

Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission  
des Grossen Rates

2. 12. 2003

An den Grossen Rat  
des Kantons Basel-Stadt

## **P 187 Petition „Tempo 30 in der Güterstrasse“**

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben am 12. Februar 2003 die Petition P 187 „Tempo 30 in der Güterstrasse“ der Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission überwiesen.

### **1. Wortlaut der Petitionen**

Wir wollen, dass im Rahmen der Umgestaltung der Güterstrasse zu einem Boulevard die Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde festgesetzt wird.

Tempo 30 erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Tempo 30 erleichtert das Nebeneinander von Auto, Velo, Lastwagen und Tram.

Tempo 30 macht das Einkaufen attraktiver.

Tempo 30 erschwert es dem Durchgangsverkehr sich durch das Gundeli zu wälzen.

Tempo 30 erlaubt es, die Güterstrasse auch tatsächlich als Boulevard zu nutzen.

### **2. Vorgehen der UVEK**

Die Kommission bat die Vorsteher des Polizei- und Militärdepartements (PMD) und des Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD) zum Anliegen der Petentschaft Stellung zu nehmen und darzulegen, welche Argumente für Tempo 30 und welche dagegen sprechen, ob bereits Abklärungen getroffen wurden und welche Schlussfolgerungen aus Sicht der BVB und aus Sicht der Verkehrsabteilung gezogen wurden.

Anschliessend lud die Kommission Vertreter der Petentschaft zu einem Hearing ein.

### **3. Feststellungen der Kommission**

Die unbefriedigende Verkehrssituation im Gundeldingerquartier gibt immer wieder Anlass zu politischen Vorstössen und Petitionen und beschäftigte die UVEK in den vergangenen Jahren mehrfach: 1995 der Bericht zur Petition „P90 für eine attraktive Einkaufsstrasse im

Gundeli durch Verkehrsberuhigung in der Güterstrasse“; 1996 der Bericht zur Petition P62 „Für eine gundeliverträgliche Verkehrsplanung im Nordeck- und Masterplangebiet“; im April 2002 die Petitionen P167 und P 172 zum Nachfahrverbot in der Dornacherstrasse sowie vor kurzem das Schreiben zum Anzug Inglin betreffend Bahnhof Süd. Die Kommission hielt immer wieder fest, dass das Gundeldingerquartier vom Durchgangsverkehr entlastet werden muss.

Die Güterstrasse ist eine wichtige Erschliessungsstrasse für das Gundeldingerquartier. Neben dem motorisierten Individualverkehr, Fussgängern und Velofahrern führen zwei Tramlinien (Nr. 15 und 16) durch die Güterstrasse. ÖV, MIV und Velos benutzen dieselbe Fahrspur. Mit der Eröffnung der Meret Oppenheim-Strasse sollte gemäss Planwerten der Verkehr in der Güterstrasse um 20% reduziert werden, das bedeutet jedoch, dass weiterhin je nach Abschnitt zwischen 6700 und 8000 Motorfahrzeuge pro Tag in der Güterstrasse verkehren werden.

Trotz der wichtigen Erschliessungsfunktion der Güterstrasse sollen bei ihrer Umgestaltung zu einem Boulevard die Nutzungen und die Gestaltung im Zentrum stehen, So schrieben es die Wettbewerbsbedingungen für die Umgestaltung zum Boulevard Güterstrasse vor. Der Boulevard Güterstrasse sei als nutzungsorientierter Strassenraum zu betrachten, in welchem die grösstmögliche Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Heute dürfen Trams in der Güterstrasse mit einer Geschwindigkeit von maximal 40 km/h, der übrige Verkehr mit 50 km/h fahren. Aus Sicht der Verkehrsabteilung erlaube die Strassenbreite und die Nutzung im neuen Boulevard tagsüber ohnehin keine Geschwindigkeiten von 50km/h. Das Tempo dürfte sich eher zwischen 30-40km/h einpendeln. In den Abend- und Nachtstunden würde eine Reduktion auf Tempo 30 angesichts des Charakters der Güterstrasse von den Verkehrsteilnehmenden kaum verstanden und somit auch nur mit enormem personellen Kontrollaufwand gewährleistet werden können.

Die BVB lehnen Tempo 30 in der Güterstrasse ab. Sie anerkennen zwar, dass dies Vorteile für die Verkehrssicherheit und eine Attraktivitätsminderung für den MIV bringt, rechnen aber mit längeren Fahrzeiten für die Tramkurse und dadurch mit höheren Betriebskosten. Hauptgrund für die Ablehnung jedoch ist die Befürchtung, Tempo 30 in der Güterstrasse werde eine präjudizielle Wirkung haben. Wenn in allen ähnlichen Strassenzügen (Klybeckstrasse, Hardstrasse, Elsässerstrasse, Allschwilerstrasse) auch Tempo 30 eingeführt werde, verschlechterte sich die Attraktivität der Tramverbindungen als Folge der längeren Fahrzeiten.

Die Vertreter der Petition weisen darauf hin, dass in der Güterstrasse ein sehr hohes Fussgängeraufkommen zu verzeichnen ist. Tempo 30 werde attraktivere Bedingungen für die als Boulevard umgestaltete Einkaufsstrasse bringen, zudem könne damit eine merkliche Lärminderung erreicht werden. Das Anliegen sei den Quartierbewohnerinnen und -bewohnern sehr wichtig, die über tausend Unterschriften wurden innert kürzester Zeit gesammelt. Die Behinderung des Tramverkehrs durch ein- und ausparkierende Autos bringe bedeutend grössere Zeitverluste als die Tatsache, dass das Tram zwischen

den Haltestellen höchstens auf 30 statt auf 40 km/h beschleunigen kann. Eine Präjudiz für andere Strassenzüge sei in keiner Weise zwingend, denn hier sei die Situation anders, da mit der Meret Oppenheim-Strasse eine neue zusätzliche Entlastungsstrasse erstellt worden sei.

#### **4. Erwägungen der Kommission**

Die Mehrheit der Kommission bringt dem Anliegen der Petition viel Sympathie entgegen. Sie nimmt aber auch die Einwände der BVB ernst und diskutierte daher alternative Lösungen, wie partielle Temporeduktionen oder eine Tempo 30-Lösung, die den BVB weiterhin Tempo 40 erlaubt. Doch dieser Vorschlag ist nicht umsetzbar, denn wenn öffentliche Verkehrsmittel im Strassenraum und nicht auf einem eigenen separaten Trasse fahren, darf für das Tram zwar eine tiefere, jedoch keine höhere Tempolimiten gelten.

Es waren weniger die konkreten Zeitverluste (zusätzliche 10 Sek. beim Tram Nr. 15 oder 45 Sek. beim Tram Nr. 16), sondern vor allem das Argument, Tempo 30 in der Güterstrasse könnte Präjudiz für andere ähnliche Strassenzüge werden, welches die Mehrheit der Kommission bewog, Tempo 30 in der Güterstrasse abzulehnen. Der Einwand der Petentschaft, dass dem nicht so sei, sondern dass es sich hier eine spezielle Situation mit Umfahrungsstrasse handle, gilt nur für den Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse. Dort sollte die neue Meret Oppenheim-Strasse die Güterstrasse entlasten, dies täte sie sogar eher bei Tempo 30 in der Güterstrasse. Doch diese Argumente gelten nicht für den Abschnitt Solothurnerstrasse bis Heiliggeistkirche.

Im Abschnitt Heiliggeistkirche bis Reinacherstrasse ist bereits Tempo 30 signalisiert, dort fährt allerdings auch kein Tram.

Die Frage, als Kompromisslösung allenfalls nur für einen Teil des Boulevards Güterstrasse Tempo 30 zu signalisieren, fand in einer Eventualabstimmung zuerst eine Mehrheit, wurde dann aber in der Schlussabstimmung der Kommission abgelehnt, unter anderem auch mit dem Argument, ein einheitlich gestalteter Boulevard brauche ein einheitliches Verkehrsregime.

#### **5. Schlussfolgerungen und Antrag**

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission lehnt aus obigen Erwägungen Tempo 30 in der Güterstrasse mit 7 Nein zu 6 Ja Stimmen mehrheitlich ab und beantragt, die Petition P 187 Tempo 30 in der Güterstrasse als erledigt zu erklären.

Basel, 2. Dezember 2003

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
des Grossen Rates

*Susanne Fijne*