



Petitionskommission

An den Grossen Rat

08.5343.02

Basel, 22. April 2009

P 258 „Öffnung des Nordtangenten-Halbanschlusses „Klybeck“ für den Normalverkehr“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 7. Januar 2009 die Petition „Öffnung des Nordtangenten-Halbanschlusses „Klybeck“ für den Normalverkehr“ an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Die unterzeichneten Petenten der Interessengemeinschaft Kleinbasel verlangen die Öffnung des Nordtangenten-Halbanschlusses „Klybeck“ für den Normalverkehr,

- *weil es – auch nach Auffassung des Bundesamtes für Strassen ASTRA – keinen Sinn ergibt, eine millionenteure Autobahnausfahrt zur Erschliessung des Kleinbasel zu sperren;*
- *weil täglich Tausende von Fahrzeugen (Anwohner, Zulieferer, Taxis, Touristen) den Weg ins Klybeckquartier und nach Kleinhüningen über den 2,3 km langen Umweg via Wiesenkreisel suchen müssen und damit jährlich ca. 900 Tonnen CO₂ in die Kleinbasler Luft pusten;*
- *weil dadurch kein Mehrverkehr („wundersame Mehrung von Fahrzeugen durch den Strassenbau“???) verursacht wird, sondern Wegverkürzungen und Belastungssenkungen erreicht werden;*
- *weil das angebliche Versprechen von der Regierung vor 11 Jahren, die Ausfahrt „Klybeck“ nicht zu öffnen, längst überholt ist und dem Politikplan 2009 bis 2012 (Ziff.4.1) sowie der Konsenskonferenz Kannenfeld widerspricht.*

Die unterzeichneten Petenten verlangen die Öffnung des Nordtangenten-Halbanschlusses „Klybeck“ für den Normalverkehr, jedenfalls die versuchsweise Öffnung des Autobahnanschlusses „Klybeck“ für die Dauer von einem Jahr, um die notwendigen Verkehrsuntersuchungen zu ermöglichen.

2. Abklärungen der Petitionskommission

Der Petitionskommission waren bei der Entgegennahme der Petition folgende Dokumente bekannt:

- Die Interpellation Nr. 70 vom November 2008 von Roland Vögtli „Für eine sofortige Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ (08.5280.01),
- Der Regierungsratsbeschluss vom 2. Dezember 2008, Interpellationsbeantwortung der Interpellation Nr. 70 (08.5280.02) sowie
- Der Offene Brief von Anwohnenden an das damalige Baudepartement vom November 2008 (siehe Beilage)

2.1 Hearing vom 16. März 2009

Am 16. März 2009 fand ein Hearing statt mit dem Präsidenten und dem Vize-Präsidenten der Interessengemeinschaft (IG) Kleinbasel als Vertreter der Petentschaft, mit Vertretern der Verfasserinnen und Verfasser des Offenen Briefes vom November 2008 an das damalige Baudepartement sowie mit dem Kantonsingenieur und Leiter des Tiefbauamts des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD).

2.1.1 Die Argumente der Petentschaft

In Ergänzung zu den bereits unter Ziff. 1 „Wortlaut der Petition“ genannten Gründe, die für eine Öffnung des Nordtangentialen (NT)-Halbanschlusses „Klybeck“ sprechen, führten die Vertreter der Petentschaft folgendes aus:

Die IG Kleinbasel vertrete das Gewerbe, die Detaillisten und die Wohnungsbedingungen im Kleinbasel. Von Bewohnerinnen und Bewohnern des Kleinbasels, aber auch von Mitgliedern der IG Kleinbasel, seien sie darauf aufmerksam gemacht worden, dass eine Öffnung des NT-Halbanschlusses „Klybeck“ überlegenswert wäre. Im „Vogel-Gryff“, offizielles Organ der IG Kleinbasel, welches in ca. 1'000 Haushalte verschickt wird, hätten sie daraufhin eine Umfrage gestartet. Auch die Basler Zeitung habe danach eine solche durchgeführt. Dabei hätte sich gezeigt, dass bezüglich des NT-Halbanschlusses „Klybeck“ etwas zu unternehmen sei. So hätten sie angefangen, Unterschriften für die Forderung nach einer Öffnung des NT-Halbanschlusses zu sammeln, weil dieser ihrer Ansicht nach nicht umsonst gebaut worden sei. Fahre man auf der unteren Ebene durch die Dreirosenbrücke und komme dann aus dem Tunnel, gelange man zum Wiesenkreisel. Dieser sei schon genug belastet, insbesondere seitdem das Teilstück der NT offen sei; zukünftig werde er eine weitere Verkehrsbelastung erfahren, nämlich von der Erlenmatt her vom Moment, wo sie bewohnt und das Einkaufszentrum auf dem ehemaligen Stücki-Areal in Betrieb eröffnet sei. Wer schnell an den Claraplatz wolle, sollte diesen Umweg von 2,3 km über den Wiesenkreisel nicht auf sich nehmen müssen, sondern via NT-Halbanschluss direkt zum Claraparking an der Claramatte fahren können. Ihr Ziel sei es, die Leute aufgrund der NT-Halbanschluss-Öffnung vermehrter in die Kleinbasler Geschäfte zu bringen. Man sollte auf die ursprüngliche Idee, welche hinter der Erstellung des NT-Halbanschlusses stand, zurückkommen.

2.1.2 Die Argumente der Verfasserinnen und Verfasser des Offenen Briefs an das damalige Baudepartement

Die Vertreter der Verfasserinnen und Verfasser des Offenen Briefs betonten in Ergänzung des Schreibens an das damalige Baudepartement folgendes:

Sie seien mit ihrer Wohnsituation heute zufrieden und hätten nichts unternommen, wenn nicht die Petition eingereicht worden wäre. Sie hätten allerdings schon länger befürchtet, dass über kurz oder lang die Forderung nach einer Öffnung des NT-Halbanschlusses kommen werde. Seitdem die NT offen sei, sei bei ihnen im Quartier Ruhe eingekehrt. Der Regierungsrat habe intensiv in die Gestaltung des Quartiers investiert. Viele Schweizer Familien hätten daraufhin Häuser gekauft, weil es sich nun dort zu wohnen lohne. Der Klybeckstrasse, aber auch der Horburgstrasse und anderen Quartierstrassen, drohe mit der geforderten Öffnung des NT-Halbanschlusses ein Rückfall in alte Zeiten mit verstopften Strassen, dem daraus resultierenden Ausweichen der Automobilisten in kleinere Quartierstrassen usw.. Im Quartier habe es viele Kinder, die heute wieder draussen spielen könnten. Das würde alles wieder zunichte gemacht. Die Behauptung, dass die Bevölkerung des Kleinbasels diese Öffnung wieder wolle, stimme nicht. Dies zeigten die vielen Unterschriften zum Offenen Brief. Mit der jetzigen Verkehrsregelung könne man die Dreirosenbrücke auf der oberen Fahrbahn befahren und so in die Klybeckstrasse gelangen, eine Möglichkeit, die ihrer Ansicht nach völlig reiche.

Sie kauften gerne im Kleinbasel ein, aber ausser im Claraparking könne man nirgends gut parkieren. Dorthin gelange man von vielen Seiten, aber selbst vom St. Johann herkommend fahre man am schnellsten via Riehenring dorthin. Der Zugang zum Parking sei auch ideal, wenn man direkt von der Autobahn oder von Riehen herkommme. Man müsse sich fragen, wen die IG Kleinbasel mit Ihrer Petition ansprechen wolle. Leute, die vom Flugplatz herkämen, könnten auch über den Wiesenkreisel fahren, was zeitlich kaum ins Gewicht falle. Ausserdem handle es sich dabei um zu wenige Fahrzeuge, die das Ziel Grenze – Claramatte direkt anstrebten; nur wegen Handwerkern sollte der NT-Halbanschluss nicht geöffnet werden. Die Forderung der Petentschaft bringe keinen einzigen Kunden mehr in die Kleinbasler Geschäfte.

Gemäss Ihren Kenntnissen aufgrund von beim Bund eingeholten Auskünften sei man in Bern im Übrigen völlig uvoreingenommen bezüglich einer Öffnung/Geschlossenhaltung des NT-Halbanschlusses und es hänge davon ab, was der Kanton diesbezüglich wolle. Ein erheblicher Teil der Bevölkerung habe jedenfalls Ängste beim Gedanken an eine Öffnung des NT-Halbanschlusses.

2.1.3 Stellungnahme des Kantonsingenieurs und Leiters des Tiefbauamts des BVD zur Petition

a) Die „Geschichte“ des NT-Halbanschlusses „Klybeck“ seit Bewilligung des Generellen Projekts für die NT

- Am 25. März 1987 bewilligte der Bundesrat (BR) das Generelle Projekt für die NT mit einer „Normalausfahrt“ Klybeck.

- Mit Regierungsratsbeschluss (RRB) vom 14. Januar 1993 beschloss der Regierungsrat (RR), die Realisierung des NT-Halbanschlusses „Klybeck“ auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben, die geringere Entlastungswirkung durch die NT wurde dabei in Kauf genommen.
- Das Ausführungsprojekt „Abschnitt 3“ wurde am 2. September 1996 öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig wurde auch der Bericht zur Umweltverträglichkeit gemäss Umweltschutzgesetz aufgelegt.
- Gegen das Ausführungsprojekt wurden 11 Einsprachen eingereicht.
- Die Baurekurskommission kam am 16. März 1998 im Bericht an den RR zum Schluss, dass die Ausfahrt „Klybeck“ nur für Notfälle benutzt werden darf, dies durch entsprechende Signalisation und durch bauliche Massnahmen zu gewährleisten sei und eine spätere Inbetriebnahme im ordentlichen Verfahren nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) zu bewilligen wäre.
- Am 21. April 1998 erteilte der RR dem damaligen Baudepartement (BD) den Auftrag, Vor- und Nachteile einer späteren Realisierung der Ausfahrt „Klybeck“ unter Inkaufnahme einer geringeren Entlastungswirkung der NT darzulegen.
- Am 26. Januar 1998 intervenierte das Bundesamt für Straßen (ASTRA) und verlangte den sofortigen Bau des definitiven Anschlusses.
- Am 16. Juni 1998 bewilligte der RR das Projekt NT „Abschnitt 3“ mit den obgenannten Auflagen der Baurekurskommission.
- Der Anschluss „Klybeck“ wurde anschliessend gleichzeitig mit der NT gebaut.
- Mit Schreiben vom 17. Juli 1998 erkundigte sich der TCS beim Bundesamt, ob es zulässig sei, den HT-Halbanschluss zu bauen und ihn dann nicht in Betrieb zu nehmen.
- Das ASTRA teilte am 22. Juli 1998 mit, ein derart umstrittenes Bauwerk könne gebaut und nicht voll in Betrieb genommen werden. Außerdem sei es möglich, einen definitiven Entscheid über die Inbetriebnahme als „Normalausfahrt“ erst nach einer gewissen Erfahrungszeit zu fällen. Ein Entscheid auf Schliessung für den Normalverkehr sei durch den RR beim BR zu beantragen. Das Bundesamt erachtete einen definitiven Entscheid für das erst im Jahr 2006 in Betrieb gehende Bauwerk damals für verfrüht.

b) Auswirkungen auf das Untere Kleinbasel bei einer allfälligen Öffnung des NT-Halbanschlusses „Klybeck“ aufgrund von Modellberechnungen

Für das BVD laufe die NT immer noch unter dem Titel „Projekt, das noch nicht abgeschlossen ist“. Falls die heute geschlossene Ausfahrt „Klybeck“ als sog. „Normalausfahrt“ geöffnet würde, könnte diese von allen Verkehrsteilnehmenden benutzt werden. Durch das Geschlossenhalten der Ausfahrt „Klybeck“ sei zwar die Entlastungswirkung der NT etwas geringer. Das sei in Kauf zu nehmen, denn würde man sie

öffnen, bewirkte dies einen massgeblichen Nachteil für das Quartier, weil wesentlich mehr Verkehr entstünde.

Wie umfangreich dies wäre, zeige ein Modell, das ein vereinfachtes Abbild der Realität darstelle. Im Modell seien zugegebenermaßen z.B. Veränderungen des Ölpreises und deren Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten nicht berechnet. Dasselbe Modell werde in der Stadt Basel für sämtliche derartigen Berechnungen verwendet und liefere zuverlässige Resultate in der erforderlichen Genauigkeit, wobei es nicht auf eine Genauigkeit von wenigen Prozenten ankomme.

Gestützt auf diese Modellberechnungen würden heute gemäss Ist-Zustand auf der NT-Ebene der Dreirosenbrücke pro Tag 34'100 Fahrzeuge vom Klein- ins Grossbasel resp. 31'600 Fahrzeuge in die umgekehrte Richtung fahren. Auf der Lokalstrasse seien es heute 2'600 vom Klein- ins Grossbasel und 6'600 vom Gross- ins Kleinbasel. Bei einer Öffnung des NT-Halbanschlusses betrüge gemäss Modellberechnungen der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) über die Dreirosenbrücke auf der NT (Autobahn) vom Gross- ins Kleinbasel 5'100 Fahrzeuge mehr als ohne die Öffnung. Auf der Lokalstrasse der Dreirosenbrücke würde man eine Abnahme um 3'900 Fahrzeuge vom Gross- ins Kleinbasel zählen. Die Klybeckstrasse würde in Richtung Stadt mit 1'100 Fahrzeugen mehr belastet, in Gegenrichtung aus der Stadt würden aber nur 300 Fahrzeuge weniger in Richtung Knoten zurück fahren.

Mit der Öffnung des NT-Halbanschlusses würden nur 100 Fahrzeuge weniger über die NT in Richtung Grossbasel fahren, resp. es gäbe in die selbe Richtung 100 mehr auf der Lokalstrasse. Bei einer Öffnung des Halbanschlusses rechne man, dass kein einziges Fahrzeug mehr bzw. weniger vom Knoten Klybeckstrasse/Horburgstrasse via NT in Richtung Grossbasel führe, hingegen würde der Knoten insgesamt von der NT über die Ausfahrt „Klybeck“ mit 9'900 Fahrzeugen massiv mehr belastet.

Die im Regierungsratsbeschluss vom 2. Dezember 2008 betreffend Interpellationsbeantwortung Nr. 70 genannten Prozentzahlen beträfen den Anteil am Gesamtverkehr bei einer allfälligen Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“. Bezogen auf den Status Quo sei der prozentuale Anteil an Mehrverkehr infolge einer allfälligen Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ noch höher und führe gemittelt knapp zu einer 50%-igen Verkehrszunahme.

Gemäss den Strassenbaunormen werde in sog. Verkehrsqualitätsstufen unterschieden, welchen Komfort ein Verkehrsknotenpunkt betreffend den Wartezeiten infolge des Auslastungsgrades aufweise (von ausgezeichnet bis völlig unzureichend). Der Komfort am Knoten Klybeckstrasse/Horburgstrasse ginge mit der Öffnung des NT-Halbanschlusses merklich retour, evtl. käme es dort sogar zum Kollaps. Genau könnte dies erst vorausgesagt werden, wenn ein entsprechendes Verkehrsgutachten erstellt worden sei, was derzeit in Erarbeitung ist. Es sei wohl eine politische Frage, ob die Auswirkungen der Anschlussöffnung auf die Lebensqualität der Menschen verändert werden soll.

c) Nächste Schritte

Schon in Bearbeitung sei die Erstellung eines Verkehrsgutachtens (Machbarkeit, Leistungsfähigkeit) betreffend die Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“, und geplant sei ein Feldtest mit geschlossener Ausfahrt nach Fertigstellung der Lokalstrassenebene ab Oktober

2009 für sechs Monate u.a. zur Verifizierung der Verkehrs-Modellberechnungen. Dies bedeute, Erfahrungen mit dem Bauwerk wie es jetzt ist zu sammeln, und dann die tatsächlichen Verkehrszahlen mit den Modellberechnungen zu vergleichen. Aus diesem Vergleich könne dann auch abgeleitet werden, wie genau die Modellberechnungen betreffend den Zustand mit geöffneter Ausfahrt seien und welche Auswirkungen eine allfällige Öffnung auf die angrenzenden Quartiere hätte.

Im Übrigen bräuchte es für eine Öffnung des NT-Halbanschlusses eine Bewilligung gemäss SVG. Aufgrund der veränderten Zuständigkeiten bei den Nationalstrassen infolge Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), müsste diese Bewilligung gemäss derzeitigem Wissensstand, solange das Bauwerk noch nicht vollständig fertig gestellt sei vom Kanton und nach der Fertigstellung vom Bund erteilt werden. Soll die Ausfahrt definitiv geschlossen gehalten werden, benötige es gemäss früheren Aussagen des ASTRA eines Antrages des Regierungsrates an den Bundesrat, um das Generelle Projekt anzupassen und die Ausfahrt nur als Notausfahrt zuzulassen. Der Projektteil müsste dann auch nochmals aufgelegt werden. Dazu müsste der Regierungsrat folglich den entsprechenden Antrag stellen. Die Beschlüsse betreffend das NT-Projekt erfolgten bisher alle gestützt auf altes Recht, da die NT unter die sog. Netzfertigstellung falle. Die Juristen klärten derzeit ab, welches Recht heute im vorliegenden Fall einer Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ anzuwenden wäre. Ohne weitere Aktivität des Regierungsrates bleibe die Ausfahrt geschlossen.

3. Erwägungen der Petitionskommission

3.1 Der Bau der Nordtangente ohne Öffnung des NT-Halbanschlusses „Klybeck“; Auswirkungen auf Basel Nord, insbesondere auf das Untere Kleinbasel

Seit Jahren strebt der Regierungsrat unter dem Titel „Stadtentwicklung“ das Ziel an, mit der Inbetriebnahme der NT den Verkehr zu kanalisieren und den Durchgangsverkehr in den umliegenden Quartieren erheblich zu reduzieren. Einer Meldung von SF Tagesschau vom 9. Juni 2007 zur feierlichen Eröffnung der NT war denn auch zu entnehmen, dass die damalige Vorsteherin des Baudepartements anlässlich dieser Eröffnung die NT als «Jahrhundertbauwerk» für den Stadtkanton bezeichnete, weil sie die Neugestaltung der bisher vom Durchgangsverkehr belasteten Quartiere Horburg und St. Johann ermögliche.

Im Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt NT „Abschnitt 3“ wurde schon 1997 von den baselstädtischen Umweltschutzfachstellen die Frage einer Autobahn-Ausfahrt Klybeck ausführlich erörtert und der Schluss gezogen, dass eine Öffnung der mit der NT angestrebten Verkehrsberuhigung im Kleinbasel abträglich wäre. Gestützt darauf entschied der Regierungsrat denn auch, die Ausfahrt „Klybeck“ zwar zu bauen, sie aber nur für Notfälle zu öffnen. In einer Medienmitteilung vom 19. Juni 1998 teilte er mit, er habe sich in der Frage des Anschlusses Klybeck nach Abwägen aller Vor- und Nachteile dafür entschieden, das ursprünglich aufgelegte Projekt mit Einfahrt Richtung Grossbasel und Ausfahrt Richtung Dreirosenkreuzung realisieren zu lassen. Dies allerdings nur zur Bewältigung von Störfällen, weil die Ausfahrt die einzige Möglichkeit biete, die im Bereich zwischen französischer Landesgrenze und Wiese unterirdisch geführte Nordtangente im Notfall zu verlassen. Die Ausfahrt sei im Normalbetrieb geschlossen und dürfe nur in Notfällen geöffnet werden. Sie

dienre in solchen Fällen als Zufahrt für Polizei, Sanität und Feuerwehr oder zur Evakuierung aufgestauter Fahrzeuge.

Einer Medienmitteilung vom 22. Januar 2009 des Regierungsrats kann entnommen werden, dass anlässlich einer Anwohnerorientierung bestätigt werden konnte, dass mit der Inbetriebnahme des grössten Teils der Nordtangente das Ziel einer Verkehrsberuhigung und einer verbesserten Lebensqualität in den früher stark von Verkehr und Lärm geplagten Quartieren in Basel Nord erreicht worden sei. Die Hauptverkehrsachsen seien auf Lokalstrassenebene im Umfang zwischen 49 und 76 Prozent vom Verkehr entlastet worden, auch sei die Stickstoffdioxid-Belastung zurückgegangen, im Horburgquartier allerdings noch nicht so, dass praktisch überall die Grenzwerte eingehalten werden könnten. Ebenso sei der Lärmpegel in entscheidendem Masse reduziert worden. Die Werte lägen nachts überall unter den Alarmwerten, und auch die deutlich tieferen Immissionsgrenzwerte würden kaum noch überschritten. Im grössten Teil des NT-Perimeters sei der Lärmpegel um zwischen ein und fünf Dezibel gesunken. Zudem seien die Grünbereiche aufgewertet worden. Es gebe heute 370 Bäume mehr als früher, dies an verschiedenen Orten, zum Beispiel längs der Horburgstrasse (Baumalleen).

Die Aussagen der Vertreter der Verfasserinnen und Verfasser des Offenen Briefs anlässlich des Hearings vom 16. März 2009 bestätigen die Feststellungen der Regierung. Das untere Kleinbasel ist wohnlicher geworden und wirkt sich damit auch auf die Durchmischung der Bevölkerung aus, die dort wohnhaft ist/wird. Etwas, das aus Sicht der Stadtentwicklung zu begrüssen ist. Die Ausführungen des Kantonsingenieurs, die sich auf Modellberechnungen des Kantons, welche die Petitionskommission nicht anzweifelt, stützen, zeigen, dass das endlich Erreichte und während langer Jahre Angestrebte im Falle einer Öffnung des NT-Halbanschlusses „Klybeck“ mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wieder zunichte gemacht würde.

3.2 Die Argumente der Petentschaft „pro Öffnung des NT-Halbanschlusses „Klybeck““

3.2.1 „Das Bundesamt für Strassen ASTRA baut keine millionenteuren Strassen zur Erschliessung des Kleinbasel, um sie zu sperren.“

Die Ausführungen des Kantonsingenieurs und auch die Interpellationsantwort des Regierungsrats zur Interpellation Nr. 70 zur „Geschichte“ der Ausfahrt „Klybeck“ zeigen, dass der Entscheid des Regierungsrats, die Ausfahrt „Klybeck“ zu bauen, einzig aus Gründen der Sicherheit im Falle einer Störung im Autobahntunnel und wegen der Übernahme der Kostenfinanzierung durch den Bund innert einer bestimmten Frist gebaut worden ist. Trotz dieses Entscheids zum Bau der Ausfahrt „Klybeck“ blieb der Regierungsrat seinem früheren politischen Versprechen, welches durch den Umweltverträglichkeitsbericht im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtautobahn NT Unterstützung erfuhr, treu, eine starke Verkehrsentlastung der umliegenden Quartiere anzustreben.

Die NT wurde zum Zwecke der Umfahrung der Stadt erstellt und die Ausfahrt „Klybeck“ nicht mit dem Gedanken gebaut, als Zufahrt ab der Autobahn zur Innerstadt zu dienen. Nach Ansicht der Petitionskommission, und entgegen der Behauptung der Petentschaft, gibt es im Moment keinen zwingenden Grund für die Inbetriebnahme der Ausfahrt „Klybeck“ für den Normalverkehr. Der Regierungsrat würde unglaublich wirken, würde er von seinem

politischen Versprechen an die Bevölkerung und gegenüber Investoren, die Quartiere in Basel Nord attraktiver gestalten und verkehrsmässig beruhigen zu wollen - etwas, das er schrittweise in den letzten Jahren auch für nicht in den betreffenden Quartieren Wohnende deutlich sichtbar umgesetzt hat - abweichen. Derzeit spricht auch die rechtliche Situation nicht für eine Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“. Und die Existenz der Ausfahrt alleine ist erst recht nicht Grund genug. Anders wäre die Situation, wenn sich dannzumal nach allen juristischen Abklärungen ergeben würde, dass der Regierungsrat keinen Einfluss auf den Status der Ausfahrt „Klybeck“ hätte und diese aus rechtlichen Gründen geöffnet werden müsste.

Die Petitionskommission jedenfalls erachtet die Argumentation der Petentschaft, die Ausfahrt „Klybeck“ müsse alleine gestützt auf die Tatsache, dass sie besteht auch benutzt werden, als nicht nachvollziehbar. Es kann in Kenntnis der „Baugeschichte“ des NT-Halbanschlusses nicht sein, dass dieser geöffnet und als grossleistungsfähiger Zubringer missbraucht wird. Dies gilt umso mehr, da für alle Verkehrsteilnehmenden die Möglichkeit besteht, vom Grossbasel her auf der oberen Ebene die Dreirosenbrücke zu passieren und so in die Klybeckstrasse und die Quartiere des unteren Kleinbasels zu gelangen.

3.2.2 „Täglich müssen Tausende von Fahrzeugen (Anwohner, Zulieferer, Taxis, Touristen) den Weg ins Klybeckquartier und nach Kleinhüningen über den 2,3 km langen Umweg via Wiesenkreisel suchen und damit jährlich ca. 900 Tonnen CO₂ in die Kleinbasler Luft pusten“

Laut Medienmitteilung des Regierungsrats vom 22. Januar 2009 sei seit Bestehen der NT in den Quartieren in Basel Nord eine wesentliche Verbesserung bei der Luftqualität zu verzeichnen. Die neuesten Messungen hätten ergeben, dass in den Quartieren von Basel Nord die Stickstoffdioxid-Belastung merklich zurückgegangen ist. Die Grenzwerte bei der Stickstoffdioxid-Belastung könnten heute praktisch überall eingehalten werden. Im Horburgquartier hätte bereits seit der Eröffnung des dortigen Autobahnabschnitts im Jahre 2000 eine Reduktion der Stickstoffdioxid-Belastung um fünf bis acht Mikrogramm/m³ verzeichnet werden können, die Belastung liege neu im Bereich des Grenzwertes. Diese Verbesserung der Luftqualität ist mit Blick auf die Anwohnerinnen und Anwohner höher zu gewichten als der vermutliche Mehrausstoss an CO₂ durch den kurzen Umweg.

Die vom Kanton vorgenommenen Modellberechnungen zum Unteren Kleinbasel gehen davon aus, dass der Mehrverkehr bei einer Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ markant ansteigen würde. Nicht nur in der Interpellationsantwort zur Interpellation Nr. 70, sondern auch anlässlich des Hearings vom 16. März 2009 wurde betont, dass eine Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ zu einer durchschnittlichen Verkehrszunahme alleine am Knoten Horburgstrasse – Klybeckstrasse von durchschnittlich 50 Prozent führen würde und dieser Mehrverkehr zusätzlich die Konkurrenzierung der Tramlinien 1, 21 und 8 (Behinderungen und Verspätungen wären vorprogrammiert) und daraus generell eine Einbusse des Knotenkomforts bewirken würde. Alles Auswirkungen, die bezüglich Lebens- und Aufenthaltsqualität in den anliegenden Strassen spürbar würden.

Die Petentschaft kann ihre Behauptung, die sie offenbar in Anlehnung an eine Medienmitteilung des Touring Clubs Sektion beider Basel vom 14. November 2008 aufstellt (wie übrigens die anderen Argumente für das Petitum zum Teil auch), es seien täglich

Tausende von Fahrzeugen davon betroffen, dass die Ausfahrt „Klybeck“ geschlossen sei, mit keinen Fakten belegen. Es mutet zudem etwas merkwürdig an, wenn die Petentschaft von einem langen Umweg spricht, wenn man bedenkt, innert welch kurzer Zeit man mit dem Auto 2,3 km bewältigt. Dafür werden aufgrund dieses „Umwegs“ Wohnquartiere von unnötigem Verkehr verschont. Schliesslich muss sich die Petentschaft die Frage gefallen lassen, welche Verkehrsteilnehmenden und wie viele von ihnen denn tatsächlich nur via Wiesenkreisel und nicht via obere Ebene die Dreirosenbrücke ins Klybeckquartier gelangen können. Gestützt auf die Ortskenntnis der Petitionskommission und im Übrigen auch in der regierungsrätlichen Antwort zur Interpellation Nr. 70 bestätigt, sollte es jedem Verkehrsteilnehmenden nach dem Grenzübertritt möglich sein, die Autobahn zu verlassen und auf die Lokalstrasse zu wechseln. Es kann sich also lediglich um eine überschaubare Anzahl von Fahrzeugen handeln, die, vermutlich weil sie den Anschluss verpasst haben, von der Französischen Grenze her schliesslich via Autobahn über den Rhein ins Klybeckquartier gelangen müssen. Diese können nicht ernsthaft in die Waagschale für ein Abwägen pro oder contra Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ geworfen werden.

Wie schon unter Ziff. 3.2.1 erwähnt, können auch bezüglich der Beurteilung der Frage der zu erwartenden Zunahme der Luftbelastung im Klybeckquartier bei geöffnetem NT-Halbanschluss „Klybeck“ dieselben Argumente betreffend Glaubwürdigkeit der regierungsrätlichen Versprechen gegenüber Bevölkerung und Investoren angeführt werden.

3.2.3 Die Öffnung des Halbanschlusses „Klybeck“ verursacht keinen Mehrverkehr („wundersame Mehrung von Fahrzeugen durch den Strassenbau“???), sondern Wegverkürzungen und Belastungs senkungen erreicht werden

Die Modellberechnungen des Kantons widersprechen der Aussage der Petentschaft und zeigen, dass bei einer allfälligen Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ für die Klybeckstrasse und diverse Nebenstrassen mit Mehrverkehr zu rechnen ist. Bezogen auf den Status Quo führte der prozentuale Anteil an Mehrverkehr infolge einer allfälligen Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ am Knoten Horburgstrasse – Klybeckstrasse gemittelt knapp zu einer 50%-igen Verkehrszunahme, einzeln betrachtet in der Horburgstrasse um eine Zunahme von 75%, in der Klybeckstrasse in Richtung Claraplatz um 29% und in der Klybeckstrasse in Richtung Kleinhüningen um 42%.

Selbst Abweichungen von den Modellberechnungen nach unten würden die Petitionskommission nicht davon abbringen, die Ansicht des Regierungsrates zu teilen, dass jede Mehrverkehrbelastung des Quartiers vermieden werden sollte, weil das Quartier selbst jetzt bei geschlossener Ausfahrt „Klybeck“ noch immer stark vom Verkehr betroffen ist. Die Petitionskommission geht im Weiteren auch mit der Einschätzung des Regierungsrats einig, dass eine Öffnung der Ausfahrt „Klybeck“ kaum einen Kundennutzen, wie ihn sich die Petentschaft vorstellt, bringen würde, sondern in erster Linie mehr Verkehr, insbesondere unerwünschten Suchverkehr. Bekanntlich bevorzugen Automobilistinnen und Automobilisten nicht in erster Linie Parkmöglichkeiten in Parkhäusern. Es war denn auch nicht der Gedanke an viele einkaufsfreudige Kundinnen und Kunden, die zur Erstellung des NT-Halbanschlusses geführt hat, sondern die unter Ziff. 3.1 zitierten Sicherheits- und finanziellen Gründe.

3.2.4 Das angebliche Versprechen der Regierung vor 11 Jahren, die Ausfahrt „Klybeck“ nicht zu öffnen, ist längst überholt und widerspricht dem Politikplan 2009 bis 2012 (Ziff.4.1) sowie der Konsenskonferenz Kannenfeld

Die Petitionskommission kann in den Aussagen im Politikplan 2009 in Ziff. 4.1 keinen Widerspruch zur Tatsache sehen, dass der Regierungsrat die Ausfahrt „Klybeck“ geschlossen halten will.

Der Internetseite der Werkstadt Basel kann die Zusammenfassung der Ergebnisse der Konsenskonferenz Kannenfeld entnommen werden. Die Konsenskonferenz hatte sich anno 1998 im Rahmen der seinerzeitigen „Werkstadt Basel“ in punkto Nordtangente auf folgende Massnahme geeinigt: Mit der Eröffnung der Nordtangente sei auch die Ausfahrt „Klybeck“ für den Verkehr zu öffnen. Begründet wurde dies damit, dass dadurch die Strecke zwischen Flughafenstrasse und Dreirosenbrücke weniger stark befahren wird (www.werkstadtbasel.ch/aktion/Konsenskonferenzen/ergebnisse/kk_kannenfeld.html). Diese Massnahmenforderung wurde im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel verarbeitet. Der Internetseite des Aktionsprogramms Stadtentwicklung wiederum ist zu entnehmen, dass diese von der Konsenskonferenz Kannenfeld verlangte Massnahme vom Regierungsrat abgelehnt worden ist mit der Begründung, dass sonst das Horburgquartier mit zusätzlichem Verkehr belastet würde.

3.3 Fazit der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt sich hinter die seit Jahren angestrebte Verkehrspolitik des Regierungsrats zur Verkehrsentlastung von Basel Nord, und damit insbesondere des Unteren Kleinbasel. Sie unterstützt die von der Regierung geplanten, unter Ziff. 2.1.3 lit. c) genannten nächsten Schritte und ebenso ihren Standpunkt, die Ausfahrt „Klybeck“ geschlossen zu halten und sie nur im Notfall zur Bewältigung von Störfällen zu öffnen.

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt



Loretta Müller, Präsidentin

Offener Brief

an das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt

Basel, im November 2008

Keine Verkehrslawine im Kleinbasel

Mit der Eröffnung der Nordtangente hat sich die Verkehrs- und Lärmsituation im Unteren Kleinbasel nach jahrzehntelangem Leiden unter Stau, Abgasen und Baustellen **etwas entspannt**. Dies ist auch den flankierenden Massnahmen zu verdanken, die in zwei Volksabstimmungen integraler Bestandteil des Bauvorhabens waren.

Mit dem Übergang der Verantwortung für die Stadtautobahn an den Bund versucht die IG Kleinbasel nun, das Bundesamt für Verkehr dazu zu bringen, die nur für Notfälle gebaute **NT-Ausfahrt Richtung Klybeckstrasse** zu öffnen. Dabei wird von FDP-Grossrat Roland Vögli in dreist behauptet, dass «die grosse Mehrheit der Bevölkerung dies wünscht». Abgesehen von einer nicht repräsentativen Umfrage der Gratis-Zeitung «Vogel Gryff», die diese Haltung in propagandistischer Manier übernommen hat, gibt es **keinerlei Hinweise** auf einen solchen **Stimmungsumschwung** in der Bevölkerung.

Die Unterzeichnenden wünschen sich keine Rückkehr zu den Verhältnissen, wie sie vor Eröffnung der Autobahn auf der **Horburgstrasse** herrschten. Entlang der **Klybeckstrasse**, in deren Aufwertung Millionen investiert wurden, hat der Strassenverkehr heute ein Ausmass, das keine Mehrbelastung verträgt. Während Stosszeiten bildet sich vor dem Knoten Feldbergstrasse oft ein langer Rückstau, der eine Einfahrt in die Klybeckstrasse minutenlang verunmöglicht und die **Quartierstrassen mit Autos verstopt**.

Dass Vertreter des Kleinbasler Gewerbes das Quartier einer Verkehrslawine preisgeben wollen und damit viele ihrer **potentiellen KundInnen** im Unteren Kleinbasel vor den Kopf stossen, bedauern wir. Der Imageschaden bei der Quartierbevölkerung könnte grösser sein, als die vage Hoffnung, einen auswärtigen Kunden von der Konkurrenz in den Grossenkaufszentren wegzulocken.

Eine Öffnung der Notausfahrt würde in deren Einzuggebiet zu einer **Verschlechterung der Lebensqualität** führen und mühsam errungene Verbesserungen zunichte machen. Wir bitten das baselstädtische Baudepartement und das Bundesamt für Verkehr, an der bisherigen Politik festzuhalten. Es gilt auch den Teil der Bevölkerung ernst zu nehmen, der sich die (u.a. auch mit Privat-Investitionen) geschaffene Wohnqualität nicht von unnötigem Zusatzverkehr zerstören lassen will.

Name	Adresse	Unterschrift

Dieser offene Brief wird auch der Zeitung «Vogel Gryff» als Leserbrief zugestellt.

Unterschriften bis **27. November 2008** bitte an:

Miteigentümergemeinschaft / Andlauerstrasse 11 / 4057 Basel