



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8483.02

SiD/P058483
Basel, 12. März 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 11. März 2008

Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2006 den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Hammerstrasse und dem Claragraben dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

"Tempo 30 wirkt sich positiv auf die Wohn- und Luftqualität, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss - kurz die Lebensqualität - aus. Im Kleinbasel gibt es viele Tempo 30 Strassen, aber in den Quartieren Clara, Klybeck und Matthäus keine echten Tempo 30 Zonen. Beinahe alle Strassen parallel zum Rhein (Klybeckstrasse, Claragraben, Hammerstrasse, Riehenring) können mit 50 km/h befahren werden.

Die Claramatte wird zurzeit vergrössert und saniert. Damit diese Freifläche sowohl von den älteren und den jungen Quartierbewohnern genutzt werden kann, ist eine ungefährliche Erreichbarkeit unerlässlich. Heute müssen jedoch von zwei Seiten unübersichtliche Strassen überquert werden, welche mit 50 km/h befahren werden können. Anstelle des Riehenrings oder der Schwarzwaldallee werden diese Strassen als Durchgangsstrassen benützt.

Die Clarastrasse wurde mit einer Aufpflasterung versehen, wodurch der Durchgangsverkehr verlangsamt wird. Nach den Schwellen beschleunigen aber viele Automobilisten auf die maximal zulässige Geschwindigkeit. Dies ist für die Fussgänger/-innen und die Velofahrer/-innen gefährlich und verursacht ausserdem übermässigen Lärm. Dem Verkehrsfluss dient dies jedoch nicht. Die Durchbrechung der Tempo 30 Zonen durch die oben aufgezählten Strassen hat weiter zur Folge, dass der Schilderwald und damit die Unübersichtlichkeit in diesen Quartieren extrem hoch ist.

Zu befürchten ist, dass nach Beendigung der Bauarbeiten bei der Claramatte auch die Wohnbevölkerung und die Besucher der Claramatte unter einer Zunahme des dortigen Parkhausverkehrs leiden werden.

Damit die Wohnqualität im Kleinbasel verbessert wird, bitten die Unterzeichnenden darum den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob

- *die Hammerstrasse und der Claragraben, welche eigentliche Quartierstrassen sind, zu Tempo 30 Strassen umgewandelt werden können,*
- *die Erreichbarkeit der Claramatte damit erhöht,*

- *die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden verbessert,*
- *der unübersichtliche Schilderwald dadurch reduziert und*
- *damit etwas zur integralen Aufwertung des Kleinbasels beigetragen werden kann?*

Michael Wüthrich, Anita Lachenmeier-Thüring, Urs Müller, Thomas Grossenbacher, Beat Jans, Talha Ugur Camlibel, Bruno Suter, Annemarie Pfister, Sibel Arslan, Heidi Mück, Lukas Labhardt“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Auch der Regierungsrat ist sich der positiven Wirkung von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität bewusst. Auch im Kleinbasel, vor allem in den Quartieren Klybeck, Matthäus und Wettstein, wurden Tempo 30-Zonen eingerichtet. Um den motorisierten Individualverkehr aus diesen Zonen fernzuhalten, braucht es aber auch Durchgangs- und Sammelstrassen, in denen verkehrliche Aspekte im Vordergrund stehen.

Die Hammerstrasse verbindet, ab Wettsteinplatz, das obere Kleinbasel mit der Feldbergstrasse im unteren Kleinbasel und liegt in einer Zubringerroute des neuen permanenten Parkleitsystems Basel (PPS). Die Parkhäuser Europe (die Einfahrt liegt in der einbahnbetriebenen Hammerstrasse) und Claramatte werden aus Richtung Basel-Ost über die Hammerstrasse erschlossen.

Zwei mehrtägige, durch die Abteilung Verkehr der Kantonspolizei durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen in der Hammerstrasse ergaben folgendes Ergebnis: 1. Messung (Höhe Liegenschaft 101) 99,6% von 22858 erfassten Fahrzeugen wurden mit weniger als 50 km/h gemessen. 2. Messung (Gegenüber Liegenschaft 86) 99,8% von 37'405 erfassten Fahrzeugen wurden mit weniger als 50km/h gemessen. Mehrheitlich wurde mit Geschwindigkeiten zwischen 30 und 40 km/h gefahren.

Der Claragraben verbindet das untere Kleinbasel, ab Feldbergstrasse, mit dem Wettsteinplatz im oberen Kleinbasel. Der Claragraben bildet sowohl eine dynamische, signalisierte Zufahrtsachse (PPS) zum Parkhaus Claramatte als auch eine direkte Verbindung zwischen dem öffentlichen Parkhaus, respektive dem Gebiet um den Claraplatz, und weiteren Zielen. Er dient aber auch als Entlastung der Mittleren Rheinbrücke für den Verkehr aus dem Gebiet Basel-West (aus Richtung Spalentor).

Auch im Claragraben wurden zwei mehrtägige Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt; sie ergaben folgendes Ergebnis: 1. Messung (Höhe Liegenschaft 31) 97% von 37'403 erfassten Fahrzeugen wurden mit weniger als 50 km/h gemessen. 2. Messung (gegenüber Liegenschaft 105) 99,6% von 23'064 erfassten Fahrzeugen wurden mit weniger als 50km/h gemessen. Auch hier wurde mehrheitlich mit Geschwindigkeiten zwischen 30 und 40 km/h gefahren.

Der vor einigen Jahren umgestaltete Riehenring mit seinen verkehrlichen Einschränkungen (viel begangener Fussgängerstreifen beim Messeplatz und lichtsignalgeregelte Tramhaltestellen) ist nicht in der Lage, sämtlichen Verkehr zwischen dem oberen und unteren Kleinbasel aufzunehmen. Dies wird besonders bei Messen offensichtlich. So muss in dieser Zeit, während den nachmittäglichen Spitzenzeiten, das grosse Verkehrsaufkommen beim Knoten Hammerstrasse/Clarastrasse (Fussgänger, öffentlicher Verkehr und Individualverkehr) durch Verkehrsdienstangestellte geregelt werden.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Parkhauses Claramatte wurden die oberirdischen Parkplätze in der Klingentalstrasse und Drahtzugstrasse weitgehend aufgehoben. Mit diesem Schritt konnte einerseits der Suchverkehr im Bereich der Claramatten reduziert werden und andererseits wurde die Voraussetzung geschaffen, die beiden überbreiten Erschliessungsstrassen zu ihrer eigentlichen Funktion als siedlungsorientierte Quartierstrassen - mit der gleichzeitigen Einführung von Tempo 30, der Einrichtung von Gegenverkehr in der Klingentalstrasse, zwischen dem Claragraben und dem Parkhaus Claramatten sowie die Zulassung von Velogegenverkehr in der Drahtzugstrasse - zurückzubauen. Der gewonnene Raum konnte wiederum für die Erweiterung und die diesbezügliche Aufwertung der Parkanlage Claramatte verwendet werden. Die seitlichen Zugänge zum Park erreichen die Fussgängerinnen und Fussgänger jetzt bequem über die neu erstellten Trottoirüberfahrten, welche die Seitenstrassen von Hammerstrasse und Claragraben klar abgrenzen. Alle diese Massnahmen führten dazu, dass im Quartier überwiegend Tempo 30 gilt, mit der Ausnahme der Hammerstrasse und des Claragrabens, welche teilweise übergeordnete Sammel- und Durchleitungsfunktionen im Strassennetz des Kleinbasels übernehmen und so eine Verbindung zu den Hauptverkehrsstrassen (Riehenstrasse - Riehenring - Feldbergstrasse) bilden.

Zu Frage 1

- ob die Hammerstrasse und der Claragraben, welche eigentliche Quartierstrassen sind, zu Tempo 30 Strassen umgewandelt werden können,

Die beiden Strassenzüge sind wichtige Verbindungen, welche das Quartier im Bereich des Claraplatzes mit den angrenzenden Hauptverkehrsstrassen verbindet. Der grosse Anlieferungsverkehr auf diesen Strecken ist eigentlich ein Indiz dafür, dass die Hammerstrasse und der Claragraben eher als Sammelstrassen einzustufen sind. Der Einbezug dieser Strassen in Tempo 30-Zonen hätte zur Folge, dass der Verkehr vermehrt in die Quartierstrassen ausweichen würde.

Zu Frage 2

- ob die Erreichbarkeit der Claramatte damit erhöht wird,

Eine verbesserte Erreichbarkeit der Claramatte für die Fussgängerinnen und Fussgänger wurde mit Hilfe von Trottoirüberfahrten in der Drahtzugstrasse und in der Klingentalstrasse erwirkt. Die Claramatte ist zudem Seite Hammerstrasse und Seite Claragraben durch jeweils zwei Fussgängerstreifen gut erschlossen.

Innerhalb von Tempo 30-Zonen werden grundsätzlich keine Trottoirüberfahrten erstellt, um die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht zu verunsichern. Trottoirüberfahrten werden bei Tempo 30-Zonen nur an Zonenenden erstellt und haben somit eine Torwirkung. Bei Einbezug des Claragrabens und der Hammerstrasse in eine Tempo 30-Zone müssten daher allenfalls die bestehenden Trottoirüberfahrten in der Klingental- und Drahtzugstrasse wieder entfernt werden.

Zu Frage 3

- ob die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden verbessert wird,

Die Hammerstrasse und der Claragraben weisen einen beträchtlichen Anteil von Lastwagenverkehr auf, welcher die umliegenden Betriebe beliefert. Mit der Einführung von Tempo 30 sind - gemäss einer Weisung des Bundes - grundsätzlich die Fussgängerstreifen aufzuheben. Lediglich ausnahmsweise sollen Fussgängerstreifen erhalten bleiben. Diese Konstellation würde eher eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit darstellen, da die Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem fahrenden Verkehr kein Vortrittsrecht mehr beanspruchen könnten.

Zu Frage 4

- ob der unübersichtliche Schilderwald dadurch reduziert wird,

In den meisten Fällen kann die Anzahl der Signale bei der Einführung von Tempo 30-Zonen reduziert werden. In der Hammerstrasse und im Claragraben ist dies nur bedingt möglich, da diese beiden Strassenzüge die Clarastrasse und die Feldbergstrasse queren bzw. in diese einmünden. Dies würde dazu führen, dass die Signalisierung des Zonenanfangs, bzw. des Zonenendes, mehrmals zur Anwendung kommen müsste.

Zu Frage 5


- und damit etwas zur integralen Aufwertung des Kleinbasels beigetragen werden kann?

Mit dem Erstellen eines Parkhauses, der Aufhebung der oberirdischen Parkplätze und der Neugestaltung und Erweiterung der Parkanlage Claramatte wurde bereits ein grosser Beitrag für eine integrale Aufwertung des Kleinbasel geleistet. Aber auch die Reduzierung der Fahrbahnflächen mit den gleichzeitigen Verkehrsregimeanpassungen in der Drahtzugstrasse und in der Klingentalstrasse, die abgrenzenden Trottoirüberfahrten zur Hammerstrasse und zum Claragraben sowie die vollständige Einführung von Tempo 30 in den seitlichen Strassen zur Claramatten, sind wesentliche Bestandteile, die zu dieser Aufwertung beigetragen haben.

Antrag

Die Regierung schlägt vor, die Einführung der Tempo 30-Zonen in der Hammerstrasse und im Claragraben im Gesamtkonzept mit den Themen „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ und „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ weiter zu prüfen und beantragt daher dem Grossen Rat, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber