

Zwischenbericht des Gemeinderats zum Anzug Andreas Zappalà und Kons. betreffend Riehener Verkehrsnetz

(überwiesen am 23. August 2017)

1. Anzug

An seiner Sitzung vom 23. August 2017 hat der Einwohnerrat den nachfolgenden Anzug Andreas Zappalà und Kons. betreffend Riehener Verkehrsnetz überwiesen:

Wortlaut:

"Seit einigen Jahren kämpft die Gemeinde Riehen mit Verkehrsproblemen. Hintergrund waren meistens Bauarbeiten am kommunalen aber auch kantonalen Strassen- und Leitungsnetz in Riehen. Die Folge davon waren und sind auch aktuell die Belastung der Wohnquartiere durch erhöhten Durchgangsverkehr, Autokolonnen, verstopfte Strassen oder kurz zusammengefasst eine Überlastung des Riehener Verkehrs- und Strassennetzes. Die Inbetriebnahme der Zollfreistrasse mag zwar ein wenig Abhilfe geschaffen haben, eine nachhaltige Wirkung und Entlastung brachte diese Massnahme hingegen nicht, wie die aktuellen Diskussionen und Reaktionen aus der Bevölkerung zeigen. Daran vermögen auch die Beschwichtigungen des Gemeinderats nichts zu ändern, der sich auf statistische Erhebungen stützt aber offenbar die tatsächliche Situation in den Quartieren nicht wahrnimmt oder wahrnehmen will.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass das Riehener Strassennetz generell überlastet ist und sich diese Überlastung bei der Durchführung von Strassensanierungsarbeiten verheerend auswirkt. Die Verkehrsproblematik bekommt man deshalb nur in den Griff, wenn Massnahmen ergriffen werden, die die Belastung durch den Durchgangsverkehr nachhaltig reduzieren. Nach Ansicht der Unterzeichnenden wird das Riehener Strassennetz noch zu stark als Transitstrecke genutzt durch Verkehrsteilnehmer, die nicht in Riehen wohnhaft sind oder hier arbeiten. Anders ist die hohe Anzahl an Autos mit ausländischen und ausserkantonalen Nummernschildern nicht zu erklären, die von der Grenze her Richtung Basel oder umgekehrt auf dem Riehener Verkehrsnetz unterwegs sind. Dies fällt insbesondere zu Stosszeiten am Morgen und am Abend auf.

Die Unterzeichnenden ersuchen deshalb den Gemeinderat zu prüfen, welche Massnahmen zur nachhaltigen Lösung der Transitverkehrsproblematik möglich sind und welche Massnahmen umsetzbar sind. Sollten nicht alle möglichen Massnahmen in der Kompetenz des Gemeinderats liegen, so sind die kantonalen Behörden bei der Prüfung beizuziehen. Der Gemeinderat wird gebeten, tatsächlich alle möglichen Massnahmen



im Bericht aufzuführen, auch wenn sich einzelne davon aus Sicht des Gemeinderats nicht umsetzen lassen.“

sig. Andreas Zappalà
Daniel Liederer
Christine Mumenthaler

Elisabeth Näf
Dieter Nill
Daniel Wenk

2. Bericht des Gemeinderats

2. 1 Ausgangslage/Verkehrsentwicklung der letzten 5 Jahre

In die gleiche Richtung wie der vorliegende Anzug zielte der zwischenzeitlich abgeschriebene Anzug von Annemarie Pfeifer und Kons. betreffend Verkehrszählungen und umfassendes Verkehrskonzept vom Mai 2009, mit welchem sich der Gemeinderat in fünf Berichten (2010 – 2015) bezüglich der Thematik des Durchgangsverkehrs durch Riehen auseinandergesetzt hat. Quintessenz der Berichte ist, dass das sich verändernde Verkehrsgeschehen in den kommenden Jahren erfasst werden soll. Zudem sollte nach den einschneidenden Bautätigkeiten in der Hauptachse ein neues Verkehrskonzept erarbeitet werden. Man ging davon aus, dass die damals anstehenden baulichen Arbeiten in den kommenden Jahren bereits massive Auswirkungen auf des Verkehrsgeschehen in Riehen haben werden - was nun im Rückblick auch eingetroffen ist.

In den vergangenen fünf Jahren gab es in der Gemeinde Riehen grundsätzliche Veränderungen, welche sich auf das Verkehrsgeschehen erheblich auswirken. Es sind dies:

- Eröffnung der Zollfreien Strasse im Oktober 2013
- Einführung der Parkraumbewirtschaftung 1. Januar 2014
- Umleitungsverkehr Riehen Süd infolge Neubau der Grenzacherstrasse Mai 2014 – Mai 2015
- Neubau Kreisel Dammstrasse in Lörrach (bessere Zufahrt auf Zollfreie Strasse aus Lörrach Süd) 2016
- Umleitungsverkehr ganz Riehen infolge Neubau AeBas/LoeBas Januar 2017 – 2019
- Umleitungsverkehr Riehen Süd infolge Neubau Riehenstrasse/AeBas 2019 – 2020

Mit dem Bau der Zollfreien Strasse hat der Durchgangsverkehr auf bestimmten Strassen bereits stark abgenommen. Auch die Parkraumbewirtschaftung hatte einen geringen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen, indem heute im Grossen und Ganzen das „wilde Parkieren“ eliminiert wurde. Die Quartiere werden in den Morgenstunden nicht mehr mit Suchverkehr belastet.

Erheblichen Einfluss auf den Durchgangsverkehr hat gegenwärtig auch der Neubau der Hauptachse zwischen Eglisee bis Zoll Riehen/Lörrach. Die an der Dauermessstelle beim



Seite 3 Zoll Riehen/Lörrach gemessenen Fahrzeuge ergeben folgendes Bild über die vergangenen Jahre (durchschnittlicher Werktagsverkehr):

| | In Richtung Basel | In Richtung D |
|---|--------------------------|----------------------|
| Juni 2013 (vor Eröffnung der Zollfreien Strasse): | 10'250 Fahrzeuge | 9'620 Fahrzeuge |
| November 2016 (vor Baustelle Hauptachse): | 7'000 Fahrzeuge | 6'300 Fahrzeuge |
| Frühling 2017 (mit Umleitungsbetrieb): | 4'600 Fahrzeuge | 5'000 Fahrzeuge |
| Anfangs 2018 (mit Umleitung ab Inzlingerstrasse): | 3'800 Fahrzeuge | 4'100 Fahrzeuge |

Dies entspricht einer Abnahme des von Lörrach her kommenden Verkehrs von erfreulichen 63 % sowie 58 % des Verkehrs in Richtung Lörrach in den vergangenen 5 Jahren.

In dieser Zeitspanne haben sich die Verkehrsbelastungen auch auf weiteren Kantons- und Gemeindestrassen sehr verändert. Betroffen davon sind die Weilstrasse, Bäumlhofstrasse und Aeussere Baselstrasse mit weniger Verkehrsbelastung. Die Grenzacherstrasse und Zollfreie Strasse dagegen haben eine Mehrbelastung. Ebenfalls grosse Mehrbelastung in einer Fahrtrichtung haben naturgemäss die Umfahnrouten sowie der Grenzacherweg.

Dabei ist zu beachten, dass im Verkehrsmonitoring von 2015 festgestellt wurde, dass nur gut **ein Drittel** des durch Riehen durchfahrenden Verkehrs in Richtung Basel auch aus dem Wiesental stammt. Der Rest kommt aus Riehen selbst und von Inzlingen. Das bedeutet für allfällige Massnahmen im Riehener Verkehrsnetz, dass immer der grössere Anteil der von den Verkehrsberuhigungsmassnahmen Betroffenen Personen sind, die in Riehen wohnen oder arbeiten.

Im fünften Bericht (Ende 2015) des Gemeinderats zum Anzug Pfeifer wurde darauf hingewiesen, dass der Gemeinderat das Verkehrsgeschehen weiterhin beobachten lassen wird, wie dies im Leistungsauftrag Mobilität und Versorgung im Produkt Mobilität als Leistungsziel 3.4 enthalten ist. Erst mit den Resultaten dieser längerfristigen Entwicklung können zu einem späteren Zeitpunkt konkretere Aussagen zur Verkehrssituation mit allfälligen Vorschlägen zur zusätzlichen Verkehrslenkungs- oder Beschränkungsmassnahmen aufgezeigt werden. Wie bereits in diesem fünften Bericht angenommen, haben die Erschwernisse durch die Baustellen auf der Hauptachse durch Riehen dazu geführt, dass der Verkehr aus Lörrach weiterhin in erheblichem Mass abgenommen hat. Von hoher Bedeutung ist deshalb, dass nun dafür gesorgt wird, dass möglichst wenig dieses Verkehrs nach Abschluss der Bauarbeiten wieder durch Riehen fährt.

2.2 Welche Massnahmen sind zur nachhaltigen Lösung der Transitverkehrsproblematik möglich?

Gemäss Wirkungsziel 1.2 des Leistungsauftrags Mobilität und Versorgung, Produkt Mobilität soll der Durchgangsverkehr (MIV) zwischen Basel und Lörrach bzw. Inzlingen durch Riehen auch nach Abschluss der Bauarbeiten auf den Hauptachsen auf dem Niveau der Erhebung



von März 2017 bleiben. Dieses Ziel dürfte allerdings aufgrund begrenzter Steuerungsmöglichkeiten schwierig zu erreichen sein.

Bei allen Massnahmen muss immer auch berücksichtigt werden, dass die Strassenachse „Basel – Riehen – Lössrach“ in der „Durchgangsstrassenverordnung des Bundes“ enthalten ist. Für diese Strassen gilt grundsätzlich, dass sie für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen sein müssen. Da aus verkehrsrechtlichen Gründen keine grundsätzlichen Sperrungen oder Selektionierungen von Autolenkergruppen möglich sind, verbleiben die „weiche“ Verkehrsbeschränkungs- oder Verkehrslenkungsmassnahmen. Die Verkehrsströme können nur „sanft“ gelenkt werden. Eine solche Lenkung geschieht beispielsweise durch den sogenannten Push & Pull Ansatz. Auf der einen Seite wird ein attraktives gewolltes Angebot (Zollfreie Strasse) geschaffen, auf der anderen Seite wird ein Angebot unattraktiv gemacht. Mit dem Wissen, dass 65 % des Verkehrs hausgemacht ist, stellt sich aber die Frage, bis zu welchem Masse die Durchfahrt durch Riehen erschwert bzw. unattraktiv gemacht werden soll, da von allen Massnahmen immer auch die Riehener Bevölkerung und das Gewerbe betroffen sind.

Als denkbare Massnahmen zur **Reduzierung** des Durchgangsverkehrs gibt es verkehrslenkende Möglichkeiten durch entsprechende Wegweisung (Signalisation) oder verkehrsberuhigende Massnahmen (Verlangsamung) des Verkehrsflusses. Beide Massnahmen können natürlich auch kombiniert eingesetzt werden.

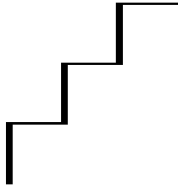
Zu den eher „härteren“ Massnahmen der Verkehrsbeschränkung gehört eine ampelgesteuerten Dosierung der Verkehrsmengen. Die Ampel lässt pro Zeiteinheit nur so viele Fahrzeuge durch, wie dies erwünscht ist. Entsprechende Staubildungen und kurzfristige Umlagerungen des Verkehrs sind die Folgen. Allerdings wurde die gleiche Idee für die Stadt Basel seitens Riehen stark kritisiert und abgelehnt.

Denkbar wäre weiter, via des Abfertigungsangebots am Zollübergang Riehen – Lössrach auf die Verkehrsmenge Einfluss zu nehmen. Bis anhin dürfen LKW mit einer Länge von maximal 12 m den Zoll passieren und werden auch abgefertigt. Vereinzelt Branchen und Betriebe profitieren bei der Einreise in die Schweiz von einer vereinfachten Zollanmeldung oder von periodischen Sammelanmeldungen. Der Zollübergang ist eine sogenannte Nebenzollstelle. Eine weitere Reduktion des Angebots ist theoretisch möglich. Dabei handelt es sich um eine Bundesangelegenheit. Da nebst reinen Durchfahrern mit einer Änderung des Abfertigungsangebots auch Zulieferer der Riehener Bevölkerung und des Gewerbes zu Umwegen gezwungen werden, soll auf Änderungen bezüglich Abfertigungsangebot am Zoll Riehen – Lössrach verzichtet werden.

2.3 Welche Massnahmen sind umsetzbar?

Aus fachlicher Sicht relativ leicht umsetzbar sind die folgenden Massnahmen:

- Beschränkungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit können als Massnahme in Betracht gezogen werden, um Wegstrecken für die Durchfahrt unattraktiv zu gestalten.



Seite 5

Auf Gemeindestrassen ist die Gemeinde berechtigt, solche Beschränkungen anzuordnen. Auf Kantonsstrassen ist der Kanton verantwortlich. Beschränkungen der zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten müssen detailliert geprüft werden. Denkbar ist, dass auch negative Folgen aus den Beschränkungen resultieren können. Schleichverkehr durch bis anhin unbelastete Quartiere ist denkbar, da kein Unterschied bezüglich zugelassener Höchstgeschwindigkeit gegenüber eigentlich übergeordneten Strassen mehr besteht.

- Förderung des öffentlichen Verkehrs: Dabei geht es primär um die weitere Attraktivitätssteigerung der Regio-S-Bahn mit einer Taktverdichtung und komfortablen Haltestellen. Eine Taktverdichtung setzt allerdings voraus, dass die Schrankensysteme optimiert werden müssen.
- Deutliche Wegweisung auf die Zollfreie Strasse: Die heute mit der Verkehrsumleitung signalisierte deutliche Wegweisung in Lörrach auf die Zollfreie Strasse müsste möglichst auch nach Beendigung der Bauarbeiten in der Hauptachse definitiv beibehalten werden können.

Der Gemeinderat wird als Grundlage für zukünftige Entscheide das Verkehrsgeschehen weiterhin beobachten lassen, wie dies auch im Leistungsauftrag Mobilität und Versorgung im Produkt Mobilität als Leistungsziel 3.4 vorgegeben ist. Es werden weiterhin jährliche Verkehrserhebungen durchgeführt. Die nächsten werden im März/April 2019 und im März/April 2020 erfolgen. Zudem werden die oben skizzierten Massnahmen im Hinblick auf das Ende der Baustellen bezüglich Wirkung und rechtlicher Umsetzbarkeit detaillierter geprüft.

3. Antrag

Der Gemeinderat beantragt, den Anzug **stehen zu lassen**.

Riehen, 13. Juli 2018

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:

Handwritten signature of Hansjörg Wilde in black ink.

Hansjörg Wilde

Der Generalsekretär:

Handwritten signature of Urs Denzler in black ink.

Urs Denzler