



► an den Grossen Rat

Regierungsratsbeschluss
Vom 18. März 2003

Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seinen Sitzungen vom 17. Dezember 1998 und 14. März 2001 den nachstehenden, dem Regierungsrat am 20. November 1996 überwiesenen Anzug Markus Lehmann und Konsorten stehen lassen.

"Es war richtig, den Wasgenring und den Luzernerring vierspurig auszubauen aufgrund des Pendlerstroms und als Entlastung der übrigen Quartierstrassen. Nun stellt sich heraus, dass speziell am Wasgenring ohne weiteres auf zwei Fahrspuren verzichtet werden könnte. Die Anwohner klagen schon seit Jahren über die 'Lastwagenrennen' und die vielfach überhöhten Geschwindigkeiten von Autos und Motorrädern, die ein grosses Gefahrenpotential sind. Die Radarkontrollen (eine Woche vor der Kontrolle wird ein Parkverbot mit Zeitangabe aufgestellt) bringen seit Jahren keine Verbesserung der Wohnqualität der Bewohner. Regelmässig ereignen sich schwere Unfälle (auch tödliche), an der Kreuzung Blotzheimerstrasse / Wasgenring wegen zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und wegen einer nicht optimal eingestellten Lichtsignalanlage. Viele Kinder aus dem nahen Wasgenring-Schulhaus müssen diese gefährliche Strasse täglich mehrmals überqueren und stehen einem erhöhten Unfallrisiko gegenüber.

Weil künftig der Pendlerverkehr über die Nord- und Osttangente geleitet wird, wäre es nun an der Zeit, die Situation 'am Ring' neu zu überdenken. Dabei soll die Reduktion der Fahrspuren erste Priorität geniessen. Es ergibt sich automatisch die Möglichkeit, beidseitig Velowege anzulegen. Und durch die Pflanzung von Allee-bäumen könnte der frühere Zustand wieder hergestellt werden, ohne dass Parkplätze verlorengehen. Der Abschluss der Bauarbeiten an der Nordtangente muss nicht abgewartet werden.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat höflich, zu prüfen und zu berichten,

1. wann eine Reduktion der Fahrspuren (von vier auf zwei) am Wasgenring und Luzernerring erfolgen könnte,
2. ob die Realisierung des Veloweges möglich ist unter gleichzeitigem Wiederherstellen des früheren Baumbestandes am Wasgenring,
3. ob die Bushaltestellen als Verkehrsflussregler in die Fahrbahn integriert werden können oder sollen,

4. welche Stellung das Verkehrsproblem 'am Ring' innerhalb des Gesamtverkehrskonzeptes von Basel-Stadt hat."

Wir gestatten uns, in Ergänzung zu unserem letzten Zwischenbericht vom 6. Februar 2001 wie folgt zu berichten:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat bereits früher in der Beantwortung des Anzugs Therese Zigerlig und Konsorten betreffend Rückbau des Wasgenrings in die ursprüngliche Allee sowie im letzten Zwischenbericht erläutert, dass der Luzernerring und der Wasgenring als flankierende Massnahme zur Nordtangente mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzernerring zurückgebaut werden sollen. Insbesondere soll auf der Achse Luzernerring / Wasgenring ein Kompromiss zwischen Strassenraumgestaltung und Strassenkapazität gefunden werden mit dem Ziel, den Verkehr auf dieser Achse flüssig, stetig und emissionsarm abwickeln zu können.

Wie schon im früheren Bericht dargelegt, sind der Luzernerring und der Wasgenring Bestandteile des Äusseren Rings und somit wichtige Hauptverkehrsstrassen. Auch nach Inbetriebnahme der gesamten Nordtangente mit dem Anschluss Luzernerring werden sie weiterhin ein beachtliches Verkehrsvolumen zu bewältigen haben. Doch auch für stark befahrene Strassen mit hohen Verkehrsaufkommen ist im Sinne stadtverträglicher Hauptverkehrsstrassen eine bessere Gestaltung möglich. Wie bereits früher erläutert, soll eine Umgestaltung des Strassenraumes zu tieferen Geschwindigkeiten, mehr Sicherheit, weniger Lärmbelastungen sowie zu höherer Wohnqualität führen.

2. Projektstand und Lösungsansätze

Die verkehrlichen Untersuchungen haben gezeigt, dass beim Rückbauprojekt zwischen den Knoten und den dazwischenliegenden Strecken zu unterscheiden ist. Unabhängig von der gewählten Querschnittsaufteilung in den freien Strecken bestimmt die Ausgestaltung der einzelnen Knoten die Leistungsfähigkeit des gesamten Rings. In den freien Strecken soll die Fahrbahn in der Regel auf eine Breite von ca. 10 m zurückgebaut werden. Die seitlichen Flächengewinne können für Verbreiterungen der Trottoirflächen, Baumpflanzungen sowie Parkierung genutzt werden. In den Knotenbereichen werden zusätzliche Abbiegespuren und Spuren für den öffentlichen Verkehr nötig sein, um einen flüssigen und stetigen Betrieb zu ermöglichen. Zudem soll hier dem erhöhten Bedarf an Fussgängerquerungen mit entsprechenden Massnahmen wie Mittelinseln Rechnung getragen werden. Diese unterschiedlichen Anforderungen an Strecken- und Knotenbereiche sollen gestalterisch klar zum Ausdruck kommen. Während in den Strecken die Wiederherstellung der Allee als prägendes Gestaltungselement eingesetzt werden soll, gehen die konzeptionelle Studien von einer offeneren Gestaltung in den Knotenbereichen mit Bezug zu den seitlichen, teilweise publikumsorientierten Nutzungen aus.

Die Projektierung und Realisierung ist auf die Zeit nach 2007 vorgesehen, sofern die notwendigen Mittel zur Verfügung stehen.

3. Antworten zu den einzelnen Fragen

Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. Es ist vorgesehen, das Rückbauprojekt Luzernerring/Wasgenring in Abstimmung auf die Eröffnung des Anschlusses Luzernerring an die Nordtangente zu realisieren, sofern die notwendigen Mittel bewilligt werden.
2. Das Gestaltungskonzept geht von der Wiederherstellung der Allee in weiten Teilen des Luzernerrings/Wasgenrings aus. Durch den Rückbau in den Abschnitten zwischen den Knoten steht der dafür nötige Platz zur Verfügung. Möglichkeiten für Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs werden bei der Projektierung mitberücksichtigt.
3. Ebenso werden Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs in die Projektierung einbezogen. Die Anordnung der Bushaltestellen wird im Verlaufe der weiteren Projektbearbeitung noch abgeklärt.
4. Der Luzernerring und der Wasgenring werden als Bestandteile des Äusseren Rings weiterhin Hauptverkehrsstrassen bleiben. Mit dem Rückbau soll jedoch eine stadtverträgliche Hauptverkehrsstrasse realisiert werden, die den Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, insbesondere auch der zu Fuss gehenden und Velofahrenden, sowie der Anwohnerschaft gerecht wird. Mit dem später zu bauenden Zubringer Allschwil, der ebenfalls ins Aktionsprogramm Stadtentwicklung aufgenommen wurde, kann im Luzernerring und Wasgenring eine weitere Entlastung von quartierfremdem Durchgangsverkehr erreicht werden.

4. Antrag

Da die Projektierungsarbeiten noch nicht abgeschlossen sind, beantragen wir dem Grossen Rat, vom vorliegenden Zwischenbericht Kenntnis zu nehmen und den Anzug Markus Lehmann und Konsorten stehen zu lassen.

Basel, 19. März 2003

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES
Der Präsident:

Dr. Christoph Eymann

Der Staatsschreiber:

Dr. Robert Heuss