



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5167.02

SiD/P065167
Basel, 14. Februar 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 13. Februar 2007

Kleine Anfrage Dominique König-Lüdin betreffend Engelgasse – Durchfahrt Buslinie 37

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 die nachstehende Kleine Anfrage Dominique König-Lüdin betreffend Engelgasse – Durchfahrt Buslinie 37 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurde die Buslinie 41 der BVB mit der Buslinie 37 der BLT verknüpft. Die Linie endet seither nicht mehr auf dem Jakobsberg sondern fährt weiter via Dreispitz zum St. Jakob ins Lehenmattquartier und schliesslich auf der Strecke der bisherigen Linie 41 via Bethesda-Spital, durch die Engelgasse zum Aeschenplatz. Für diese neue Linienführung werden Normalbusse der BLT eingesetzt, die im Gegensatz zu den Midibussen der ersetzten Linie 41 eine Breite von 2.50 m aufweisen. Die Verlängerung der Linie 37 steht im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Haltestelle Dreispitz im Mai 2006.

Nebst einer verbesserten Anbindung dieser neuen Haltestelle an das Nahverkehrsnetz ist auch das Dreispitzareal, das als grosses Entwicklungsgebiet eingestuft wird, besser mit dem OeV erschlossen. Zudem ist das Bethesda-Spital durch die Verlängerung von zwei Seiten her (Dreispitz und Aeschenplatz) mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Dies entspricht einer langjährigen Forderung des Gellertquartiers.

Zusammenfassend wird von der Anzugstellerin positiv festgestellt, dass durch diese Massnahme das Linienangebot der BVB und der BLT erweitert worden ist, und dass dadurch die Attraktivität und Kundenfreundlichkeit des OeV gesteigert wurde. Dennoch gelangt die Anzugstellerin mit Fragen an den Regierungsrat. Wie schon oben erwähnt, sind die Busse der Linie 37 viel breiter und länger als die Midibusse und verkehren in der Engelgasse, einer Quartiersammelstrasse in der Tempo 30-Zone. Die Engelgasse gehört zudem zu der offiziellen Velo- und Mofaroute des Kantons und ist eine der Strassen mit der grössten Velofrequenz. Dies ist wohl einerseits durch die vielen anliegenden Schulen an und in unmittelbarer Nähe der Engelgasse andererseits aber auch durch das attraktive und dicht besiedelte Wohnquartier bedingt.

Für offizielle Velo- und Mofarouten gelten gemäss Richtplan Verkehr Basel-Stadt ganz klare Normen für die Fahrbahnbreite, die ein gefahrloses Kreuzen und Überholen ermöglichen sollen. Diese werden aber durch die mit Tempo 30 eingeführten beidseitig angeordneten Parkfelder in der ganzen Engelgasse nicht eingehalten. Die neue Linienführung

37 mit den breiteren Bussen verschärft die Situation zusätzlich. Täglich spielen sich an den erwähnten Strassenabschnitten gefährliche Szenen ab. Offensichtlich dabei ist, dass die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die Radfahrer, erhöhten Gefahren ausgesetzt sind.

Deshalb bittet die Anzugstellerin die Regierung folgende Anliegen zu prüfen und zu berichten:

- Ist die Regierung gewillt die verkehrsrechtlichen Vorgaben bezüglich der vorgegebenen Normen auf offiziellen Rad- und Mofarouten einzuhalten?
- Wenn ja, ist sie bereit die einengenden beidseitigen Parklätze aufzuheben, damit ein sicheres Kreuzen und Überholen gefahrlos möglich ist?
- Welche weiteren Verbesserungsvorschläge kann die Regierung im Bereich Enggasse machen um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten?

Dominique König-Lüdin"

Wir beantworten diese Kleine Anfrage wie folgt:

Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren wird unter anderem beabsichtigt, die Fahrgeschwindigkeit herabzusetzen, den Durchgangs- und Pendlerverkehr zu reduzieren und dadurch den Wohnwert in den betreffenden Quartieren zu erhöhen. Die Erfahrungen zeigen, dass allein mit der Signalisierung das Geschwindigkeitsniveau nicht ausreichend gesenkt werden kann. Deshalb sind gemäss Weisungen des Bundes (Departement Umwelt-Verkehr-Energie-Kommunikation) bei breiten Strassen, innerhalb der Zonen, flankierende bauliche und weitere verkehrspolizeiliche Massnahmen notwendig. Damit wird angestrebt, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vermehrt auf die Hauptsammelstrassen ausweichen, was das Verkehrsaufkommen in den Zonen reduziert. Die Enggasse durchquert die beiden Tempo 30-Zonen „Lange Gasse“ (Einführung 13.10.1998) und „Andreas Heusler“ (Einführung 30.03.1999).

Die gesetzlich vorgeschriebenen Wirkungskontrollen in den beiden vorgenannten Zonen konnten Ende 2006 abgeschlossen werden. Dabei wurde auch die neue Linienführung der Buslinie 37 berücksichtigt. Als Grundlage dieser Wirkungskontrollen dienten der Verkehrsabteilung Erhebungen von Geschwindigkeit und die Unfallstatistik vor und nach der Einführung von Tempo 30. Ferner wurden nach Möglichkeit Wünsche und Anregungen von Anwohnenden und Institutionen berücksichtigt. Notwendige Verbesserungen innerhalb der Zonen mittels Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden anfangs 2007 publiziert und vorbehältlich von Rekursen umgesetzt.

Die Fachgruppe Angebotsplanung BS/BL (WSD) hat sich intensiv mit der Linienführung der Buslinie 37 auseinandergesetzt. Sie kam zum Schluss, dass eine Änderung der Linienführung derzeit nicht in Frage kommt. Auch liessen die Auslastungszahlen der Buslinie 37 keinen Einsatz von Mini- oder Midibussen zu.

Zu Frage 1

Der Richtplan, auf den sich die Anfragstellerin bezieht, wurde im Jahre 1982 erstellt. Die darin enthaltenen Richtlinien können nur noch bedingt angewendet werden, da sich die

Situation in den letzten 24 Jahren in rechtlicher wie vor allem auch in betrieblicher Hinsicht verändert hat.

Innerhalb von Tempo 30-Zonen muss auf das vorhandene beziehungsweise angestrebte Geschwindigkeitsniveau Rücksicht genommen werden. Dies bedingt verkehrspolizeiliche Massnahmen unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden. Dafür muss von allen Seiten ein gewisses Verständnis für die realisierten Massnahmen vorausgesetzt werden können. Gefährliche Situationen, wie von der Anfragstellerin beschrieben, konnten seitens der Verkehrsabteilung nicht beobachtet werden. Die Wirkungskontrolle (Vergleich vorher/nachher) ergab für die Engulgasse bezüglich Unfallhäufigkeit ein durchwegs erfreuliches Ergebnis. Seit der Einführung von Tempo 30 hat sich die Zahl der Unfälle um rund 70% verringert.

Zu den Fragen 2+3

In der Engulgasse ist geplant, im Rahmen der Wirkungskontrolle die vorhandenen Horizontalversätze (beidseitige Parkierung auf gleicher Höhe) in wechselseitig und versetzt angeordnete Parkfelder umzumarkieren. Diese Massnahme bedingt jedoch vorab eine Publikation, gegen welche rekurriert werden kann.

Zur Einhaltung des geforderten Geschwindigkeitsniveaus, sowie der Erkennbarkeit der Tempo 30-Zone muss aber am bestehenden Engpass am Zonenanfang, bei der Einfahrt aus Richtung Gartenstrasse, zwingend festgehalten werden. Bei allen verkehrspolizeilichen Massnahmen hat die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer höchste Priorität. Bei Tempo 30-Zonen wird diesbezüglich angestrebt und auch vom Bund vorgegeben, dass mittels geeigneter Massnahmen das Geschwindigkeitsniveau tief zu halten ist.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber