



# Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

► **An den Grossen Rat**

006512 / 30. August 2003

## **Anzug Beatrice Inglin-Buomberger betreffend Bahnhof Süd**

---

### **1. Einleitung**

Nach dem Vorliegen des Schreibens Nr. 0600 der Regierung zum Anzug Beatrice Inglin-Buomberger und Konsorten betreffend Bahnhof Süd hat der Grosse Rat den Anzug Inglin am 13. September 2000 gemeinsam mit dem Ratschlag Nr. 8999 betreffend Euroville Areal Bahnhof Süd der Bau- und Raumplanungskommission überwiesen. Diese bezog im Rahmen ihres Berichts 9050 zum Geschäft Stellung und beantragte dem Parlament, den Anzug Inglin weiterhin stehen zu lassen, da die erhaltenen Antworten in keiner Weise befriedigten. Dies geschah am 17. Januar 2001. Zu Beginn der neuen Legislatur übergab die Bau- und Raumplanungskommission den Anzu Inglin zur Weiterbearbeitung an die UVEK.

### **2. Wortlaut des Anzuges Inglin**

„Zur Erschliessung des Bahnhof-Süd wird zwischen der Peter Merian-Brücke und der Margarethenbrücke eine neue Strasse, die Meret Oppenheim-Strasse gebaut. Diese zweispurige, durchgängige Strasse am Rande des Gundeldingerquartiers dient als Zufahrt zum Bahnhof Süd, kann aber auch für eine Teilentlastung der drei übrigen Längsachsen dienen.

Mit der geplanten Verkehrsführung tritt aber der gegenteilige Effekt ein, das Quartier wird nicht entlastet, sondern zusätzlich belastet. Wer von Osten her (Autobahn, Birstal) zum Bahnhof Süd gelangen will, muss durchs Gundeldingerquartier fahren, da zwei wichtige Linksabbiegemöglichkeiten fehlen.

1. Linksabbieger von der Münchensteinerbrücke in die Nauenstrasse
2. Linksabbieger von der Nauenstrasse auf die Peter Merian-Brücke

Damit nicht neuer Verkehr ins Quartier fliesst, ist es notwendig, flankierend dazu die Einfahrt in die Solothurnerstrasse zu erschweren.

Die Gesamtverkehrskommission hat diese beiden Linksabbieger in ihrer Stellungnahme zum Verkehrsplan und auch im Bericht zur Petition P62 gefordert.

Die Unterzeichnenden bitten die Raumplanungskommission, bei der Behandlung der Einsprachen im Ratschlag zur Meret Oppenheim-Strasse darauf hinzuwirken, dass die notwendigen planerischen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden, damit bei der Eröffnung der Meret Oppenheim-Strasse die Zufahrt zum Bahnhof Süd aus Osten ohne Belastung des Gundeldingerquartiers erfolgen kann.“

### **3. Vorgehen der Kommission**

Die UVEK hat das Geschäft durch eine Subkommission, bestehend aus:

L. Stutz, Vorsitz, K. Bachmann, K. Giovannone, S. Signer, D. Stolz, R. Vonder Mühl, vorbereiten lassen. Das Protokoll führte Frau M. Wälchli.

Die Subkommission hat in der:

1. Sitzung sich durch das Baudepartement über die „Verkehrsmodellrechnung Meret Oppenheim-Strasse“ informieren lassen.
2. Sitzung eine Vertretung der betroffenen Quartierbevölkerung und deren Anliegen angehört.
3. Sitzung sich durch den Kantonsbaumeister orientieren lassen, welche mittel- und langfristigen verkehrlichen Entlastungen für das Gundeldinger Quartier im Baudepartement angedacht werden.
4. Sitzung sich von Hr. A. Brenner, Leiter Verkehrsabteilung PMD BS, sowie von Hr. H. Oehrli, ehemaliger Leiter der Verkehrspolizei Zürich, über integriertes Verkehrsmanagement in Basel und in Zürich informieren lassen.
5. Sitzung von der Verwaltung verschiedene Fragen beantwortet erhalten.
6. Sitzung sich von Herrn. RR Schild informieren lassen, welche Massnahmen aus Sicht des PMD zur Entlastung des Gundeldinger Quartiers kurz- mittel- und langfristig möglich sind.
7. Sitzung eine Begehung der Meret Oppenheim-Strasse sowie des Areals Bahnhof Süd mit dem Projektleiter Herrn Dejan Despotovic durchgeführt, zu der die gesamte UVEK eingeladen war.
8. Sitzung ihren Bericht zu Händen der gesamten Kommission verabschiedet.

### **4. Linksabbieger von der Münchensteinerbrücke in die Nauenstrasse**

Die Regierung legt in ihrem Schreiben Nr. 0600 dar, warum auf die Einführung eines Linksabbiegers am Knoten Grosspeterstrasse/Münchensteinerstrasse tagsüber zu verzichten sei. Diese Ausführungen kann die Kommission nachvollziehen, sie regt aber an, die Zeiten des Nachtregimes zu prüfen und allenfalls auszuweiten.

### **5. Linksabbieger von der Nauenstrasse auf die Peter Merian Brücke**

Während von Vertretern des Baudepartements befürchtet wird, dass mit Einführung dieses Linksabbiegers die Meret Oppenheim-Strasse zu einer Umfahungsstrasse für den Bereich Bahnhof Nord werde, begrüssen die Quartiervertreter einen Linksabbieger klar, sogar dann, wenn der Linksabbieger an der Grosspeterkreuzung nicht möglich sein sollte. Sie stellen fest, dass ohne Linksabbieger eine Zufahrt zum Bahnhof Süd von Osten her, nur durch die Dornacherstrasse oder durch die Hochstrasse möglich ist. Sie befürchten daher, dass statt der ursprünglich versprochenen Entlastung eine zusätzliche Belastung aufs Gundeldingerquartier zukommt und vor allem auch Mehrverkehr in der Güterstrasse entsteht. Die Vorsteherin des Baudepartements kann sich durchaus vorstellen, dass der Linksabbieger, der bereits für die

Baustellenzufahrt eingerichtet ist, versuchsweise für den Gesamtverkehr eingerichtet wird. Auch der Vorsteher des Polizei- und Militärdepartements spricht sich für eine versuchsweise Einführung des Linksabbiegers aus. Eine feste Einrichtung des Linksabbiegers erfordert seiner Meinung nach eine Verlängerung der Linksabbiegerspur, was eine Verbreiterung der Nauenstrasse bedeutet. Er will mit der Meret Oppenheim-Strasse so viel Entlastung wie möglich erwirken.

## **6. Massnahmen bei der Verzweigung Meret Oppenheim-Strasse und Solothurnerstrasse**

Seitens der Verwaltung konnte der Kommission bei der Behandlung des Anzuges Inglin noch nicht dargestellt werden, ob und welche Massnahmen geplant sind, um den Verkehr auf die Meret Oppenheim-Strasse und nicht in die Solothurnerstrasse zu lenken. Inzwischen hat der Leiter des Tiefbauamtes, Herr Marco Piatti, diese jedoch bei der Eröffnung der Meret Oppenheim-Strasse in Aussicht gestellt.

## **7. Anliegen der Gundeldinger-Quartierbevölkerung, gemäss Hearing**

Die Bewohnerschaft und das Gewerbe verlangen eine Verkehrsreduktion im Quartier. Sie wollen vor allem von Durchgangsverkehr befreit werden. Im Hinblick auf die Erreichung dieser Ziele setzen sie folgende Prioritäten:

1. Die Verbindung Ost- West soll den Verkehr direkt vom Dreispitz, am Quartier vorbei, zur Margarethenstrasse führen und umgekehrt.
2. Verbindung der A 2 zum Dreispitz ohne Belastung für das Gundeldingerquartier.
3. Verbindung der A2 nach Westen

Notwendig zur Realisierung einer nachhaltigen Verkehrsentslastung sind:

- die Beschleunigung des Planungsvorganges unter Berücksichtigung der Quartieranliegen
- die Konsensfindung für den Standard einer Entlastung
- Aufstellung eines Zeitplanes (mit einem für das Quartier akzeptablen Zeithorizont)

Zu klären ist:

- Wie kann die Zufahrt zur Meret Oppenheim-Strasse ohne zusätzliche Belastung des Gundeldinger Quartiers gelöst werden?
- Wie soll das Gundeli entlastet werden, damit der „Boulevard Güterstrasse“ realisiert werden kann?
- Wie soll die Umfahrung ohne Einbezug der Meret Oppenheim Strasse erfolgen?

Mit Eröffnung der Nordtangente:

- muss im Gundeli eine deutliche Verkehrsreduktion entstehen
- ist eine Unterbrechung der durchgehenden Längsachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse zu suchen

Langfristig:

- ist eine Umfahrung des Gundeldinger-Quartiers zu suchen, die auch den nach der Eröffnung der Nordtangente noch verbleibenden Transitverkehr am Quartier vorbei führt.

## **8. Integriertes Verkehrsmanagement als Chance fürs Gundeldinger-Quartier**

Der Bevölkerung im Gundeli wird seit langem versprochen, dass das Quartier mit dem Bau der Nordtangente vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Die Spezialisten des integrierten Verkehrsmanagements, namentlich auch Herr Hans Peter Oehrli, während 30 Jahren Chef der Verkehrspolizei Zürich, gehen aber davon aus, dass sogenannte Entlastungsstrassen mittel- und langfristig regelmässig *keinen* Entlastungseffekt zeigen. Der Grund dafür ist, dass die Verkehrsteilnehmer sehr schnell merken, wenn eine früher stark befahrene Strasse weniger befahren ist. Deshalb zieht grundsätzlich jede Entlastungsstrasse neuen Verkehr an, bis das Verkehrsvolumen auf der entlasteten Strasse wieder auf das frühere Mass angestiegen ist.

Ein Entlastungseffekt tritt also nicht automatisch ein. Damit ein solcher eintritt, braucht es vielmehr ein gezieltes Vorgehen. Es muss aktiv darauf hingewirkt werden, dass die Entlastungsstrasse sofort nach der Eröffnung vom Durchgangsverkehr auch benutzt wird. Damit dies gelingt, sind grossräumig Wegweisungen, Lichtsignale, Signalisationen, Markierungen, Anzahl Fahrspuren, Vorsortierungen und die bauliche Gestaltung der Strassen so anzupassen, dass alles den Durchgangsverkehr dazu verleitet, die neue Route zu wählen. Gleichzeitig ist im zu entlastenden Quartier alles vorzukehren, damit dort nicht der Eindruck von freien Kapazitäten entsteht. Insbesondere empfiehlt es sich, Strassenreparaturen, die vielleicht in den Jahren vor der Eröffnung der Entlastungsstrasse nötig wären, aufzuschieben und am Tag der Eröffnung an die Hand zu nehmen. Aus Sicht des integrierten Verkehrsmanagements ist die zeitliche Koordination des Vorgehens von ganz zentraler Bedeutung. Sämtliche flankierenden Massnahmen müssen *genau* auf den Tag der Eröffnung der Entlastungsstrasse wirksam werden und nicht erst einige Wochen später.

In Zürich ist es gelungen, dass nach Eröffnung der Entlastungsstrassen der Verkehr in den entlasteten Quartieren nicht wieder angestiegen ist. Dies war nur möglich, weil ein entsprechender Wille vorhanden war und weil die flankierenden Massnahmen zusammen mit der Eröffnung umgesetzt wurden. Auch lag in Zürich der ganzen Planung die Annahme zugrunde, dass der Verkehr nicht weiter wächst. In Basel basiert die Planung auf angenommenen Verkehrszunahmen von 25% bis 2020.

Aus Sicht des Experten ergibt sich folgende Konsequenz: Man darf nicht einfach auf die Eröffnung der Nordtangente hoffen, um dann zuerst einmal zu sehen, was passiert. Die Eröffnung der Nordtangente muss im Hinblick auf die Entlastungseffekte, die sie erzielen soll, minutiös geplant werden. Der zeitlichen Koordination mit den flankierenden Massnahmen muss ganz besondere Beachtung geschenkt werden. Die erhoffte Entlastung wird nur eintreten, wenn die Planung der Eröffnung schon heute angegangen wird und sofort mit der Eröffnung der Nordtangente um-

gesetzt wird. Dabei ist es notwendig, dass die involvierten Departemente reibungslos auf das gemeinsame Ziel hinarbeiten.

## **9. Parkregime am Bahnhof Süd**

Auf Grund der Darstellung der Verwaltung ist davon auszugehen, dass am Bahnhof Süd "kiss and ride", im Gegensatz zum Bahnhof Nord gratis möglich sein wird. Sollte dies so sein, so würde dies sicher beträchtliche Verkehrsströme zum Bahnhof Süd lenken.

## **10. Autobahnende der A2, Vision Dreispitz und das Gundeldinger-Quartier**

Es liegt ein Bundesbeschluss zum Abschnitt 7 der A2 vor, der als Netzergänzung einen innerstädtischen Anschluss ans Nationalstrassennetz vorsieht. Über die Ausgestaltung dieses Anschlusses werden im HPA zur Zeit Überlegungen angestellt.

## **11. Haltung der Kommission**

- Nach Ansicht der Kommission ist das Anliegen der Bevölkerung des Gundeldinger-Quartiers nach einer verkehrlichen Entlastung mehr als berechtigt. In den vergangenen Jahren wurde die Bevölkerung immer wieder vertröstet. Wenn jetzt, mit dem Bau der Meret Oppenheim-Strasse keinerlei Entlastung für das Quartier erreicht wird, so fühlt sich die Bevölkerung getäuscht. Daher muss mit allen Mitteln danach getrachtet werden, dass kurzfristig, also mit Eröffnung der Meret Oppenheim-Strasse eine erste Entlastung erreicht wird.
- Nach Abwägen der Chancen und Risiken ist die Kommission der Meinung, dass in der Nauenstrasse, ohne grosse bauliche Massnahmen, ein Linksabbieger auf die Peter Merian-Brücke versuchsweise in Betrieb genommen werden soll.
- Das Baudepartement soll vorsorglich abklären, welche Massnahmen ergriffen werden müssten, falls zur Vermeidung eines Verkehrschaos die Vorsortierspur des Linksabbiegers verlängert werden müsste.
- Die Kommission ist klar der Meinung, dass flankierende Massnahmen zu ergreifen sind, damit der Verkehr nicht in die Solothurnerstrasse sondern auf die Meret Oppenheim-Strasse fliesst.
- Auf Grund der Verkehrsflüsse und Verkehrsmengen am Knoten Grosspeter ist für die Kommission nachvollziehbar, dass ein Linksabbieger von der Münchenerstrasse in die Nauenstrasse tagsüber zur Zeit nicht eingeführt werden kann. Man müsste allerdings prüfen, ob in der Zeit mit geringerem Verkehrsaufkommen temporär eine Abbiegmöglichkeit in Erwägung gezogen werden könnte. Insbesondere eine zeitliche Ausdehnung des heute geltenden Nachtfahrregime soll geprüft werden.

- Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass nach Aussagen des Baudepartements die Meret Oppenheim-Strasse nur in geringem Mass eine Verkehrsentslastungsstrasse sei, weil der Knoten Meret Oppenheim-Strasse / Margarethenstrasse wenig leistungsfähig ist.
- Die Regierung wird aufgefordert, gemeinsam mit den SBB dafür zu sorgen, dass die Parkplatzbewirtschaftung auf der Südseite des Bahnhofs gleich gehandhabt wird auf der Nordseite und dies in der Öffentlichkeit auch zu kommunizieren.
- Die Autobahn A2 Richtung Bahnhof ist bekanntlich unvollendet. Aus Sicht einer Mehrheit (8:5) der Kommission ist es jedoch nicht sinnvoll, das Autobahnende der A2 bis in den Bereich Birsigtal zu verlängern. Die Kommission (10:2, 1 Ent.) erwartet, dass Alternativen geprüft und vorgelegt werden (z.B. eine direkte Erschliessung des Dreispitzareals).
- Das Gundeldingerquartier erwartet, dass mit der Eröffnung der Nordtangente eine bedeutende Verkehrsentslastung für das Gundeldinger- Quartier eintritt. Nach Meinung der Kommission ist dies aber nur möglich, wenn auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Nordtangente flankierende Massnahmen ergriffen werden. Eine dieser flankierenden Massnahmen ist der Rückbau des Luzerner- und Wasgenrings. Eine weitere die Rückstufung der Dornacher- und Gundeldingerstrasse. Die Kommission fordert die Regierung auf, zusammen mit der Eröffnung der Nordtangente ein integriertes Verkehrsmanagement umzusetzen.
- Die Kommission erwartet, dass die flankierenden Massnahmen so geplant werden, dass sie zeitgleich mit der Eröffnung der Nordtangente umgesetzt werden.
- Die Kommission bittet die Regierung, den Rückbau des Luzerner-/Wasgenring sofort nach Inbetriebnahme der durchgehenden Nordtangente, also vor Fertigstellung des Anschlusses Luzernerring, in Angriff zu nehmen.

## 12. Schlussfolgerungen und Antrag

Die Kommission stellt fest, dass ein Teil der Anliegen des Anzuges Inglin bei der Beratung mit den zuständigen Regierungsmitgliedern unterstützt wurde und dass die Einrichtung des Linksabbiegers von der Nauenstrasse auf die Peter Merian-Brücke mindestens versuchsweise mit der Eröffnung der Meret Oppenheim Strasse eingerichtet werden soll.

Daher beantragt die UVEK, den Anzug Beatrice Inglin-Buomberger und Konsorten abzuschreiben.

Die UVEK hat diesen Bericht mit 11 Stimmen gegen 2 Stimme verabschiedet.

Basel, 30. August 2003

Für die Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission  
Die Präsidentin:

*Susanne Fijue*