



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5188.02

BVD/P075188  
Basel, 16. September 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 15. September 2009

## **Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. September 2007 den nachstehenden Anzug Beatriz Greuter und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Im Juni 2007 wird die Stammlinie und ein Jahr darauf der Anschluss Luzernerring der Nordtangente eröffnet. Gemäss Verkehrsprognosen soll durch die Kanalisierung des Verkehrs auf die Nordtangente eine Verkehrsumlagerung stattfinden. Fürs Gundeli soll die Entlastung 10% betragen. Erfahrungsgemäss sind solche Entlastungen nicht von Dauer, sondern werden bald wieder durch Mehrverkehr wettgemacht. Im Anzug Susanne Signer wird davon ausgegangen, dass mit Baustellen im Gundeli, der Wegweisung über die Osttangente eine Verkehrsverlagerung bewirkt werden kann. Erfahrungsgemäss hat dies eine kurzfristige Wirkung. Baustellen sind längerfristig keine guten Verkehrsberuhigungsmassnahmen und für die Anwohner eines per se bereits dicht besiedelten und stark durchfahrenen Wohnquartiers als Wohnqualität mindernd zu betrachten. Connaisseurs fahren schon nach kurzer Zeit, spätestens wenn eine Baustelle fertig ist, wieder den alten und schnelleren Weg. Die UVEK kommt in ihrem Bericht vom 30. August 2003 zum Anzug B. Inglin-Buomberger im Kapitel 11 zum Schluss, dass auf die Eröffnung der Nordtangente konkrete flankierende Massnahmen umgesetzt und die Dornacher- und Gundeldingerstrasse zurückgestuft werden sollen. Das Gundeldinger-Quartier soll vom „Nordtangente-Effekt“ auch profitieren können. Darum sind jetzt konkrete flankierende Massnahmen verkehrstechnischer Art zur Umsetzung gefordert.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- Ob in der Reinacherstrasse, Viertelskreis - Kreuzung Dornacherstrasse, eine Busspur markiert werden kann. Heute bleibt der Bus in diesem Abschnitt vielfach stecken.
- Ob für den Bus 36 in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse die Priorität an den Kreuzungen verbessert werden kann, so dass er eine „Grüne Welle“ hat.
- Ob in der Bruderholzstrasse und Thiersteinallee dem Tram absolute Priorität, mit Wartezeit Null, eingeräumt werden kann. In den letzten Jahren wurden die Prioritäten teilweise zurückgestuft.
- Ob in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse Tempo 40 eingeführt werden kann, dies im Sinne der Forderung der UVEK nach Zurückstufung dieser beiden Strassen. Diese beiden Strassen sind dicht bewohnt.
- Die Einfahrbremse in der Dornacherstrasse, Kreuzung Reinacherstrasse, wieder aktiviert werden kann um den Durchgangsverkehr zu dosieren. Früher konnten pro Grünphase nur 3 Autos durchfahren, heute wieder 10.

- Ob das Nachfahrverbot wie in der Dornacherstrasse nun auch in der Gundeldingerstrasse eingeführt werden kann.
- Ob in der Solothurnerstrasse, auf der ganzen Länge, Tempo 30 eingeführt werden kann.  
Beatriz Greuter, Jörg Vitelli, Gisela Traub, Ernst Jost, Bruno Suter, Sibylle Benz Hübner, Greta Schindler, Maria Berger-Coenen, Roland Engeler-Ohnemus, Guido Vogel, Jan Goepfert, Francisca Schiess, Beat Jans, Andrea Bollinger, Doris Gysin, Isabel Koellreuter, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Sabine Suter, Brigitte Strondl, Peter Howald, Christine Keller, Philippe Pierre Macherel, Dominique König-Lüdin, Brigitte Hollinger, Mehmet Turan“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Allgemeines

Die Entlastung des Gundeldingerquartiers vom Durchgangsverkehr wurde in den letzten Jahren in mehreren parlamentarischen Vorstössen thematisiert. Der Regierungsrat hat sich in den entsprechenden Beantwortungen immer dazu bekannt, dass Entlastungen grundsätzlich angestrebt werden, ohne jedoch die verkehrliche Gesamtschau in einem grösseren Perimeter ausser Acht zu lassen.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der Nordtangente Mitte 2008 wurden nachhaltige Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs durch das Gundeldingerquartier umgesetzt:

- Reduktion der Fahrspuren zu Beginn der Gundeldingerstrasse von zwei Spuren auf eine Spur beim Knoten Margarethenstrasse / Gundeldingerstrasse.
- Änderung der Vortrittsverhältnisse beim Knoten Solothurnerstrasse / Meret Oppenheim-Strasse zur Entlastung der Solothurnerstrasse.
- Bau einer Trottoirüberfahrt über die Solothurnerstrasse bei der Einmündung in die Güterstrasse zur Verminderung der Attraktivität der Solothurnerstrasse.
- Vollständige Entfernung der früher vorhandenen Transit-Wegweisung durch das Gundeldingerquartier. Neu sind lediglich noch weisse Schilder „Gundeldingen“ als lokale Wegweisung zum Gundeldingerquartier – an Analogie zu den Wegweisungen zu den weiteren Quartieren in der Stadt – angebracht.

Wie bereits in früheren Beantwortungen zu Anzügen betreffend dem Gundeli ausgeführt, ist zu beachten, dass dieses Quartier mit seinen knapp 20'000 Anwohnenden sowie Betrieben, Geschäften und Firmen einen nicht zu vernachlässigenden Teil an Eigenverkehr erzeugt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr in Gundeldingerquartier liegt gemäss Erhebungen bei den Personenwagen am Morgen und Abend lediglich bei knapp 30%.

In den letzten Jahren wurde in der Dornacher- und in der Gundeldingerstrasse eine stetige Verkehrsabnahme festgestellt (vgl. Tabelle 1). So wurde die Belastung in den letzten 15 Jahren in der Dornacherstrasse um beinahe 30%, in der Gundeldingerstrasse um über 20% reduziert.

Jahr	Dornacherstrasse 49 (Motorfahrzeuge/Tag)	in %	Gundeldingerstrasse 107 Motorfahrzeuge/Tag	in %
1992	9'800	100	11'100	100
2000	8'500	87	10'800	97
2006	8'000	82	9'000	81
2007	7'000	71	8'800	79

Tabelle 1: Durchschnittliche tägliche Fahrzeugmengen im Gundeldingerquartier

Aufgrund der durchgängigen Eröffnung der Nordtangente ist von einer weiteren Verkehrsreduktion im Gundeli auszugehen. Die detaillierten Angaben für die Dornacher- und Gundeldingerstrasse werden Ende 2009 vorliegen.

Um die Auswirkungen der Nordtangente zu erfassen, wurden über einen Zeitraum von zehn Jahren mit einem Zählnetz in vier Verkehrserhebungskampagnen die Verkehrsmengen an verschiedenen Örtlichkeiten im Kanton erhoben. Im Gundeli selbst wurden keine Erhebungen durchgeführt. Die Zählstelle „Dorenbachviadukt“ kann für die Darstellung der Verkehrsmengenentwicklung für das Gebiet des Gundeldingerquartiers jedoch herangezogen werden, um die Tendenz in Ergänzung zu den vorgängig dargelegten Verkehrszahlen darzustellen.

Monat / Jahr	Dorenbachviadukt (Motorfahrzeuge/Tag)	in %
September 1998	23'400	100
September 2000	20'500	88
November 2004	21'700	93
September 2008	20'500	88

Tabelle 2: Durchschnittliche tägliche Fahrzeugmengen Dorenbachviadukt

Die Darstellung zeigt, dass die Verkehrsmenge auf dem Dorenbachviadukt in den vergangenen zehn Jahren um 12% reduziert werden konnte.

Insgesamt zeigen die durchgeführten Erhebungskampagnen, dass der Verkehr im Gundeldingerquartier in den letzten Jahren wesentlich reduziert werden konnte.

Als Planungsinstrument für Verkehrsbelange wurde auf Basis des Verkehrsplan Basel 2001 eine Strassennetzhierarchie für den Kanton Basel-Stadt entwickelt. Darin wird unterschieden nach einem Basisnetz, einem Übergangnetz und einem Quartiernetz. Dem Quartiernetz gehören die siedlungsorientierten Strassen an, welche der lokalen Erschliessung dienen und welche in Tempo 30-Zonen beziehungsweise in Begegnungszonen liegen. Das Übergangs-

netz umfasst Strassen, welche aufgrund Ihrer Merkmale (Befahrung durch ÖV, Bedeutung für den Langsamverkehr, städtebauliche Nutzung und Netzfunktion) nicht eindeutig dem Basisnetz oder dem Quartiernetz zugeordnet werden können. Ausgestaltung und betriebliche Aspekte werden bei diesen Strassen im Einzelfall sorgfältig abgewogen. Dem Basisnetz sind diejenigen Strassen zugewiesen, bei welchen die verkehrlichen Ansprüche Priorität haben. Dieses Basisnetz dient als Rückgrat für die Erschliessung der Quartiernetze und trägt damit seinerseits ebenfalls zu einer erfolgreichen Verkehrsberuhigung bei.

- Innerhalb des Gundeldingerquartiers sind folgende Strassen dem Basisnetz zugeordnet.

- Dornacherstrasse
- Gundeldingerstrasse
- Margarethenstrasse
- Münchensteinerstrasse
- Reinacherstrasse
- Solothurnerstrasse

- Die nachstehenden Strassen sind dem Übergangnetz zugeordnet

- Bruderholzstrasse (eher verkehrsorientiert)
- Güterstrasse (eher verkehrsorientiert)
- Meret Oppenheim-Strasse (eher verkehrsorientiert)
- Thiersteinallee (eher verkehrsorientiert)

- Sämtliche weiteren Strassen des Gundeldingerquartiers gehören zum Quartiernetz.

Das Gundeldingerquartier benötigt (wie die übrige Stadt) ein funktionierendes Netz mit siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen. Auch mit der nun vollständig in Betrieb genommenen Nordtangente ändert sich an diesem Grundsatz nichts.

Zurzeit laufen im Bau- und Verkehrsdepartement konzeptionelle Arbeiten zur Anpassung der Netzhierarchie der Strassen im Kanton, basierend auf den Vorgaben der Schweizer Normen. Diese regeln im Grundsatz auch, auf welchen Strassenkategorien Tempo 30 möglich ist, wobei insbesondere die verkehrsorientierten Strassen davon ausgeschlossen sind. Nach der Anpassung der Strassennetzhierarchie erfolgt eine Überprüfung der Tempo 30-Zonen. Diese wird voraussichtlich zu einer Erweiterung der Zonen führen.

Darüber hinaus ist seitens dem Bau- und Verkehrsdepartement ein „Runder Tisch“ auf politischer Ebene unter Beteiligung der Verkehrsbetriebe zum Thema Tempo 30 und Öffentlicher Verkehr für diesen Herbst geplant. Der Regierungsrat zeigt sich offen gegenüber neuen Erkenntnissen und Resultaten aus diesen Untersuchungen.

Mit griffigen Massnahmen wurde im Quartier im Rahmen der Möglichkeiten der Durchgangsverkehr bereits erheblich reduziert. Die anhand der Resultate der verschiedenen erwähnten Zählstellen dargestellte Verkehrsentwicklung zeigt den Erfolg dieser Massnahmen. Die vorgesehenen Umgestaltungen im Wasgen- und Luzernerring werden das Gundeli in stärkerem

Mass vom Verkehr entlasten. Der Regierungsrat hält es andererseits aber für notwendig, das Gundeldingerquartier als Wohn- und Arbeitsort weiterhin attraktiv zu halten, indem der Ziel- und Quellverkehr zum Quartier nicht über Gebühr beeinträchtigt wird.

Die BVB hat im Sommer 2009 einen Bericht „Beschleunigungsmassnahmen“ erstellt (Weiterleitung an UVEK im Herbst 2009). Darin sind die Umsetzungen von Massnahmen zur Beschleunigung des Tram- und Busverkehrs an neuralgischen Punkten des BVB-Streckennetzes gemäss Ratschlag „Kredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen“ vom August 2005 umschrieben. Ebenfalls im Bericht enthalten ist eine Ausschau auf Potentiale für weitere ÖV-Linien beziehungsweise konkrete Örtlichkeiten. Für das Gundeldingerquartier wird gemäss dieser Grundlage kein Handlungsbedarf für Beschleunigungsmassnahmen formuliert, der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt daher auf anderen Abschnitten im städtischen ÖV-Netz.

In den aktuell laufenden Planungen zur A2, Abschnitt 7 («Gundelumfahrung») steht als nächster Schritt die Kosten-Nutzen-Analyse der einzelnen Varianten an. Im Rahmen dieses Schritts sollen nach Wunsch des Regierungsrats auch die flankierenden Massnahmen für das Gundeli geprüft werden. Die Resultate dieser Prüfung sollen als fester Bestandteil in die Bestvariante integriert werden.

## 2. Beantwortung der einzelnen Fragen

2.1 *Ob in der Reinacherstrasse, Viertelskreis - Kreuzung Dornacherstrasse, eine Busspur markiert werden kann. Heute bleibt der Bus in diesem Abschnitt vielfach stehen.*

Die Reinacherstrasse weist im genannten Strassenteilstück eine Fahrbahnbreite von 10.05m auf. Die Fahrspuren teilen sich wie folgt auf: Zwei MIV-Spuren (nach Norden 3.50m / nach Süden 3.00m), ein Radstreifen (1.75m) nach Süden entlang von markierten Parkfeldern mit einer minimalen Breite von 1.80m. Die Veloführung nach Norden erfolgt erhöht auf Trottoirhöhe als separater Radweg. Vor den Knotenbereichen Viertelskreis und Dornacherstrasse ist jeweils zusätzlich eine Linksabbiegespur markiert.

Selbst bei einer allfälligen Aufhebung sämtlicher 11 Parkplätze für die Anwohnenden reicht der Querschnitt nicht aus, um eine Busspur in Richtung Dornacherstrasse einzurichten. Es würden noch immer 70cm fehlen. Es wären umfangreiche und finanziell aufwändige bauliche Anpassungen in Form einer Strassenverbreiterung notwendig, um eine Busspur zu ermöglichen. In Anbetracht des nicht gegebenen Erfordernisses für eine zusätzliche ÖV-Beschleunigung und des ungenügenden Strassenquerschnitts sieht der Regierungsrat von einer Busspur in der Reinacherstrasse ab.

*2.2 Ob für den Bus 36 in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse die Priorität an den Kreuzungen verbessert werden kann, so dass er eine „Grüne Welle“ hat.*

Sowohl in der Dornacher- als auch in der Gundeldingerstrasse existiert eine Koordination zwischen den Lichtsignal (LSA)-geregelteten Knoten. In der Dornacherstrasse beginnt die Grüne Welle bei der LSA Reinacherstrasse, geht über die Lichtsignalanlagen Thiersteinerallee, J.J. Balmer-Strasse, Bruderholzstrasse, Solothurnerstrasse und endet nach der LSA Gempfenstrasse. In der Gundeldingerstrasse beginnt die Grüne Welle bei der LSA Bruderholzweg, geht über die Anlage Ingelsteinweg und endet nach der LSA Gundeldingerrain. Diese Koordinationen wurden als Luftreinhaltemassnahme so eingerichtet, dass der motorisierte Individualverkehr mit ca. 45 km/h eine Grüne Welle hat.

Die beiden Systeme sind durch die wichtigen Querstrassen Thiersteinerallee und Bruderholzstrasse verbunden und wurden deshalb als ein einheitliches Koordinations-System konzipiert, wodurch auch für die Trams in der Thiersteinerallee und Bruderholzstrasse die notwendige Priorisierung erreicht werden konnte.

Da die Busse zwischen den Lichtsignalanlagen mehrere Haltestellen bedienen, können sie nicht immer mit der Grünen Welle „mitschwimmen“. Damit sie trotzdem vor der nächsten LSA nicht lange warten müssen, sind sie mit speziellen Funk-Antennen ausgerüstet, welche eine LSA-Anmeldung mit Priorität ermöglichen. Damit die Busse ungestört vorwärts kommen, sind sowohl in der Dornacher- als auch in der Gundeldingerstrasse durchgehend Busspuren markiert.

Insgesamt wird das bestehende System vom Regierungsrat als guter Kompromiss beurteilt. Verbesserungen zu Gunsten einer Grünen Welle für die Busse hätten Einschränkungen bei den oben erwähnten Trams in den Querstrassen Thiersteinerallee und Bruderholzstrasse, sowie eine Erhöhung von Luft- und Lärmemission infolge von vermehrt auftretenden „Stop-and-Go“ beim Individualverkehr zur Folge.

*2.3 Ob in der Bruderholzstrasse und Thiersteinerallee dem Tram absolute Priorität, mit Wartezeit Null, eingeräumt werden kann. In den letzten Jahren wurden die Prioritäten teilweise zurückgestuft.*

Zunächst verweisen wir auf die Ausführungen zur vorgestellten Frage. Trams haben ebenso wie die Busse ein Anmeldesystem, welches eine LSA-Anmeldung mit Priorität ermöglicht.

Allfällige Beobachtungen von temporären Verschlechterungen für die Trams haben mit der stufenweise Erneuerung der Steuergeräte in der Dornacherstrasse und mit der Umstellung vom alten auf einen neuen Verkehrsrechner zu tun. In neuen Steuergeräten kommt eine neue flexiblere Software zum Einsatz. Es dauert jeweils einige Tage, bis die Einstellungen durch Mitarbeiter des Amtes für Mobilität soweit angepasst sind, dass die Steuerung wieder optimal schaltet.

Ist ein Teil der Steuergeräte am alten und ein Teil am neuen Verkehrsrechner angeschlossen, müssten diese synchron laufen. Da es sich um verschiedene Hersteller (der Verkehrsrechner) handelt, ist dies nicht hundertprozentig gewährleistet. Die BVB hat Kenntnis von den Umstellungsarbeiten. Bis anhin haben diese unumgänglichen Umstellungen zu keinen

auffälligen Prioritätseinbussen für den ÖV geführt. Bis Ende 2009 sollten alle Lichtsignalanlagen am neuen Verkehrsrechner angeschlossen sein. Spätestens dann werden sich die Anlagen wieder wie gewohnt verhalten, beziehungsweise werden die neuen technischen Möglichkeiten zu Verbesserungen führen.

Da die Anmeldedistanzen für die Trams vor den jeweiligen Lichtsignalanlagen in der Thiersteinallee und in der Bruderholzstrasse zum Teil sehr klein sind, reicht die Fahrzeit zwischen Anmeldepunkt und Ampel nicht, um den Querverkehr innerhalb der eingestellten erforderlichen Zwischenzeit (Zeit zwischen dem Grünende der einen Ampel und Grünbeginn der andern Ampel, womit die Verkehrssicherheit an der LSA gewährleistet wird) auf Rot zu schalten.

Im Rahmen der Optimierungen mit dem neuen Verkehrsrechner prüft das Amt für Mobilität, ob die Tramanmeldungen in den Achsen Thiersteinallee und Bruderholzstrasse jeweils bei der Einfahrt in die Haltestellen platziert werden können. Damit könnten allenfalls die Tramwartezeiten etwas gesenkt werden, ohne dass die Buspriorisierung in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse tangiert wird. Die Ergebnisse dieser Abklärungen werden bis Frühjahr 2010 vorliegen. Der Regierungsrat erachtet es als zielführend und sinnvoll, bei einem positiven Prüfungsergebnis, die genannten Anpassungen im Gundeli sowie auch an weiteren vergleichbaren Standorten auszuführen.

*2.4 Ob in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse Tempo 40 eingeführt werden kann, dies im Sinne der Forderung der UVEK nach Zurückstufung dieser beiden Strassen. Diese beiden Strassen sind dicht bewohnt.*

Wie im Kapitel „Allgemeines“ bereits umschrieben, ist für eine strukturierte und ausgewogene Verkehrsplanung eine Kategorisierung sämtlicher Strassen im Kanton Basel-Stadt notwendig. Der Regierungsrat hält daran fest, dass sich an diesem Grundsatz nichts ändert. Auf verkehrsorientierten Strassen gilt grundsätzlich Tempo 50 (mit Ausnahme der Ortskerndurchfahrten in Riehen und Bettingen). Da die Dornacher- und Gundeldingerstrasse dem Basisnetz zugeordnet sind (trotz bereits realisierten Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs durch das Gundeli), ist die damit verbundene erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrsberuhigung mittels Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen in den angrenzenden Quartierstrassen. Darüber hinaus führen durch beide Strassen Bus- und Tramlinien, welche von einer Geschwindigkeitsreduktion nachteilig betroffen wären, da die Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrsmittel gelten würde.

Im Rahmen der bereits erwähnten Überarbeitung der Netzhierarchie werden nach dem geplanten „Runden Tisch“ zum Thema Tempo 30 und Öffentlicher Verkehr sämtliche Strassen nochmals im Hinblick auf die mögliche Zuordnung zu Tempo 30 überprüft.

2.5 *Die Einfahrbremse in der Dornacherstrasse, Kreuzung Reinacherstrasse, wieder aktiviert werden kann um den Durchgangsverkehr zu dosieren. Früher konnten pro Grünphase nur 3 Autos durchfahren, heute wieder 10.*

Die Busspuren in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse wurden 1990 in Anbetracht von hängigen Rekursen versuchsweise angebracht. Nach zähen Diskussionen in der entsprechenden Begleitgruppe konnte als Kompromiss festgehalten werden, dass einerseits die Busspuren definitiv eingeführt werden und andererseits die Einfahrtsbremse beim Knoten Reinacherstrasse gelockert wird. Mit dieser ausgewogenen Entscheidung konnten die für die Buslinie 36 sehr wichtigen Busspuren realisiert werden.

Die aktuelle Einstellung der Drosselung bei der Zufahrt in das Quartier liegt bei einem Mass, welches allen Anspruchsgruppen gerecht werden sollte. Neben den Anliegen des Quartiers wurden dabei insbesondere jene der Verkehrsbetriebe gebührend berücksichtigt. Ausserdem gilt es zu beachten, dass eine allzu starke Drosselung auch zu unerwünschten Ausweichfahrten via Quartierstrassen mit Tempo 30 (z.B. Delsbergerallee) führen kann. So besteht heute eine angemessene Drosselung, welche den öffentlichen Verkehr nicht behindert und dennoch eine Durchfahrt durch das Gundeli unattraktiv macht.

2.6 *Ob das Nachtfahrverbot wie in der Dornacherstrasse nun auch in der Gundeldingerstrasse eingeführt werden kann.*

Nach längerer Vorbereitungszeit wurde im Jahr 1996 ein Nachtfahrverbot in der Dornacher- und Gundeldingerstrasse verfügt und im Kantonsblatt publiziert. Gegen diese Verfügung wurde rekuriert. Da sich die Verhältnisse in der Dornacherstrasse einfacher darstellten, wurde in Absprache mit den Initianten und Rekurrenten eine Versuchsordnung für die Dornacherstrasse realisiert. Der Verkehrsversuch wurde zwischen August 2000 und August 2001 durchgeführt und von einer Kommission begleitet. Die mittlere Verkehrsabnahme betrug etwa 23% (entspricht einer absoluten Fahrzeugmenge von durchschnittlich 145 Fahrzeugen in 8 Stunden). Der restliche Verkehr (ca. 77% bzw. 560 Fahrzeuge in 8 Stunden) ist Ziel-/Quellverkehr im Gundeli. Aufgrund des Schlussberichts dieser Kommission sowie zweier Petitionen, welche eine Beibehaltung des Nachtfahrverbots in der Dornacherstrasse forderten, hat das damalige Polizei- und Militärdepartement die Rekurse gegen das Nachtfahrverbot in der Dornacherstrasse abgewiesen und gleichzeitig die Rekurse gegen das Nachtfahrverbot in der Gundeldingerstrasse gutgeheissen.

Folgende Gründe sprechen noch heute gegen ein Nachtfahrverbot in der Gundeldingerstrasse:

- Die Gundeldingerstrasse muss (im Gegensatz zur Dornacherstrasse) einen wesentlichen Teil des Zufahrtsverkehrs zum Bruderholz aufnehmen, wodurch eine echte Entlastung der Gundeldingerstrasse erheblich relativiert würde.
- Als Umfahrungsmöglichkeit im engeren Perimeter könnte lediglich die Route Margarethenstrasse – Nauenstrasse – Münchensteinerbrücke – Münchensteinerstrasse – Reinacherstrasse angeboten werden. Über diese Route erfolgt heute (in der Gegenrichtung) die Nacht-Umfahrung der Dornacherstrasse. Dieser Weg wäre etwa 1200 Meter länger als die direkte Route durch die Gundeldingerstrasse, was zusätzliche Umweltemissionen (Lärm und Abgase) zur Folge hätte.



Aus den genannten Gründen sieht der Regierungsrat davon ab, ein Projekt für ein Nachtfahrverbot in der Gundeldingerstrasse zu initiieren. Die zu erwartenden negativen Auswirkungen einer solchen Massnahme stehen einer vergleichsweise bescheidenen positiven Entlastungswirkung gegenüber.

*2.7 Ob in der Solothurnerstrasse, auf der ganzen Länge, Tempo 30 eingeführt werden kann*

Der Grosse Rat hat vor einigen Jahren die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen in den Basler Wohngebieten beschlossen. Entsprechend dem Ratschlag Nr. 8470 vom 7. Dezember 1993 (betreffend Tempo 30-Zonen in Basel-Nord) und Ratschlag Nr. 8774 vom 2. September 1997 (betreffend Tempo 30-Zonen in Basel [übrige Gebiete]), wurde das Grobkonzept der Tempo 30-Zonen erarbeitet und anschliessend umgesetzt. Die Solothurnerstrasse wurde im Übersichtsplan des Grobkonzepts bewusst als verkehrsorientierte Strasse ausgeschieden und deshalb ausdrücklich ausgespart. Auf Basis des Verkehrsplans Basel 2001 wurde im Jahr 2004 die verwaltungsintern bindende Strassennetzhierarchie beschlossen. Darin ist die Solothurnerstrasse dem Basisnetz zugeordnet.

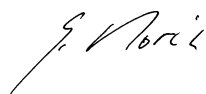
Im Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartements wird derzeit die erwähnte Strassennetzhierarchie überarbeitet. Innerhalb dieses Projekts werden die Zuteilungen zu verkehrs- bzw. siedlungsorientierten Strassen überprüft. Dies wird auch Erweiterungen der bestehenden Tempo 30-Zonen zur Folge haben. Die Überarbeitung der Strassennetzhierarchie wird voraussichtlich Ende 2009 abgeschlossen.

Der Grosse Rat hat im Juni 2009 einen Anzug Sibylle Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velogegegenverkehr ab Dornacherstrasse an den Regierungsrat überwiesen. Der Regierungsrat wartet nun die Ergebnisse aus der erwähnten Überarbeitung der Strassennetzhierarchie ab und wird zur Solothurnerstrasse im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Hübner detailliert berichten können.

### **3. Antrag**

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl

Präsident

Staatschreiberin