



An den Grossen Rat

12.5050.02

BVD/P125050

Basel, 14. Januar 2015

Regierungsratsbeschluss vom 13. Januar 2015

Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend Umsetzung der Ergebnisse aus dem Workshop «Welchen Verkehr wollen wir im Gundeli?»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2012 den nachstehenden Anzug Beatriz Greuter und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Quartierkoordination Gundeldingen hat mit grosser Unterstützung der Bevölkerung einen mit 80 Personen durchgeführten Workshop zum Thema "Welchen Verkehr wollen wir im Gundeli" veranstaltet. Nach dem Workshop und einer vierteiligen Serie in der Gundeldinger Zeitung fand im Dezember 2011 eine Podiumsdiskussion statt. Diese Veranstaltung wurde durch ca. 200 Personen besucht. Die Anliegen sind im Wesentlichen die gleichen, welche bereits im April 2010 im "Gundeldinger Manifest" festgehalten wurden und die Grundlagen dazu sind im "Quartierrichtplan Gundeldingen" von 1986 enthalten. Die Eröffnung der Nordtangente hat in der Gundeldinger- und Dornacherstrasse eine Verkehrsentslastung von 10-20% gebracht. Diese Verkehrsabnahmen wurden aber nicht, wie schon in früheren politischen Vorstössen gefordert, mit flankierenden Massnahmen gesichert. Das Thema ist nach all den Jahren und den bereits durchgeführten Verbesserungen immer noch sehr aktuell. Für die Gundeldinger Bevölkerung hat das Thema Verkehr immer noch einen hohen Stellenwert. Die Umsetzung der Anliegen und der aus den Veranstaltungen erarbeiteten Sofortmassnahmen sollen also rasch und unabhängig vom viel diskutierten und geplanten "Gundeli-Tunnel" voll und nicht erst danach umgesetzt werden. Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, wie und wie schnell die durch die Quartierbevölkerung erarbeiteten Sofortmassnahmen umgesetzt werden können:

1. Tempo 30 generell im ganzen Quartier, keine Ampeln, Rechtsvortritt
2. Alle Querstrassen mit Gegenverkehr
3. Begegnungszonen
4. Grosszügige Verbindung für Velo und Fussgänger über das Bahnareal
5. Erweiterung des Veloparkings beim Bahnhof
6. Nachfahrverbot auch in der Gundeldingerstrasse
7. LKW-Verkehr nur für Zubringer Gundeli und Bruderholz

Beatriz Greuter, Oswald Inglin, Jörg Vitelli, Otto Schmid, Sibylle Benz Hübner, Aeneas Wanner, Patrizia Bernasconi“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat in der Folge des im Anzug erwähnten Workshops den Prozess «Verkehrskonzept Gundeldingen» in enger Zusammenarbeit mit dem Quartier ab 2012 in Angriff genommen. Die Vorschläge des schliesslich im Juni 2013 vorgestellten Konzepts basieren auch auf den Resultaten des Quartierworkshops «Welchen Verkehr wollen wir im Gundeli?».

Es ist bekannt, dass das Konzept in weiten Teilen der Quartierbevölkerung sehr umstritten war und der Regierungsrat deshalb im Oktober 2014 beschlossen hat, die Arbeiten am Konzept zu sistieren. Der Widerstand aus dem Quartier wird auch als Signal zur grundsätzlichen Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung im Gundeli verstanden.

2. Fragenbeantwortung

Der Regierungsrat nimmt wie folgt Stellung zu den einzelnen Fragen im Anzug:

1. Tempo 30 generell im ganzen Quartier, keine Ampeln, Rechtsvortritt

Mit Beschluss 13/02/03G des Grossen Rats zur Erweiterung der Tempo 30-Zonen vom 9. Januar 2013 hat der Regierungsrat den Auftrag zur vertieften Prüfung und allfälligen Einführung von Tempo 30 im gesamten Quartier Gundeldingen entgegengenommen. Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich die Einführung von Tempo 30 überall, wo dies möglich und nach eidgenössischem Strassenverkehrsgesetz erlaubt ist. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die entsprechenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im ersten Quartal 2014 aufgenommen. Ausgenommen von einer Tempo 30-Prüfung sind die Meret Oppenheim-Strasse, die Thiersteinerallee und die Margarethenstrasse, welches verkehrorientierte Strassen mit Durchgangsfunktion sind. Letztgenannte sind gleichzeitig Tramachsen. Der Regierungsrat erachtet einen entsprechenden Einbezug in die Tempo 30-Zone daher nicht als sinnvoll. Zudem würde ein solcher dem Ziel entgegenlaufen, den Verkehr auf wenigen Durchgangsachsen zu kanalisieren.

Der Verzicht auf einen Teil der Lichtsignalanlagen (LSA) war Bestandteil des «Verkehrskonzepts Gundeldingen». Die LSA im Quartier dienen heute der Verkehrssicherheit (besonders für Schülerinnen und Schüler) sowie der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Mit Bestätigung und Beibehaltung der heute geltenden Verkehrsführung im Quartier sind die LSA aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Zuverlässigkeit des Tram- und Busverkehrs unverzichtbar.

2. Alle Querstrassen mit Gegenverkehr

Die Umsetzung dieser Forderung ist mit Anpassungen an Signalisation und Markierung und teilweise auch mit baulichen Massnahmen verbunden. Genau zu untersuchen sind die Auswirkungen auf Schleichverkehr im Quartier. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat bereits zahlreiche Querstrassen für den Velogegenverkehr freigegeben. Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass allfällige negative Auswirkungen bei der Einführung von Gegenverkehr sorgfältig abgewogen werden, bevor der Gegenverkehr auch für den motorisierten Verkehr (MIV) eingeführt wird. Nach Sistierung der Arbeiten zum «Verkehrskonzept Gundeldingen» soll diese Prüfung im Rahmen von Sanierungsprojekten für die Querstrassen sowie in den Arbeiten zum Stadtteilrichtplan Gundeldingen erfolgen.

3. Begegnungszonen

Die Zahl der Anfragen nach einer Begegnungszone wächst stetig. Eine solche wird überall dort eingerichtet, wo es von einer Mehrheit der Anwohnerinnen und Anwohnern gewünscht wird und möglich ist – auch im Gundeldingerquartier. Eine flächendeckende Einführung ohne den Einbezug der direkt betroffenen Anwohnerschaft in der jeweiligen Strasse erachtet der Regierungsrat als unzweckmässig. Erfahrungen mit bestehenden Begegnungszonen machen deutlich, dass vor allem in grösseren, zusammenhängenden Zonen die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sowie das Vortrittsrecht für Fussgängerinnen und Fussgänger schlechter eingehalten werden als in

kleineren, „bespielten“ Zonen. Es wäre zu befürchten, dass die Einführung von Begegnungszonen ohne die entsprechende Nutzung durch die Bevölkerung (z.B. Kinderspiel, Aufenthalt, Flanieren) dazu führt, dass die Akzeptanz schlechter wird und die dort geltenden Verkehrsregeln missachtet werden. Dies würde sich auch negativ auf die anderswo in der Stadt Basel bestehenden Begegnungszonen auswirken. Selbstverständlich wird das Bau- und Verkehrsdepartement Anwohneranliegen für weitere Begegnungszonen im Gundeldingerquartier entgegennehmen, prüfen und – falls die Anforderungen erfüllt sind – entsprechende Projekte umsetzen.

4. Grosszügige Verbindung für Velo und Fussgänger über das Bahnareal

Diese Frage hat der Regierungsrat bereits in seinem Schreiben vom 26. März 2014 zum Anzug Brigitta Gerber betreffend neue Fussgänger-/Velounterführung Bahnhof SBB beantwortet. Der Grosse Rat hat den Anzug mit Beschluss 14/21/22G vom 21. Mai 2014 abgeschrieben. Nachfolgend ist die damalige Antwort zusammengefasst:

Mit der Personenunterführung West wird eine neue Fussgängerverbindung Innenstadt – Gundeli geschaffen werden können. Die Höhendifferenz (rund 8 m), die Platzverhältnisse und das Konfliktpotenzial mit zu Fuss gehenden Bahnkundinnen und Bahnkunden stehen aber dem Anliegen entgegen, diese Verbindung für Velofahrende einzurichten. Die Forderung, die Velobeziehungen zwischen der Innenstadt und dem Quartier Gundeldingen zu verbessern, ist aber bekannt und wird vom Regierungsrat unterstützt. Aus diesem Grund wird er der Verbesserung und Aufwertung der Verhältnisse für Velofahrerinnen und Velofahrer bei den mittelfristig anstehenden Neubauten der Peter Merian-Brücke und der Margarethenbrücke hohe Priorität einräumen.

5. Erweiterung des Veloparkings beim Bahnhof

Der Regierungsrat teilt das Anliegen der Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen im gesamten Umfeld des Bahnhofs SBB und insbesondere auf dessen Südseite. Mit dem Konzept für Veloabstellplätze am Bahnhof Basel SBB hat die SBB Immobilien zusammen mit dem Amt für Mobilität im Jahr 2012 eine Grundlage für die Entwicklung der Anzahl Veloabstellplätze am Bahnhof SBB erarbeitet (<http://www.mobilitaet.bs.ch/velo/veloparkierung.html>). Zudem wurden die SBB bereits früher mit dem Bebauungsplan zur RAilCity zur Erstellung von 700 öffentlich zugänglichen und gedeckten Veloabstellplätzen verpflichtet. Im Raum Bahnhof Süd werden mit der geplanten Erstellung des Logistikzentrums, des Meret Oppenheim-Hochhauses und der später folgenden Personenunterführung West in den nächsten Jahren einschneidende Veränderungen vorgenommen. Das Bau- und Verkehrsdepartement setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass die SBB ihren Verpflichtungen bezüglich Veloparkierung im Rahmen ihrer Projekte nachkommen.

6. Nachtfahrverbot auch in der Gundeldingerstrasse

Diese Frage wird auch im Anzug Greuter betreffend flankierende Massnahmen im Gundeli nach Eröffnung der Nordtangente gestellt. Gestützt auf die ausführlichen Berichterstattung zur Beantwortung dieses Anzuges mit dem Schreiben Nr. 07.5188.02 vom 16. September 2009 sowie aufgrund des geringen Nutzens und der zahlreichen negativen Auswirkungen sieht der Regierungsrat davon ab, ein Projekt für ein Nachtfahrverbot in der Gundeldingerstrasse zu initiieren.

Stattdessen werden andere Möglichkeiten zur Erhöhung der Wohnqualität in der Nacht geprüft. Im Rahmen der Bearbeitung des Anzugs Brigitte Heilbronner-Uehlinger und Consorten betreffend Tempo 30 in der ganzen Stadt Basel während der Nacht wird die Wirkung einer temporären Geschwindigkeitsreduktion auf die Lärmbelastung und die Erreichung der Ziele des Lärmsanierungsprogramms geprüft. Der Regierungsrat kann erst 2015 abschliessend dazu berichten, wenn der neue Lärmbelastungskataster vorliegt. Das Amt für Umwelt und Energie (AUE) wird entsprechende akustische Beurteilungen als Beilage zu Tempo 30-Gutachten liefern, sofern eine Lärmsanierung mit Tempo 30 sinnvoll ist und weiterverfolgt werden soll.

7. LKW-Verkehr nur für Zubringer Gundeli und Bruderholz

Gemäss einer Erhebung aus dem Jahre 2004 beträgt der Lastwagenanteil im Gundeli zwischen 2% (Güterstrasse) und 5% (Dornacher- und Gundeldingerstrasse). Diese Anteile liegen im Vergleich mit anderen kantonalen Zählstellen im Durchschnitt, im Fall der Güterstrasse sogar darunter. Die Kontrolle und Durchsetzung der Regelung «Zubringerdienst» ist nur mit sehr hohem personellem Aufwand machbar. Die Erfahrungen zeigen zudem, dass die Nachhaltigkeit solcher Kontrollen sehr gering ist. Eine ausreichende Kontrolltätigkeit sprengt die personellen Ressourcen der Polizei. Eine Zubringerregelung für LKW-Verkehr wäre zudem auch nur mit hohem Aufwand an Signalisation überhaupt gesetzeskonform einzuführen. Der Regierungsrat empfiehlt deshalb, auf eine Zubringerregelung für den LKW-Verkehr zu verzichten.

3. Antrag

Da der Regierungsrat einzelne Aspekte zu den Fragen noch nicht abschliessend beantworten kann, beantragen wir Ihnen gestützt auf den vorliegenden Bericht, den Anzug Beatriz Greuter und Konsorten betreffend Umsetzung der Ergebnisse aus dem Workshop «Welchen Verkehr wollen wir im Gundeli?» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin