



An den Grossen Rat

05.8391.02/06.5016.02

Basel, 16. Mai 2006

P 227 „Einführung Einbahn-Regime und zusätzliche Schwellen im Abschnitt Hammerstrasse-Bläsiring“

P 231 „Wohnliche Amerbachstrasse, Verkehrsberuhigung“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 9. November 2005 die Petition „Einführung Einbahn-Regime und zusätzliche Schwellen im Abschnitt Hammerstrasse-Bläsiring“ sowie am 8. Februar 2006 die Petition „Wohnliche Amerbachstrasse, Verkehrsberuhigung“ an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petitionen

P227 „Einführung Einbahn-Regime und zusätzliche Schwellen im Abschnitt Hammerstrasse-Bläsiring“

Der Petitionstext ist in Briefform abgefasst und lautet wie folgt:

Seit dem Herbst 2004 besteht im Bereich Hammerstrasse-Bläsiring-Efringerstrasse eine Begegnungszone, die in einem Teil, nämlich im Abschnitt Hammerstrasse-Bläsiring in beide Richtungen befahrbar ist (Gegenverkehr). Ein grosser Teil der Anwohner haben seinerzeit bei der Anwohnerbefragung zur Einführung der Begegnungszone den Wunsch nach einer Einbahnregelung zum Ausdruck gebracht. Die Gründe: Mit dem heute geltenden Verkehrsregime wird die Begegnungszone abgewertet (Verkehr von zwei Richtungen = doppelte Gefahr), was insbesondere spielende Kinder überfordert. Mit einer Einbahnregelung müssten Kinder nur in eine Richtung auf die Autos Acht geben. Zudem würde die Übersicht für eine einzelne Aufsichtsperson vereinfacht.

Dieser Wunsch wurde seitens der Verkehrsabteilung der Polizei aber abgelehnt und kürzlich von Herrn Ehram telefonisch begründet. Die Hauptargumente: Die Folge sei mehr Suchverkehr in diesem Abschnitt und schnelleres Fahren (Rasen) in der Einbahn-Fahrtrichtung.

Wir Anwohner halten dem folgende Argumente entgegen:

Suchverkehr haben wir schon heute, in beiden Richtungen. Ein Einbahnregime würde an der Zahl der Autos kaum etwas ändern – aber die Fahrzeuge kämen künftig nur noch aus einer Richtung.

Raser: Das Problem kennen wir ebenfalls schon heute – und es beeinträchtigt tatsächlich die Begegnungszone sehr stark. Wohl auch deshalb passierten in unserer gesamten Begegnungszone und an deren Rand allein seit Januar 2005 drei teils schwere Unfälle (einer ist aktenkundig). Dass die Begegnungszone nicht stärker genutzt wird, hängt wesentlich damit zusammen. Ein Einbahnregime im fraglichen, kurzen Abschnitt wird aber nach unserer Meinung kaum mehr Autofahrer zum Rasen ermutigen. Wer rast, tut dies hier trotz bestehender Schwellen beim Hammerplätzli und trotz Kreuzung Bläsiring/Efringerstrasse. Deshalb wünschen wir auch weitere Schwellen – mit oder ohne Einbahnregime.

Noch ein Hinweis punkto Suchverkehr: Am Bläsiring 161 soll ein bestehendes Vereinslokal zu einem Restaurant umgebaut werden. 28 Anwohnerparteien haben dagegen Einsprache erhoben – sie befürchten zusätzlichen Suchverkehr, mehr Lärm und das Etablieren eines Rotlichtmilieus. Das Bauinspektorat hat alle Einsprachen abgelehnt. Damit wird von dieser Behörde also mehr Suchverkehr in Kauf genommen. Somit kann nun zusätzlicher Suchverkehr behördlicherseits nicht mehr als Argument gegen ein Einbahnregime dienen.

Falls unseren Wünschen entsprochen wird, bitten wir die zuständigen Behörden zudem, die Einbahn-Richtung in Absprache mit uns Anwohnern festzulegen und auch die Zahl und die Platzierung der zusätzlichen Schwellen gemeinsam mit uns festzulegen.

P 231 „Wohnliche Amerbachstrasse, Verkehrsberuhigung“

Im Matthäusquartier wird die Amerbachstrasse als zweispurige Strasse mit Gegenverkehr immer mehr von quartierfremdem Verkehr als Durchfahrtsstrasse zwischen Erlenstrasse/Riehenring und Klybeckstrasse und zwischen Horburgstrasse und Klybeckstrasse missbraucht. Die Trottoirs werden am Tag und in der Nacht durch rücksichtsloses illegales Parkieren missbraucht. Nachdem die Nordtangente im Kleinbasel realisiert ist, verlangen wir die Durchführung der flankierenden Massnahmen zum Schutze auch unserer Wohnlichkeit an der Amerbachstrasse. Die von uns unten aufgeführten Forderungen stellen wir auch im Hinblick auf die Realisierung des Erlenmattprojektes; ohne die Verhinderung des Durchgangsverkehrs würde der neue Verkehr in unserem Quartier die Wohnlichkeit noch mehr reduzieren.

Als Teil eines proklamierten „Wohnlichen Kleinbasel“ wollen wir Anwohner der Amerbachstrasse auch die Wohnlichkeit der Amerbachstrasse erreichen. Wir stellen dazu folgende Forderungen:

1. Die Einbahnstrasse Fahrtrichtung Amerbachstrasse zwischen Riehenring und Efringerstrasse ist umzukehren. Die Durchfahrt für Velo/Mofa/Taxis ist in Gegenrichtung zuzulassen.
2. Die Einbahnstrasse Fahrtrichtung Mühleheimerstrasse zwischen Horburg- und Markgräflerstrasse ist umzukehren. Die Durchfahrt für Velo/Mofas ist in Gegenrichtung zuzulassen.

3. *Auf der Kreuzung Horburgstrasse/Klybeckstrasse ist die Abbiegung von der Horburgstrasse auf die Klybeckstrasse Richtung Innerstadt neu einzurichten.*
4. *Auf dem Trottoir der Amerbachstrasse zwischen Hammerstrasse und Müllheimerstrasse ist*
 - *Zwischen den Hausnummern 65 und 55 auf der Seite ohne Bäume ein Grünrabatte-Streifen anzupflanzen (unterbrochen für die Bedürfnisse der Müllabfuhr)*
 - *Im Bereich von Hausnummer 58, von Nr. 54 und vor dem Kindergarten bis zur Müllheimerstrasse auf der Seite ohne Bäume ist ein Grünrabatte-Streifen anzupflanzen, z.T. mit Nischen für Velo/Moto-Abstellplatz*
 - *Zwischen Müllheimerstrasse und Klybeckstrasse ist ein Grünrabatte-Streifen anzupflanzen (unterbrochen für die Bedürfnisse von Einfahrten und der Müllabfuhr)*
5. *Einbau von Pfortnerfunktion zur Geschwindigkeitsreduktion:*
 - *Der Strassenraum im Bereich Amerbachstrasse vor der Kreuzung Amerbachstrasse/Hammerstrasse und*
 - *Der Strassenraum in der Amerbachstrasse vor der Kreuzung Amerbachstrasse/Müllheimerstrasse soll als Pfortnerfunktion ausgestaltet werden, d.h. ein kurzes Stück mit verengtem Strassenraum, und abgesicherte Parkplätze für Velo/Mofa sollen in die Anlage integriert werden.*
6. *Die Umwandlung von blau markierten Quartierparkplätzen in gelb markierte Umschlagparkplätze an der Amerbachstrasse/Müllheimerstrasse sollen rückgängig gemacht werden*
7. *Die Kurzparkings mit Münzautomaten an der Hammerstrasse gegenüber dem Polizeiposten Horburg sollen in blau markierte Quartierparkplätze 4057 umgewandelt werden.*
8. *Die Überzahl von weiss markierten Parkplätzen in der Markgräflerstrasse ist zu reduzieren durch Umwandlung in blau markierte Quartierparkplätze 4057*
9. *Es sollen diverse zusätzliche Quartier-Parkplätze mit blauer Markierung 4057 geschaffen werden.*

2. Abklärungen der Petitionskommission

Die Petitionen betreffen Strassenzüge, welche sich nördlich des Matthäuskirchplatzes befinden. Die Petitionskommission hat deshalb beide in einem Bericht behandelt.

2.1 Abklärungen zur Petition P 227

Gespräch vom 18. Januar 2006 mit der Petentschaft, dem Ressortchef Verkehrstechnik vom Sicherheitsdepartement (SiD) sowie dem Projektleiter APS-Massnahmen

Die Meinung des Vertreters der Petentschaft

Der Vertreter der Petentschaft wiederholte nochmals die im Petitionstext ausführlich begründeten Forderungen und betonte, wichtigstes Anliegen der Petition sei die Einführung des Einbahnregimes, zusätzlich wären Schwellen willkommen, um Automobilisten dazu zu bringen, langsamer zu fahren. Er schlug vor, die Einbahnstrasse so einzurichten sein, dass Autofahrende von der Effringerstrasse her kommend via Amerbach- und Hammerstrasse in den Bläsiring einmünden könnten. Ideal wäre zudem, wenn bei der Einfahrt in die Begegnungszone von der Hammerstrasse herkommend nach dem Hammerplätzlein irgend eine Signalisation, z.B. eine 20 am Boden, angebracht werden könnte. Die meisten Autofahrenden hätten nämlich den Eindruck, nach dem Hammerplätzlein sei die Begegnungszone fertig.

Die Meinung des Zuständigen des SiD zu den Wünschen der Petentschaft

a) Zur Einführung des Einbahnregimes: Der Zuständige des SiD bestätigt, dass ein grosser Teil der Anwohnenden damals die Einführung einer Begegnungszone befürwortet habe. Eher problematisch fände er es, dass im zur Diskussion stehenden Streckenabschnitt im Grunde genommen nicht mehr von einer Zone gesprochen werden könne. Es handle sich dabei eher um die flächendeckende Einführung von Tempo 20 über drei Strassenabschnitte. Die Begegnungszone sei von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) letzten Herbst begutachtet und trotz des Verkehrs in zwei Richtungen als optimal taxiert worden. Die Erfahrung zeige nämlich, dass in Strassen mit Gegenverkehr tendenziell langsamer gefahren werde. Es sei fraglich, ob beim Spiel mit Kindern der von der Petentschaft als nötig erachtete Aufpasser mit Einführung eines Einbahnregimes weggelassen werden könnte. Velofahrende dürften den Bläsiring weiterhin in beide Richtungen befahren. Sie seien aber im Gegensatz zu Autos schlechter zu hören, was ebenso gefährlich sei. Wenn die Anwohnenden es wünschten, sträube sich die Verkehrsabteilung nicht, ein Einbahnregime einzuführen. Sie sehe den Verlauf der Einbahnstrasse ebenfalls in der Richtung, wie sie vom Vertreter der Petentschaft vorgeschlagen worden sei. Man müsse sich aber bewusst sein, dass eine solche Änderung zuerst publiziert werden müsse und dass eine einzige Einsprache das Ganze vereiteln könne. Die Verkehrsabteilung sei deshalb in punkto Verkehrsregimeänderungen bei der Einführung von Begegnungszonen eher zurückhaltend.

b) Zu den Schwellen: Diese seien ein Thema für sich. Sie befänden sich bei den „Einfahrtstoren“ zur Tempo-30-Zone. Wer unmittelbar neben einer solchen Schwelle wohne, möchte sie weg haben, weil jedes Auto, das darüber fahre, gut zu hören sei. Wegen sich über Schwellen beklagenden Anwohnenden seien deshalb in letzter Zeit 50 bis 60 Schwellen in Basel wieder entfernt worden. Im weiteren seien Schwellen im Unterhalt teuer. Alternative zu den Schwellen wären Fahrbahnanhebungen.

c) Zu einer weiteren Möglichkeiten, die das Durchfahrtstempo niedrig halten könnte: Von der Möglichkeit, Pflanzenkübel hinzustellen, um eine Einhaltung der Tempolimits zu erzwingen, müsse man im zur Diskussion stehenden Abschnitt des Bläsirings absehen, weil durch das versetzte Parkieren der Platz dafür fehle, beziehungsweise für Anlieferungen, wie z.B. Heizöl, oder für die Durchfahrt der Feuerwehr, zu wenig Raum bliebe. Durch das versetzte Parkieren sei zumindest die Sicht für Autofahrende gebrochen.

d) Zur Bitte betreffend Anbringen einer Signalisation oder einer Bodenmarkierung: Gegen die Bodenmarkierung "20" spreche grundsätzlich nichts. Nach der Verzweigung Hammerstrasse könne eine solche, gestützt auf die Weisungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19. März 2002, angebracht werden.

2.2 Abklärungen zu P231

Gespräch vom 20. Februar 2006 mit der Abteilungsleiterin Stadtgestaltung Öffentlicher Raum des BD sowie dem Ressortchef-Stellvertreter Verkehrstechnik vom SiD

Die Petitionskommission wünschte von den Gästen einerseits über die derzeitige Verkehrssituation im unteren Kleinbasel allgemein, in Zusammenhang mit der IAK (Integralen Aufwertung Kleinbasel), und andererseits hinsichtlich der Amerbachstrasse informiert zu werden. Im weiteren bat die Petitionskommission die Gäste um ihre Stellungnahme zu den in den Punkten 1 bis 9 gestellten Forderungen der Petition. Sie erfuhr folgendes:

Allgemeine Verkehrssituation im unteren Kleinbasel

Die Amerbachstrasse liege im Geviert Horburg-, Klybeck-, Feldbergstrasse und Riehenring. Im Zusammenhang mit der Nordtangente habe man die Horburgstrasse entflechtet und für diese Strasse ein Lastwagenfahrverbot eingerichtet. Der Schwerverkehr werde über die Mauerstrasse durch das Industriegebiet der ehemaligen Ciba geleitet. Weitere verkehrslenkende Massnahmen seien nicht geplant. Im Abschnitt zwischen Horburg- und Klingentalstrasse würden beim Umbau der Klybeckstrasse die Seitenstrassen-Einmündungen mit Trottoirüberfahrten ausgebildet. Dies signalisiere den Wechsel von Tempo-50- zu Tempo-30-Strassen. Weitere Projekte für verkehrsberuhigende Massnahmen seien momentan keine vorgesehen.

Situation in der Amerbachstrasse

In der Amerbachstrasse seien vor ca. 10 Jahren Bäume gemäss Alleenplan gepflanzt worden. Um die vom räumlichen Erscheinungsbild her als sehr geradlinig empfundene Strasse zu „brechen“, seien die Bäume abschnittsweise wechselseitig angeordnet worden. Rein optisch habe man so die Strasse verschmälern können, was Einfluss auf die Fahrweise (Tempo) der Autofahrenden haben sollte. Im weiteren habe man Trottoirüberfahrten erstellt, um die Tempo-30-Zone zu realisieren. Weitere Aufwertungsmassnahmen seien rund um den Matthäuskirchplatz erfolgt, eine davon z.B. im Gebiet Hammerstrasse/Bläsiring. Seitens des BD sei in diesem Bereich momentan keine neue Gestaltung geplant.

Die 9 Forderungen der Petition

Forderungen 1 bis 3: Schon vor Jahren habe man seitens des BD erreichen wollen, dass Durchgangsverkehr unterbunden wird. Die Petition zeige, dass dies in der Amerbachstrasse offenbar zunehmend weniger gelinge. Grund dafür könnte der Rückstau von der Nordtangente sein, ein Problem, das bei Öffnung der Nordtangente womöglich wegfallt. Dies festzustellen wäre heute schon möglich, man müsste nicht warten, bis die Nordtangente offen sei. Möglicherweise hänge es aber auch mit der derzeitigen Baustelle an der Klybeckstrasse zusammen. Ob das Empfinden der Petentschaft stimme, dass Automobilisten heute vermehrt die Amerbachstrasse als Abkürzung benützten, müsste seriös über den ganzen Perimeter untersucht werden. Bei Änderungen des Verkehrsregimes gelte aber oft „Was des einen Freud, ist des anderen Leid“. In besagtem Gebiet gebe es viel Gewerbe, weshalb man z.B. auch prüfen müsste, ob man Anlieferungsfahrzeuge durch eine Änderung plötzlich auf einen längeren Anfahrweg schicken würde. Man könne um Such- oder Durchgangsverkehr zu vermeiden auch nicht das Befahren gewisser Strassen nur Anwohnenden gestatten. Auf Grund bestehender Vorschriften und diverser Bundesgerichtsentscheide dürfte es in solchen Strassen keine Parkplätze mehr geben.

Forderung 4: Im zur Diskussion stehenden Quartier bestehe ein „hoher Parkdruck“. Hinter dem Wunsch der Petentschaft stecke vermutlich illegales Parkieren auf dem Trottoir. Da müsste man mehr Kontrollen machen, die von der Petentschaft vorgeschlagenen Massnahmen würden nichts nützen.

Forderungen 6 bis 9: Laut Plänen des BD seien die Parkplätze in der Amerbachstrasse fast alle blau, es gebe noch ein Anlieferungsfeld, eines für gehbehinderte Automobilisten und einige wenige mit Parkuhren. Forderungen, wie sie unter den Punkten 6 - 8 der Petition genannt würden, könnten bilateral gelöst werden. Das SiD erhalte oft solche Umwandlungsanfragen, denen durchaus auch entsprochen werden könne. Nach Abschluss der Umgestaltung Klybeckstrasse sei eine Wirkungskontrolle für das zur Diskussion stehende Geviert vorgesehen. Dabei werde auch das Verhältnis zwischen blauen und weissen Parkfelder überprüft werden. Üblicherweise visiere man an, ca. zwei Drittel bis 75% blaue Felder zu haben. Die Umwandlung eines weissen Parkplätzen in einen blauen müsse publiziert werden. Gegen solche Umwandlungen gebe es selten Einsprachen. Was die in Forderung 9 verlangte Schaffung zusätzlicher blau markierter Parkplätze angehe sei kaum Platz dafür vorhanden, da der Strassenraum ziemlich verbaut sei. Sofern der Platz vorhanden sei könne möglicherweise ein Parkfeld zwei, drei Meter zu verlängert werden.

Befürchtung der Petentschaft, die Realisierung des Erlenmattprojekts bringe der Amerbachstrasse mehr Durchgangsverkehr

Das BD beschäftige sich intensiv mit dem Thema Erlenmatt. Ende 2006 sollte der Ratschlag betreffend Verkehrsregime rund um die Erlenmatt vorliegen. Selbstverständlich habe man das Gebiet um die Erlenmatt in bezug auf das mögliche Verkehrsaufkommen genau angesehen. Man habe wie immer bei grösseren Überbauungen versucht, alle Investoren zu motivieren, ein Quartierparking vorzufinanzieren. Das gelinge nicht immer. Das BD sei im Moment daran, Strassen und Plätze in der Erlenmatt zu projektieren. Sicher sei, dass es im Areal der Erlenmatt die Möglichkeit geben werde, Autos zu parkieren. Unter dem Platz am Riehenring (Stadtterminal genannt), welcher Standort der Grosszirkusse sei, sei ebenfalls ein Quartierparking angedacht. Dieser Platz sei eng verbunden mit dem Baufeld für ein

Hochhaus über der Nordtangente (entlang Riehenring auf der Erlenmatt). Die Hauptabteilung Hochbau beabsichtige eine Studie zu erstellen, in welcher auch die Frage Quartierparking, resp. generell Parkplätze für das Hochhaus, mit einbezogen würden. Unter dem Hochhaus selbst sei kein Parking möglich, weil dort die Nordtangente verlaufe.

Was könnte im Fall der Amerbachstrasse konkret getan werden?

In einer ersten Phase könnte man generell zählen, um zu sehen, wie viele Autos tatsächlich durchfahren. In einer weiteren Phase müsste man durchspielen wie es wäre, wenn Änderungen wie in der Petition gewünscht vorgenommen würden. Die Verwaltung müsste dafür aber einen entsprechenden Auftrag bekommen. Ein guter Zeitpunkt für eine solche Zählung wäre Herbst 2006, dann seien die Umbauarbeiten an der Klybeckstrasse beendet. Die involvierten Departemente (SiD und BD) müssten dazu mit den Anwohnenden der Amerbachstrasse reden, um deren Ansicht zur Situation in ihrer Strasse zu erfahren.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Beide Petitionen beschäftigen sich mit Bedürfnissen von im Kleinbasel wohnhaften Menschen, die sich für den Erhalt ihres Wohnumfelds einsetzen und nicht wollen, dass der stetig wachsende Verkehr die Umgebung, in der sie sich zu Hause fühlen, mehr und mehr negativ beeinträchtigt.

Die Petitionskommission hat sich die Frage gestellt, wie die Forderungen in beiden Petitionen am besten erfüllt werden können. Sie ist der Ansicht, dass sie das BD, zumindest im Moment, nicht beauftragen will, aufwändige Abklärungen zu den in den Petitionen genannten Strassenzügen vorzunehmen, weil sie es durchaus für möglich hält, dass Anwohnende anderer Strassenzüge im gleichen Geviert ebenfalls Veränderungen wünschen. Womöglich hat das Stadteilesekretariat Kleinbasel solche Wünsche bereits vernommen. Die Petitionskommission ist deshalb der Ansicht, dass Vertreter der beiden von den zwei Petitionen betroffenen Departemente (BD und SiD), mit dem Stadteilesekretariat Kleinbasel besprechen sollen, wie die Anliegen der Petentinnen und Petenten angegangen werden könnten. Sollte sich dabei zeigen, dass Abklärungen durch das BD nötig werden, sollen diese nur mit vertretbarem finanziellem Aufwand betrieben werden und nicht in eine gross angelegte Studie münden. Ziel soll sein, im Geviert Horburg-, Klybeck-Feldbergstrasse und Riehenring Wohnlichkeit gross zu schreiben, den Durchgangsverkehr in Hauptsammelstrassen zu bündeln und den Automobilisten zu erschweren, Wohnstrassen als Schleichwege zu benützen und unbefugt zu parkieren .

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petitionen als erledigt zu erklären.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

Anita Lachenmeier-Thüring

Präsidentin