



An den Grossen Rat

16.5304.02

BVD/P165304

Basel, 5. September 2018

Regierungsratsbeschluss vom 4. September 2018

Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen im Wettsteinquartier zum Schutze der Wohnqualität“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. September 2016 den nachstehenden Anzug Georg Mattmüller und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Die aktuelle Planung des Roche-Areals sieht mittelfristig eine Erhöhung der Arbeitsplätze auf dem Areal vor (vgl. Ratschlag zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Nordareal) 15.1824.01, 25.11.2015). Der Arealausbau schafft einen enormen Mobilitätsdruck, den Hoffmann-La Roche mit einem vorbildlichen Mobilitätskonzept abfedert. Im Bericht der BRK (vgl. 15.1824.02) unter Ziff. 3.3 sowie im Mitbericht der UVEK unter Ziff. 2.2 bis 2.4 sind zudem ÖV- und MIV-Massnahmen beschrieben oder angezeigt, die durch den Kanton zudem teilweise bereits beschlossen oder in Planung sind (Schnellbus Grenzacherstrasse - Bahnhof SBB / S-Bahnanschluss Solitude an der Schwarzwaldallee, Parkplatzsituation, Fuss- und Veloverkehr).

Im Zusammenhang mit dem Ratschlag zum Bebauungsplan des Roche-Areals stellen sich jedoch weitere Fragen für mögliche flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität und Entschärfung des Mobilitätsdruckes. Diesbezüglich sind bauliche Lärmsanierung und weitere Temporeduktionen im Quartier denkbare Wege. Bauliche Lärmsanierungen in Form von Flüsterbelag sind in anderen Quartieren bereits erfolgreich umgesetzt (z.B. am Morgartenring vgl. Ratschlag 10.0372.01). Temporeduktion ist eine weitere Massnahme, um örtlichen Lärm insbesondere in der Nacht zu reduzieren und schafft zudem mehr Verkehrssicherheit. In Bezug auf den Lärm gibt es in Basel mit der Regelung Dornacherstrasse ein Beispiel des "Nachtfahrverbotes", dass tagsüber eine verkehrsorientierte Strasse und in der Nacht siedlungsorientiert nur von Anwohnern befahren werden darf.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung daher zu prüfen und zu berichten,

1. ob eine Lärmsanierung mit Flüsterbelag für die wichtigen Strassenzüge im Wettsteinquartier (insbesondere Grenzacherstrasse / Peter-Rot-Strasse/ Wettsteinallee/ erster Abschnitt Riehenring) angezeigt ist,
2. ob eine Temporeduktion in aktuell verkehrsorientierten Strassenzügen (insbesondere erster Abschnitt Grenzacherstrasse /erster Abschnitt Riehenring mit anschliessendem zweiten Abschnitt Wettsteinallee) sinnvoll siedlungsorientiert mit Tempo 30 eingerichtet werden kann,
3. wie eine siedlungsbedingte Temporeduktion sich auf die bestehende und künftige ÖV-Erschliessung des Wettsteinquartiers auswirkt.

Georg Mattmüller, Martin Lüchinger, Franziska Reinhard, Rudolf Rechsteiner, Salome Hofer, Kerstin Wenk, Danielle Kaufmann, Sarah Wyss, Daniel Goepfert, Thomas Grossenbacher“

Wir berichten zu diesem Anzug im Sinne eines Zwischenberichts wie folgt:

1. Wohnqualität im Wettsteinquartier

Dem Regierungsrat ist es ein wichtiges Anliegen, die Entwicklung des Roche-Areals und die sich daraus ergebenden Folgen für das umliegende Quartier sorgfältig zu beurteilen. Wo erforderlich, werden Massnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Wohnqualität im Quartier geprüft und je nach Wirksamkeit initiiert und umgesetzt. So hat der Regierungsrat erst kürzlich dem Grossen Rat einen Ausgabenbericht für einen Investitionsbeitrag zur unverzüglichen Aufnahme der Vorprojektierung einer neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude vorgelegt.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *ob eine Lärmsanierung mit Flüsterbelag für die wichtigen Strassenzüge im Wettsteinquartier (insbesondere Grenzacherstrasse / Peter-Rot-Strasse/ Wettsteinallee/ erster Abschnitt Riehenring) angezeigt ist?*

Sowohl an der Peter Rot-Strasse als auch am Riehenring (Abschnitt Wettsteinallee – Riehenstrasse) liegen gemäss aktuellem Lärmkataster keine Überschreitungen vor. Daher ist keine Lärmsanierung für diese Strassenabschnitte notwendig. An der Grenzacherstrasse (Abschnitt Wettsteinplatz – Peter Rot-Strasse) und an der Wettsteinallee (Abschnitt Schwarzwaldallee – Peter Rot-Strasse) müssen aufgrund der vorhandenen Grenzwertüberschreitungen Massnahmen geprüft werden.

Das Tiefbauamt baut im Rahmen seiner Erhaltungs- oder Neubauprojekte wenn immer möglich einen lärmindernden Belag ein, sofern die technischen Voraussetzungen dafür gegeben sind. Hierfür dürfen keine übermässigen mechanischen Beanspruchungen vorliegen (z.B. kein übermässiger Schwerverkehrsanteil, keine Kurven mit hohen Scherkräften etc.), welche die Lebensdauer des Belages und insbesondere die lärmdämpfende Wirkung reduzieren. Im Herbst 2017 wurde in der Grenzacherstrasse zwischen Wettsteinplatz und Peter Rot-Strasse ein lärmindernder Strassenbelag eingebaut. Der sogenannte Flüsterbelag soll die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Strassenlärm reduzieren.

Auf Basis des neuen Lärmkatasters und der laufenden grundsätzlichen Abklärungen zur Strassenlärmsanierung wird der Regierungsrat allfällig zu treffende Massnahmen für die Grenzacherstrasse und die Wettsteinallee festlegen und umsetzen.

2. *ob eine Temporeduktion in aktuell verkehrsorientierten Strassenzügen (insbesondere erster Abschnitt Grenzacherstrasse /erster Abschnitt Riehenring mit anschliessendem zweiten Abschnitt Wettsteinallee) sinnvoll siedlungsorientiert mit Tempo 30 eingerichtet werden kann?*

Der Regierungsrat ist sich der positiven Wirkung von Tempo 30 auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität bewusst. Um den quartierfremden motorisierten Individualverkehr aus den verkehrsberuhigten Wohngebieten fernzuhalten, braucht es aber auch verkehrsorientierte Strassen, welche eine Sammel- und Durchleitungsfunktion wahrnehmen können. Zudem trägt ein effizienter und attraktiver öffentlicher Verkehr zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bei, was die Quartiere zusätzlich entlastet. Deshalb sollen in verkehrsorientierten Strassen in der Regel höhere Geschwindigkeiten zugelassen sein als in siedlungsorientierten Strassen. Ausnahmen sind gemäss Bundesrecht nur in begründeten Fällen und bei fehlenden Alternativen sinnvoll. Mögliche Gründe für eine Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit sind mangelnde Verkehrssicherheit (z.B. wegen fehlender Platzverhältnissen für einen normgerechten Ausbau) oder negative Umwelteinflüsse (z.B. hohe Lärm- und Luftbelastung durch unsteuerten Verkehrsfluss). Sollte es sich im Zusammenhang mit den laufenden Abklärungen zur Strassenlärmsanierung einerseits und zur Optimierung der Schulwegsicherheit¹ andererseits zeigen,

¹ Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten (P17.5144).

dass die Voraussetzungen für eine Einführung von Tempo 30 gegeben sind und diese Massnahme als verhältnismässig eingestuft werden kann, ist eine Umsetzung von Tempo 30 auf einzelnen Abschnitten verkehrsorientierter Strassen denkbar. Dies können auch zeitlich begrenzte Tempo 30-Signalisationen sein, z.B. während den Schulweg-Zeiten. Tempo 30 darf von Gesetzes wegen zum besonderen Schutz bestimmter Verkehrsteilnehmender nur eingeführt werden, wenn dieser Schutz nicht mit zweckdienlichen Massnahmen erreicht werden kann, die mit geringeren verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind.

3. wie eine siedlungsbedingte Temporeduktion sich auf die bestehende und künftige ÖV-Erschliessung des Wettsteinquartiers auswirkt?

Eine kurze und verlässliche Reisezeit ist massgebend für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Daher achtet der Regierungsrat darauf, dass ÖV-Korridore in der Regel in verkehrsorientierten Strassen mit Tempo 50 verlaufen. In Ausnahmefällen kann es dennoch unverzichtbar und durchaus auch verträglich sein, Bus- und Tramlinien in einzelnen Abschnitten durch Strassen mit tieferen Geschwindigkeiten zu führen. Das Herabsetzen der Geschwindigkeit kann in ungünstigen Fällen mit beachtlichen Kostenfolgen im ÖV verbunden sein, wenn die längere Fahrzeit dazu führt, dass ein zusätzlicher Kurs eingesetzt werden muss. Dies gilt es wenn immer möglich zu verhindern. Daher prüft das Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der BVB bei der Einführung von Tempo 30 jeweils situativ Auswirkungen auf den ÖV sowie mögliche Kompensationsmassnahmen für allfällige Zeitverluste auf derselben Linie. Dies gilt auch für das Wettsteinquartier und die Grenzacherstrasse. Sollte Tempo 30 aufgrund der Lärmsituation weiterverfolgt werden, werden im Projekt auch die Auswirkungen auf die betroffenen Buslinien mitbetrachtet und geeignete Kompensationsmassnahmen für erlittene Zeitverluste untersucht.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend „flankierende Massnahmen im Wettsteinquartier“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin