



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5280.02

BD/P085280
Basel, 3. Dezember 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 2. Dezember 2008

Interpellation Nr. 70 Roland Vögtli betreffend sofortige Öffnung der Ausfahrt Klybeck!
(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom Mittwoch, 12. November 2008)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 16. Juni 1998 zu Handen der Bundesbehörden (Bundesamt für Strassen, ASTRA) grünes Licht zum Ausführungsprojekt Abschnitt „Rhein“ und damit auch zum Bau der Ausfahrt Klybeck gegeben. Für den Regierungsrat waren damals zwei Gründe ausschlaggebend, dem Bau der umstrittenen Ausfahrt „Klybeck“ zuzustimmen, obwohl er sich klar gegen die Einrichtung einer normalen Klybeck-Ausfahrt für den Autobahnverkehr wandte. Einerseits räumte der Regierungsrat der Sicherheit sehr hohe Priorität ein, indem die Ausfahrt Klybeck für den Normalverkehr geschlossen bleiben soll, aber für Notfälle auf der Autobahn jederzeit zur Verfügung steht. Andererseits musste davon ausgegangen werden, dass der Bund bei einem eventuell späteren Bau der Ausfahrt Klybeck keine Kosten mehr übernommen hätte, da der Finanzierungsschlüssel 65% der Kosten zu Lasten des Bundes und 35% der Kosten zu Lasten des Kantons nur bis 31. Dezember 2007 Gültigkeit hatte.

Bereits im Umweltverträglichkeitsbericht zum Projekt Nordtangente, Abschnitt 3: Rhein, ist im Jahre 1997 von den baselstädtischen Umweltschutzfachstellen die Frage einer Autobahn-Ausfahrt Klybeck ausführlich erörtert worden. In diesem Umweltverträglichkeitsbericht sind die Fachstellen zum Schluss gekommen, dass eine Öffnung der mit der Nordtangente angestrebten Verkehrsberuhigung im Kleinbasel abträglich wäre. Der Regierungsrat hat sich bei seinem Entscheid vom Juni 1998 auch auf diese Stellungnahme abstützen können.

Die Regelung, die Ausfahrt Klybeck nur im Ereignisfall zu öffnen, hat sich bisher bewährt. Untersuchungen des Gesamtverkehrs zeigten, dass eine Öffnung der Ausfahrt Klybeck massiv (Autobahn-)Mehrverkehr in dieses Quartier und auch in die umliegenden Quartiere im Kleinbasel brächte. Das politische Versprechen im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtautobahn Nordtangente war eine starke Verkehrsentslastung der umliegenden Quartiere. Dies ist seit der Eröffnung der Nordtangente Realität geworden, nicht zuletzt dank der geschlossenen Ausfahrt Klybeck. Der Regierungsrat wendet sich deshalb klar gegen eine Öffnung der Ausfahrt, denn sie hätte einen massiven Mehrverkehr im Klybeckquartier zur

Folge, und zwar insbesondere in der Klybeck- und in der Horburgstrasse. Aber auch die angrenzenden Strassen würden ausserordentlich in Mitleidenschaft gezogen.

In aktuellen Zahlen, gestützt auf Berechnungen des Gesamtverkehrsmodells, Stand 2008, ist Folgendes festzuhalten: Eine Öffnung der Ausfahrt Klybeck brächte im Kleinbasel gegenüber heute 43% Mehrverkehr in die Horburgstrasse. In der Klybeckstrasse Süd (Richtung Claraplatz) wären es 22% mehr und in der Klybeckstrasse Nord (Richtung Kleinhüningen) gäbe es einen Verkehrszuwachs um 29%. Dieser grosse Mehrverkehr würde auch den Betrieb der wichtigen Linie 8, die bekanntlich nach Weil verlängert wird, empfindlich stören. Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des Trambetriebes würden beeinträchtigt.

Wichtig bei der Beurteilung der allfälligen Öffnung der Ausfahrt Klybeck sind die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens Dreirosenbrücke/Horburgstrasse/Klybeckstrasse (kurz: Dreirosen): Heute ist der Linksabbiegestrom von der Dreirosenbrücke in die nördliche Klybeckstrasse mit täglich 3750 Fahrzeugen belastet. Mit der Öffnung der Ausfahrt stiege die Belastung beider Linksabbiegeströme (von der Ausfahrt Klybeck/Nordtangente und von der Lokalstrassenebene der Dreirosenbrücke) auf rund 6150 Fahrzeuge pro Tag, das heisst es ergäbe sich eine Zunahme um über 60%. Dies hätte eine starke Leistungsabnahme des dortigen Knotens zur Folge, was sich auf alle Verkehrsteilnehmer negativ auswirken würde. Gleichzeitig würde der Linksabbieger die beiden Tramlinien 1 und 8 schneiden, was dort zu unerwünschten Zeitverlusten führte und die derzeit laufenden Bestrebungen für Beschleunigungsmassnahmen auf dem Netz der BVB konterkarieren würde.

Zu erwähnen ist, dass eine Öffnung der Ausfahrt Klybeck auf der Grossbasler Seite entlang der Voltastrasse bis zum Luzernerring zu einer Entlastung von durchschnittlich rund 1'800 Fahrzeugen führen wird. Allerdings sind die Knoten Volaplatz, Lothringerplatz und Luzernerring/Flughafenstrasse auf die Belastungen bemessen, die auf der Lokalstrassenebene ohne die Ausfahrt Klybeck entstehen.

Die einzelnen Fragen können wir wie folgt antworten:

Zu Frage 1

Der Regierungsrat hält sich an seinen Beschluss vom 16. Juni 1998; er wendet sich nach wie vor gegen eine Öffnung der Ausfahrt Klybeck für den Normalverkehr und wird sich dementsprechend beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) für ein Beibehalten der heutigen Situation einsetzen.

Zu Frage 2

Der Regierungsrat hat sich vor rund zehn Jahren - insbesondere aus Gründen der Sicherheit - für den Bau der Ausfahrt Klybeck ausgesprochen, aber gegen eine Normalausfahrt, um die betroffenen Quartiere von Mehrverkehr zu verschonen. Damit wurde ein der Bevölkerung abgegebenes politisches Versprechen, mit der Nordtangente die Wohnquartiere vom Verkehr zu entlasten, eingelöst.

Zu Frage 3

Die Meinungsumfrage der Zeitung „Vogel Gryff“ wie auch diejenige der Basler Zeitung können nicht als repräsentativ angesehen werden. Sie stellen ein momentanes Stimmungsbild dar, das durch andere Äusserungen aus dem Quartier ergänzt und korrigiert wird. Ein Augenschein verrät zudem, dass der geringere Motorfahrzeugverkehr zu einer deutlichen Wohnaufwertung in diesen beiden Strassen und auch in der Umgebung geführt hat. Die Öffnung der Klybeck-Ausfahrt würde die angestrebte Zielsetzung der Umgestaltungsmassnahmen zunichte machen und auch die Glaubwürdigkeit des Kantons gegenüber den Investoren an diesen und zukünftigen Orten in Frage stellen.

Zu Frage 4

Die Öffnung der Ausfahrt Klybeck brächte für die Geschäfte im Kleinbasel kaum einen (Kunden-)Nutzen, aber sehr wohl wesentlich mehr Verkehr, auch unerwünschten Suchverkehr, sowie Staus und Behinderungen. Der gegenüber heute wesentlich stärkere Motorfahrzeugverkehr würde auch die Öffentlichen Verkehrsmittel der zukunftssträchtigen Linien 8, 1 und 14 stark behindern und hätte zur Folge, dass diese unpünktlich verkehren. Kurz: Eine Öffnung der Ausfahrt Klybeck wäre weder ökonomisch noch ökologisch von Nutzen für das Quartier – im Gegenteil.

Zu Frage 5

Es ist richtig, dass die Fahrt über die Autobahn bis zum Wiesenkreisel etwas länger dauert als dies die Fahrt mit Ausgang Klybeck wäre. Dennoch ist die Route über den Wiesekreisel und die Mauerstrasse, an welcher kaum Anwohnerinnen und Anwohner zu verzeichnen sind, sinnvoll, da auf diese Weise das Wohnquartier an der Horburg- und Klybeckstrasse vom Nordtangential-Durchgangsverkehr (Autobahnebene) entlastet wird. Fahrzeuglenker und –lenkerinnen, die dies nicht wollen, können die Autobahn seit jeher nach dem Grenzübertritt in die Schweiz verlassen und auf der Lokalstrassenebene, auch auf der oberen Brückenebene der Dreirosenbrücke, Richtung Kleinbasel fahren. Es liegt im Wesen von Umfahrungen, dass dabei zum Schutz eines höheren Gutes auch geringe Umwege in weniger sensiblen Bereichen der Stadt in Kauf zu nehmen sind.

Zu Frage 6

Die zuständigen Stellen haben errechnet (Gesamtverkehrsmodell, Zahlenstand 2008), dass der Verkehr bei einer Öffnung der Ausfahrt Klybeck in der Horburgstrasse gegenüber heute um 43%, in der Klybeckstrasse Süd um 22% und in der Klybeckstrasse Nord um 29% zunähme.

Zu Fragen 7 und 8

Taxis, welche via Klybeckstrasse zum Claraplatz fahren wollen, können die Lokalstrassenebene der Dreirosenbrücke benützen und dann nach der Brücke nach rechts in die Klybeckstrasse Richtung Claraplatz abbiegen. Taxis, welche aus Frankreich über die französische A35 in die Schweiz einreisen, können die Autobahn unmittelbar nach dem Zoll verlassen und auf der Lokalstrassenebene Richtung Kleinbasel verkehren.

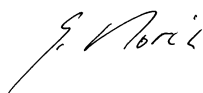
Zu Frage 9

Die Annahme des Interpellanten, wonach die Öffnung der Ausfahrt Klybeck keinen Mehrverkehr gäbe, ist völlig unzutreffend. Neusten Berechnungen zufolge ergäbe sich für den Knoten Klybeckstrasse/Horburgstrasse eine massive Mehrbelastung, wie die Zahlen in der Beantwortung der Frage 6 zeigen. Zudem würde mit der Öffnung der Ausfahrt Klybeck die Leistungsfähigkeit des Knotens Dreirosenbrücke/Horburgstrasse/Klybeckstrasse für die Automobilisten - wegen der starken Zunahme der Linksabbiegebeziehungen um über 60% - abnehmen. Gleichzeitig würden auch die Behinderungen für die beiden sich dort kreuzenden Traminien 1/14 und 8 wesentlich zunehmen. Die Umfahrung via Wiesekeisel/Mauerstrasse fällt hingegen wegen der geringen Anwohnerschaft in diesem Gebiet vergleichsweise nicht ins Gewicht.

Zu Frage 10

Der Regierungsrat ist verpflichtet, die Interessen der Wohnbevölkerung und der Wirtschaft ausgeglichen zu berücksichtigen. Die Nordtangente ist ein Beispiel dafür, wie diese Interessen unter einen Hut gebracht werden können. Der motorisierte Pendlerverkehr insbesondere zu den Arbeitsplätzen der grossen Arbeitgeber kann grösstenteils bewohnerfreundlich über die Nordtangente abgewickelt werden. Die Ziele der Nordtangente sind – auch wegen der nach wie vor geschlossenen Ausfahrt Klybeck – in vollem Umfang erreicht worden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber