahnnetz kann das Potenzial auch tatsächlich abgeschöpft werden.

Trinationales Angebotskonzept für die Regio-S-Bahn Basel

In den vergangenen zwei Jahren lag das Schwergewicht daher auf der Erarbeitung eines trinational abgestimmten Angebotskonzepts für die Regio-S-Bahn Basel (welche Linien, welcher Fahrplankontakt, welche Haltestellen). Unter der Leitung der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms (Verein Agglo Basel) haben die Besteller von S-Bahn-Leistungen in der Schweiz, in Deutschland und Frankreich die Arbeiten an einem grenzüberschreitend abgestimmten und in sich schlüssigen Angebotskonzept in Angriff genommen. Die Arbeiten sind weit fortgeschritten und werden in den nächsten Wochen abgeschlossen. Für den Horizont 2030 soll ein Angebotskonzept unter Berücksichtigung des Herzstücks Regio-S-Bahn vorgelegt werden. Das Herzstück ist das entscheidende Vorhaben, um die Regio-S-Bahn trinational weiterzuentwickeln und neue, schnelle Direktverbindungen quer durch die Agglomeration anzubieten. Das Herzstück der Regio-S-Bahn erlaubt aber auch eine teilweise Entflechtung von S-Bahn und Fern- bzw. Güterverkehr im Kern des Netzes. Dies ermöglicht einen dichteren Fahrplan und einen stabileren Betrieb.

Die heutigen Bahnverbindungen über die Schwarzwaldbrücke in Richtung Deutschland und auf der Elsässerbahn in Richtung Frankreich werden für die S-Bahn nicht mehr dieselbe Bedeutung haben. Die S-Bahnverbindungen über die Grenzen nach Deutschland und Frankreich verlaufen dazumal hauptsächlich über die neuen Innenstadtverbindungen des Herzstücks. Insofern ist mit der Realisierung des Herzstücks der Standort Solitude wesentlich anders ins Netz eingebunden als heute. Der Regio-Express vom Oberrhein sowie eine verbleibende S-Bahn-Linie auf der Elsässerbahn aus Frankreich könnten dann die Solitude bedienen. Mit dem Herzstück soll aber auch eine neue S-Bahn-Haltestelle in Kleinbasel entstehen, welche von mehreren Linien in dichtem Takt aus allen Korridoren der Schweiz (Fricktal, Ergolzthal und Laufental) sowie aus dem Wiesental und vom Hochrhein bedient wird. Mit einer Herzstück-Haltestelle Kleinbasel besteht somit eine hervorragende Chance, auf der Kleinbasler Seite, insbesondere auch im oberen Kleinbasel, einen Quantensprung in der S-Bahn-Erschliessung zu erreichen. Die genaue Lage und Ausbildung dieser Haltestelle ist Gegenstand des Vorprojektes, das im nächsten Jahr gestartet wird.

Im Hinblick auf den STEP Ausbauschnitt 2030 haben die Kantone bis Ende November 2014 ein abgestimmtes Angebotskonzept für den regionalen öffentlichen Verkehr mit ihren Angebotsvorstellungen für den Horizont 2030 beim Bundesamt für Verkehr einzureichen. Das trinationale Angebotskonzept für die Regio-S-Bahn bildet dabei den Kern der Eingabe der Nordwestschweizer Kantone im Raum Basel. Die S-Bahn-Haltestellen gemäss Richtplaneintrag,

insbesondere die Haltestelle Solitude, sowie die neuen Haltestellen des Herzstücks sind dabei berücksichtigt. Sind die Haltestellen erst einmal im Entwicklungsprogramm des Bundes aufgenommen, so könnte der Kanton mit dem Bund in Verhandlungen für eine vorzeitige Realisierung und Vorfinanzierung der Haltestelle Solitude treten.

Nächste Planungsschritte

Insofern ist es wichtig, dass der Kanton auf Basis des trinationalen Angebotskonzepts und in Abstimmung mit den Entwicklungsplänen der Firma Roche die bautechnische Planung und Projektierung der Haltestelle Solitude angeht. Dies kann parallel zur Prüfung der Kantoneingaben zum STEP Ausbauschnitt 2030 durch den Bund erfolgen. Als nächste Schritte sollen eine technische Machbarkeitsstudie, welche die genaue Lage und Anordnung der Haltestelle definiert sowie erste Kostenangaben ermöglicht, und eine Zweckmässigkeitsprüfung unter wirtschaftlichen Aspekten erfolgen. Diese anstehenden Schritte sind im Hinblick auf künftige Verhandlungen mit dem Bund wichtig.

Das Projekt verfügt über eine hohe Komplexität, da es am Brückenkopf und im Einfahrtsbereich in den Badischen Bahnhof liegt und zudem an der technischen und rechtlichen Schnittstelle der Bahnsysteme Schweiz - Deutschland. Die Infrastruktureigner DB Netze und SBB Infrastruktur sind beide daher in der nächsten Planungsphase unbedingt miteinzubeziehen.

Auswirkungen auf Grenzacherstrasse

Der Bau einer S-Bahn-Haltestelle macht alleine noch keine gute ÖV-Erschliessung aus. Ohne gute Bedienung der Haltestelle (Taktfrequenz, direkt erreichbare Ziele) ist der Nutzen gering. Zudem muss eine S-Bahn-Haltestelle auch leistungsfähige Verknüpfungen mit dem städtischen Tram- und Busnetz aufweisen, um die Feinverteilung der Fahrgäste in der Stadt zu gewährleisten. Bei der Verkehrsstromanalyse wurde gerade die Verknüpfung mit dem Busnetz mit mehreren Buslinien in der Grenzacherstrasse als gute Voraussetzung für den Standort Solitude gewertet. Die Busse in der Grenzacherstrasse übernehmen heute verschiedene Funktionen und erlauben gerade deshalb einen effizienten und wirtschaftlichen Busbetrieb. Einerseits erschliessen sie den Standort Roche an der Grenzacherstrasse, andererseits erschliessen sie aber auch die östlichen Quartiere von Kleinbasel sowie Riehen und Bettingen. Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle Solitude könnte das Buskonzept im Umfeld der Grenzacherstrasse angepasst werden. Das heisst aber nicht, dass signifikant weniger Busse oder gar keine Busse mehr durch die Grenzacherstrasse verkehren würden.

Der Grosse Rat hat eine neue Tramlinie durch die Grenzacherstrasse in den mittelfristig wirksamen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes auf Basis des Konzepts Tramnetz 2020 aufgenommen. Die geplante Linie bindet den Standort Roche selbst ins Tramnetz ein, könnte die Verknüpfung mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle sicherstellen und würde darüber hinaus auch neue Direktverbindungen anbieten, unter anderem zum Bahnhof SBB und zum Bad. Bahnhof.

Entwicklung Standort Roche

Im Hinblick auf die kommenden Entwicklungen des Standortes Roche an der Grenzacherstrasse sind sich der Kanton und die Firma Roche einig, dass ein besonderes Augenmerk auf eine stadtverträgliche Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Wettsteinquartier gelegt werden muss. Der Kanton und die Roche untersuchen gemeinsam, welche Massnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um eine gute Erreichbarkeit des Areals sicherzustellen und gleichzeitig die Auswirkungen auf die benachbarten Quartiere zu minimieren. Dabei sind alle Verkehrsmittel (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) einzubeziehen. Dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs um den Standort Roche wird besondere Bedeutung zukommen. Der Kanton unterstützt die Firma Roche bei ihren Bemühungen, mittels eines Mobilitätskonzepts die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern.

Anzüge zu neuen S-Bahn-Haltestellen

Der Regierungsrat hat die Anzüge Gassmann betreffend S-Bahn-Haltestelle Solitude und Egeler betreffend S-Bahn-Haltestelle Morgartenring im Sinne dieses Schreibens beantwortet und wird sie dem Grossen Rat demnächst als Zwischenbericht mit dem Antrag auf „stehen lassen“ überweisen.“

3. Erwägungen der Petitionskommission

Das Hearing vom 17. September 2014 hat gezeigt, dass die Anwohnenden der Grenzacherstrasse überdurchschnittlichem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Davon stammt die Hälfte vom Schwerverkehr, mehrheitlich Busverkehr. Das Anliegen der Petition ist nachvollziehbar. Zur Entlastung der von Buslärm geplagten Anwohnerschaft empfiehlt die Petitionskommission folgende Schritte vorzunehmen:

Zur Forderung 1 „Maximal 20 Busbewegungen pro Stunde“:

Die neuen lärmärmeren Dieselsebusse für die BVB, welche 50 Prozent der Gesamtflotte ausmachen und laut dem am Hearing anwesenden Mitglied der Geschäftsleitung der BVB im Jahr 2015 ausgeliefert werden sollen, sind in erster Linie auf diejenigen Buslinien einzusetzen, die durch die Grenzacherstrasse fahren. Das wäre im Sinne der Vertreter der Petentschaft, die am Hearing andeuteten, eine weniger drastische Reduktion der Busfrequenz in Kauf zu nehmen, wenn die Grenzacherstrasse dafür mit leiseren Bussen befahren würde.

Der Regierungsrat ist gewillt, in Form einer Revision des Gesetzes über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG)⁴ die oben unter Ziff. 2.1.3.4 erwähnte Motion von Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes betreffend Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern, mit dem Ziel (leisere) Elektrobusse anzuschaffen, umzusetzen. Im Ratschlag der Regierung ist das von den BVB gesteckte Ziel, mit der zukünftigen Busflotte weniger Lärm zu produzieren, ausdrücklich erwähnt. Von dieser Strategie werden nicht nur die Achse Claraplatz – Grenzacherstrasse sondern auch generell die mit Bussen befahren Strassen profitieren. Die Petitionskommission begrüsst daher im Grundsatz die vom Regierungsrat vorgeschlagene Gesetzesänderung. Darüber zu beraten und endgültig zu entscheiden wird Sache des gesamten Grossen Rats sein.

Zur Forderung 2 „Verlegung der Bus-Linie 34“: Bei beiden Varianten ist die Buslinie 34 nicht mehr in den ÖV-Knoten Wettsteinplatz eingebunden und bedeuteten laut Leiter Mobilitätsplanung vom BVD eine Schwächung des ÖV-Knotens Wettsteinplatz. Vor allem für Fahrgäste der Linie 34 aus Riehen /Kleinbasel mit Ziel Bahnhof SBB würden sich die Fahrzeiten verlängern. Dies betreffe insbesondere auch Mitarbeitende der Firma Roche, welche an den Bahnhof SBB gelangen wollten. Die Anbindung der Roche müsste auf zwei Seiten des Areals erfolgen: Busstation in der Grenzacherstrasse (Linien 31/38) oder in der Wettsteinallee (Linie 34). Im Mobilitätsmanagement der Firma Roche sind die Fahrzeiten das massgebende Kriterium für die Verkehrsmittelwahl.

Bei beiden Varianten brauchte es bauliche Anpassungen, um sie möglich zu machen. Diese sind seitens der zuständigen Abteilung im BVD nicht berechnet worden, die Grössenordnung kann nur abgeschätzt werden:

Variante 1: Es bräuchte vier neue Haltestellen (je zwei pro Richtung); Kostenpunkt: einige hunderttausend Franken.

Variante 2: Anpassungen an zwei Tramhaltestellen (vier Haltekanten) und grössere Anpassungen am Claraplatz mit Gleisspreizung im Bereich der Tramhaltestellen, was einen grösseren Eingriff am Claraplatz bedeuten würde, der kaum ohne grundsätzliche Erneuerung und Umgestaltung vorgenommen werden könnte. Die Kosten dürften insgesamt über CHF 1 Mio. zu liegen kommen. Die erforderlichen Planungsprozesse benötigen Zeit. Eine Umsetzung wäre nicht vor 5 – 8 Jahren möglich.

⁴ Geschäft Nr. 14.1460.01

Trotz des Einwands der schlechteren Anbindung seitens des Leiters Mobilitätsplanung am Hearing, betonte der Roche-Zuständige mehrmals, Roche habe gegen diese „zweiseitige“ Anbindung nichts einzuwenden, im Gegenteil sie biete Hand dazu, indem für die Roche-Angestellten dann auf Seite der Wettsteinallee ein weiterer Ein- bzw. Ausgang bauen würde. Die Petitionskommission ist der Ansicht, dass demnach, evtl. für ein Jahr probeweise, die günstigere Variante 1 eingeführt werden sollte, weil sich das Areal der Roche in den nächsten Jahren mit dem Bau der neuen Gebäude sowieso auch gegen die Wettsteinallee hin vergrössern wird.

Zur Forderung 3 „Direkte Buslinie Roche – Breite – Bahnhof SBB“:

Die Argumente des Zuständigen des BVD, die gegen eine direkte Buslinie Roche Ost – Breite – Bahnhof SBB sprechen, sind aus Sicht der Petitionskommission nachvollziehbar. Auch dieses Projekt würde, wie die mittels Petition P 253 (vgl. Ziff. 2.2) verlangte Verlängerung der Buslinien 70 und 80 vom Aeschenplatz an den Bahnhof SBB, letztlich an den mangelnden Möglichkeiten zur Erstellung einer weiteren Bushaltestelle am Bahnhof SBB scheitern.

Allerdings hat die Petitionskommission Mitte Januar vom Leiter Mobilität des BVD erfahren, dass das letzte Wort doch noch nicht gesprochen sei. Die Roche wünsche nach wie vor eine solche Transportmöglichkeit an den Bahnhof. Das BVD sei jedenfalls daran, verschiedene Möglichkeiten zu eruieren. Es bleibt daher abzuwarten, ob sich eine Lösung ergibt. Sie würde von der Petitionskommission jedenfalls unterstützt.

Zur Forderung 4 „Forcierung Planung S-Bahn-Haltestelle Solitude“:

Die bekannt gewordenen weiteren Ausbaupläne der Roche bedeuten eine entsprechend stetig wachsende Anzahl Mitarbeitende, die möglichst per ÖV ins Quartier zur Arbeit kommen sollen. Dazu kommen die Aussagen vom Regierungspräsident anlässlich des 12. Basler Investorengesprächs vom 12. November 2014, offenbar gestützt auf diesen publik gemachten Investitionsentscheid der Roche und die damit zu erwartende Schaffung zusätzlicher 2000 Arbeitsplätze, dass damit verbunden neue Wohnraumangebote u.a. im Osten der Stadt realisiert werden müssen. Es darf demnach davon ausgegangen werden, dass zukünftig noch mehr Menschen, die durch die Grenzacherstrasse fahrenden Buslinien, frequentieren möchten.

Laut Ratschlag der Regierung vom 29. Juni 2010⁵ hat die Roche schon zu Beginn des Jahres 2006 der kantonalen Verwaltung und der Basler Stadtbildkommission ihre Entwicklungsstrategie für das gesamte Roche Areal in Basel vorgestellt. Gemäss Mobilitätskonzept der Roche sollen möglichst viele Mitarbeitende mittels ÖV zur Arbeit erscheinen, wofür ein attraktives ÖV-Angebot zur Verfügung stehen muss. Ende 2007 wurde der mittlerweile vom Grossen Rat bereits zweimal stehen gelassene Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle Solitude eingereicht (vgl. Ziff. 2.3). Im Jahr 2008 forderte auch die Petition P253 „Direkte ÖV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB“ (vgl. Ziff. 2.2) eine S-Bahn-Haltestelle Solitude. Schon damals war eine Gesamtkonzepterarbeitung zum Thema S-Bahn-Haltestelle Solitude im Gange, weshalb die Petitionskommission in ihrem Bericht zur Petition P253 festhielt, dass es wichtig sei, die Realisierung einer S-Bahnhaltestelle in diesem Gebiet weiter zu verfolgen. Seit 2008 fordert die Roche laut dem für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts der Roche Verantwortlichen diese S-Bahn-Station. Den Verantwortlichen im Kanton muss schon lange klar gewesen sein, dass diese S-Bahn-Haltestelle zukünftig von Bedeutung sein wird. Aus Sicht der Petitionskommission wurde seitens des Kantons viel zu wenig Druck auf die für die Errichtung dieser Station zuständigen Behörden gemacht. Vermutlich signalisierte bei der Einreichung der Haltestelle im Agglomerationsprogramm der 2. Generation im Sommer 2012 die Einstufung in Priorität B (2019-2022) durch die Agglomeration Basel schon unterschwellig, dass das Ganze nicht so eilt. Heute wird FABI als Grund für weitere Hürden, die zu nehmen sind, genannt. Diese Einschätzung dürfte sich mit der Aussage des für die Umsetzung des Roche-Mobilitätskonzepts Zuständigen decken

⁵ Geschäft Nr. 10.1156 01 Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal). Areal F. Hoffmann-La Roche. Basel (Parzelle 383 der Sektion VIII des Grundbuches der Stadt Basel)

(vgl. Ziff. 2.1.2), es komme das Gefühl auf, es werde nun dem Bund die Schuld für die Verzögerungen in punkto S-Bahn-Haltestelle-Errichtung zugegeschoben.

Die Petitionskommission ist daher dezidiert der Meinung, dass die Planung der S-Bahn-Haltestelle Solitude unbedingt und dringend voranzutreiben ist und zwar parallel zu allen Bemühungen rund um das Herzstück, weil sie keinen berechtigten Grund sieht, die Erstellung dieser S-Bahn-Haltestelle von der Durchmesserlinie abhängig zu machen. Sie sieht es vielmehr als äusserst sinnvoll an, im Quartier rund um das gross werdende Roche-Areal schliesslich mehrere Zugangsmöglichkeiten zu Verbindungssträngen zu haben, was nicht nur den ÖV benutzenden Roche-Mitarbeitenden sondern insbesondere auch den Anwohnerinnen und Anwohnern im Quartier rund um das Gebiet der Roche zugutekommen wird. Der Regierungsrat soll daher alles daran setzen, dass eine Vorfinanzierung des Projekts S-Bahn-Haltestelle Solitude zustande kommt.

Zur Forderung 5 „Tempo 30 entlang der ganzen Grenzacherstrasse“: Der Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Einführung von Tempo 30 in der Grenzacherstrasse im Umfeld der Kindergarten an der Kreuzung Peter Rot-Strasse⁶ wurde am 19. Dezember 2013 vom Grossen Rat an den Regierungsrat, mit Frist zur Beantwortung bis 19. Dezember 2015 überwiesen. Die Petitionskommission meint, wenn es offenbar für den Abschnitt der Grenzacherstrasse im Bereich der Roche trotz der Tatsache, dass es sich bei der Grenzacherstrasse um eine übergeordnete, verkehrsorientierte Strasse handelt, möglich war, eine Tempo 30-Zone einzuführen, dies auch für den restlichen Teil der Strasse möglich sein sollte. An dieser Stelle verweist die Petitionskommission auf Diskussionen ähnlicher Art im Gundeldingerquartier und den Regierungsratsbeschluss vom 30. September 2014 zur Sistierung der Arbeiten am „Konzept Verkehrsberuhigung Gundeldingen“ und Verzicht, das Geschäft dem Grossen Rat zur Genehmigung zu unterbreiten. In der Begründung dazu ist zu lesen, dass Untersuchungen zur Einführung von Tempo 30 im gesamten Quartier gemäss den Vorgaben des Grossen Rats weitergeführt werden sollen also auch bezüglich Güter-, Dornacher- und Gundeldingerstrasse - sog. verkehrsorientierte Strassen. Der Anzug Wüthrich ist daher zu unterstützen, resp. es ist zu prüfen, ob in der Grenzacherstrasse im Abschnitt Wettsteinplatz bis Tinguely-Museum generell Tempo 30 eingeführt werden kann (vgl. hierzu Einschätzung zu Tempo 30 und Fussgängerstreifen auch auf Hauptachsen⁷).

Zur Forderung 6 „Verlegung der Haltestelle Rosengartenweg“:

Laut Auskunft des Leiters Mobilitätsplanung des BVD vom 4. Dezember 2014 hat die Koordinationskommission Infrastruktur inzwischen beschlossen, vorerst auf eine Verschiebung der Haltestelle Rosengartenweg zu verzichten. Den Entscheid begründet sie wie folgt: Es besteht zurzeit kein Erhaltungsbedarf in der Grenzacherstrasse, im Abschnitt Peter Rot-Strasse bis Wettsteinplatz. Die Kosten einer Verlegung der Haltestelle ohne Sanierungsbedarf der Strasse sind nicht gerechtfertigt: Zum einen hat eine Verschiebung der Haltestelle auf die gemessene Lärmbelastung (Immissionswerte) in der Grenzacherstrasse einen marginalen bis keinen Einfluss. Diese Massnahme würde deshalb nicht zur Lärmsanierung der Strasse beitragen. Zum anderen würde durch die Verlegung der Haltestelle das Problem der Lärmbelastung der anfahrenden Busse nur verlagert werden und andere Anrainer der Grenzacherstrasse mehr als bisher belastet. Bei Sanierungsbedarf der Strasse sollen aber die Auswirkungen der Lärmentwicklung eines wegfahrenden Busses bei der Haltestellenplanung berücksichtigt werden. Aus heutiger Sicht, wäre dabei die Variante „Fischerweg“ weiterzuverfolgen.

Die Vertreter der Petentschaft möchten mit ihrer Petition eine Lärmreduktion erreichen. Die Petitionskommission ist der Ansicht, dass die geforderte Haltestellenverschiebung, die laut telefonischer Auskunft des Leiters Mobilitätsplanung des BVD zwischen CHF 200'000 bis CHF 300'000 kosten würde, keine Reduktion des vom Buslärms in der Grenzacherstrasse bringen würde. Der Idee, die Variante „Fischerweg“ bei einer allfälligen Strassensanierung weiter

⁶ Geschäft Nr. 13.5431

⁷ http://www.vcs-blbs.ch/fileadmin/user_upload/Sektion_beider_Basel/Factsheet_Tempo30_Fussgaengerstreifen.pdf

zu verfolgen, steht nichts im Wege, allerdings würde eine Umsetzung der im Rahmen des Tramnetzes 2020 diskutierten Tramlinie durch die Grenzacherstrasse die Karten neu aufmischen.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission



Dr. Brigitta Gerber
Präsidentin