



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

05.0110.02 / 00.6477.04

Basel, 13. Februar 2006

Kommissionsbeschluss
vom 6. Januar 2006

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 05.0110.01 betreffend Finanzierung der Flughafenstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Lachenstrasse

und

Beantwortung des Anzugs 00.6477.01 Markus Lehmann und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Nordtangente im Bereich der Flughafenstrasse, speziell zur Lösung der Belastung durch den Pendlerverkehr

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 17. Februar 2006

1. Ausgangslage

Die Flughafenstrasse ist eine offizielle Verbindung des Velo-/Mofa-Routennetzes. Da sie als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist, sind Massnahmen zu Gunsten des Velo-/Mofa-Verkehrs vorzusehen. Zwischen Luzernerring und Landesgrenze existieren bereits Radstreifen, im Abschnitt zwischen Kannenfeldplatz und Lachenstrasse ist der Querschnitt der Strasse aber zu eng; er wird zusätzlich von einer Baumallee begrenzt. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens stehen die in der Flughafenstrasse verkehrenden Busse der Linien 36 und 50 häufig im Stau. Zur ungehinderten Fahrt in Richtung Flughafen (Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs) wünschen die BVB deshalb einen eigenen Busstreifen.

Im Rahmen einer Konzeptstudie hat das Hochbau- und Planungsamt (Hauptabteilung Planung) zwei Varianten erarbeitet, die beide im gleichen Strassenquerschnitt realisierbar sind und sich lediglich in der Markierung, nicht aber baulich unterscheiden. Bis zur Eröffnung der Nordtangente sollen die Busse im Sinne einer *Übergangslösung* stadtauswärts einen Busstreifen erhalten, der auch von Velos und Mofas benutzt werden darf. Wird die Flughafenstrasse mit der Eröffnung der Nordtangente im erwarteten Rahmen vom Verkehr entlastet, wird an Stelle des Busstreifens in beide Fahrrichtungen je ein Radstreifen markiert (*Endzustand*). In der Planbeilage zum Ratschlag sind die beiden Varianten dargestellt.

Die neue Querschnittsaufteilung der Strasse bedingt gemäss Ratschlag u.a. die Fällung der Alleebäume entlang des Kannenfeldparks. Nur dadurch können Massnahmen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (Übergangslösung) und des Veloverkehrs realisiert werden, ohne die Breite der Trottoirs zu reduzieren. Gemäss Auskunft der Stadtgärtnerei befinden sich die Bäume zwischen der Lenzgasse (Süd) und der Lachenstrasse sowie die Baumreihe entlang des Kannenfeldparks in einem schlechten Gesundheitszustand und müssen in jedem Falle bald gefällt und teilweise ersetzt werden.

Auch die Strasse ist in einem schlechten Zustand: Sie weist Oberflächenglätte, starke Rissbildung und Spurrinnen sowie zahlreiche Setzungen und Flickstellen auf. Die eigentlichen Instandhaltungsarbeiten an der Strasse machen denn auch den Hauptbestandteil der anstehenden Arbeiten aus. Die Flughafenstrasse soll zwischen Kannenfeldplatz und Lachenstrasse auf der ganzen Breite (inkl. Trottoirs) erneuert werden.

Neben den gebundenen Ausgaben für den Strassenunterhalt sieht das Projekt eine Umgestaltung – die neue Querschnittsaufteilung – vor, die in erster Linie dem ÖV und dem Langsamverkehr zugute kommt. Die Bäume auf dem Trottoir entlang des Kannenfeldparks sollen auf Grund der bestehenden, ausladenden Baumkulisse der Parkbäume entfernt und nicht mehr ersetzt werden. An ihrer Stelle sieht das Projekt Parkbuchten vor. Diese ermöglichen eine ausgeglichene Parkplatzbilanz vor und nach der Umgestaltung. Durch die klare Anordnungen sämtlicher Parkplätze entlang des Kannenfeldparks wird die Parkierungssituation gemäss Baudepartement verbessert. Eine Neupflanzung von Bäumen in diesem Bereich sei auf Grund der starken Konkurrenz durch die Bäume im Kannenfeldpark und der schlechten Bodenverhältnisse nicht sinnvoll.

2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat das Geschäft 05.0110 / 00.6477 am 9. März 2005 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat das Geschäft an zwei Sitzung am 19. September 2005 und am 6. Januar 2006 beraten. An der Sitzung vom 6. Januar 2006 liess sie sich von der Verwaltung über die Ziele und Absichten des Ratschlags informieren. Ein besonderes Anliegen war ihr, darüber hinaus eine Gesamtschau zur Umgebung Kannenfeldplatz bzw. den vorgesehenen flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Nordtangente zu erhalten. Es erfolgten Ausführungen durch die Vorsteherin des Baudepartements, Frau RR Barbara Schneider, Benno Jurt vom Hochbau- und Planungsamt (Hauptabteilung Planung / Transport und Verkehr) und Patrick Vacchini vom Tiefbauamt (Verkehrsbauten).

3. Diskussion

In der kommissionsinternen Diskussion sind in erster Linie der Schwerverkehr, die Beschleunigung des ÖV sowie Parkplatzfragen zur Sprache gekommen.

3.1 Schwerverkehr

Das Schwerverkehrskonzept Grossbasel-Nord sieht vor, nach Eröffnung der Nordtangente den Schwerverkehr auf die Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. Die Lastwagen sollen so lange wie möglich auf der Autobahn (Nordtangente) bleiben. Indem das Industriegebiet in Grossbasel-Nord von Norden her erschlossen wird, soll Verkehr durch die Stadt vermieden werden. Als unterstützende Massnahmen sind teilweise Fahrverbote in der Volta- und Elsässerstrasse vorgesehen. Rund um den Kannenfeldpark werden die vorgesehenen Routen signalisiert. Heute beträgt der Anteil des Schwerverkehrs in der Flughafenstrasse sechs bis acht Prozent. Sollte der Schwerverkehr mit den vorgesehenen Massnahmen nicht deutlich abnehmen, ist als nächster Schritt ein LKW-Verbot in der Flughafenstrasse angedacht. Weiter denkbar sind Abbiege- und Einfahrverbote für LKWs.

Die UVEK begrüsst die Massnahmen zur Eindämmung des Schwerverkehrs auf Stadtstrassen. Sie gibt jedoch zu bedenken, dass der Schwerverkehr meist den kürzesten Weg sucht. Möglicherweise wäre es deshalb angezeigt, die als Eventualität vorgesehenen Massnahmen unmittelbar umzusetzen. Die UVEK erwartet, dass im Schwerverkehrskonzept klar definiert wird, unter welchen Voraussetzungen welche Massnahmen (Fahrverbote u.ä.) eintreten. Der Inhalt des Konzepts sollte öffentlich zugänglich gemacht werden.

3.2 Beschleunigung des ÖV

Das Baudepartement hat sich gefragt, ob man mit der Umgestaltung der Flughafenstrasse zuwarten kann, bis die Nordtangente fertiggestellt ist; so könnte auf die im Kapitel Ausgangslage dargestellte Übergangslösung verzichtet werden. Die BVB halten aber fest, dass die Situation für den Flughafenbus heute unhaltbar ist, da er ohne separate Busspur immer wieder im Autoverkehr stecken bleibt. Sie drängen deshalb auf eine baldige Änderung des Strassenquerschnitts.

Die UVEK begrüsst Massnahmen zur Beschleunigung und Priorisierung des ÖV im Allgemeinen wie auch im vorliegenden Fall. In ihrem Bericht zum ÖV-Programm hat sie überdies explizit eine Verbesserung des Flughafenanschlusses durch den ÖV verlangt. Mit der Annahme des Ratschlags Nr. 05.1315.01 betreffend Kredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen hat jüngst auch der Grosse Rat Bestrebungen in diese Richtung unterstützt.

3.3 Parkplätze statt Bäume?

Gemäss Beurteilung der Stadtgärtnerei müssen die Bäume entlang des Kannenfeldparks an der Flughafenstrasse gefällt werden. Sie haben zu wenig Licht und sind teilweise schlecht gewachsen. Einige Bäume sind bereits gefällt worden.

Aufgrund dieser Tatsache ist dem Baudepartement dieser Raum bei den Überlegungen zur Neugestaltung als „Offerte“ zur Verfügung gestanden. Das Baudepartement betont, dass die Bäume nicht gefällt werden, damit Parkplätze geschaffen werden können. Es hat sich aber als optimal erwiesen, diesen Ort zur Kompensation der durch die Neugestaltung anderweitig wegfallenden Parkplätze zu verwenden. In den Seitenstrassen mit Tempo-30-Zonen zusätzliche Parkplätze einzurichten wäre schwieriger. Der Kannenfeldplatz ist für Parkplätze nicht geeignet: Parkplätze auf dem Platz wären Hindernisse, die den Abfluss des Verkehrs vom Platz verlangsamen würden.

Eine knappe Mehrheit der UVEK ist der Ansicht, dass eine ausgeglichene Parkplatzbilanz nicht zwingend – da rechtlich nirgends verankert – ist. Sie ist der Meinung, dass in der Bevölkerung nicht verstanden würde, wenn Bäume abgeholzt und an ihrer Stelle Parkplätze geschaffen würden. In letzter Zeit sind an der Entenweidstrasse zusätzliche Parkplätze erstellt worden, welche bereits für mehr Parkierungsmöglichkeiten im näheren Umfeld sorgen. Zu bedenken ist ausserdem, dass die „wegfallenden“ Parkplätze auf der rechten Seite der Flughafenstrasse stadtauswärts schon heute teilweise nur temporär sind und in den Stosszeiten zugunsten der Verflüssigung des Verkehrs nicht zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund darf auch die Notwendigkeit einer Kompensation nicht so hoch gewichtet werden. Falls die wegfallenden Parkplätze ersetzt werden sollten, könnte dies auch am Kannenfeldplatz oder in den Querstrassen geschehen. Die Kommissionmehrheit lehnt aus all diesen Gründen Parkbuchten an der Flughafenstrasse ab.

Anfänglich war in der Kommission Rückweisung des Geschäfts beantragt, u.a. um eine neue Vorlage unter Einbezug auch gestalterischer Anpassungen beim Kannenfeldplatz zu initiieren. Um jedoch die notwendige Beschleunigung in der Flughafenstrasse nicht zu blockieren, wurde der Kompromissvorschlag eingebracht, der Umgestaltung der Flughafenstrasse zuzustimmen, sofern auf die im Projekt vorgesehenen Parkbuchten vor dem Kannenfeldpark verzichtet wird. **Die Kommissionmehrheit verlangt, in der Detailausgestaltung des Projektes an Stelle der heutigen Bäume keine Parkplätze, sondern andere Formen von Grünmassnahmen, beispielsweise Rabatten oder Sträucher, vorzusehen.**

Eine starke Minderheit der UVEK lehnt diesen Kompromissvorschlag ab. Der Minderheit geht es prioritär darum, dass der öffentliche Verkehr in der Flughafenstrasse beschleunigt wird. Hingegen lehnt sie die Aufhebung der heutigen und im Ratschlag der Regierung weiterhin enthaltenen Parkplätze ab. Sie ist deshalb auch gegen die Schaffung einer Grünrabatte, wie

dies von der Mehrheit vorgeschlagen wird. Die Parkplätze entsprechen einem Bedürfnis, was auch von der Verwaltung in der Kommissionsberatung bestätigt worden ist. Die Vertreter der Minderheit gehen davon aus, dass eine Aufhebung der Parkplätze in der Flughafenstrasse zu einem starken Suchverkehr in den umliegenden Quartierstrassen und zu erheblichen Belästigungen der dortigen Anwohner führen würde. Aus diesen Gründen beantragt die Kommissionsminderheit, bei der Umgestaltung und Erneuerung der Flughafenstrasse dem Ratschlag der Regierung zu folgen.

4. Anträge an den Grossen Rat

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat mit 7:6 Stimmen (Beschluss vom 6.1.06) die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes mit der in diesem Bericht erwähnten Änderung (Verzicht auf Parkbuchten entlang des Kannenfeldparks). Mit 12:0 Stimmen (Beschluss vom 13.2.06) beantragen wir die Abschreibung des Anzugs Markus Lehmann und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Nordtangente im Bereich der Flughafenstrasse, speziell zur Lösung der Belastung durch den Pendlerverkehr.

Die UVEK hat den vorliegenden Bericht am 13.2.2006 mit 10:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen verabschiedet und die Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Gabi Mächler

Präsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

