



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

00.6674.04

BD/P006674

Basel, 13. September 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 12. September 2006

Anzug Eva Huber-Hungerbühler und Konsorten betreffend schrittweise Entlastung für das Gundeldingerquartier bis 2006

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 15. September 2004 vom Schreiben des Regierungsrates Nr. 564 Kenntnis genommen und den am 24. Januar 2001 an den Regierungsrat überwiesenen nachstehenden Anzug Eva Huber-Hungerbühler und Konsorten betreffend schrittweise Entlastung für das Gundeldingerquartier bis 2006 erneut stehen lassen.

„Mit der Einführung der BLT-Linien 10 und 11 aus dem Birs- und Birsigtal wird der Bahnhof SBB zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe für den Öffentlichen Verkehr. Rund 15'000 Einwohnerinnen und Einwohner der Region Basel erhalten damit neu einen direkten Tramanschluss zum Centralbahnplatz. Im aktuellen Regierungsprogramm steht als generelles Ziel: "Konsequentes Fördern der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten, Kanalisieren des motorisierten Individualverkehrs auf geeignete Achsen sowie Reduzieren des motorisierten Pendler- und Freizeitverkehr bei gleichzeitiger Erhöhung des Anteils am öffentlichen Verkehr". Dank der attraktiven Trameinführung auf dem Centralbahnplatz wird die Mobilität durch den Öffentlichen Verkehr abgewickelt werden können. Wenn die Regierung ihre generellen Ziele ernst nimmt, wird sie mit flankierenden Massnahmen dafür sorgen, dass diese Verlagerung durch eine entsprechende Entlastung vom Motorisierten Individualverkehr im Quartier spürbar wird.

Ein erster Schritt von flankierenden Massnahmen wird fällig mit dem Bau der Meret Oppenheim-Strasse. Diese Strasse soll so gebaut werden, dass sie das Gundeldingerquartier zum grossen Teil vom Durchgangsverkehr entlasten kann.

Der zweite Schritt wird fällig, wenn das Regio-S-Bahn-Netz mit grenzüberschreitenden Linien aus Frankreich und Deutschland und einem attraktiven Fahrplan ausgebaut ist.

Mit der Fertigstellung der Nordtangente 2006 soll die Stadt via Nord- und Osttangente umfahren werden.

Alle diese Massnahmen ermöglichen es in einem dritten Schritt, das Gundeldingerquartier vom Durchgangsverkehr zu befreien und den Rückbau der Gundeldinger- und Dornacherstrasse fertigzustellen.

Die Unterzeichneten bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die folgenden Massnahmen in dieser Reihenfolge verwirklicht werden können:

1. Nach der Einführung der BLT-Linien 10 und 11 zum Bahnhof SBB sollen die Fahrbeziehungen aus der Peter Merian-Strasse geändert werden und die Meret Oppenheim-Strasse mit den beiden Linksabbiegebeziehungen bei den Knoten Münchensteinerstrasse/Nauenstrasse und Nauenstrasse/Peter Merian-Strasse gebaut werden, damit sie das Gundeldingerquartier zu einem Teil vom Durchgangsverkehr entlasten kann. Die Einfahrt in die Solothurnerstrasse soll mit flankierenden Massnahmen erschwert werden, damit die Weiterfahrt auf diesem Weg unattraktiv wird.
2. Die Neugestaltung der Güterstrasse zwischen der Margarethenstrasse und Tellplatz als Boulevard und Rückbau der Gundeldinger- und Dornacherstrasse soll erfolgen, sobald die "Rote Linie" im Halbstundentakt zwischen Zell i. W. und Basel SBB verkehrt, und die Züge aus Deutschland im Regionalverkehr bis zum Bahnhof SBB geführt werden.
3. Mit der Eröffnung der Nordtangente, soll der Rückbau der Gundeldinger- und Dornacherstrasse fertiggestellt und das Gundeldingerquartier vom Durchgangsverkehr befreit werden.

Eva Huber-Hungerbühler und Konsorten“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Allgemeines

Wie der Regierungsrat bereits in der Beantwortung des Anzuges Dr. Peter Wick und Konsorten ausgeführt hat, ist der Verkehr auf der Gundeldinger- und Dornacherstrasse in den letzten Jahren ziemlich konstant respektive hat sogar leicht abgenommen. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf der Dornacherstrasse betrug im Jahr 2005 rund 7'500 und auf der Gundeldingerstrasse rund 9'000 Motorfahrzeuge/Tag.

Zu beachten ist ebenfalls, dass ein grosser Teil des Verkehrs auf der Gundeldinger- wie auch auf der Dornacherstrasse sogenannter Ziel- und Quellverkehr ist, also Verkehr, welcher entweder im Gundeldingerquartier beginnt oder endet. Gemäss Verkehrserhebungen beträgt der Durchgangsverkehr auf den beiden Achsen (Dornacher- und der Gundeldingerstrasse) je rund 40% des Gesamtverkehrs. Nach der Eröffnung der gesamten Nordtangente kann gemäss Verkehrsprognosen davon ausgegangen werden, dass der Durchgangsverkehr durch das Gundeldingerquartier um rund 25% abnehmen wird. Der Ziel- und Quellverkehr hingegen dürfte keine nennenswerte Änderung erfahren.

Der Regierungsrat erachtet die von den Anzugstellenden gewünschte Verlagerung des gesamten Durchgangsverkehrs auf die Achse Münchensteinerstrasse – Münchensteinerbrücke - Nauenstrasse - Peter Merian-Strasse - Meret Oppenheim-Strasse als kritisch. Der wichtige Knoten Münchensteinerstrasse/Nauenstrasse ist bereits heute an der Kapazitätsgrenze und kann während der Spitzenzeiten keinen zusätzlichen Verkehr bewältigen. Ein weiterer Ausbau dieses Knotens ist wegen der engen Platzverhältnisse oder des zusätzlichen Landbedarfs kaum möglich. Der Knoten Nauenstrasse/Peter Merian-Strasse wurde bereits für den Linksabbiegeverkehr geöffnet.

Die Meret Oppenheim-Strasse dient primär der Erschliessung des Bahnhofs Süd und der geplanten Überbauung des Areals zwischen dem Bahnhof und der Güterstrasse; sie weist auch infolge der Einmündung in die stark befahrene Margarethenstrasse eine geringe Kapazität aus.

Mit der Einführung der Tramlinien 10 und 11 via Bahnhof SBB hat die Attraktivität der beiden Tramlinien weiter zugenommen. Hauptsächlich profitieren diejenigen Reisenden von der neuen Linienführung, welche ihre Reise mit der Bahn fortsetzen. Für die übrigen grossräumigen Fahrbeziehungen in und durch Basel hat die neue Linienführung der Trams jedoch nur geringe Verkehrsverlagerungen vom Motorfahrzeugverkehr auf den öffentlichen Verkehr zur Folge. Eine spürbare Verkehrsabnahme im Gundeldingerquartier wurde infolge der Einführung der Tramlinien 10 und 11 nicht festgestellt.

Ähnliche Überlegungen wie oben gelten auch im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn. Durch die mit der S-Bahn verbesserten Erreichbarkeit der Ziele in der Stadt werden mehr Fahrten mit dem öffentlichen Verkehrsmittel durchgeführt. Der Regierungsrat fördert den weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Damit kann der gewünschte Umsteigeanreiz vom Motorfahrzeug auf den öffentlichen Verkehr erzielt werden. Der Effekt einer solchen Verkehrsverlagerung für das Gundeldingerquartier kann jedoch im heutigen Zeitpunkt nicht angegeben werden. In Zürich beispielsweise wurden nach der Inbetriebnahme der S-Bahn kaum Verkehrsabnahmen auf den Strassen festgestellt. Hohe Verkehrszunahmen wurden jedoch beim öffentlichen Verkehr, insbesondere bei der S-Bahn, festgestellt.

Im Zusammenhang mit der Planung des noch nicht erstellten Nationalstrassenabschnittes westlich der St. Jakobs-Strasse werden verschiedene Linienführungen für die Fortsetzung vom Gellertdreieck in Richtung Birsigraum untersucht. Diese Untersuchungen schliessen auch eine Umfahrung des Gundeldingerquartiers ein. Nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse könnten die Gundeldinger- und die Dornacherstrasse entsprechend ihrer zukünftigen Bedeutung zurückgebaut werden.

2. Zu den Fragen

1. Die Meret Oppenheim-Strasse dient primär der Erschliessung des Bahnhofs Süd (mit der Passerelle) und der geplanten Überbauung des Areals zwischen dem Bahnhof und der Güterstrasse. Die Kapazität der Strasse ist beschränkt und wird hauptsächlich durch den Knoten Meret Oppenheim-Strasse/Margarethenstrasse bestimmt.

Die beiden Knoten Münchensteinerstrasse/Nauenstrasse und Nauenstrasse/ Peter Merian-Strasse sind bereits während der Spitzenzeiten an ihren Kapazitätsgrenzen. Die Linksabbiegebeziehung beim Knoten Nauenstrasse/Peter Merian-Strasse wurde für den Verkehr geöffnet. Damit konnte ein Anliegen der Anzugstellerin bereits erfüllt werden. Ebenfalls wird die Durchfahrt durch die Solothurnerstrasse erschwert, indem durch die Signalisation und die Markierung der Verkehr in Richtung Meret Oppenheim-Strasse gelenkt wird.

Eine Verkehrsverlagerung des gesamten Durchgangsverkehrs im Gundeldingerquartier auf die Achse (Münchensteinerstrasse - Münchensteinerbrücke - Nauenstrasse - Meret Oppenheim-Strasse) würde die beiden Verkehrsknoten zusätzlich belasten. Dies würde zu noch grösseren Verkehrsstaus und beim Trambetrieb zu längeren Wartezeiten führen. Während der Nachtstunden ist die von den Anzugstellenden gewünschte Verkehrsführung versuchsweise in Betrieb, sie hat auf der Dornacherstrasse eine Verkehrsreduktion von rund 20% zur Folge.

Mit geeigneter Wegweisung wird der grossräumige Motorfahrzeugverkehr auf die Nord- und Osttangente umgeleitet. Dadurch kann das Gundeldingerquartier von der etappenweisen Eröffnung der Abschnitte der Nordtangente profitieren.

2. Die Umgestaltung der Güterstrasse kann unabhängig von der weiteren Entwicklung der Regio-S-Bahn erfolgen. Die umgestaltete Güterstrasse wird weiterhin primär als Erschliessungsstrasse funktionieren, eine Einschränkung oder Änderung der heutigen Funktion ist nicht vorgesehen. Nach der Inbetriebnahme der Meret Oppenheim-Strasse konnte auf der Güterstrasse eine Verkehrsreduktion von ungefähr 20% festgestellt werden.

Eine Umgestaltung der Gundeldinger- und Dornacherstrasse nach der Einführung der "Roten Linie" im Jahr 2006 wäre verfrüht, da bis zu diesem Zeitpunkt keine geeigneten Umfahrrouten des Gundeldingerquartiers für den Motorfahrzeugverkehr angeboten werden können. Dies hätte auch betriebliche Nachteile für die Buslinie 36 zur Folge. Verspätungen und Unregelmässigkeiten könnten nicht ausgeschlossen werden.

3. Mit der durchgehenden Öffnung der Nordtangente wird gemäss Verkehrsprognose eine Entlastung des Durchgangsverkehrs auf der Gundeldinger- und Dornacherstrasse um rund 25% gegenüber den heutigen Verkehrsbelastungen ermittelt. Der verbleibende Durchgangsverkehr ist primär kleinräumiger Durchgangsverkehr mit Ziel oder Quelle in Basel West resp. dem Dreispitzareal. Eine Umleitung des kleinräumigen Durchgangsverkehrs über die Nord- und Osttangente führt zu längeren Motorfahrzeugfahrten und zu entsprechenden Umweltbelastungen. Aus diesem Grund ist es wenig sinnvoll, den Durchgangsverkehr im Gundeldingerquartier ohne entsprechende Umgehungsroute zu unterbinden. Schliesslich muss noch erwähnt werden, dass ein allfälliges Verbot vom Durchgangsverkehr nur mit sehr grossen Aufwendungen durchgesetzt werden könnte, mit den vorhandenen technischen Möglichkeiten auf elektronischer Basis kann der Durchgangsverkehr nicht vom Ziel- und Quellverkehr unterschieden werden.

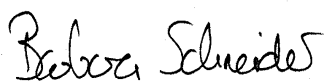
Das Baudepartement bearbeitet die Studien für eine mögliche Umfahrung des Gundeldingerquartiers. Sobald die Resultate vorliegen, wird über das weitere Vorgehen entschieden werden.

3. Antrag

Der Regierungsrat wird mit den verschiedensten Möglichkeiten versuchen, das Gundeldingerquartier von quartierfremden Durchgangsverkehr zu entlasten. Dazu wird die Wegweisung laufend an die neu zu eröffnenden Teilabschnitte der Nordtangente angepasst.

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Eva Huber-Hungerbühler und Konsorten betreffend schrittweise Entlastung für das Gundeldingerquartier bis 2006 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber