



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5246.02

BD/P075246

Basel, 31. Oktober 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 30. Oktober 2007

Interpellation Nr. 80 Peter Malama betreffend Elisabethenstrasse: Pläne zur Sperrung
(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 17. Oktober 2007)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Das Projekt Elisabethenstrasse ist aufgrund der dringlich anstehenden Gleissanierung ausgelöst worden. Die Planung umfasste Abklärungen, wie die Elisabethenstrasse aussehen und funktionieren kann, um möglichst allen Ansprüchen gerecht zu werden. Da die vorhandenen Platzverhältnisse dafür jedoch nicht ausreichen, sind zur Bevorzugung des Tram- und des Fussverkehrs (Anbindung Bahnhof SBB an Innenstadt) sowie zur attraktiven Gestaltung zugunsten des anliegenden Gewerbes weitergehende Verkehrsmassnahmen zu treffen. Diese beinhalten eine Teilspernung des Durchgangsverkehrs auf der Elisabethenstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof SBB – Kleinbasel. Der Zubringer- und Anlieferverkehr bleibt dabei weiterhin gewährleistet.

Zu Frage 1: Wann und mit welchem Inhalt hat der Regierungsrat in Sachen „Sperrung der Elisabethenstrasse“ für den motorisierten Individualverkehr beschlossen?

Der Gesamtregierungsrat hat zu einer allfälligen „Sperrung der Elisabethenstrasse“ noch keinen Beschluss gefasst. Die regierungsrätliche Delegation (RRDel) für Verkehr (Vorsteherin des BD sowie Vorsteher des SiD und WSD) hat sich zweimal mit dem Verkehrsregime im Zusammenhang mit einer allfälligen Sperrung der Elisabethenstrasse beschäftigt. Im Mai 2006 hat die RRDel Verkehr grundsätzlich unterstützt, dass Lösungen mit Sperrung des motorisierten Durchgangsverkehrs untersucht und dazu insbesondere die Umlagerungseffekte für den MIV und die positiven Auswirkungen auf eine attraktive Gestaltung der Elisabethenstrasse genauer angeschaut werden. Im März 2007 hat sich die RRDel Verkehr nach entsprechend erfolgten Untersuchungen aufgrund der Resultate für ein etappiertes Vorgehen bei der Umsetzung des geplanten „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ und für die Realisierung der 1. Etappe ausgesprochen. Diese umfasst eine Teilspernung der Elisabethenstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr vom Bahnhof in Richtung Bankplatz. Der Zubringerdienst ist gestattet. Auch dazu sind aber noch weitere Verkehrsuntersuchun-

gen, insbesondere im Zusammenhang mit der Eröffnung der Nordtangente, in Aussicht gestellt worden.

Zu Frage 2: Auf welchen Grundlagen basiert der Entscheid des Regierungsrates?

Der Entscheid der RRDel Verkehr basiert auf verschiedenen Verkehrsuntersuchungen und Gestaltungsabklärungen zur Elisabethenstrasse. Diese haben gezeigt, dass aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse in der Elisabethenstrasse die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer nicht erfüllt werden können. Aufgrund politischer wie rechtlicher Vorgaben sind insbesondere die Reduktion der Trambehinderungen Richtung Bankenplatz, normgerechte Tramhaltestellen sowie die Verbesserung der Fussgänger-Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt Hauptziele einer Verbesserung der Situation in der Elisabethenstrasse. Diese hängen aber von Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr ab.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurden verschiedene Möglichkeiten für ein „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“ untersucht. Insbesondere wurde die Unterbindung von Durchgangsverkehr, welcher die Elisabethenstrasse belastet aber keinen Mehrwert für die anderen Nutzer und die Anlieger der Elisabethenstrasse bringt, genauer geprüft. Verkehrssimulationen mit dem Gesamtverkehrsmodell ergaben, dass eine Sperrung der Elisabethenstrasse für Durchgangsverkehr in beide Richtungen grosse Verkehrsverlagerungen und somit grössere, auch unerwünschte Auswirkungen auf andere Strassen mit sich bringen würde. Deshalb wurde auch eine Etappierung im Sinne einer Teilspernung für Durchgangsverkehr in Richtung Bankenplatz geprüft. Aufgrund der verkehrsreduzierenden Wirkung der Nordtangente nach vollständiger Eröffnung bringt diese 1. Etappe gemäss Simulation im Gesamtverkehrsmodell ein verträgliches Mass an Verkehrsumlagerungen mit sich.

Eine attraktive Umgestaltung der Elisabethenstrasse kann bereits mit der Realisierung der 1. Etappe des Verkehrsregimes Elisabethenstrasse erfolgen und ist somit unabhängig von der allfälligen Umsetzung weiterer Massnahmen.

Zu Frage 3: Nach welchen Kriterien soll eine Etappierung erfolgen? Haben die Gleisrenovationsarbeiten Ende Juni 2007 oder der Umbau des De-Wette-Parks einen Einfluss auf die Etappierung? Wie sieht die Zeitachse dieser Etappierung aus?

Wie bereits zu Frage 2 erläutert, erfolgte die Etappierung aufgrund der abgeschätzten Auswirkungen und deren Verhältnismässigkeit sowie aufgrund der Erfüllung der Ziele für die Elisabethenstrasse. Zum heutigen Zeitpunkt wird nur die Umsetzung der 1. Etappe verfolgt. Diese bringt die gewünschte Reduktion der Trambehinderung sowie die lange geforderte verbesserte Fussgängeranbindung der Innenstadt an den Bahnhof.

Die Gleisrenovationsarbeiten im Juni 2007 und der Umbau des De-Wette-Parks (Elisabethenanlage) haben bzw. hatten keinen direkten Einfluss auf die Etappierung. Sie sind beide nicht Bestandteile des Projekts „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“. Die Umgestaltung der Elisabethenanlage trägt jedoch viel zur Verbesserung der Fussgängeranbindung Bahnhof –

Innenstadt bei, was mitunter eines der Hauptziele der Umgestaltung der Elisabethenstrasse ist. Die dringlichen Gleisinstandsetzungsarbeiten mussten trotz spätestens im Jahr 2010 anstehender Gesamtsanierung der Gleisanlagen in der Elisabethenstrasse aufgrund schneller voranschreitender Abnützung einzelner stark beanspruchter Gleisabschnitte vorgenommen werden. Sie waren aufgrund der geltenden Sicherheitsstandards zwingend, was die eingeholte Zweitmeinung bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) bestätigte. Die Reparaturen haben keine Auswirkungen auf die Umgestaltung der Elisabethenstrasse, da auf der gesamten Länge der Gleis-Unterbau erneuert werden muss. Das Umgestaltungsprojekt und die 1. Etappe des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ werden im Rahmen dieser Gesamterneuerung umgesetzt und sollten deshalb ab 2010 erfolgen.

Zu Frage 4: Was sind die Eckpunkte der Verkehrsplanung für die Elisabethenstrasse für die kommenden 10 Jahre? Sind Änderungen in der heutigen Verkehrsplanung für die Elisabethenstrasse vorgesehen? In welchem Zusammenhang stehen die Massnahmen mit den Vorhaben „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ bzw. „Innenstadt – Qualität im Zentrum“?

Die Eckpunkte sind die zwingend anstehende gesamthafte Gleissanierung, der nicht normkonforme heutige Strassenquerschnitt, die zu kurzen, zu schmalen und nicht behindertengerechten Tramhaltestellen sowie die zu erwartende Entlastung durch die Nordtangente.

Die Massnahmen in der Elisabethenstrasse stehen zudem in engem Zusammenhang zum Verkehrsregime Innenstadt. Sie sind mit den grösseren Vorhaben in diesem Raum, wie dem Parking Innenstadt oder der Aeschenvorstadt, abgestimmt. Das Teilprojekt zum Verkehrsregime Aeschenvorstadt war auch Grundlage für die Verkehrsuntersuchungen Elisabethenstrasse. Die Elisabethenstrasse selber wurde jedoch im Verkehrsregime Innenstadt, welches zur Zeit in der UVEK behandelt wird, aufgrund ihrer Randlage und ihrer weiterreichenden Ausstrahlung bei Umsetzung von Massnahmen ausgeklammert. Aufgrund der anstehenden dringlichen Gesamtsanierung der Gleisanlagen spätestens 2010 musste die entsprechende Planung dem Prozess „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ vorgezogen werden, weil nicht alle Fahrzeuge, die heute durch die Elisabethenstrasse über die Wettsteinbrücke fahren, nach einer Sperrung den Weg via Dufourstrasse über die Wettsteinbrücke wählen.

Zu Frage 5: Sind weitere Einschränkungen in den angrenzenden Strassen der Elisabethenstrasse (Steinenberg, Aeschenvorstadt, Dufourstrasse usw.) für den motorisierten Privatverkehr geplant?

Es sind im Gebiet Aeschenvorstadt gegenüber den im „Verkehrsregime Innenstadt“ vorgesehenen Massnahmen (Fussgängerachse Aeschenvorstadt, Umkehr Einbahnrichtung Kirschgartenstrasse) geringe Anpassungen nötig. Diese sollen u.a. Schleichwege zur Umgehung der Elisabethenstrasse unterbinden aber auch die Erschliessung des Gebietes Kirschgarten verbessern. Dazu gehören eine Zubringer-/Anlieferungsregelung im Brunnengässlein und der Verzicht auf Einführung von Gegenverkehr in der Sternengasse, Abschnitt Cratanderstrasse – Aeschenvorstadt, sowie die Zulassung des Linksabbiegens aus der Hen-

ric Petri-Strasse in die Elisabethenstrasse und des Linksabbiegens aus der Elisabethenstrasse (von Kleinbasel) in die Kirschgartenstrasse.

Zu Frage 6: Die Achse Markthalle/Bahnhof-Elisabethenstrasse-Bankverein-Kunstmuseum-Wettsteinbrücke ist die einzige direkte Verbindung ins Kleinbasel und wird vor allem morgens, mittags und abends und im Speziellen an Messetagen stark befahren. Wie hoch ist das zahlenmässige Verkehrsaufkommen der Elisabethenstrasse im Vergleich mit dem Aeschengraben? Wie hoch sind die DTV-Werte (durchschnittlicher Tagesverkehr) von Elisabethenstrasse und Aeschengraben? Wie soll dieses Verkehrsaufkommen nach einer möglichen Schliessung der Elisabethenstrasse bewältigt werden?

Der DWV (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr in Motorfahrzeugen (Mfz)/Tag) der Elisabethenstrasse von 2003 beträgt gemäss Gesamtverkehrsmodell ca. 6'500 Mfz/Tag Richtung Bankenplatz und je nach Abschnitt der Elisabethenstrasse 4'500-6'000 Mfz/Tag Richtung Bahnhof. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt dabei rund zwei Drittel, also ca. 4'000 Mfz/Tag. Ein Teil des umgelagerten Verkehrs wird sich grossräumig verlagern, ein Teil die Achse Aeschengraben - Dufourstrasse neu befahren.

Mit vollständiger Eröffnung der Nordtangente und unter Berücksichtigung des Verkehrswachstums werden die Belastungen im Gebiet um den Bahnhof im 2010 um ca. 10% oder 1'000 Mfz /Tag abnehmen. Auch mit der Teilspernung der Elisabethenstrasse Richtung Bankverein wird der Bahnhof und die Nauenstrasse insgesamt dank Nordtangente leicht entlastet. Einzige Ausnahme bildet hier der Linksabbieger aus Richtung Viadukt in den Aeschengraben. Im Aeschengraben selber kompensieren sich Zu- (Verlagerung von Elisabethenstrasse) und Abnahme (Entlastung Nordtangente). Einzig die Dufourstrasse erfährt auch mit Nordtangente eine deutliche, durch die Teilspernung in der Elisabethenstrasse ausgelöste Zunahme um 2'000-2'900 Fahrzeuge pro Tag. Die Wettsteinbrücke sowie der Wettsteinplatz verzeichnen dagegen eine Abnahme der Verkehrsmengen.

Zu Frage 7: Welche flankierenden Massnahmen sind in Zusammenhang mit einer eventuellen Schliessung der Elisabethenstrasse vorgesehen? Welche flankierenden Massnahmen sind im Bereich Bahnhof und Aeschenplatz mit einer eventuellen Schliessung der Elisabethenstrasse vorgesehen?

Als flankierende Massnahmen werden zum einen die LSA-Steuerungen in den Gebieten Elisabethenanlage – Nauenstrasse – Aeschengraben sowie Bankverein aufgrund der neu zu erhebenden Verkehrsdaten nach vollständiger Eröffnung der Nordtangente angepasst. Zum anderen soll die Fussgängerinsel Nauenstrasse / Aeschengraben baulich soweit angepasst werden, dass die zwei von der Elisabethenanlage in den Aeschengraben führenden Linksabbiegespuren zur Kapazitätssteigerung gleichzeitig von einem Auto und einem Lastwagen befahren werden können.

Des Weiteren wird wie unter Frage 5 erläutert, mit kleineren Anpassungen beim Verkehrsregime Innenstadt versucht, aufgrund der Teil-Spernung Elisabethenstrasse für Durchgangs-

verkehr möglichen Schleichverkehr zu unterbinden und die Erschliessung des Gebiets Kirschgartens zu verbessern.

Zudem ist eine Erfolgskontrolle (Verkehrsuntersuchung) vorgesehen, die allfällige Nachbesserungen im Kleinen erlaubt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber