



An den Grossen Rat

16.5388.02

BVD/P165388

Basel, 14. November 2018

Regierungsratsbeschluss vom 13. November 2018

## Anzug Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Aufwertung des Rütimeyerplatzes“

Der Grosse Rat hat den nachstehenden Anzug Stephan Luethi-Brüderlin dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Basel feiert in diesem Jahr das 150-jährige Bestehen seiner modernen Trinkwasserversorgung. Der Basler Trinkwasser- und Energieversorger IWB nimmt dies zum Anlass, um dem Kanton Basel-Stadt im Zeichen der langjährigen Verbundenheit einen Brunnen zu schenken. Der historische Zwölfeckbrunnen hat auf dem Rütimeyerplatz seinen neuen Standort gefunden. Regierungsrat Christoph Brutschin und IWB-CEO David Thiel haben den Brunnen am 22. Juni 2016 im Beisein von Vertretern des Neutralen Quartiervereins Bachletten Holbein eingeweiht.

So weit so schön.

Was jedoch nicht zum schönen Geschenk auf dem Rütimeyerplatz passt, ist die Rütimeyerstrasse. Das heisst, die Strasse passt schon, aber in welcher Art auf ihr gefahren wird und werden darf, lässt einen den mit dem schönen historischen Brunnen aufgewerteten Platz, gewissermassen ein Zentrum des Quartiers, nicht wirklich geniessen.

Die knapp 400 Meter messende Strecke vom Bundesplatz bis zur Einmündung in die Oberwilerstrasse wird sowohl stadtauswärts wie auch stadteinwärts oft mit zu hohem Tempo durchfahren, was die Lust am Verweilen auf dem Rütimeyerplatz nicht befördert.

Die Beobachtungen zeigen, dass der Bus auf dieser Strecke nicht schneller als 30 km/h fahren kann, denn die in der Mitte des Strassenabschnittes liegenden Haltestellen lassen keine höhere Geschwindigkeit zu.

Die Geometrie der Strassenführung Oberwilerstrasse - Rütimeyerstrasse laden direkt zum zügigen Fahren ein und sind einer angepassten Geschwindigkeit nicht förderlich.

Deshalb ergeht an die Regierung die Bitte, zu prüfen und zu berichten,

- wie die Aufenthaltsqualität auf dem betreffenden Platz mit geeigneten Massnahmen gesteigert werden könnte und wie das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs in der Rütimeyerstrasse gesenkt werden kann
- ob diese Strasse nicht generell mit Tempo 30 ausgestattet werden könnte
- ob nicht an der Verzweigung Oberwilerstrasse/Rütimeyerstrasse/Bachlettenstrasse das Tempo mit einem Kreisels gebrochen werden könnte
- ob durch eine Bepflanzung der langen Mittelinsel beim Rütimeyerplatz das Strassenbild optisch verbessert werden könnte.

Stephan Luethi-Brüderlin“

Wir beantworten diesen Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Im oben genannten Anzug wird darauf hingewiesen, dass auf der Rütimyerstrasse zu schnell gefahren werde, worunter die Aufenthaltsqualität auf dem Rütimyerplatz leide. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hat die aktuelle Situation vor Ort überprüft und in einem dreimonatigen Versuch im Herbst 2017 Massnahmen getestet, mit denen eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden kann. Dazu wurde die Bushaltestelle „Rütimyerplatz“ in die Platzmitte verlegt und die Fahrbahn mittels zusätzlicher, längs angeordneter Parkfelder verengt.

Die Haltestellenanordnung in der Platzmitte war bereits im Ratschlag vom 8. Juli 2003 (BD 031096) zur Neugestaltung des Rütimyerplatzes vorgesehen. Damals wurden die gleichen Ziele hinsichtlich der Verkehrsberuhigung und -sicherheit verfolgt, wie sie nun von den Anzugsstellern formuliert wurden. Der Grosse Rat beschloss am 22. Oktober 2003 allerdings, dass die Haltestellen am Rütimyerplatz so anzuordnen seien, dass ein haltender Bus jeweils überholt werden könne, was entsprechend umgesetzt wurde.

## 2. Untersuchungen

### 2.1 Ist-Zustand und Testbetrieb

Der Rütimyerplatz weist keine erhöhte Anzahl von Unfällen auf und ist entsprechend kein Unfallschwerpunkt. Die Verkehrsmenge beträgt max. 650 Fahrzeugen pro Stunde in beide Richtungen, der Verkehr läuft flüssig. In gewissen Situationen kommt es zu Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmenden untereinander durch abbiegende resp. einparkende Fahrzeuge, querende Fussgänger/-innen und Busse, die aus den Haltestellen fahren.



Abb. 1: Ist-Zustand, Orthofoto, März 2017 (Quelle: Geoviewer Kanton Basel-Stadt)



Abb. 2: Testbetrieb, Orthofoto, März 2017 (Quelle: Geoviewer Kanton Basel-Stadt)

In einem dreimonatigen Testbetrieb mit verschobener Haltestelle wurden Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrszählungen und Verkehrsbeobachtungen durchgeführt und mit dem IST-Zustand verglichen.

#### Geschwindigkeitsniveau

- Geschwindigkeitsmessungen (2015, 2017, 2018) im **Ist-Zustand** ergaben, dass rund 12% der Fahrzeuge schneller als 50 km/h und knapp 3% schneller als 55 km/h<sup>1</sup> fahren.
- Die im **Testbetrieb** gemachten Geschwindigkeitsmessungen (September und November 2018) ergaben eine deutlich geringere Zahl von Geschwindigkeitsübertretungen: So fuhr nur noch knapp 3% der Fahrzeuge schneller als 50 km/h und 0.6% schneller als 55 km/h fahren. Die Anpassungen des Strassenraums führten also nachweislich zu tieferen Geschwindigkeiten.

#### Qualität des Verkehrsablaufs

- Im **Ist-Zustand** wird der Verkehrsfluss angehalten, wenn Personen den Fussgängerstreifen queren oder wenn ein Bus in der Haltestelle steht und aus der Gegenrichtung gleichzeitig Fahrzeuge entgegen kommen; die aktuellen Fahrbahnbreiten lassen es nicht zu, den in der Haltestelle stehenden Bus zu überholen ohne die Gegenfahrbahn zu benutzen. Nach dem Haltevorgang muss sich der Bus wieder in den Verkehr einfädeln und schwenkt dabei über die Gegenfahrbahn. Das führt ebenfalls zu Behinderungen des Verkehrs in beide Richtungen.
- Im **Testbetrieb** wird der Verkehr ebenfalls angehalten, wenn Personen den Fussgängerstreifen queren. Stehen Busse in den Haltestellen wird der nachfolgende Verkehr komplett angehalten und es kann in einzelnen Fällen zu Rückstaus von maximal acht Fahrzeugen kommen. Diese lösen sich in weniger als 20 Sekunden auf, nachdem der Bus abgefahren ist. Damit ist eine ausreichende Verkehrsqualität jederzeit gewährleistet. Nach dem Halt muss der Bus nicht in den Verkehr einfädeln und kann so – entsprechend dem Verfassungsauftrag, den ÖV zu bevorzugen – zügig anfahren.

<sup>1</sup> Ab 55 km/h liegt eine Geschwindigkeitsüberschreitung vor, die bei einer Geschwindigkeitskontrolle eine Busse auslöst.

## Verkehrssicherheit

Grundsätzlich führen tiefe Geschwindigkeiten zu kürzeren Bremswegen, was die Verkehrssicherheit erhöht. In der gleichzeitig mit dem Versuch durchgeführten Anwohnerbefragung (vgl. Kap. 2.3) wurde jedoch gerade die Verkehrssicherheit im Testbetrieb angezweifelt, weshalb die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) beauftragt wurde, einen Verkehrssicherheitsbericht zu erstellen. Die Beurteilung (Road Safety Audit) der bfu ergab, dass durch die Verschiebung der Fahrbahnhaltestellen in die Platzmitte sowohl die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesenkt werden können, als auch das risikobehaftete Vorbeifahren des MIV an den haltenden Bussen unterbunden werden kann. Laut bfu führt dies zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Querungsbedingungen und der Zugänglichkeit der Haltestellen für Fussgänger/-innen.

Darüber hinaus hat die bfu Mängel bezüglich der Veloführung über den Platz festgestellt, die sich mit den Erfahrungen der Anwohner/-innen vor Ort decken. Die Situation wurde bereits im Juni verbessert.

### 2.1.1 Fazit

Mit der Verschiebung der Bushaltestellen in die Platzmitte werden die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesenkt. Die Umwandlung der aktuellen Haltestellen in Längsparkierung erlaubt zwar das Kreuzen zweier Personenwagen, führt aber zu einer optischen Verengung der Strasse, was sich erfahrungsgemäss auf die gefahrene Maximalgeschwindigkeit auswirkt: diese fällt geringer aus als bei breiter Fahrbahn. Die Fussgänger/-innen werden aus allen Richtungen direkt über Fussgängerstreifen zu den Bushaltestellen geführt. Alle Massnahmen erhöhen gesamthaft die Verkehrssicherheit. Dabei führt die neue Verkehrsanordnung aus Sicht der Basler Rettung zu keinen nennenswerten Einschränkungen für Lifeline- und Notfallfahrten. Im Bereich der heutigen Haltestellen können bis zu vier neue Bäume gepflanzt und sechs neue Parkplätze angeboten werden.



Abb. 3: Testbetrieb inkl. Potential, Orthofoto, März 2017 (Quelle: Geoviewer Kanton Basel-Stadt)

## 2.2 Lärmmessungen

Bei der Anwohnerbefragung (vgl. Kap. 2.3) war eine stärkere Lärmbelastung durch den Testbetrieb die häufigste Negativrückmeldung. Das Amt für Umwelt und Energie (AUE) wurde in der Folge damit beauftragt, Lärmmessungen während und nach dem Testbetrieb durchzuführen. Aus

diesen Messungen geht hervor, dass die unterschiedlichen Lagen der Haltestelle mit minim unterschiedlichen Lärmpegeln verbunden sind. Der gemessene Unterschied von lediglich 0.5 dB liegt zudem unterhalb des wahrnehmbaren Bereichs ( $1 < \text{dB}$ ).

Auch bei Betrachtung der Spitzen und des Pegelverlaufs der Busdurchfahrten, respektive der Haltevorgänge bei unterschiedlicher Lage der Bushaltestelle ist keine Differenz oder Auffälligkeit ersichtlich. Die Durchfahrten wie auch die Haltevorgänge sind sehr unterschiedlich, ein sich wiederholendes Muster ist nicht erkennbar. Es kann daher angenommen werden, dass das Fahrverhalten des Buschauffeurs einen grösseren Einfluss auf die Lärmemission hat als die Lage der Bushaltestelle und/oder dass die Umgebungsgeräusche (wie auch der restliche Verkehr) den Einfluss der Lage der Haltestelle verschleiern.

### 2.2.1 Fazit Lärmmessungen

Aufgrund der Messresultate und des heutigen Kenntnisstandes erachtet der Regierungsrat in Bezug auf den Lärmschutz die Lage der Bushaltestelle als unerheblich für die Anwohnerschaft.

## 2.3 Anwohnerbefragung

Parallel zum Testbetrieb wurde in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Amt Basel-Stadt gemeinsam mit dem Neutralem Quartierverein Bachletten-Holbein eine Anwohnerbefragung durchgeführt. Dazu wurden 2'450 Fragebögen verteilt. Insgesamt haben 717 Personen an der Befragung teilgenommen, was einem Rücklauf von 29% entspricht. Besonderes Interesse zeigte die Anwohnerschaft am Rütimyerplatz und in der Rütimyerstrasse. Dabei kam es zu folgenden Umfrageergebnissen:

#### Haltestellenlage

- 56% der Befragten bevorzugen den bisherigen Ist-Zustand mit der Bushaltestelle am Rande des Rütimyerplatzes (Anwohnerschaft Rütimyerstrasse: 54%, Anwohnerschaft Rütimyerplatz: 60%).
- 38% der Befragten bevorzugen die Situation mit der Bushaltestelle auf dem Rütimyerplatz.
- 6% machen dazu keine Angaben.

#### Auswirkungen des Testbetriebs für Veranstaltungen auf dem Platz

- 48% der Befragten sehen einen negativen Einfluss.
- 41% der Befragten sehen keinen negativen Einfluss.
- 11% machen dazu keine Angaben.

#### Auswirkungen des Testbetriebs auf die Geschwindigkeiten

- 57% der Befragten sind der Ansicht, dass der Testbetrieb keine Temporeduktion gebracht hat.
- 32% der Befragten sind der Ansicht, dass der Testbetrieb zu einer Temporeduktion geführt hat.

### 2.3.1 Fazit der Anwohnerbefragung

Die Mehrzahl der Befragten (57%) ist der Ansicht, dass während des Testbetriebs keine Temporeduktion erfolgte und 56% der Befragten sprechen sich gegen eine Verlegung der Bushaltestelle auf den Rütimyerplatz aus.

### 3. Beantwortung der Fragen

- *Wie die Aufenthaltsqualität auf dem betreffenden Platz mit geeigneten Massnahmen gesteigert werden könnte und wie das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs in der Rütimeyerstrasse gesenkt werden kann*

Seit 2016 auf dem Rütimeyerplatz ein Brunnen platziert wurde, hat sich die Aufenthaltsqualität auf dem Platz merklich verbessert. Wie in Kapitel 2 beschrieben wäre es mit der Verlegung der Haltestellen in die Platzmitte möglich, das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs in der Rütimeyerstrasse zu senken. Dies würde gemäss Bericht der bfu die Verkehrssicherheit auf dem Platz allgemein, besonders aber für die Fussgänger/-innen erhöhen. Zudem könnten bis zu vier neue Bäume gepflanzt werden, was zur Attraktivität der Rütimeyerstrasse beitragen würde. Ausserdem könnten sechs neue Parkplätze angeboten werden. Eine Mehrheit der Umfrageteilnehmer/-innen lehnt eine Verlegung der Haltestellen in die Platzmitte dennoch ab.

- *Ob diese Strasse nicht generell mit Tempo 30 ausgestattet werden könnte*

Die Rütimeyerstrasse zählt nicht zu jenen Strassen, die gemäss Grossratsbeschluss vom 9. Januar 2013 über die weitere Umsetzung von Tempo 30 bezüglich einer Tempo 30-Einführung geprüft werden soll. Die Rütimeyerstrasse ist eine Hauptsammelstrasse und zählt somit zum Netz der verkehrsorientierten Strassen. Dieses Netz hat die Funktion, einzelne Quartiere miteinander zu verbinden, den quartierfremden Durchgangsverkehr zu kanalisieren, effizient und flüssig durchzuleiten und somit von den Erschliessungsstrassen der Wohnquartiere fernzuhalten. Auf verkehrsorientierten Strassen wird Tempo 30 nur in begründeten Ausnahmefällen geprüft – etwa wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen oder wenn mittels Tempo 30 eine übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann. Für die Rütimeyerstrasse ist keine der in den gesetzlichen Grundlagen des Bundes vorgesehenen Voraussetzungen (siehe Art. 108 der Signalisationsverordnung) für eine Tempo 30-Einführung gegeben. Zudem ist sie für die kantonale Krisenorganisation von grosser Bedeutung und dient in Interventionsfällen als ausgewiesene Verbindungssachse für Lifeline- und Notfallfahrten.

- *Ob nicht an der Verzweigung Oberwilerstrasse/ Rütimeyerstrasse/ Bachlettenstrasse das Tempo mit einem Kreisels gebrochen werden könnte*

Die aktuelle Organisation des Verkehrs mit der Vortrittsregelung Oberwilerstrasse–Rütimeyerstrasse entspricht dem kantonalen Verkehrslenkungskonzept, den Durchgangsverkehr auf der Hauptsammelstrasse zu führen. Es handelt sich nicht um einen Unfallschwerpunkt und der Verkehr funktioniert mit den aktuellen Verkehrsmengen weitgehend reibungslos. Für die Lifeline- und Notfallfahrzeuge sowie für den Bus Linie 34 wird eine vortrittsberechtigende und somit behinderungsfreie Fahrt gewährleistet. Zudem sind derzeit in diesem Bereich keine Sanierungen erforderlich und damit keine baulichen Massnahmen vorgesehen, die eine Umgestaltung erlauben würden.

- *Ob durch eine Bepflanzung der langen Mittelinsel beim Rütimeyerplatz das Strassenbild optisch verbessert werden könnte.*

Würden die Haltestellen doch noch in die Platzmitte verlegt, würde die Mittelinsel begrünt. Ohne Verlegung würde eine Begrünung frühestens im Rahmen einer notwendigen Sanierung der Mittelinsel erfolgen.

### 4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Aufwertung des Rütimeyerplatzes“ abzuschreiben.

Folgt der Grosse Rat dem Antrag des Regierungsrats, bleiben die Haltestellen an ihren heutigen Standorten in der Rütimeyerstrasse. Damit würde dem Wunsch der Mehrheit der Umfrageteilnehmer/-innen entsprochen.

**Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

menden im Quartier entsprochen. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass die geforderte Anpassung der Haltestellen an die Erfordernisse des BehiG an bestehender Lage nicht ohne Wegfall von Parkplätzen möglich ist. Eine Begrünung der Mittelinsel würde zum Zeitpunkt einer notwendigen Sanierung derselben erfolgen.

Sollte der Grosse Rat entgegen dem Antrag des Regierungsrats den Anzug stehen lassen, würde dies der Regierungsrat dahingehend interpretieren, dass der Grosse Rat den Regierungsrat mit der Verschiebung der Bushaltestelle Rütimyerplatz in die Platzmitte inkl. Begrünung der Mittelinsel beauftragt. Damit könnten die Aufenthaltsqualität weiter verbessert und die Verkehrssicherheit auf dem Platz erhöht werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin