



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**09.5314.02**

BVD/P095314  
Basel, 2. Dezember 2009

Regierungsratsbeschluss  
vom 1. Dezember 2009

## **Interpellation Nr. 91 Sibylle Benz Hübner betreffend Gültigkeit des behördenverbindlichen Quartierrichtplans in Bezug auf die Entlastung von Gundeldinger- und Dornacherstrasse**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. November 2009)

„Im Jahr 1986 wurde in einem behördenverbindlichen Richtplan eine neue Verkehrsführung West - Ost über die Nauenstrasse vorgesehen (Beschluss des Regierungsrates 25/24 vom 24. Juni 1986). Hauptziel war damals und ist auch heute die Entlastung der beiden Querachsen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse vom Durchgangsverkehr. Diese Strassen sollen zurückgestuft werden, da sie der Quartierschliessung und nicht der Verbindung zwischen Basel Nord-West und Basel Süd-Ost dienen sollen. Die beiden Strassenzüge sind dicht bewohnt, weisen eine interessante Bausubstanz zu grossen Teilen aus dem 19. Jh. auf, die insbesondere im vorderen Abschnitt der Gundeldingerstrasse Alleincharakter hat und sind deshalb für das von Basel-Stadt verfolgte Ziel der Wohnumfeldaufwertung von höchstem Interesse.

Im Quartierrichtplan von 1986 wird auf S. 17 dargestellt, dass diese beiden Strassen nicht Hauptverkehrsstrassen, sondern "Hauptsammelstrassen" seien und es wird ausgeführt, dass diese "Hauptsammelstrassen mit einer gezielten Kapazitätsbeschränkung vom quartierfremden Durchgangsverkehr entlastet werden sollen".

Seit 1986 sind nun mehr als zwanzig Jahre vergangen. Gemäss Quartierrichtplan Gundeldingen vom 24. Juni 1986 sollten die dargestellten Ziele "mittelfristig [...] in einem Zeitraum von 5 bis 15 Jahren" erreicht werden. Unser Kanton liegt hier mit dem Zeitplan also zehn Jahre im Verzug. In der Zwischenzeit wurde auf Basis des Verkehrsplans Basel 2001 eine Strassennetzhierarchie für den Kanton Basel-Stadt entwickelt. Gemäss diesem sind Dornacher- und Gundeldingerstrasse "verkehrsorientierte Strassen", was den Zielformulierungen des Richtplans von 1986 widerspricht.

1996 wurde für die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse ein Nachtfahrverbot für den Durchgangsverkehr verfügt, für die Gundeldingerstrasse auf Rekurse hin aber nicht durchgesetzt mit den Begründungen der Zufahrtsfunktion zum Bruderholz zum einen und einem nicht zuzumutenden Umweg von 1200 Metern für den nächtlichen Durchgangsverkehr zum andern. Derzeit ist im Bau- und Verkehrsdepartement in Zusammenhang mit der Erweiterung von Tempo- 30-Zonen die Überprüfung der Strassennetzhierarchie im Gange. Wenn die Umfahrung des Gundeldingerquartiers über die Margarethenstrasse - Margarethenbrücke - Centralbahnplatz - Nauenstrasse - Münchensteinerbrücke - Reinacherstrasse signalisiert würde, dann könnten die Gundeldinger- und die Dornacherstrasse vom Basisnetz in das so genannte Übergangsnetz umgestuft werden.

In Zusammenhang mit dem oben Gesagten möchte ich die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen bitten

1. Gibt es einen Regierungsratsbeschluss, der den Quartierrichtplan vom 24. Juni 1986 aufhebt?
2. Weshalb wurden, falls der Quartierrichtplan nicht durch Regierungsratsbeschluss aufgehoben wurde, die 1986 beschlossenen Zielvorgaben bis heute im Jahre 2009 nicht erreicht?
3. Welche Schritte will der Regierungsrat einleiten, damit die 1986 gesetzten Ziele endlich umgesetzt werden?

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 4. Dezember 2009.

4. Wird im Zusammenhang mit der gegenwärtig stattfindenden Überprüfung der Strassennetzhierarchie die Umfahrung des Gundeldingerquartiers über die Margarethenstrasse - Margarethenbrücke - Centralbahnplatz - Nauenstrasse - Münchensteinerbrücke - Münchensteinerbrücke - Reinacherstrasse signalisiert werden?
5. Können in diesem Fall die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse dem so genannten Übergangnetz zugeordnet werden, was bedeuten würde, dass sie zwar immer noch, aber nicht mehr in erster Linie verkehrsorientiert wären?
6. Ist für die Rückstufung von Dornacher- und Gundeldingerstrasse auch eine Entlassung aus dem Register für Bundesstrassen notwendig? Wenn dem so wäre, stellte sich die Frage welche Schritte der Kanton bisher unternommen hat, um diese Rückstufung beim Bund durchzusetzen und was der Kanton eventuell vorleisten müsste, um diese Rückstufung zu erhalten?
7. Ist der Regierungsrat bereit unter Beibehaltung der Anwohnerzufahrt zum Bruderholz das seit 1996 geplante Nachfahrverbot für den Durchgangsverkehr auf der Gundeldingerstrasse durchzusetzen, unter Inkaufnahme eines Mehrwegs von 1200 Metern für den Durchgangsverkehr?
8. Bis zum heutigen Zeitpunkt wird optional auch der Bau eines Tunnels für den Durchgangsverkehr, der die horrenden Summe von CHF 500'000'000 verschlingen würde, an die der Bund 65% und der Kanton 35%, also rund CHF 150'000'000 beisteuern müssten, nicht ausgeschlossen: Könnte mit dieser Summe nicht die oberirdische Umfahrung Münchensteinerstrasse - Nauenstrasse so ausgestaltet werden, dass dieselbe ihrer seit 1986 vorgesehenen Funktion als Umfahrungsstrasse endlich gerecht werden könnte?“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Mit dem für die kantonale Verwaltung verbindlichen Quartierrichtplan (QRP) Gundeldingen von 1986 verfolgte der Regierungsrat im Bereich Verkehr vor allem das Ziel, den motorisierten Durchgangsverkehr im Quartierinnern zu reduzieren. Dies sollte mittels einer klaren Hierarchisierung des Strassennetzes, einer in Lage und Form noch nicht genau definierten künftigen Umfahrungsstrasse (verkehrsorientierte Hauptverkehrsstrasse), die sowohl Dornacherstrasse als auch Gundeldingerstrasse entlasten sollte, sowie mit dem Fokus auf verkehrsberuhigte Quartierzellen geschehen. Gleichzeitig galt das weitere Ziel, übergeordnete Fussgängerverbindungen und Velorouten zu schaffen und zu sichern.

Im Quartier Gundeldingen konnte der Durchgangsverkehr bereits erheblich reduziert werden (s. Erläuterung unter 2). Dies geschah bisher ohne direkte Umfahrungsstrasse für das Quartier Gundeldingen, da sich eine solche Lösung als kurz- bis mittelfristig nicht realisierbar herausstellte. Deshalb ist die Entlastung der Dornacher- und Gundeldingerstrasse von Durchgangsverkehr in Abhängigkeit einer Gundeli-Umfahrung im Verkehrsplan Basel 2001 nochmals festgehalten worden. Der Regierungsrat hält damit klar an den Zielen von 1986 fest, ist aber auch bereit, aufgrund neuer Erkenntnisse sinnvolle und realisierbare Massnahmen weiterzuverfolgen.

Zu den Fragen:

1. *Gibt es einen Regierungsratsbeschluss, der den Quartierrichtplan vom 24. Juni 1986 aufhebt?*

Der QRP 1986 wurde nicht mit einem Regierungsratsbeschluss gesamthaft aufgehoben, sondern mit neueren Beschlüssen in Teilbereichen aktualisiert. Dies ist gängige Praxis, wenn Entwicklungen und neue Erkenntnisse einer rollenden Planung eine Anpassung bzw. Aktualisierung verlangen, ohne dass Grundsätze, wie z.B. verkehrspolitische Zielsetzungen, dabei in Frage gestellt werden. Unterdessen erliess der Regierungsrat den verwaltungsver-

bindlichen Verkehrsplan Basel 2001 (Beschluss vom 18. Dezember 2001) und den behördenverbindlichen kantonalen Richtplan Basel-Stadt (Beschluss vom 20. Januar 2009; Genehmigung des Bundes noch ausstehend.).

Die Verwaltung hat dem QRP zudem im Verkehrsplan Basel 2001 mit dem Eintrag Nr. 17 (Massnahmen Motorfahrzeugverkehr) deutlich Rechnung getragen. Diese Massnahme beinhaltet einen Rückbau der Dornacher- und Gundeldingerstrasse und damit eine Umteilung der Dornacherstrasse in eine Hauptsammelstrasse in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme einer Gundeli-Umfahrung, der Massnahme Nr. 16, genannt A2-Südzubringer. Die darauf basierende Netzhierarchie von 2004 stellt den Ist-Zustand dar, also die Funktion der Dornacher- und Gundeldingerstrasse als Hauptverkehrsstrassen. Dies steht nicht im Widerspruch zu einer künftigen Netzzuteilung gemäss QRP bzw. Verkehrsplan. Eine Bestätigung erfährt das Verkehrsentslastungsvorhaben durch die örtliche Festlegung für die beiden Längsachsen Dornacher- und Gundeldingerstrasse im kantonalen Richtplan.

2. *Weshalb wurden, falls der Quartierrichtplan nicht durch Regierungsratsbeschluss aufgehoben wurde, die 1986 beschlossenen Zielvorgaben bis heute im Jahre 2009 nicht erreicht?*

Die Hauptziele des QRP – Reduktion des motorisierten Durchgangsverkehrs im Quartierinnern sowie Schaffung und Sicherung von übergeordneten Fussgängerverbindungen und Velorouten – wurden in grossen Teilen inhaltlich erreicht, während zeitlich – Realisierung in 5 bis 15 Jahren – teilweise eine Verzögerung festzustellen ist. Die Verzögerung ist darauf zurückzuführen, dass eine einfache oberirdische Umfahrungslösung, z.B. über eine Spange von der Münchensteinerbrücke über die Nauenstrasse via Peter Merian-Brücke – Meret Oppenheim-Strasse bzw. via Centralbahnplatz – Margarethenbrücke zur Margarethenstrasse, sich als nicht realisierbar bzw. nicht genügend wirksam herausstellte, und damit andere mittelfristige Massnahmen sowie eine langfristige Umfahrungslösung gesucht werden mussten.

- Ziel Verbindungen Fuss- und Veloverkehr

Die Velorouten auf der Dornacher- und Gundeldingerstrasse wurden in Zusammenhang mit den Busspuren bereits um 1990 herum realisiert; mit dem Boulevard Güterstrasse wurde auch die andere grosse Achse durch das Gundeli fussgängerfreundlicher gestaltet. Zudem wurde die Anbindung an den Bahnhof SBB deutlich verbessert.

- Ziel Reduktion Durchgangsverkehr

In den letzten Jahren konnte der Durchgangsverkehr in der Dornacher- und in der Gundeldingerstrasse mit entsprechenden Massnahmen bereits erheblich reduziert werden. Die Belastung nahm in den letzten 15 Jahren in der Dornacherstrasse um beinahe 30%, in der Gundeldingerstrasse um über 20% ab (s. dazu auch Beantwortung Beatriz Greuter und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der NT vom 16. September 2009).

3. *Welche Schritte will der Regierungsrat einleiten, damit die 1986 gesetzten Ziele endlich umgesetzt werden?*

Wie in der Beantwortung von Frage 2 erläutert, sind die Ziele des QRP in grossen Teilen erreicht. Zur Zielerreichung wurden im QRP keine konkreten Massnahmen vorgegeben. Dennoch ist der Regierungsrat gewillt, im Sinne des Verkehrsplans weitere Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs zu verfolgen.

- **Umfahrung Gundeli**

Die Reduktion des Durchgangsverkehrs im Gundeli gelang bisher ohne Umfahrungsstrasse. Dass sich eine solche nicht über eine Spange via Münchensteinerbrücke – Nauenstrasse – Margarethenstrasse mittelfristig realisieren liess, hat sich deutlich aufgrund der fehlenden Kapazitäten auf der Nauenachse gezeigt. Aus diesem Grund wurden weitergehende Untersuchungen für eine Umfahrung des Quartiers Gundeldingen durchgeführt, welche nur in einem längerfristigen Zeithorizont realisiert werden könnte. Diese Erkenntnisse wurden im Jahr 2001 im Verkehrsplan Basel berücksichtigt. Welche Schritte der Regierungsrat darauf basierend unternimmt, findet sich in der Beantwortung der Frage 8 dieser Interpellation.

- **Aktualisierung Netzhierarchie**

Des Weiteren werden im Rahmen der zurzeit laufenden konzeptionellen Arbeiten zur Anpassung der Netzhierarchie der Strassen im Kanton auch die im QRP von 1986 gewünschten Strassenkategorien im Gundeli überprüft. Der QRP hält für die Dornacher- und Gundeldingerstrasse die gewünschte Funktion als verkehrsorientierte Hauptsammelstrassen fest. Die Aktualisierung der Strassennetzhierarchie von 2004 ist aufgrund der in den letzten Jahren getroffenen Massnahmen und umgesetzten Verkehrsprojekte nötig. Die bisherigen Kategorien (Basisnetz, Übergangnetz und Quartiernetz) werden zudem den Vorgaben der Schweizer Normen angepasst. Das Netz wird in verkehrsorientierte (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen) sowie siedlungsorientierte (Quartiersammel- und Erschliessungsstrassen) Strassen unterteilt. Letztere bilden die Basis für die in diesem Winter nachfolgende Überprüfung des Konzepts der Tempo 30-Zonen.

- **Flankierende Massnahmen zur Eröffnung der Nordtangente**

Mit der Eröffnung der Nordtangente ist ebenfalls eine Entlastung für das Gundeldinger-Quartier erwartet worden. Um diese Wirkung nachhaltig zu sichern, sind flankierende Massnahmen nötig. Diese werden im Rahmen der Umgestaltung des Luzerner- und Wasgenrings voraussichtlich in den Jahren 2011-2014 umgesetzt. Der Verkehr von Basel West und Allschwil wird dank der Umgestaltung via Anschluss Luzernerring auf die Nordtangente Richtung Basel Ost bzw. die übrige Schweiz geleitet.

4. *Wird im Zusammenhang mit der gegenwärtig stattfindenden Überprüfung der Strassennetzhierarchie die Umfahrung des Gundeldingerquartiers über die Margarethenstrasse - Margarethenbrücke - Centralbahnplatz - Nauenstrasse - Münchensteinerbrücke - Münchensteinerstrasse - Reinacherstrasse signalisiert werden?*

Die früher vorhandene Transit-Wegweisung durch das Gundeldingerquartier wurde bereits vollständig entfernt. Neu sind lediglich noch weisse Schilder „Gundeldingen“ als lokale Wegweisung zum Gundeldingerquartier – in Analogie zu den Wegweisungen zu den weiteren Quartieren in der Stadt – angebracht. Dies entspräche einer Funktion der Dornacher- und Gundeldingerstrasse als Hauptsammelstrassen.

5. *Können in diesem Fall die Dornacher- und die Gundeldingerstrasse dem so genannten Übergangsnetz zugeordnet werden, was bedeuten würde, dass sie zwar immer noch, aber nicht mehr in erster Linie verkehrsorientiert wären?*

Wie in der Beantwortung der Frage 3 erläutert, werden neu die Begrifflichkeiten der Schweizer Normen zur Anwendung kommen. Das sog. Übergangsnetz wird neu je nach Bedeutung, den Hauptverkehrs- bzw. Hauptsammelstrassen (verkehrsorientiert) oder den Quartersammelstrassen (siedlungsorientiert) zugeordnet. In welche Kategorie die genannten Strassen kommen, ist Gegenstand der laufenden Abklärungen zur Aktualisierung der Netzhierarchie.

6. *Ist für die Rückstufung von Dornacher- und Gundeldingerstrasse auch eine Entlassung aus dem Register für Bundesstrassen notwendig? Wenn dem so wäre, stellte sich die Frage welche Schritte der Kanton bisher unternommen hat, um diese Rückstufung beim Bund durchzusetzen und was der Kanton eventuell vorleisten müsste, um diese Rückstufung zu erhalten?*

Der Bund bestimmt aufgrund der Signalisationsverordnung die Hauptstrassen und führt diese in der Durchgangsstrassenverordnung auf. Wo diese sog. Durchgangsstrassen durchgeführt werden, kann der Kanton bis zu einem gewissen Grade mitbestimmen. Die Erarbeitung eines neuen Vorschlags zuhanden des Bundes als Genehmigungsinstanz ergibt sich zwingend aus der Aktualisierung der Netzhierarchie und nimmt Rücksicht auf die künftigen Strassen-Kategorien. Es sollen nur Hauptverkehrsstrassen als Durchgangsstrassen des Bundes bezeichnet werden. Dabei werden auch die Anliegen des Gundeldinger Quartiers soweit möglich mitberücksichtigt.

7. *Ist der Regierungsrat bereit unter Beibehaltung der Anwohnerzufahrt zum Bruderholz das seit 1996 geplante Nachtfahrverbot für den Durchgangsverkehr auf der Gundeldingerstrasse durchzusetzen, unter Inkaufnahme eines Mehrwegs von 1200 Metern für den Durchgangsverkehr?*

Aufgrund des Schlussberichts zum Verkehrsversuch mit Nachtfahrverbot in der Dornacherstrasse in den Jahren 2000/2001 wurde eine Beibehaltung des Nachtfahrverbots in der Dornacherstrasse beschlossen und gleichzeitig wurden 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 Margaretenstrasse – 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.

8. *Bis zum heutigen Zeitpunkt wird optional auch der Bau eines Tunnels für den Durchgangsverkehr, der die horrende Summe von CHF 500'000'000 verschlingen würde, an die der Bund 65% und der Kanton 35%, also rund CHF 150'000'000 beisteuern müssten, nicht ausgeschlossen: Könnte mit dieser Summe nicht die oberirdische Umfahrung Münchensteinerstrasse - Nauenstrasse so ausgestaltet werden, dass dieselbe ihrer seit 1986 vorgesehenen Funktion als Umfahrungsstrasse endlich gerecht werden könnte?*

Für die Achse Münchensteinerstrasse – Nauenstrasse war im QRP 1986 die Funktion als Hauptverkehrsstrasse und somit als übergeordnete Verbindung von Basel Ost/Münchenstein Richtung Basel West vorgesehen. Dies erfüllt die auch im Verkehrsplan 2001 und in der Netzhierarchie von 2004 als Hauptverbindungsstrasse festgehaltene Achse bereits heute, soweit es ihre Kapazitäten und Abbiegemöglichkeiten erlauben. Sie kann jedoch nicht als „Umfahrungsstrasse“ für das Gundeli bezeichnet werden. Als Hauptzufahrtsachse Basels stellt sie bereits heute aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung für den querenden Verkehr (sowohl MIV, als auch ÖV und Langsamverkehr) eine starke Barriere dar. An mehreren Knoten sind die Bevorzugung sowohl des öffentlichen Verkehrs als auch der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer nicht in dem von der Politik geforderten Masse möglich. Eine weitere Verlagerung des Verkehrs aus dem Gundeli auf die Nauenstrasse würde diese Probleme zusätzlich verschärfen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement beurteilt deshalb zurzeit in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und dem ASTRA (Bund) die Zweckmässigkeit einer Gundeli-Umfahrung (Abschnitt 7 der A2 oder sogenannter Südzubringer). Im Rahmen dieses Projekts wird auch die Wirkung von flankierenden Massnahmen auf der Nauenstrasse und im Gundeldingerquartier umfassend und mithilfe des Gesamtverkehrsmodells untersucht. Dabei werden auch explizit Berechnungen ohne einen neuen Strassenabschnitt durchgeführt. Anhand des Schlussdossiers wird eine fachliche und politische Beurteilung des Nutzens und der Kosten einer Gundeli-Umfahrung möglich sein.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin