



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.0865.03

SiD/P048065
Basel, 7. März 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 6. März 2007

Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend koordinierte Massnahmen bezüglich des Schleichverkehrs durch Wohnquartiere an der Kantons-grenze

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 den nachstehenden Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten, entgegen dem Antrag des Regierungsrates, stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen:

„Die Reiterstrasse und die obere Neubadstrasse in Basel-Stadt sowie deren Fortsetzung mit dem Neubadrain und die Paradiesstrasse in Binningen weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Über die beliebte Schleichstrecke durch Wohnquartiere wurden in den Verkehrszählungen regelmässig 10'000 Fahrzeuge pro Tag registriert. Ein derartiges Verkehrsvolumen ist in der Regel nur auf Autobahnzubringern und kantonalen Hauptverkehrsstrassen zu finden.

Erste Massnahmen auf beiden Seiten der Kantonsgrenze - Lastwagenverbot in der Reiterstrasse in Basel und Tempo 40 ab Dorenbach bis Kronenplatz in Binningen - haben am massiven Verkehrsaufkommen wenig geändert, da sie jeweils nur auf Teilstrecken in Kraft sind und keine flankierenden Massnahmen bei der Inbetriebnahme des Dorenbachkreises vorgenommen wurden.

Wir bitten die beiden Kantonsregierungen deshalb mit gleichzeitig im Landrat und im Grossen Rat eingereichtem Postulat, resp. Anzug zu prüfen und zu berichten

1. Inwieweit es sich um Ziel-Quell-Verkehr, bzw. um regionalen und internationalen Durchgangsverkehr handelt.
2. Welche Verkehrs-Entlastungsmöglichkeiten für die betroffenen Wohnquartiere umgesetzt werden können.
3. Wie sie mögliche Massnahmen in enger Koordination mit dem Nachbarkanton und der Gemeinde Binningen koordinieren können.

E. Rommerskirchen, B. Jans, PD Dr. J. Stöcklin, St. Gassmann, St. Maurer, D. Stolz“

Wir gestatten uns, Ihnen zu diesem Anzug folgenden zweiten Bericht zu erstatten:

Der Regierungsrat hat bereits in seinem Bericht vom 15. März 2006 zum Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten Stellung genommen.

Zur Klassifizierung der einzelnen Strassen in den Basler Wohnquartieren hat massgebend die vom Grossen Rat beschlossene Einführung von Tempo 30-Zonen beigetragen. So wurde entsprechend dem Ratschlag Nr. 8470 vom 7. Dezember 1993 (betreffend Tempo 30-Zonen in Basel-Nord) und Nr. 8774 vom 2. September 1997 (betreffend Tempo 30-Zonen in Basel [übrige Gebiete]) das Grobkonzept der Tempo 30-Zonen erarbeitet. Der Grosse Rat genehmigte die Zuordnung der entsprechenden Strassenzüge und beschloss, welche in eine Tempo 30-Zone zu liegen kommen. Die Reiterstrasse und die „obere“ Neubadstrasse wurden im Übersichtsplan des Grobkonzepts bewusst als verkehrsorientierte Strassen ausgeschieden und deshalb ausdrücklich ausgespart.

Gemäss der Verwaltungs-verbindlichen Strassennetzhierarchie vom 25. März 2004 werden die Neubadstrasse und die Neuweilerstrasse dem Hauptverkehrsstrassennetz zugeordnet. Die „obere“ Neubadstrasse dient dem Übergangsnetz und ist als „eher verkehrsorientiert“ klassifiziert. Die Reiterstrasse gehört ebenfalls zum Übergangsnetz und ist zusätzlich mit einem Lastwagenverbot belegt.

Das von der Anzugstellerin erwähnte gleichlautende und gleichzeitig im Kanton Basel-Landschaft eingereichte Postulat wurde an der Landratssitzung vom 28. November 2004 nicht überwiesen und somit abgelehnt.

Gemäss Bundesgerichtsurteil vom 10. Oktober 2006 müssen der Neubadrain und die Paradiesstrasse in Binningen nicht von 8 auf 7 Meter verengt werden. Das Bundesgericht ist auf die entsprechende staatsrechtliche Beschwerde nicht eingetreten.

Wie seitens der Anzugstellerin näher erläutert wurde, zielt dieser Anzug vor allem auf eine Tempo 30-Regelung in der Reiterstrasse ab. Vertreter der Verkehrsabteilung haben sich deshalb mit der betroffenen Anwohnerschaft zu einem Gespräch getroffen und die Anliegen besprochen. Dabei zeigte sich, dass die Wünsche nur mittels Einführung von Tempo 30 befriedigt werden könnten. Daraufhin wurde diese Forderung erneut geprüft, und die Verkehrsabteilung kam wiederum zum Schluss, dass Tempo 30 in der Reiterstrasse nicht eingeführt werden kann.

Die Fahrbahnbreite beträgt 7m, im Bereich der wenigen, einseitig angeordneten Parkplätze lediglich 5m. Weitere Einschränkungen des Strassenraumes, zum Beispiel wechselseitiges Parkieren, ist nicht möglich, da die BVB-Busse der Linie 36 sonst nicht mehr kreuzen könnten. Bei einer Einführung von Tempo 30 in der Reiterstrasse und dem in Tempo 30-Zonen grundsätzlich geltenden Rechtsvortritt wäre der Bus in Fahrtrichtung Laupenring einmal vortrittsbelastet (Realpstrasse), in Fahrtrichtung Neuweilerstrasse sogar zweimal (Erstfeld- und Realpstrasse).

Gemäss BVB gilt die „36er“ als stärkste Bus-Linie. Als Ringlinie verfüge sie über ein sehr hohes Fahrgastaufkommen. Auf einer so langen Strecke wie der Buslinie 36 würden sich auch nur die geringsten Zeitverluste derart summieren, dass unter Umständen ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Daher stellt sich laut BVB bei einer Einführung von Tempo 30 in der Reiterstrasse die Frage, ob die Buslinie 36 überhaupt noch via Neuweilerplatz-Reiterstrasse oder nicht besser direkt über den Ring geführt werden sollte.

Eine Tempo 30-Zone könnte in der Reiterstrasse nur mit einem Signal angezeigt werden. Eine „saubere“ Torsituation wäre aufgrund der Fahrbahnbreite sowie wegen der BVB-Busse nicht möglich. Die Strassencharakteristik trägt kaum dazu bei, ein Geschwindigkeitsniveau

von 30 km/h einzuhalten. Geschwindigkeitsmessungen der Verkehrsabteilung haben ergeben, dass mehrheitlich im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 50 km/h gefahren wird (Durchschnittsgeschwindigkeit 37 km/h). Zusätzliche, begleitende Massnahmen könnten nicht ausgeführt werden, ohne den ÖV über Gebühr zu beeinträchtigen.

Bei Einbezug der Reiterstrasse in eine Tempo 30-Zone würde sich zudem die Frage stellen, ob ein LW-Fahrverbot noch gerechtfertigt wäre. Es ist feststellbar, dass durch das bestehende LW-Fahrverbot andere Strassen (z.B. Gotthardstrasse) vermehrt vom Schwerverkehr befahren werden.

Bei einer Einführung von Tempo 30 würde der Verkehr kaum wesentlich abnehmen, da Fahrzeuglenkende, die vom Morgartenring zum Neuweilerplatz gelangen wollen, trotz Tempo 30 kaum den Umweg über den Laupenring und die Neubadstrasse (fast doppelt so lang und mit einer Lichtsignalanlage belastet) in Kauf nehmen würden. Zudem könnte diese Strecke nicht in umgekehrter Richtung befahren werden, da man von der Neubadstrasse nicht nach links in den Laupenring abbiegen darf. Somit würde sich der Verkehr, wenn überhaupt, nur unwesentlich verringern.

Zu Frage 1

Gemäss Messungen der Gemeinde Binningen soll der Verkehr grösstenteils „hausgemacht“ sein. Auch soll der Schwerverkehrsanteil von 4,1% auf 1,8% gesunken sein. Internationaler Verkehr und Ortsunkundige werden nicht auf diese Route geleitet. Verkehrslenkend sind die Wegweisungen gemäss Strassennetzhierarchie auf das Basisnetz ausgerichtet. Der Verkehr wird via Holeestrasse/Dorenbachkreisel ins Birsigtal geleitet. Weder in der Reiterstrasse noch in der oberen Neubadstrasse wird der Verkehr mittels Wegweisungen zu übergeordneten Zielen geleitet. Somit wird kein Anreiz geschaffen, diesen Verkehrsweg einzuschlagen.

Zu Frage 2

Wie schon in der Beantwortung zu Frage 1 dargelegt, wird weder in der Reiterstrasse noch in der oberen Neubadstrasse der Verkehr mittels Wegweisungen zu übergeordneten Zielen geleitet. Für Ortskundige, vermutlich vorwiegend aus Basel-West, welche z.B. ins Gewerbegebiet Allschwil an der Binnerstrasse gelangen wollen, bietet sich die Route via Morgartenring – Laupenring – Reiterstrasse – Neuweilerplatz als adäquate Verkehrsverbindung an. Das gleiche gilt auch für solche, welche weiter über die obere Neubadstrasse nach Binningen gelangen wollen. Tempo 30 in der Reiterstrasse würde am Verkehrsaufkommen auch deshalb wenig ändern, weil die Autofahrenden, bei Umfahrung dieser Zone, grosse Umwege in Kauf nehmen müssten. Eine Entlastung brachte das Lastwagenfahrverbot. Ortskundige versuchen aber auch dies zu umgehen, indem sie sich direkte Routen durch Tempo 30-Zonen suchen. Die Erfahrung zeigt, dass kleinräumige Massnahmen häufig nur zu einer Verlagerung des Verkehrs innerhalb des Quartiers führen, nicht aber grundsätzlich zur Lösung eines Verkehrsproblems beitragen. Die bereits seit langem diskutierte Südumfahrung könnte hier eine wesentliche Entlastung bringen.

Zu Frage 3

Alle kantonsübergreifenden verkehrspolizeilichen Massnahmen werden mit den Nachbargemeinden abgesprochen. In letzter Zeit betraf dies vorwiegend Strassenzüge auf dem Bruderholz. Auch die Massnahmen auf der fraglichen Route werden mit der Gemeinde Binningen

gen koordiniert. So ist geplant, den auf dem Boden der Gemeinde Binningen (im Bereich Dorenbach) befindlichen Fussgängerstreifen in den Kanton Basel-Stadt zu verschieben und gleichzeitig mit einer Mittelinsel zu sichern. Diese Massnahme kann jedoch erst mit der Sanierung des Dorenbach-Durchlasses erfolgen. Die Umsetzung erfolgt in Koordination mit der Gemeinde Binningen und ist für das Jahr 2007 terminiert. Da das gleichlautende Postulat im Landrat nicht überwiesen wurde und Binningen gemäss Bundesgerichtsurteil keinen Rückbau des Neubadrains und der Paradiesstrasse vornehmen muss, bleibt diese Verbindung weiterhin attraktiv; dies umsomehr, weil die Gemeinde Allschwil über keine adäquate Verkehrsverbindung zu den Nachbargemeinden im Birsigtal verfügt. Dazu handelt es sich bei der Fortsetzung dieser Achse in Basel-Stadt um ein lediglich ca. 100m langes Strassenstück („obere“ Neubadstrasse). Auf diesem kurzen Strassenabschnitt wären Massnahmen, die auf eine Verkehrsreduktion abzielen, nicht wirksam.

Antrag

Auf Grund dieses zweiten Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend koordinierte Massnahmen bezüglich des Schleichverkehrs durch Wohnquartiere an der Kantonsgrenze abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber