



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

11.5106.02

BVD/P115106
Basel, 22. Juni 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 21. Juni 2011

Schriftliche Anfrage Patricia von Falkenstein betreffend Entlastung der Durchgangsstrassen und Reduktion des Verkehrs auf Zubringer im Geviert St. Jakobs-Strasse - St. Alban-Anlage - Gellertstrasse - Emanuel Büchel-Strasse - Sissacherstrasse

Der Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Patricia von Falkenstein dem Regierungsrat überwiesen:

„Die Querstrassen in diesem Geviert, welche auf die Engelgasse, die Hardstrasse und die Gellertstrasse zulaufen, werden heute oft auch durch Durchgangsverkehr belastet, der auch die St. Alban-Anlage, die Jakob Burckhardt-Strasse, die Sevogelstrasse oder die Hardstrasse benützen könnte. Diese Hauptstrassen könnten ohne Probleme auch noch den Durchgangsverkehr aufnehmen, der heute durch die engeren Quartierstrassen geht.

Wenn die Quartierstrassen nur für Zubringer passierbar wären, ergäbe dies eine Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in diesem für Basel wichtigen Quartier. Vorteile ergäben sich auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit, wenn in der Engelgasse ausser dem Bus und dem Velo-Verkehr der vielen Kinder und Jugendlichen nicht auch noch Durchgangsverkehr zu verzeichnen wäre.

Ich bitte in diesem Zusammenhang den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Erachtet der Regierungsrat die Verminderung des Durchgangsverkehrs in engen Quartierstrassen auch als Massnahme zur Verbesserung der Wohnqualität?
2. Hält der Regierungsrat die Aufrechterhaltung des Durchgangsverkehrs im erwähnten Strassen-Geviert aus verkehrstechnischer Sicht für notwendig?
3. Besteht Bereitschaft, die Einführung einer Verkehrsbeschränkung zu prüfen, so dass nur noch Zubringer durch die beschriebenen Quartierstrassen fahren dürften?
4. Besteht Bereitschaft, allenfalls andere verkehrsberuhigende Massnahmen in diesem Geviert rasch umzusetzen?
5. Wären solche "Zubringer-Massnahmen" auch in anderen Quartieren in Basel-Stadt umsetzbar?

Patricia von Falkenstein“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die möglichst weitgehende Verminderung des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren ist eine verkehrspolitische Zielsetzung des Regierungsrats. Die Realisierung der Tempo 30-Zonen und der Begegnungszonen sind das Resultat dieser Bestrebungen. An spezifischen Örtlichkeiten wurden verschiedentlich auch weitergehende Massnahmen wie Abbiegeverbote und Einbahnstrassen umgesetzt.

Um in den Wohnquartieren mit ihren vielfach engen Erschliessungsstrassen eine möglichst optimale Verkehrsberuhigung zu erreichen, ist es wichtig, ein Netz von verkehrsorientierten Strassen zu definieren und entsprechend zu betreiben. Alle übrigen Strassen sind sogenannte siedlungsorientierte Strassen, welche die Feinerschliessung in den Quartieren sicherstellen. Die St. Jakobs-Strasse, St. Alban-Anlage, Hardstrasse und Sevogelstrasse sind gemäss der vom Regierungsrat im Jahr 2010 genehmigten Strassennetzhierarchie verkehrsorientierte Strassen. Deren Funktion ist es, den Durchgangsverkehr zu sammeln und durch das Quartier zu leiten. Dementsprechend sind die übrigen, siedlungsorientierten Quartierstrassen von allfällig vorhandenem Durchgangsverkehr zu befreien und wenn möglich Tempo 30-Zonen zuzuordnen. Dies erhöht die Wohnqualität und verbessert die Verkehrssicherheit. Der Durchgangsverkehr wickelt sich mit diesem System der Strassenkategorisierung grösstenteils auf dem übergeordneten Strassennetz ab. Der Regierungsrat teilt demnach die Ansicht der Anfrage-Stellerin vollumfänglich, dass die siedlungsorientierten Strassen so weit wie möglich vom unerwünschten Durchgangsverkehr befreit werden sollen.

Ausgehend von diesen Grundsätzen erkennt man, dass die Verkehrsführung im Gellert-Quartier mit den bestehenden Tempo 30-Zonen die Anforderungen bereits weitestgehend erfüllt. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat noch im Jahr 2011 einen Ratschlag für Erweiterungen von Tempo 30-Zonen vorlegen. Im Rahmen der Erarbeitung dieses Ratschlags wird geprüft, ob die Gartenstrasse im Abschnitt zwischen der St. Jakobs-Strasse und der Engulgasse künftig ebenfalls in eine Tempo 30-Zone integriert werden soll und inwieweit auch bei bereits bestehenden Tempo 30-Zonen weitergehende Massnahmen zur Beseitigung von unerwünschtem Durchgangsverkehr vorzusehen sind.


Die Frage einer Verkehrsberuhigung mittels Teilfahrverboten, bei welchen nur der Zubringerdienst erlaubt ist, beschäftigt die zuständigen Stellen seit Jahren immer wieder. Vor über zehn Jahren war eine solche Regelung in einer Strasse im Bachletten-Quartier rechtlich umstritten. Nach der Einführung der Anwohnerparkkarte in der Stadt Basel wollte die zuständige Behörde eine bereits vorher bestehende Zubringerdienstregelung aufheben. Anwohnende haben in der Folge dagegen rekurriert. Allerdings hat der Bundesrat schon im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der letztinstanzlichen Behandlung dieses Rekurses festgestellt, dass ein Teilfahrverbot mit einer Zubringerdienstregelung für eine einzelne Strasse (oder einen Teil eines Quartiers) unter dem Aspekt der Gleichbehandlung aller Inhaber von Anwohnerparkkarten nicht zulässig ist. Der Bundesrat hielt fest, dass alle Inhaber von Anwohnerparkkarten grundsätzlich zu allen Parkplätzen der Blauen Zonen im entsprechenden Postleitzahlkreis Zugang haben müssen. In der Folge musste der Kanton alle bestehenden Zubringerdienstregelungen in Basel überprüfen und einige davon aufheben. Aufgrund dieser

rechtlichen Vorgaben ist es nicht möglich, einen Teil der Strassen im Gellert-Quartier mit einer Zubringerdienst-Regelung zu belegen, da die blauen Parkplätze mit einer Anwohnerprivilegierung ausgestattet sind.

Das Fernhalten von Durchgangsverkehr aus einem Wohnquartier ist aber immer heikel, denn einschränkende Massnahmen treffen auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers selber. Abbiegeverbote und Einbahnstrassen reduzieren die Erschliessungsqualität einer Strasse oder eines Quartierteils. Oft verändern solche verkehrsberuhigende Massnahme die Zu- und Wegfahrtsrouten für Anwohnende, was diese nicht immer schätzen.

Zudem sind nur selten verlässliche Daten zur Verfügung, wie hoch der Anteil des quartierfremden Verkehrs ist, denn entsprechende Messungen sind mit erheblichem Aufwand verbunden. Das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement geht aber konkreten und begründeten Hinweisen nach, klärt den Handlungsbedarf ab und ergreift gegebenenfalls erforderliche verkehrstechnische Massnahmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin