



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5040.02

SiD/P065040
Basel, 28. November 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 27. November 2007

Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Unterbindung des motorisierten Schleichverkehrs in den Quartierstrassen im Matthäusquartier

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 5. April 2006 den nachstehenden Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Unterbindung des motorisierten Schleichverkehrs in den Quartierstrassen im Matthäusquartier dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

"Aufgrund der Bauarbeiten an der Nordtangente sind in den Feierabendstunden Staus auf der A3 zwischen der Verzweigung „Wiese“ und dem Anschluss „St. Johann“ die Regel. Zahlreiche Pendler in Richtung Frankreich und Basel-West umgehen diesen Stau, in dem sie via die Quartierstrassen im Matthäusquartier den staufreien Weg ins Grossbasel suchen. Besonders davon betroffen sind die Amerbachstrasse, Offenburgerstrasse, der Untere Rheinweg und die Leuengasse. Zeitweise staut sich der Verkehr in der Amerbachstrasse bis zur Mülheimerstrasse. Da die Automobilisten die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Klybeck-/Feldbergstrasse umgehen wollen, benutzen sie den Schleichweg via Offenburgerstrasse - Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse. Auch hier sind Rückstaus in der Leuengasse bis zum Unteren Rheinweg keine Seltenheit. Dieser Schleichweg widerspricht dem Ziel der Schaffung von Quartierstrassen, nämlich der Be-ruhigung und Erhöhung der Sicherheit dieser Strassen. Es ist davon auszugehen, dass auch mit dem Ende der Bauarbeiten an der Nordtangente dieser Schleichverkehr weiter bestehen bleiben wird, dies auch mit Blick auf das Entstehen des Erlenmatt-Quartiers.

Wir bitten die Regierung zu prüfen und berichten, mit welchen Massnahmen der motorisierte Schleichverkehr in den Quartierstrassen - speziell der Amerbachstrasse, Offenburgerstrasse, im Unteren Rheinweg, in der Leuengasse - im Matthäus-Quartier unterbunden werden kann.

Stephan Gassmann, Stephan Ebner, Paul Roniger, Arthur Marti, Bruno Suter, Christoph Zuber, Heidi Mück, Hasan Kanber“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Um die Verkehrsströme durch das Matthäusquartier zu klären, wurden durch die Abteilung Verkehr der Kantonspolizei umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Die Kontrollposten bzw. Verkehrszähler wurden an den Ein- und Ausgängen des Matthäusquartiers positioniert. Dabei wurde von allen vorbeifahrenden Fahrzeugen das Kennzeichen erfasst und auch

die Zeit notiert, wann die am Verkehr Teilnehmenden die Kontrollposten passierten. Dadurch konnte sehr genau diagnostiziert werden, wie sich die Verkehrsströme im Quartier verhalten und auch wie viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer das Matthäusquartier als Durchgangsverkehrsroute nutzen.

Der im Anzug beschriebene Schleichverkehr (via Amerbachstrasse - Offenburgerstrasse - Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Johanniterbrücke) der von Pendlern, vom Kleinbasel herkommend, in Richtung Frankreich bzw. Basel-West genutzt wird, wurde durch die Ergebnisse der oben beschriebenen Verkehrszählungen nicht bestätigt. Nur 3% aller Fahrzeuge, die von Riehenring - Feldbergstrasse, Hammerstrasse und Mülheimerstrasse auf die Amerbachstrasse gelangen, fahren die ganze Fahrbeziehung Offenburgerstrasse - Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse und nutzen diese Fahrbeziehung als Schleichverkehr. Dies entspricht nur einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von einem Fahrzeug alle sechs Minuten. Der im Anzug beschriebene Rückstau auf der Amerbachstrasse, der sich bis zur Müllheimerstrasse erstreckt, konnte ebenfalls beobachtet werden.

Der zusätzlich beschriebene Schleichverkehr (via Offenburgerstrasse - Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse), der durch Verkehrsteilnehmende von der Klybeckstrasse Richtung Süd zur Umgehung der Lichtsignalanlage an der Verzweigung Klybeckstrasse/Feldbergerstrasse genutzt wird, ist durch die Messungen bestätigt worden. 29% aller Fahrzeuge, die von der Klybeckstrasse auf die Offenburgerstrasse gelangen, fahren die ganze Fahrbeziehung Offenburgerstrasse - Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse und nutzen diese Fahrbeziehung als Schleichroute. Dies entspricht immerhin einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von einem Fahrzeug alle 4,3 Minuten.

Durch die vorgängig beschriebenen Verkehrszählungen konnte ein grösserer Schleichverkehr (via Oetlingerstrasse - Bärenfelerstrasse bzw. Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse) festgestellt werden, der wiederum von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern erzeugt wird, die von der Klybeckstrasse kommend in Richtung Süd fahren wollen und dabei die Lichtsignalanlage an der Verzweigung Klybeckstrasse/Feldbergerstrasse umgehen wollen. 36% aller Fahrzeuge, die von der Klybeckstrasse auf die Oetlingerstrasse gelangen, fahren die ganze Fahrbeziehung Oetlingerstrasse - Bärenfelerstrasse bzw. Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse und gebrauchen diese Fahrbeziehung als Schleichweg. Dies entspricht einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von einem Fahrzeug alle 1,9 Minuten. Trotz des oben beschriebenen und nachgewiesenen Schleichverkehrs konnte der im Anzug beschriebene Rückstau in der Leuengasse, der sich bis zum Unteren Rheinweg erstrecken soll, keineswegs beobachtet werden. Der erfasste Rückstau reichte nicht einmal bis zur Bärenfelerstrasse.

Einen Einfluss auf den Schleichverkehr hat sicher das Verkehrsregime an der Verzweigung Klybeckstrasse/Feldbergstrasse, da hier das Linksabbiegen in die Feldbergstrasse verwehrt wird. Würde das Linksabbiegen gestattet, führt dies zu einer massiven Verlängerung der Wartezeiten bei der lichtsignalgesteuerten Kreuzung. Durch diese längeren Wartezeiten würden die am Verkehr Teilnehmenden dazu verleitet, neue oder bereits bestehende Schleichwege zu befahren. Nicht ausser Acht gelassen werden darf der öffentliche Verkehr

(Tram und Bus), der dieses Verzweigungsgebiet befährt. Eine Verminderung der Leistung würde der Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs widersprechen.

Eine Umkehrung der Einbahnstrasse (z.B. Oetlingerstrasse zwischen Klybeckstrasse und Breisacherstrasse) würde sich anbieten. Damit würde der bestehende Schleichverkehr (via Oetlingerstrasse - Bärenfelserstrasse bzw. Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse) wirkungsvoll unterbunden. Die Anwohner müssten dann via Klybeckstrasse - Feldbergstrasse - Breisacherstrasse fahren, um ins eigene südwestliche Quartier zu gelangen. Diese einfach zu realisierende Lösung liegt zwar nahe, da der oben beschriebene Schleichweg wirkungsvoll unterbunden würde, ist aber trotzdem nicht zielführend, da sich der unterbundene Schleichverkehr auf die Route Offenburgerstrasse - Unterer Rheinweg - Leuengasse - Breisacherstrasse - Feldbergstrasse verlagern und so das Quartier noch stärker belasten würde.

Auch eine Lösung mit zwei Umkehrungen der Einbahnstrassen in der Offenburgerstrasse und der Oetlingerstrasse brächte nicht den gewünschten Erfolg. Dadurch könnten die Anliegenden das westliche Matthäusquartier nur noch via Feldbergerstrasse - Erasmusplatz - Breisacherstrasse erreichen und auch verlassen. Mit diesem Verkehrsregime wären die Anwohnenden der Breisacherstrasse bzw. des Erasmusplatzes mit einem stärkeren Verkehrsaufkommen konfrontiert. Auch müssten sie viel längere Fahrbeziehungen im eigenen Quartier in Kauf nehmen. Dadurch entstünde ein zusätzlicher, unerwünschter Mehrverkehr.

Bei der Betrachtung der Situation musste das Geviert Matthäus in zwei Quartierzellen unterteilt werden. Einerseits galt es, den Abschnitt zwischen Riehenring und Klybeckstrasse (Matthäus-Ost), andererseits denjenigen zwischen Klybeckstrasse und Rhein (Matthäus-West) zu betrachten. Im Geviert Matthäus-Ost konnte dem Wunsch der Petentschaft der Petition „Wohnliche Amerbachstrasse“ entsprochen werden. Mit der Umkehr des Einbahnregimes eines Teilabschnittes der Amerbachstrasse (zwischen Efringer- und Hammerstrasse), kann der Zufluss aus dem Riehenring unterbunden werden. Die Massnahme ist im 1. Quartal 2008 zur Umsetzung vorgesehen.

Im Gegensatz dazu konnte im Geviert Matthäus-West keine analoge Lösung gefunden werden, welche eine nachhaltige Verringerung des Schleichverkehrs erwarten liesse. Wie die oben dargelegten Lösungsvorschläge aufzeigen, würden alle Änderungen nur zu einer Verlagerung des Verkehrs in andere Quartierstrassen führen und dazu, dass die Anwohnenden und die Besucherinnen und Besucher nur noch erschwert - durch komplizierte und lange Fahrbeziehungen via andere Quartierstrassen - zum gewünschten Fahrziel im Matthäusquartier gelangen könnten.

Der Regierungsrat kommt daher zum Schluss, die bestehenden Verkehrsbeziehungen im Geviert Matthäus-West zu belassen, da auch eine Änderung des Verkehrsregimes keine Entlastung, sondern allenfalls nur eine Verlagerung des Verkehrs und je nach Örtlichkeit auch Mehrverkehr nach sich ziehen würde.

Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass nach Abschluss aller Bauarbeiten an der Nordtangente, also nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme auch des Anschlusses Luzernerstrasse (voraussichtlich im Mai 2008), eine spürbare Verkehrsentlastung im Matthäusquartier eintreten wird.

Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Unterbindung des motorisierten Schleichverkehrs in den Quartierstrassen im Matthäusquartier abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber