



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

11.1614.02

Basel, 7. Februar 2012

Kommissionsbeschluss
vom 1. Februar 2012

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ausgabenbericht 11.1614.01 Reinacherstrasse Süd, Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse

Neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserung im Zuge dringend anstehender Sanierungsarbeiten.

und

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beabsichtigt, die Reinacherstrasse im Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse (im Folgenden „Reinacherstrasse Süd“) zu sanieren. Neben zwei finanzrechtlich gebundenen Baukrediten in der Höhe von CHF 3,15 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigem Standard und von CHF 1,975 Mio. für Werkleitungserneuerungen (zu Lasten der Werke) sind Ausgaben von CHF 0,9 Mio. für eine neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserungen vorgesehen. Letztere legt der Regierungsrat dem Grossen Rat – da finanzrechtlich neu – zum Beschluss vor.

Bei der Reinacherstrasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsachse und eine kantonale Velo-/Mofaroute, die das Gundeldinger-Quartier mit Münchenstein verbindet. Der durchschnittliche Werktagsverkehr liegt zwischen Leimgrubenweg und Giornicostrasse gemäss Gesamtverkehrmodell bei 13'400 Fahrzeugen (2008). Auf dem gesamten südlichen Abschnitt der Reinacherstrasse ist auf beiden Strassenseiten ein Velostreifen markiert, in Richtung Münchenstein besteht auf einem Abschnitt sogar ein Veloweg. Die einseitige Baumreihe auf der Seite zum Bruderholz besteht aus etwa 30, teilweise über 80 Jahre alten Linden. Zwischen den Bäumen sind im Abschnitt Jakobsbergerstrasse bis Giornicostrasse insgesamt 54 Parkfelder markiert.

Mit dem Kredit von CHF 0,9 Mio. sollen zum einen die Baumrabatten vergrössert und damit die Vitalität der Bäume gestärkt werden. Zum anderen soll der Veloverkehr von besseren Sichtverhältnissen und der Norm entsprechenden Velostreifen und der motorisierte Individualverkehr von einer verbesserten Verkehrsführung profitieren.

Der Grosse Rat hat den Ausgabenbericht Reinacherstrasse Süd, Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse, am 7.12.2011 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 23.11.2011 und 21.12.2011 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Dabei hat sich gezeigt, dass nur eine Minderheit der Kommission hinter dem Vorschlag des Regierungsrats steht. Eine Mehrheit möchte den Ausgabenbericht an den Regierungsrat zurückweisen.

Zur Kommissionsmehrheit gehören: Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Michael Wüthrich und Christoph Wydler.

Zur Kommissionsminderheit gehören: Toni Casagrande, Christian Egeler, Remo Gallacchi, Bruno Jagher und Heiner Vischer.

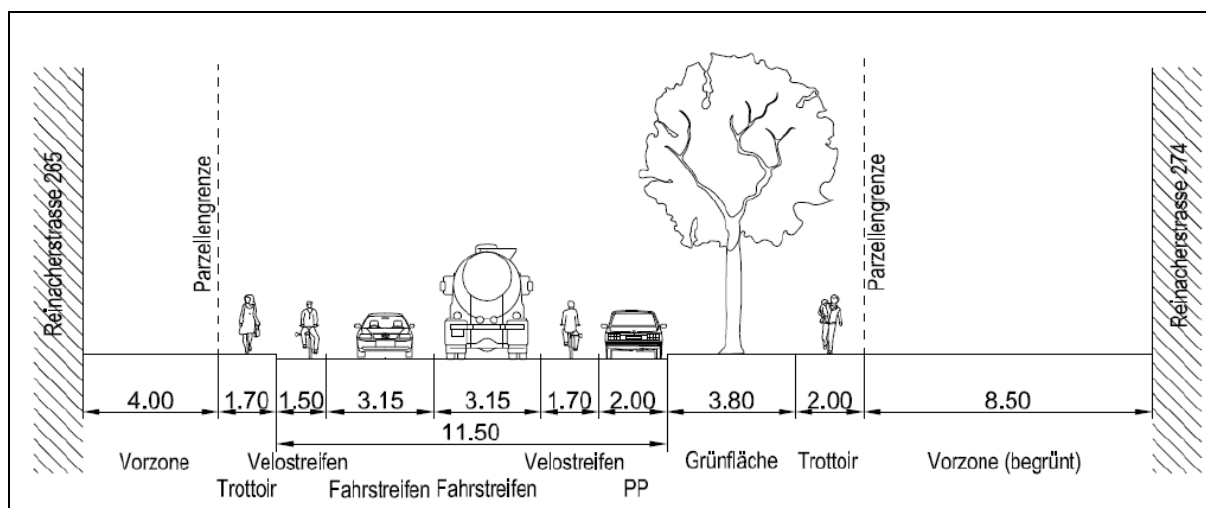
Im Falle einer Rückweisung des Geschäfts durch den Grossen Rat erachtet es die UVEK als wichtig, dass eine überarbeitete Vorlage dem Grossen Rat zeitlich so vorgelegt wird, dass sowohl Kommission als auch Plenum noch vor Ende der laufenden Legislatur darüber befinden können.

Der vorliegende Bericht fasst in Kapitel 2 das vom Regierungsrat vorgeschlagene Projekt kurz zusammen. Die Argumente und Anträge der Kommissionsmehrheit finden sich in den Kapiteln 3 und 4, jene der Kommissionsminderheit in den Kapiteln 5 und 6.

2. Vorgeschlagenes Projekt

Ein Hauptziel des Projekts ist die Verbesserung der Baumstandorte. Die heute bestehenden Baumscheiben reichen für die Bedürfnisse der Bäume bei Weitem nicht aus. Die Wurzeln breiten sich deshalb unterhalb des Belags aus und führen zu Unebenheiten auf Velo- und Fussweg. Die zwischen den einzelnen Bäumen parkierten Fahrzeuge verletzen bei Berührungen die Baumrinden und stehen überdies auf dem Wurzelwerk. Neu ist deshalb rund um jeden Baum eine 3,80 m breite und in Längsrichtung zusammenhängende (mit Durchgängen zu den parkierten Autos) Rabatte vorgesehen, die mit dem Auto nicht mehr befahren werden kann. Sie soll sowohl die Lebensqualität der Bäume als auch die Belagsqualität des Trottoirs sicherstellen. Die Parkplätze befinden sich neu neben den Bäumen auf Niveau Strasse (vgl. Abbildung 1). Ihre Anzahl bleibt gegenüber heute unverändert.

Abbildung 1: Vorgeschlagener Strassenquerschnitt



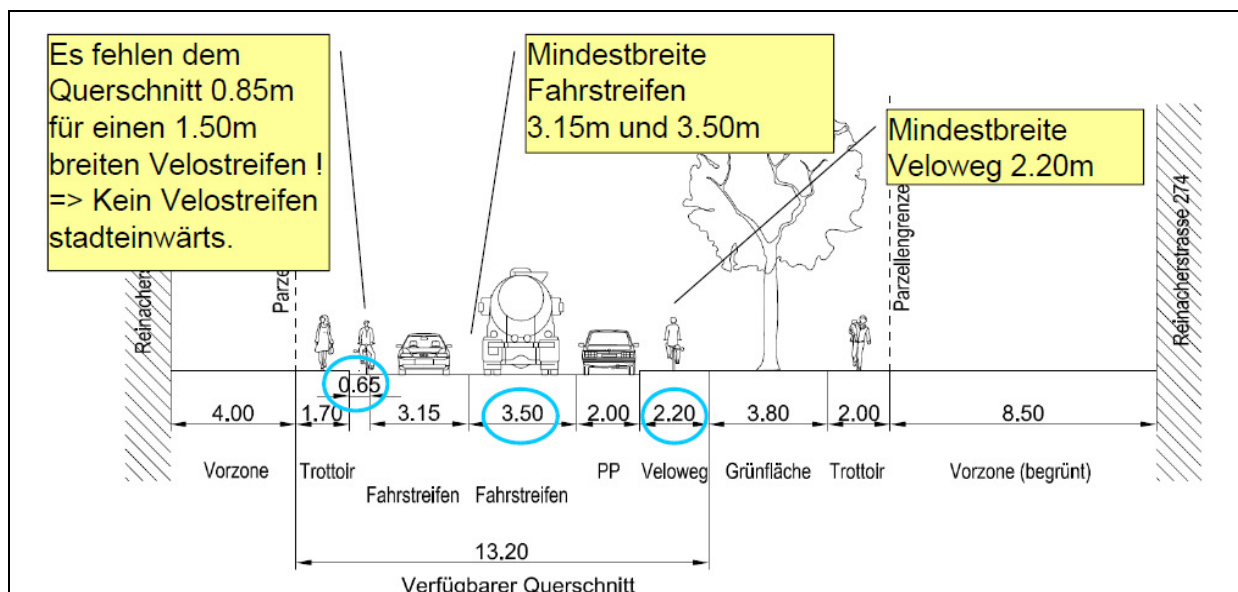
Die Berücksichtigung einer Mindestbreite für die Baumrabatten führt zu einer Reduktion der verfügbaren übrigen Fläche. Die Trottoirbreite reduziert sich deshalb um 30cm auf 1,70 m auf Seite Dreispitz und um 20 cm auf 2,00 m auf Seite Bruderholz. Der Fahrbahnquerschnitt präsentiert sich praktisch durchgängig wie folgt: Ein 2,00 m breiter Parkstreifen, ein Velostreifen stadtauswärts à 1,70 m, zwei Fahrstreifen à je 3,15 m und ein Velostreifen stadteinwärts à 1,50 m. Bei der Einmündung zum Dreispitzareal (Tor 5) soll anstelle von Parkfeldern der Fahrstreifen aufgeweitet und damit ein Linksabbiegen zum Dreispitzareal ohne Behinderung des Geradeausverkehrs nach Münchenstein ermöglicht werden. Ein neuer Fussgängerstreifen mit Schutzinsel in der Fahrbahnmitte soll ein sicheres Überqueren der Strasse an dieser Stelle gewährleisten und gleichzeitig überhöhter Geschwindigkeit und gefährlichen Überholmanövern entgegenwirken.

3. Erörterungen der Kommissionsmehrheit

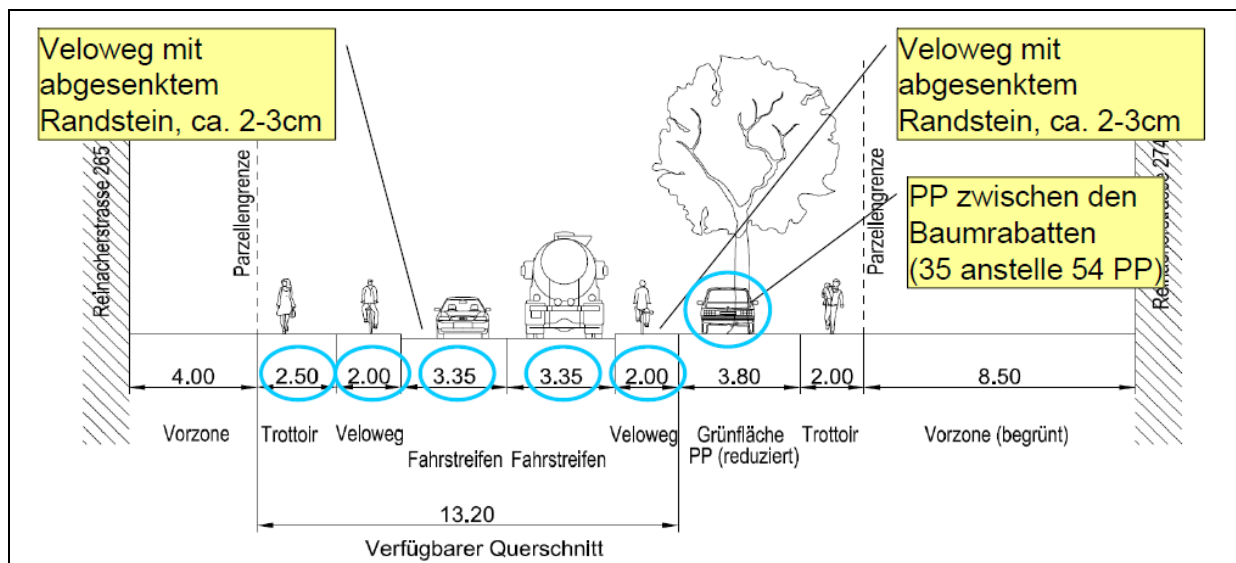
Eine Mehrheit der UVEK ist mit der vorgesehenen Neugestaltung nicht einverstanden. Sie kritisiert die aus ihrer Sicht ungenügenden Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs. Heute muss die Reinacherstrasse Süd – abgesehen von einem Abschnitt in Richtung Münchenstein, der als Veloweg ausgestaltet ist – für Velofahrende als gefährlich bezeichnet werden. In Richtung Basel beträgt die Breite des Velostreifens lediglich 1,50 m, in Richtung Münchenstein immerhin 2,00 m. Mit der Neugestaltung würde sich der Velostreifen in Richtung Basel stellenweise sogar auf 1,20 m verschmälern, bis der nächste Abschnitt der Strasse saniert wird. In Richtung Münchenstein gäbe es einen durchgängigen Velostreifen von nur noch 1,70 m Breite, der Veloweg würde aufgehoben. Hinzu kommt, dass sich die Velofahrenden in diese Richtung im Sandwich zwischen Autoverkehr und parkierten Autos bewegen müssten (vgl. Abbildung 1). Vertreter der Kommissionsmehrheit haben deshalb Ideen eingebracht, wie den Velofahrenden mehr Platz eingeräumt werden könnte.

Würde man in Richtung Münchenstein die Platzierung der parkierten Autos und der Velos abtauschen und statt eines Velostreifens einen Veloweg einrichten, hätte dies aufgrund geltender Mindestbreiten und Sicherheitszuschläge zur Folge, dass in Richtung Stadt weder für einen Veloweg noch einen Velostreifen genügend Platz zur Verfügung stünde (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Strassenquerschnitt mit Veloweg in Richtung Münchenstein



Eine zweite von Seiten der Kommissionsmehrheit ins Spiel gebrachte Variante lautet, die Parkplätze zwischen den Bäumen zu belassen und damit Platz zu schaffen für einen nahezu durchgängigen Veloweg in beide Fahrtrichtungen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat auch diese Möglichkeit (vgl. Abbildung 3) geprüft und als technisch problemlos umsetzbar bezeichnet.

Abbildung 3: Strassenquerschnitt mit beidseitigem Veloweg

Um den Bäumen – wie im Ausgabenbericht vorgesehen – den notwendigen Platz einzuräumen (vgl. Kapitel 2), könnte künftig zwischen jeweils zwei Bäumen nur noch ein Auto parkiert werden. Heute befinden sich teilweise zwei Parkplätze dazwischen. Insgesamt nähme die Zahl der Parkplätze auf Allmend im Perimeter zwischen Jakobsbergerholzweg und Giornicostrasse um 19 oder 35% auf 35 ab. Auf die Erstellung einer durchgängigen Grünrabatte müsste verzichtet werden.

Die Mehrheit der UVEK gewichtet die Vorteile eines in beide Richtungen vom Fahrstreifen für Autos getrennten Velowegs als eindeutig höher als den Nachteil der damit verlustig gehenden Parkplätze – zumal es sich bei der Reinacherstrasse um eine offizielle Velo-/Mofa-Route handelt. Für den Komfort und die Sicherheit der Velofahrenden auf dieser wichtigen Ein- und Ausfallachse sind Velowege von grosser Bedeutung, auch wenn diese wegen der Parkplätze überfahrbar sein müssen und der Randstein zwischen Fahrbahn und Veloweg deshalb lediglich in einer Höhe von zwei bis drei Zentimetern ausgebildet werden kann. In der Reinacherstrasse Nord besteht ein solcher Veloweg zwischen Leimgrubenweg und Güterstrasse bereits seit den 1980er Jahren.

Was den Verlust an Parkplätzen betrifft, verweist die Kommissionsmehrheit auf die mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu erwartende Abnahme des Parkierdrucks auf Allmend sowie die vom Kanton bis 2020 umzusetzenden Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs aufgrund des von den Stimmbürgern angenommenen Gegenvorschlags zur Städteinitiative. Beobachtungen zeigen zudem, dass ein Teil der Parkplätze entlang der Reinacherstrasse nicht von Anwohnern, sondern von Mitarbeitenden der Gewerbebetriebe auf dem Dreispitz benützt wird, denen am Leimgrubenweg ein Parkhaus zur Verfügung steht.

Ein Grossteil der Parkplätze im fraglichen Perimeter befindet sich auf privaten Parzellen – auf Seite Bruderholz in Einstellhallen (an der Reinacherstrasse 93 Parkplätze, am Anfang der Giornicostrasse 150 Parkplätze), auf Seite Dreispitz in den dortigen Gewerbearealen

(genaue Zahl nicht eruierbar). Unter Einbezug sämtlicher öffentlicher und privater Parkplätze in die Parkplatzbilanz fällt der Wegfall von 19 Parkplätzen prozentual nicht stark ins Gewicht. Nach Parkplatz-Verordnung (PPV) hätten zudem einige Liegenschaftsbesitzer die Möglichkeit, Einstellhallen auf ihren Parzellen zu erstellen. Private Lösungen für das Parkieren sind Parkplätzen auf Allmend grundsätzlich vorzuziehen. Es ist nicht Aufgabe des Kantons, den knappen öffentlichen Raum für das Parkieren von Autos zur Verfügung zu stellen. In erster Linie hat die Strasse dem rollenden, nicht dem ruhenden Verkehr zu dienen.

Hinterfragt werden muss der beim Tor 5 vorgesehene Übergang mit Mittelinsel für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Auf der Seite Bruderholz der Reinacherstrasse hat es nur Wohnbauten, auf der linken Seite liegt das Dreispitzareal ohne Geschäfte mit Publikumsverkehr. Eine Querung an dieser Stelle entspricht keinem Bedürfnis, zumal auch keine Buslinie mehr durch die Reinacherstrasse führt. Die Fussgängerinnen und Fussgänger haben in unmittelbarer Nähe – 155 Meter zum bestehenden Fussgängerübergang Giornicostrasse und 285 Meter zum neu definitiven Fussgängerübergang beim Jakobsbergerholzweg – sichere Quermöglichkeiten. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt ein Fussgängerstreifen notwendig werden, kann dieser mit einem Lichtsignal gesichert werden.

Der Projektperimeter umfasst gemäss Ausgabenbericht nur den Abschnitt der Reinacherstrasse zwischen Jakobsbergerholzweg und Giornicostrasse. Mit der Schaffung eines definitiven an Stelle des heutigen provisorischen Fussgängerübergangs nördlich des Jakobsbergerholzwegs soll der Velostreifen stadteinwärts von 1,50 auf 1,20 Meter verschmälert werden. Die führt zu einer Verschlechterung der Sicherheit für die Velofahrenden, die aus Sicht der Kommissionsmehrheit nicht in Kauf genommen werden kann. Sie erwartet, dass in einem überarbeiteten Projekt die Velowege bei der Jakobsbergerstrasse beginnen bzw. enden. Der Abschnitt Jakobsbergerstrasse bis Kreuzung Viertelskreis kann zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Anpassung der Tramhaltestelle Leimgrubenweg an das Behindertengleichstellungsgesetz und der notwendigen Strassensanierung verbessert werden.

Mit der Ausdehnung des Projektperimeters bis zur Jakobsbergerstrasse ist gleichzeitig das Anliegen der Priorisierung des Busses Nr. 37 vom Bruderholzspital zum Dreispitz zu berücksichtigen. Heute muss der abwärts fahrende Bus in den Stosszeiten lange warten, bis er von der Jakobsbergerstrasse in die Reinacherstrasse einbiegen kann. Dies führt zu chronischen Verspätungen, und die Fahrgäste verpassen regelmässig die Anschlüsse an die Trams und die S-Bahn beim Dreispitz. Mit einer einfachen Bussicherungsanlage, welche die stadteinwärts fahrenden Motorfahrzeuge in der Reinacherstrasse vor der Jakobsbergerstrasse stoppt, kann der Bus ohne Zeitverlust in die Reinacherstrasse „einfädeln“.

4. Antrag der Kommissionsmehrheit an den Grossen Rat

Die Kommissionsmehrheit beantragt Rückweisung des Ausgabenberichts, um dem Bau- und Verkehrsdepartement zu ermöglichen, die von ihr favorisierte Variante im Detail auszuarbeiten und die Kosten dafür zu berechnen. Regierungsrat Hans-Peter Wessels hat gegenüber der UVEK zum Ausdruck gebracht, dass ihm dieser Weg lieber ist als eine Überarbeitung des Projekts erst nach bereits erfolgtem Grossratsbeschluss. Die finanzrechtlich gebundenen Massnahmen, die gleichzeitig mit der Neugestaltung der Strasse umgesetzt werden sollen, lassen sich gemäss den zuständigen Stellen noch um etwa ein Jahr hinausschieben.

Die Rückweisung des Ausgabenberichts ist mit folgenden Massgaben verbunden:

- In der neuen Vorlage sind zwischen Jakobsbergerstrasse und Giornicostrasse beidseitig Velowege vorzusehen.
- Bei der Einmündung Jakobsbergerstrasse / Reinacherstrasse ist eine Lichtsignalanlage für die Priorisierung der Buslinie 37 vorzusehen.

Die Kommissionsmehrheit hat Michael Wüthrich zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Wüthrich', written in a cursive style.

Michael Wüthrich

5. Erörterungen der Kommissionsminderheit

5.1 Ausgangslage und Zusammenfassung

Wegen der unbestrittenen Notwendigkeit, den Belag der Reinacherstrasse im Bereich Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse zu erneuern und die darunter liegenden Werkleitungen zu sanieren, besteht die Möglichkeit, die Verkehrssituation dieser Strasse den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Ein weiterer Aspekt dieser Arbeiten ist auch die Verbesserung der Lebensqualität und der langfristige Erhalt der Linden auf der Westseite der Strasse. Die austreibenden Baumwurzeln führen wegen zu geringer Grünrabatten zu Verwerfungen in der Strasse. Die zwischen den Bäumen parkierten Autos führen zu Beschädigungen der Baumstämme.

Eine Minderheit der UVEK erachtet den Ausgabenbericht Reinacherstrasse Süd der Regierung als gutes Projekt, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden und Gewerbetreibenden gerecht zu werden und gleichzeitig mit verbesserten Standortbedingungen die Bäume langfristig zu erhalten. Deshalb beantragt sie dem Grossen Rat, diesem Ausgabenbericht zuzustimmen.

5.2 Notwendigkeit der Sanierung der Reinacherstrasse

Die Reinacherstrasse ist eine wichtige Ein- und Ausfahrtsroute der Stadt Basel und wird entsprechend stark frequentiert. Es ist deshalb für die Verkehrssicherheit wichtig, dass diese Strasse in einem guten Zustand erhalten wird. Wenn dies nicht mehr mit Einzelmassnahmen möglich ist, muss die ganze Strasse saniert werden. Gleiches gilt auch für die Werkleitungen, die ebenfalls saniert respektive erneuert werden müssen, was idealerweise mit der Strassensanierung einhergeht.

Eine solche Gesamtsanierung bietet auch immer die Möglichkeit, die Strassenaufteilung den neuen Gegebenheiten anzupassen, wobei in einem bebauten Gebiet in der Regel der Strassenquerschnitt festgelegt ist und nur eine beschränkte Flexibilität besteht, ein neues Verkehrsregime einzurichten.

Im vorliegenden Fall wird durch den Bedarf, die Baumrabatten zu vergrössern, diese Flexibilität noch weiter eingeschränkt. In der UVEK wurden drei Varianten mit unterschiedlichen Aufteilungen des Strassenquerschnitts aufgezeigt, diskutiert und beurteilt.

Auch wenn die Neuaufteilung des Strassenquerschnittes unter den einzelnen Interessensgruppen kontrovers diskutiert wurde, blieben die Notwendigkeit einer Sanierung der Strasse und Verbesserung des jetzigen Verkehrsregimes unbestritten.

5.3 Massnahmen für die Velofahrenden

Da die Reinacherstrasse eine ausgewiesene Veloroute ist, sind für diese entsprechende Massnahmen zu ergreifen, um die Sicherheit für die Velofahrenden zu gewährleisten.

Diese bestanden bisher aus einem Velostreifen stadteinwärts von 1.50 m Breite und stadtauswärts aus einem Velostreifen von 1.50 m bis zur Liegenschaft No. 264 und von da an aus einem Veloweg mit einer Breite von 2.80 m.

Neu ist gemäss dem Ausgabenbericht geplant, dass der Velostreifen im Projektperimeter stadteinwärts durchgehend wie bisher 1.50 m Breite und stadtauswärts generell 1.50 m und entlang den parkierten Autos mit entsprechendem Zusatz-Sicherheitsabstand 1.70 m aufweist (s. Abb. 1). Diese Spurbreiten werden vom VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) empfohlen und vom ASTRA (Bundesamt für Strassen) übernommen. Es handelt sich hierbei also um gängige, wenn auch nicht rechtlich vorgeschriebene Normen, die in der Ausführungspraxis der Basler Verkehrsplanung angewendet werden. Die Minderheit der UVEK beurteilt diese Breiten von Velostreifen auch für das vorliegende Projekt als korrekt und ausreichend.

Die Einrichtung von beidseitigen Velowegen, wie von der Mehrheit gefordert, lehnt die Minderheit ab. Sicherlich sind der Komfort und das Sicherheitsgefühl für die Velofahrenden bei einem separaten, von der Fahrbahn höhenmässig abgetrennten Veloweg, grösser, aber dies muss in Einklang mit den Interessen der anderen Verkehrsteilnehmenden gebracht werden.

Aus folgenden Überlegungen erachtet die Kommissionsminderheit die Einrichtung von beidseitigen Velowegen als problematisch:

- Bei einem durchgehenden, beidseitigen Veloweg wären aus Normgründen bei der geplanten Fussgängerquerung auf der Höhe vom Einfahrtstor 5 in das Dreispitzareal keine Mittelinsel realisierbar (s. Kapitel 5.4.), was die Minderheit bei einer stark befahrenen Strasse klar als ein Risiko betrachtet.
- Die westseitige Parkierung der Autos müsste zwischen den Bäumen erfolgen und hätte eine massive und den Anwohnenden nicht zumutbaren Reduktion der Parkplätze zur Folge (s. Kapitel 5.5.).
- Die Velowege wären wegen der Notwendigkeit der Überfahrbarkeit (Parkplätze) auf beiden Strassenseiten nur durch ein 2-3 cm hohes Bord von der Hauptfahrbahn abgetrennt, was kein wirkliches Hindernis für die Autofahrenden darstellt, auf den Veloweg auszuweichen.
- Autos müssen zum Parkieren – entweder auf den Gewerbeflächen stadteinwärts oder unter den Bäumen stadtauswärts – über den Veloweg fahren, was ungewöhnlich und sicherheitsrelevant ist.
- Auf Grund des zur Verfügung stehenden Strassenquerschnittes weist ein beidseitiger Veloweg gemäss Ausführungen des BVD eine maximale Breite von 2.00 m auf. Eine solche Breite ermöglicht zwar ein komfortables Velofahren, erlaubt aber kein sicheres Überholen für ungeübte Velofahrende. Bei einem Velostreifen andererseits kann niveaugleich zur Fahrbahn der Velostreifen zum Überholen verlassen werden, sofern natürlich die Verkehrssituation dies erlaubt.
- Bei der Ausführung des Projektes gemäss Ausgabenbericht ist vorgesehen, stadtauswärts durch eine Aufweitung der Fahrbahnbreite auf der Höhe vom Einfahrtstor 5 eine Aufstellfläche für Linksabbieger einzurichten. Bei Velowegen könnte eine entsprechende „Abbiegespur“ nicht erstellt werden. Es besteht dann die Gefahr, dass geradeaus fahrenden

de Autos unter Mitbenutzung des Veloweges die ins Dreispitzareal abbiegenden Fahrzeuge überholen. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko für die Velofahrenden dar.

5.4 Massnahmen für die Zufussgehenden

Auf einer stark befahrenen Strasse wie der Reinacherstrasse ist die Sicherheit für die Querung der Zufussgehenden von besonderer Bedeutung. Ein wichtiger Faktor hierbei ist, wenn immer möglich, normgerechte Mittelinseln einzurichten, um eine maximale Sicherheit für die FussgängerInnen zu erreichen. Die Überschaubarkeit der Verkehrssituation für querende Personen und Fahrzeuglenkende verbessert sich dadurch erheblich und somit auch das Sicherheitsempfinden.

Bisher war dies auf der Reinacherstrasse nicht der Fall. Mit dem vorliegenden Projekt soll dies aber ermöglicht werden. So werden bei den Fussgängerübergängen bei der Giornicostrasse sowie nördlich des Jakobsbergerholzweges normgerechte Fussgängerinseln eingerichtet. Zusätzlich wird auf der Höhe des Einfahrtstors 5 zum Dreispitzareal neu ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel geschaffen. Diese und auch die anderen Überquerungen werden im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Dreispitzareals an Bedeutung gewinnen und sind insgesamt als eine wesentliche Verbesserung der Situation für die Zufussgehenden zu werten. Zusätzlich ist zu beachten, dass es für die Zufussgehenden angenehmer ist, eine Strasse niveaugleich zu überqueren und nicht zuerst einen Veloweg und dann die Fahrbahn zu queren.

Würde nun, wie von der Mehrheit gefordert, beidseits der Reinacherstrasse ein durchgehender Veloweg angelegt, wäre gemäss BVD wegen des verringerten zur Verfügung stehenden Strassenquerschnittes die Mittelinsel beim Einfahrtstor 5 nicht mehr realisierbar, was zu einer klaren Verschlechterung der Sicherheit der FussgängerInnen führen würde. Die Mittelinsel könnte nur dann realisiert werden, wenn die Velowege im Bereich dieser Fussgängerquerung unterbrochen und in einen Velostreifen von 1.5 m Breite umgewandelt werden würden, was aber nicht der Intention der Mehrheit der UVEK entspricht.

Wie im Ausgabenbericht erwähnt, hat eine Mittelinsel auch noch eine andere Funktion: Sie verhindert einerseits, dass die Automobilisten eine längere gerade Strasse wie die Reinacherstrasse mit überhöhter Geschwindigkeit befahren und andererseits gefährliche Überholmanöver ausführen. Beides wird von der Minderheit als eine wichtige, verkehrsregulierende Massnahme angesehen.

5.5 Massnahmen für die Parkierung von Autos

Der Ausgabenbericht der Regierung gewährleistet mit der Realisierung von beidseitigen Velostreifen eine Beibehaltung der gesamten Parkierungsmöglichkeit entlang der westseitigen Reinacherstrasse.

Würde beidseitig ein Veloweg von 2.00 m Breite angelegt, hätte dies gemäss Angaben des BVD zur Konsequenz, dass die Autos wie bisher zwischen den Bäumen parkieren müssen. Da aber die Baumrabatten auch in der Längsrichtung vergrössert werden müssen, können nicht mehr zwei Fahrzeuge, sondern nur noch ein Fahrzeug zwischen den Bäumen parkiert werden.

Konkret würde dies gemäss BVD eine Reduktion der heute auf Allmend entlang der Reinacherstrasse angebotenen 54 Parkplätze auf 35 Parkplätze bedeuten, was einer Reduktion von 19 Parkplätzen oder 35% gegenüber dem heutigen Bestand gleich käme.

Eine solche Reduktion von Parkplätzen im Projektperimeter ist aus Sicht der Minderheit aus folgenden Gründen nicht vertretbar:

- Eine Erhebung des BVD hat ergeben, dass für die im Perimeter Reinacherstrasse 148 – 298 registrierten 215 Haushalte 134 Autos von Privathaltern registriert sind. Dies ist für Basel eine überdurchschnittlich hohe Quote und erklärt den heutigen Bedarf nach Parkplätzen.
- Es befindet sich an der Reinacherstrasse 202 – 206 eine private Tiefgarage mit einer Kapazität von 93 Parkplätzen und an der Giornicostrasse eine weitere mit 150 Parkplätzen. Beide Garagen sind voll vermietet und es bestehen Wartelisten.
- Ein öffentliches Parkhaus befindet sich am Leimgrubenweg auf dem Dreispitzareal. Hier ist aber nur ein teures Parkieren zum Stundentarif möglich. Gleiches gilt auch für ein Parkhaus auf dem südlichen Dreispitzareal, das zudem nur zur Tageszeit zugänglich ist.

Auf Grund dieser Situation ist ein erhöhter Parkierdruck für die Anwohner und Anwohnerinnen an der Reinacherstrasse schon heute ausgewiesen und würde sich mit dem Wegfall der oben erwähnten Parkplätze noch weiter und für die Anwohnenden unzumutbar verschärfen und einen entsprechend zusätzlichen Suchverkehr auslösen. Ohne valable Alternative wären die Anwohnenden gezwungen, ihre Autos illegal abzustellen.

6. Schlussfolgerungen und Antrag der Kommissionsminderheit an den Grossen Rat

Die Kommissionsminderheit kommt zum Schluss, dass der Ausgabenbericht des Regierungsrates zur Reinacherstrasse Süd neben einer Aufwertung der Standortbedingungen für die Bäume auch den Anwohnenden, den Zufussgehenden, den Velofahrern und dem motorisierten Individualverkehr eine unter den gegebenen Umständen optimale Lösung für eine gute Verkehrsqualität bietet. Sie lehnt die von der Mehrheit geforderte Rückweisung des Ausgabenberichtes an die Regierung, mit der Auflage, ein neues Projekt mit Velowegen vorzulegen, klar ab. Eine solche Lösung hätte einschneidende Nachteile für die Zufussgehenden und Anwohnenden. Ein durchgehender, beidseitiger Velostreifen von 1.50 m – 1.70 m Breite erfüllt hingegen die in Basel angewandten Standards für Veloverbindungen und ist nach Ansicht der Minderheit eine sichere und absolut vertretbare Lösung.

Die Kommissionsminderheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs. Sie hat Heiner Vischer zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vischer', with a stylized, looped initial 'H' on the left.

Heiner Vischer

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss Kommissionsminderheit

Grossratsbeschluss

betreffend

Reinacherstrasse Süd. Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse.

Fahrbahn- und Trottoirsanierung mit Baumstandortverbesserung

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 11.1614.01 und den Bericht Nr. 11.1614.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Für die Ausführung der Gesamterneuerung der Reinacherstrasse im Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse (bezeichnet als „Reinacherstrasse Süd“) wird ein Kredit von CHF 900'000 (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, inkl. MwSt.) zu Lasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Investitionsrechnung des Tiefbauamtes (Position 6170.110.21086), bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.