



An den Grossen Rat

12.5095.02

BVD/P125095
Basel, 26. März 2014

Regierungsratsbeschluss vom 25. März 2014

Anzug Patrick Hafner und Konsorten betreffend Linksabbieger Nauenstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. Mai 2012 den nachstehenden Anzug Patrick Hafner und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Bei der Kreuzung Nauen-/Peter Merian-Strasse entsteht regelmässig eine unklare und potentiell gefährliche Situation, weil die Einspurstrecke für die Linksabbieger (vom Grosspeter her Richtung Peter Merian-Strasse) dem Verkehrsaufkommen nicht genügt: Die Geradeausfahrenden drängen sich an der Warteschlange vorbei, es kommt zu vielen Beinahunfällen und wohl auch zu einigen Blebschäden.

Gemäss Auskunft von verschiedenen Exponenten wurde bei der letzten Neugestaltung dieses Strassenabschnitts angedacht, die Einspurstrecke für die Linksabbieger zu verlängern, d.h. die Nauenstrasse im Abschnitt zwischen Peter Merian-Strasse und Lindenhofstrasse zu verbreitern. Von den Platzverhältnissen her wäre das auch problemlos möglich, gibt es doch auf der Seite zu den Geleisen hin sozusagen ein doppeltes Trottoir.

Der Anzugsteller bittet darum die Regierung, zu prüfen und zu berichten:

Wie die genannte Verkehrssituation auf möglichst einfache und kostengünstige Weise geklärt werden könnte;

Wie die erwähnte Einspurstrecke verlängert werden könnte, ohne dass andere Spuren beeinträchtigt werden.

Patrick Hafner, Oswald Inglin, André Auderset, Tobit Schäfer, Christian Egeler, Heiner Vischer"

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Linksabbiegespur in der Nauenstrasse in Richtung Peter-Merian-Brücke wurde 2001 für die Baustellenerschliessung Bahnhof Süd eingerichtet. Damit konnte das Gundeldingerquartier vom Baustellenverkehr entlastet werden. Mittels entsprechender Signalisierung wurde das Abbiegen ausschliesslich für Baustellenfahrzeuge erlaubt. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurde die Verkehrseinschränkung zwecklos. Aus diesem Grund wurde im April 2004 die Abbiegebeziehung für den gesamten Verkehr geöffnet. Sehr bald war ersichtlich, dass die Nachfrage nach Stauraum zu gewissen Tageszeiten grösser ist als das Angebot der Spurlänge. Die anschliessend durchgeführte Betrachtung der Unfallhäufigkeit ergab jedoch keinen dringenden Handlungsbedarf für eine Spurverlängerung. Die vorhandene Spurlänge bietet Platz für drei bis vier Fahrzeuge.

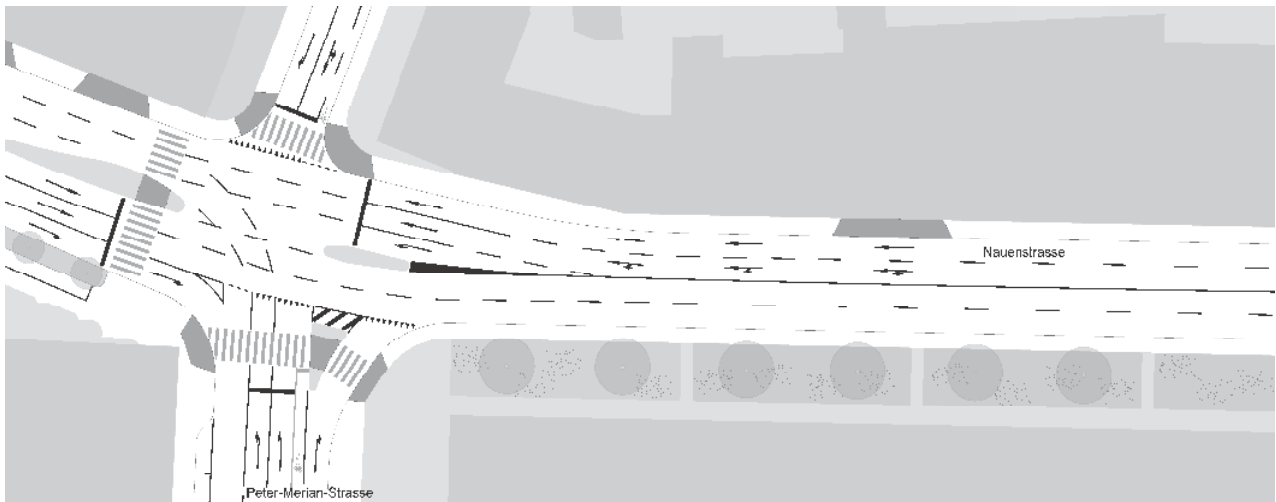


Abbildung 1: Heutige Situation an der Kreuzung Nauenstrasse / Peter-Merian-Strasse

2. Stellungnahme

Dem Regierungsrat ist es ein grosses Anliegen, die Sicherheit im Strassenverkehr zu gewährleisten und so v.a. Verletzungen an Menschen zu vermeiden. Ebenso ist sich der Regierungsrat über die Bedeutung der Nauenstrasse als Hauptverkehrsstrasse bewusst. Behinderungen im Verkehrsfluss der Nauenstrasse haben Einfluss auf die Routenwahl der Fahrzeuglenkenden und können zu Mehrverkehr in den Quartieren führen.

Die Bemühungen des Regierungsrats, den Strassenverkehr auf Hauptverkehrsachsen zu konzentrieren und dort möglichst flüssig abzuwickeln, vervollständigt die Strategie, die Mobilitätsbedürfnisse zu möglichst grossen Anteilen zu Fuss, mit dem Velo und öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfüllen. Dass der Regierungsrat damit die angestrebte Wirkung erzielt, bestätigt die im März 2014 veröffentlichte Studie der Credit Suisse, gemäss derer sich die Agglomeration Basel im schweizweiten Vergleich durch eine vergleichsweise geringe Belastung des Strassenverkehrs mit Stautunden positiv auszeichnet.

3. Beantwortung der Fragen

3.1 *Wie die genannte Verkehrssituation auf möglichst einfache und kostengünstige Weise geklärt werden könnte*

Eine kostengünstige Verbesserung der Verkehrssituation ist nur mit einer Anpassung des Steuerungsablaufs der Lichtsignalanlage möglich. Alle anderen Lösungen bedingen bauliche Anpas-

sungen mit entsprechend hohen Kosten. Das Amt für Mobilität hat die Lichtsignalanlage analysiert und nach Optimierungen im Steuerungsablauf gesucht. In der ursprünglichen Programmierung konnte der Linksabbieger eine Grünphase von maximal neun Sekunden pro Zyklus anfordern. Eine Verlängerung dieser Grünzeit wäre nutzlos, da sich durch die vorgegebene Länge der Linksabbiegespur nicht genügend Fahrzeuge vor der Ampel befinden können, welche die Grünzeit nutzen könnten. Zudem befindet sich diese Lichtsignalanlage in Koordination mit den anderen Lichtsignalanlagen der Nauenstrasse, um eine grüne Welle zu ermöglichen. Diese Rahmenbedingung schmälert die Flexibilität der einzelnen Grünphasen. Trotzdem ist es gelungen, im vorgegebenen Steuerungszyklus für den Linksabbieger eine zusätzliche kurze Grünphase einzuführen. Ende August 2012 wurde die Steuerung der Lichtsignalanlage so angepasst, dass die Linksabbiegespur in der Nauenstrasse pro Zyklus zwei Grünphasen erhalten kann. Dies führt zwar über die ganze Kreuzung betrachtet zu einer Leistungsreduktion, vermindert aber deutlich eine Staubildung über die Linksabbiegespur hinaus. Damit konnte die Sicherheit im Einspurbereich der Nauenstrasse erhöht werden. Gleichzeitig wurde die Grünzeit der Peter-Merian-Strasse aus der Tempo 30-Zone auf ein Minimum reduziert, damit diese Fahrbeziehung für den quartierfremden Verkehr an Attraktivität verliert.

Die Auswertung des Unfallgeschehens bestätigt einen Sicherheitsgewinn. Vor der Anpassung der Lichtsignalanlage haben sich im Zeitraum vom 1. Januar 2009–26. August 2012 (drei Jahre und acht Monate) im Einspurbereich der Nauenstrasse sechs Unfälle mit vier verletzten Personen ereignet. Nach der Anpassung der Lichtsignalanlage hat sich im Zeitraum vom 27. August 2012–31. Dezember 2013 (ein Jahr und vier Monate) nur noch ein Unfall und ohne verletzte Personen ereignet.

Wie auch die Auswertungen über einen längeren Zeitraum zeigen, konnte die genannte Verkehrssituation mit einer Anpassung der Lichtsignalanlage auf einfache und kostengünstige Weise weitgehend geklärt werden.

3.2 *Wie die erwähnte Einspurstrecke verlängert werden könnte, ohne dass andere Spuren beeinträchtigt werden.*

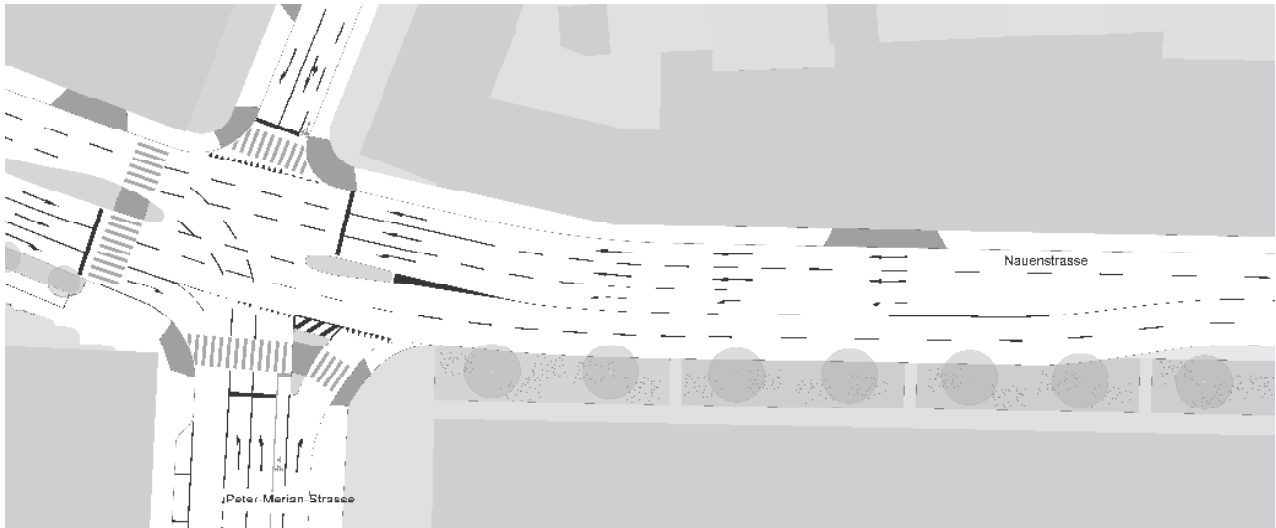


Abbildung 2: Schemaskizze der Verlängerung der Linksabbiegespur in der Nauenstrasse

Ohne Beeinträchtigung von anderen Fahrspuren kann die erwähnte Linksabbiegespur nur verlängert werden, in dem der Strassenquerschnitt der Nauenstrasse zwischen Peter-Merian-Strasse und Lindenhofstrasse verbreitert wird. Auf der Seite der ungeraden Hausnummern (Seite Lindenhofstrasse) verläuft die Strasse so nahe an den Gebäudefassaden, dass eine Strassenverbreiterung an dieser Stelle nicht möglich ist. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite vor

dem Peter-Merian-Haus besteht zwischen dem Gebäude und dem Strassenrand ein Abstand von 11.5 Metern. In diesem Querschnitt befinden sich neben dem zwei Meter breiten Trottoir eine ca. sieben Meter breite Grünrabatte mit Bäumen und ein begehbarer Weg direkt vor dem Gebäude von etwas über zwei Metern. Die Grünrabatte und der Gehweg befinden sich auf Privatareal. Eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts wäre an dieser Stelle möglich. Dafür müssten das Trottoir und ca. ein Meter der Grünrabatte zugunsten der Strasse aufgehoben werden. Da die im Grundbuch verankerte Strassenlinie im Bereich der Gebäudefassade verläuft, müsste sie für diese Umwandlung nicht angepasst werden. Ein Landerwerb von ca. einem Meter über die ganze Länge wäre ebenso notwendig wie ein Servitut für den Gehweg entlang der Gebäudefassade. Für beides bedarf es ein Einverständnis der Eigentümerschaften.

Der aktuelle Restwert dieser Strasse und dieses Trottoirs beträgt annähernd 100%, da sich beides in einem sehr guten Zustand befindet. Im Bereich der Strassenverbreiterung sind auch unterirdisch (Werkleitungen) in den nächsten Jahren keine Erneuerungsmassnahmen notwendig. Für die Spurverlängerung müsste eine fast neue Trottoirfläche abgebaut werden. Zudem müssten voraussichtlich fünf Bäume in der Grünrabatte entfernt werden. Die Kosten für dieses Vorhaben können folgendermassen grob abgeschätzt werden:

Randsteinverschiebung	Fr. 40'000
Erstellen der neuen Fahrbahn	Fr. 130'000
Anpassung der Entwässerung	Fr. 60'000
Anpassung der Rabatten und der Signalisierung	Fr. 30'000
Anpassung der Strassenbeleuchtung	Fr. 30'000
Unvorhergesehenes	Fr. 30'000
Total Bauarbeiten (ohne Landerwerb)	Fr. 320'000

Dazu kämen noch die Kosten für den Landerwerb von ca. 120 m² Fläche.


4. Fazit

In Anbetracht des grossen Aufwandes für eine Verlängerung der Linksabbiegespur mit Baumfällungen und grosser Restwertvernichtung sowie der Tatsache, dass die ursprüngliche Verkehrssituation mit einfachen Massnahmen weitgehend geklärt werden konnte, verzichtet der Regierungsrat bis auf weiteres auf eine Verlängerung der Linksabbiegespur in der Nauenstrasse. Solange sich die Rahmenbedingungen (Zustand der Strasse, notwendige Erhaltungsmassnahmen, verkehrliche Bedeutung der Linksabbiegebeziehung usw.) nicht verändern, zieht der Regierungsrat eine Verlängerung der Linksabbiegespur nicht in Betracht.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Patrick Hafner und Konsorten betreffend Linksabbieger Nauenstrasse abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin