



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5117.02

BVD/P095117
Basel, 22. Juni 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 21. Juni 2011

Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 3. Juni 2009 den nachstehenden Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Im Gundeldingerquartier wurde in den querliegenden Quartierstrassen Tempo 30 umgesetzt. Einzig in der Solothurnerstrasse und in der Thiersteinerallee gilt Tempo 50. Die Thiersteinerallee hat das Tram und ist der Hauptzugang zum Bruderholz. Die Solothurnerstrasse hingegen hat Quartierstrassen-Charakter. Mit Änderung der Vortrittsregelung bei der Einmündung Meret Oppenheimer-Strasse wurde die Solothurnerstrasse in ihrer verkehrlichen Bedeutung zurückgestuft. Verstärkt wurde die Herabstufung ausserdem mit den durchgezogenen Trottoirs bei der Einmündung Güterstrasse. Es besteht daher kein Anlass mehr, Tempo 50 km/h in der Solothurnerstrasse beizubehalten. Vielmehr soll die Solothurnerstrasse wie die anderen quer laufenden Quartierstrassen behandelt werden. Dies würde ihrem Charakter auch besser entsprechen, denn beide Strassenseiten sind von Wohnhäusern, zum Teil moderne Wohnblöcke, zum Teil schöne Ein- bis Zweifamilienhäuser in gut erhaltener alter Bausubstanz, dicht gesäumt. In der parallel verlaufenden Sempacherstrasse, die eine Zufahrtsfunktion zum Unteren Batterieweg Richtung Bruderholz hat, wurde vor Jahren schon Tempo 30 signalisiert.

Zwischen Dornacherstrasse und Gundeldingerstrasse ist die Solothurnerstrasse eine Einbahnstrasse. Begehren nach Einführung für Velo-Gegenverkehr wurden immer wieder abgelehnt mit dem Argument, die Anpassung der Lichtsignalanlage bei der Dornacherstrasse sei zu teuer und den Velofahrenden sei daher ein Umweg zuzumuten. Eine solche Argumentation vernachlässigt wesentliche Bedürfnisse. So sind zum Beispiel am Winkelriedplatz und an der Solothurnerstrasse verschiedene Institutionen (z.B. Spitex) untergebracht, deren Mitarbeitende grösstenteils das Velo benützen. Die Solothurnerstrasse ist zudem die direkte Veloverbindung vom Bahnhof via Peter Merian-Brücke in den Quartiersteil südlich der Gundeldingerstrasse (Gebiet Röschenzerstrasse). Der Bedarf für die Öffnung der Solothurnerstrasse für den Velo-Gegenverkehr ist daher ausgewiesen. Eine Öffnung für den Velogegenverkehr und eine Gleichbehandlung der Solothurnerstrasse mit den anderen quer laufenden Quartierstrassen in Bezug auf die Tempolimits sind von grosser Bedeutung.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob in der Solothurnerstrasse, von der Höhe Meret Oppenheimer-Strasse bis zur Gundeldingerstrasse Tempo 30 eingeführt werden kann.

- ob im Abschnitt Dornacherstrasse - Gundeldingerstrasse der Velo-Gegenverkehr eingeführt werden kann.

Sibylle Benz Hübner, Jörg Vitelli, Elisabeth Ackermann, Christoph Wydler, Oswald Inglin, Brigitta Gerber, Michael Wüthrich, Mehmet Turan, Dominique König-Lüdin, Ursula Metzger Junco, Jürg Meyer, Helen Schai-Zigerlig, Aeneas Wanner, David Wüest-Rudin“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat anerkennt selbstverständlich die positive Wirkung von Tempo 30 auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Um den motorisierten Individualverkehr möglichst aus den verkehrsberuhigten Wohnquartieren fernzuhalten, braucht es aber auch verkehrsorientierte Strassen, welche Sammel- und Durchleitungsfunktionen wahrnehmen können. Zudem muss auch ein effizienter und attraktiver öffentlicher Verkehr (ÖV) sichergestellt werden können. Dies Gegeneinander abzuwägen bzw. die Kompatibilität von Tempo 30 und ÖV zu klären, ist derzeit im Bau- und Verkehrsdepartement Gegenstand der Überarbeitung des Konzepts zu den Tempo 30-Zonen.

Die Konzeptüberarbeitung basiert auf der aktualisierten Strassennetzhierarchie aller Strassen in Basel und der Kantonsstrassen in den Gemeinden Riehen und Bettingen, welche der Regierungsrat letzten Herbst festgelegt hat.

Die Netzhierarchie unterscheidet verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassenkategorien. Die Aktualisierung basiert auf den Vorgaben der Schweizer Normen. Diese regeln im Grundsatz auch, auf welchen Strassenkategorien Tempo 30 möglich bzw. sinnvoll ist. Solche Vorgaben bzw. Empfehlungen sind im Regierungsratsbeschluss zur Netzhierarchie zuhanden der Überarbeitung des Tempo 30-Zonen-Konzepts enthalten.

2. Beantwortung der Fragen

- *ob in der Solothurnerstrasse, von der Höhe Meret Oppenheimer-Strasse bis zur Gundeldingerstrasse Tempo 30 eingeführt werden kann.*

Im Rahmen der anstehenden Überarbeitung des Tempo 30-Zonen-Konzepts ist es voraussehbar, dass lokale Erweiterungen der bestehenden Tempo-30-Zonen vorgeschlagen werden. Insbesondere werden auch die Strassen, bei welchen in Form von Anzügen Begehren nach Tempo 30 vorliegen, mit der gleichen Grundlage der aktualisierten Netzhierarchie geprüft. Dazu gehört auch die Solothurnerstrasse (ab Meret Oppenheimer-Strasse), welche gemäss Regierungsratsbeschluss vom Herbst 2010 neu als siedlungsorientierte Quartiersammelstrasse klassiert ist.

Nach Abschluss der Konzept-Arbeiten wird dem Grossen Rat ein Ratschlag zu Erweiterungen von Tempo 30-Zonen vorgelegt, welcher auch Aussagen zu allen hängigen Tempo 30-Begehren beinhaltet. Der Ratschlag dürfte im Herbst/ Winter 2011 vorliegen.

- *ob im Abschnitt Dornacherstrasse - Gundeldingerstrasse der Velo-Gegenverkehr eingeführt werden kann.*

Für die allfällige Zulassung Velo gegen Einbahn sind betriebliche sowie bauliche Gegebenheiten zu berücksichtigen. Wesentliche Parameter bei der Beurteilung sind das vorhandene Temporegime, die Fahrbahnbreite, die Art der Parkierung (einseitig links oder rechts, beidseitig, wechselseitig), die Strassenabschnittslängen (zwischen Einmündungen, Ein-/Ausfahrten) sowie weitere Faktoren wie Sichtweiten, mögliche Ausweichstellen, Verkehrsmengen, etc. Die Anliegen werden jeweils vom zuständigen Bau- und Verkehrsdepartement in enger Zusammenarbeit mit der für die Verkehrssicherheit zuständigen Fachstelle bei der Kantonspolizei geprüft und bei positivem Befund zur Umsetzungsreife gebracht.

Unter Beachtung dieser Sachlage konnten in den letzten Monaten diverse Strassenteilstücke sowohl im Tempo 50-Regime (z.B. Claragraben, Abschnitt Drahtzugstrasse bis Sperrstrasse) als auch im Tempo 30-Regime (z.B. Kastelstrasse, Abschnitt Oberwilerstrasse bis Neubadstrasse) für den Velo-/Mofagegenverkehr eingerichtet werden.

Solothurnerstrasse, Abschnitt Dornacherstrasse bis und mit Winkelriedplatz

Im Rahmen der Überprüfung für eine Zulassung von Velo-/Mofagegenverkehr, wurde der erwähnte Strassenabschnitt inkl. die Berücksichtigung der damit verbundenen notwendigen Anpassung der Lichtsignalanlage Dornacher-/Solothurnerstrasse beurteilt. Das Bau- und Verkehrsdepartement ist im Ergebnis dieser Beurteilung mit den oben erwähnten Rahmenbedingungen zum Schluss gekommen, dass eine Zulassung des Velo-/Mofagegenverkehrs für diesen Abschnitt möglich ist. Zwischenzeitlich ist der Projektierungsstand soweit gediehen, dass die nötigen Verkehrsanordnungen am 29. Januar 2011 im Kantonsblatt publiziert werden konnten. Die erwähnte Lichtsignalanlage wird koordiniert mit anderen Werkleitungsarbeiten in diesem Gebiet erneuert. Die Werkleitungsarbeiten konnten zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Die für die Massnahme erforderlichen Markierungen und Signalisationen wurden Ende April 2011 angebracht und der Einbahnstrassenabschnitt für den Velo-/Mofagegenverkehr provisorisch geöffnet. Die Inbetriebnahme der in Stand gesetzten Lichtsignalanlage ist mit der Installation des neuen Steuergeräts und der neuen Anmelde Mittel (Schlaufen im Strassenbelag) auf Ende Juni 2011 vorgesehen.

Solothurnerstrasse, Abschnitt Winkelriedplatz bis Gundeldingerstrasse

Im Abschnitt Winkelriedplatz bis Gundeldingerstrasse weist die Solothurnerstrasse eine Nettofahrbahnbreite von 5.00 Meter mit einer Längsparkierung auf beiden Strassenseiten auf. Mit dem heutigen Tempo 50-Regime ist für den Velo-/Mofagegenverkehr gemäss geltenden Normen ein Radstreifen (gelbe Markierung) mit einer Breite von 1.75 Meter vorzusehen. Die Restfahrbahnbreite muss ein Mindestmass von 3.50 Meter aufweisen, um dem Sicherheitsaspekt aller Verkehrsträger gebührend Rechnung zu tragen und die minimalen Lichtraumbreiten der Verkehrsteilnehmenden einzuhalten. Dies würde eine Nettofahrbahnbreite von mindestens 5.25 Metern voraussetzen. Streng nach den schweizweit gültigen Normen der VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) wäre sogar eine Nettofahrbahnbreite von 5.45 Metern erforderlich. Der Regierungsrat ist sich der Situation bewusst, dass sich in einem bereits gebauten Gebilde nicht immer alle Normen vollumfänglich einhalten lassen und ein gewisser „städtischer“ Spielraum durchaus angebracht ist. Eine weitreichende Unterschreitung der minimalen Fahrstreifenbreiten kann der Regierungsrat aber aus Gründen der fehlenden Verkehrssicherheit nicht unterstützen.

Bei einem Betrieb der Solothurnerstrasse mit einem Tempo 30-Regime (vgl. auch die Beantwortung der ersten Frage) verringern sich die jeweiligen Mindest-Lichtraumprofile der einzelnen Verkehrsteilnehmenden, so dass der heute vorhandene Strassenquerschnitt in der Solothurnerstrasse vom Abschnitt Winkelriedplatz bis Gundeldingerstrasse den Normen genügen würde.

Zur Einrichtung des Velo-/Mofa-Gegenverkehrs muss jedoch aus Sicherheitsgründen zudem der Einmündungsbereich zur Gundeldingerstrasse, unabhängig vom Temporegime, baulich angepasst werden. Um den längs der Gundeldingerstrasse zirkulierenden Fussgängerinnen und Fussgängern zur Erhöhung ihrer Sicherheit und des Komforts eine möglichst kurze Querungsdistanz über die Solothurnerstrasse anzubieten, wurden im Jahr 2000 bauliche Verbesserungen vorgenommen. Die Trottoirkanten der Einlenker wurden soweit in den Strassenraum vorgezogen, wie dies ein Abbiegevorgang (Linksabbiegen aus der Gundeldinger- in die Solothurnerstrasse) zulässt. Aufgrund dieser räumlichen Gegebenheiten kann sich ein aus der Solothurnerstrasse der Einmündung zur Gundeldingerstrasse nähernder Zweiradfahrer nirgends korrekt und sicher aufstellen, ohne dass dieser durch abbiegende Fahrzeuge massiv gefährdet wird. Soll ein Velo-/Mofagegenverkehr angestrebt werden, müssen in diesem Verzweigungsbereich bauliche Anpassungen vorgenommen werden. Diese dürfen aber andererseits nicht zu einer Verschlechterung der Fussgängersicherheit auf der Achse der Gundeldingerstrasse führen.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass derzeit in der Solothurnerstrasse vom Abschnitt Winkelriedplatz bis Gundeldingerstrasse eine Einführung des Velo-/Mofagegenverkehrs aus Platzgründen nicht möglich ist. Wie und ob allfällige Massnahmen (bauliche und betriebliche) umgesetzt werden können, hängt nicht zuletzt auch vom zukünftigen Temporegime in der Solothurnerstrasse ab und muss in diesem Gesamtkontext betrachtet werden. Demzufolge muss vorderhand auf eine Zulassung von Velo-/Mofagegenverkehr in diesem Abschnitt der Solothurnerstrasse abgesehen werden.

3. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend Tempo 30 in der Solothurnerstrasse und Velo-Gegenverkehr ab Dornacherstrasse stehen zu lassen. Im Gesamtkontext des zukünftigen Temporegimes in der Solothurnerstrasse soll die Einrichtung des Velo-/Mofagegenverkehrs im Abschnitt Winkelriedplatz bis Gundeldingerstrasse mit allfälligen baulichen und betrieblichen Massnahmen geprüft werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin