



ENTWICKLUNGSPLANUNG DREISPITZ

Teilprojekt 3 Verkehr Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (GVK) Zusammenfassung

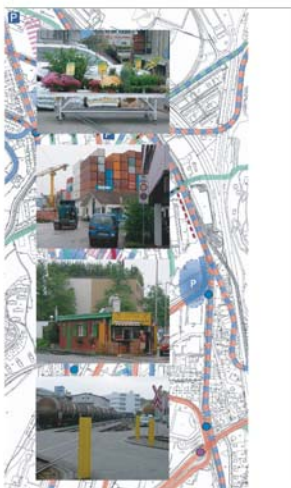
Oktober 2009
(Bericht v. 29.10.2008, Massnahmenkatalog v. 17.9.2009)
Auftragnehmer: Ernst Basler + Partner
Verbindlichkeit: Orientierende Information

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel Stadt, HPA-P
Entwicklungsplanung Dreispitz

Gesamtverkehrskonzept Dreispitz

Schlussfassung vom 12.10.2009
(Beschluss der Politischen Projektsteuerung Entwicklungsplanung Dreispitz)

Bericht in der Fassung vom 29.10.2008
Massnahmenkatalog in der Fassung vom 17.09.2009



Ernst Basler + Partner.

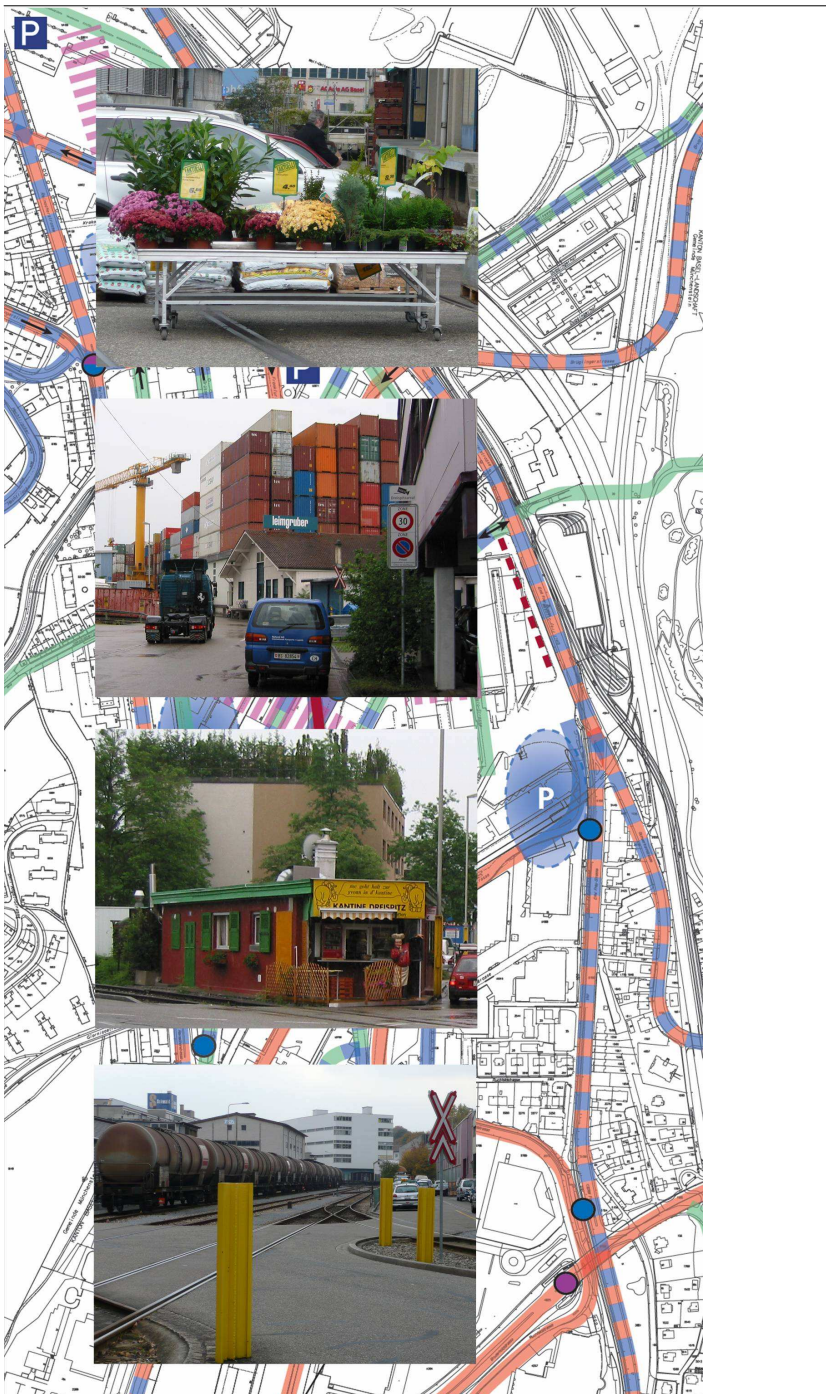
Gesamtverkehrskonzept Dreispitz

Schlussfassung vom 12.10.2009

(Beschluss der Politischen Projektsteuerung Entwicklungsplanung Dreispitz)

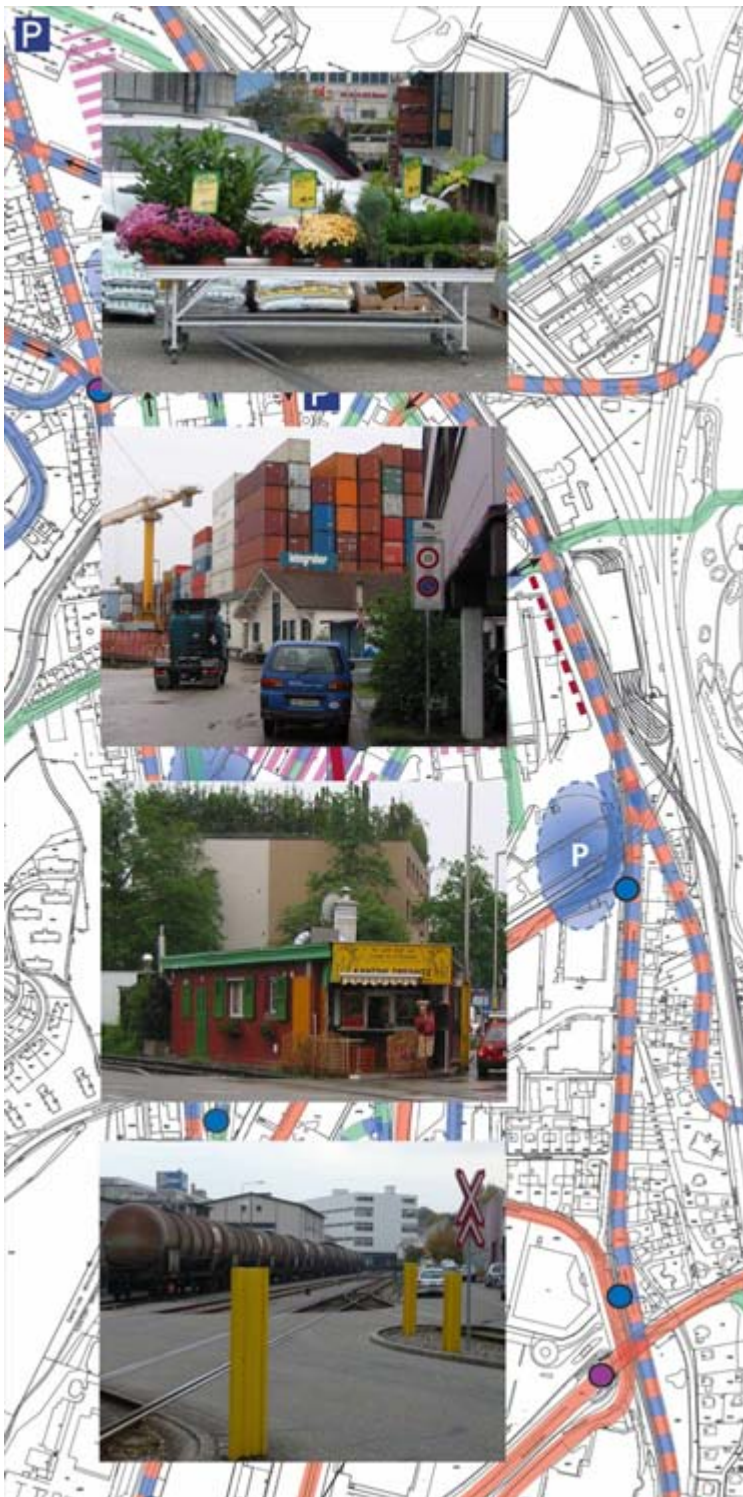
Bericht in der Fassung vom 29.10.2008

Massnahmenkatalog in der Fassung vom 17.09.2009



Gesamtverkehrskonzept Dreispitz Bericht

29.10.2008



Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (vgl. Plan im Anhang A1) baut auf den koordinierten Teilkonzepten für die verschiedenen Verkehrsträger auf, die gemäss der entwickelten Zielvorstellungen koordiniert wurden:

Der **öffentliche Verkehr** spielt für die Erschliessung des transformierten Dreispitz eine zentrale Rolle, wenn die Dichten und Nutzungen gemäss den Zielen der Entwicklungsplanung beim angestrebten Modal-Split von maximal 60% motorisiertem Individualverkehr realisierbar sein sollen. Die Tramlinie im mittleren Broadway ist das Rückgrat dieser öV-Erschliessung, im Sinne eines Vorläuferbetriebs kann dies vorerst auch eine Buslinie sein. Man muss sich aber bewusst sein, dass die öV-Erschliessung und insbesondere der Trambetrieb ein wichtiger Impulsgeber für die Transformierung sein kann.

Der **Fussverkehr** wird im künftigen Dreispitz ebenfalls eine wichtige Rolle spielen; seine wichtigste Achse ist der mittlere Broadway. Mit dem Konzept für den motorisierten Verkehr wird weiter das Ziel einer möglichst weitgehenden Entlastung des Strassenraums zugunsten des Langsamverkehrs verfolgt. Darüber hinaus ist der Fussverkehr auf möglichst direkte Verbindungen zwischen wichtigen Zielen angewiesen, weshalb neue Querverbindungen durch die heute noch weitgehend geschlossenen Zeilen einen hohen Stellenwert erhalten.

Der **Radverkehr** hat in Basel traditionell einen hohen Stellenwert. Dem wird Rechnung getragen, indem die Frankfurt-Strasse dem Radverkehr als Haupterschliessungsachse dienen soll. Der mittlere Broadway ist infolge mutmasslich hoher Fussgängerfrequenzen und verschiedenen weiteren Nutzungsansprüchen für den Radverkehr nur bedingt geeignet, stattdessen übernehmen die beiden Parallelachsen Mailand- und Florenz-/Venedig-Strasse die Funktion von Hauptachsen für den Radverkehr. Auch hier spielen Querverbindungen zur Vermeidung von Umwegen eine wichtige Rolle.

Der **motorisierte Verkehr** soll den Dreispitz künftig möglichst wenig belasten, die Zufahrten zum Areal sollen weitgehend über das übergeordnete Netz erfolgen. Dazu werden in den Teilkonzepten motorisierter Verkehr und schwerer Nutzverkehr folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Sperrung der Frankfurt-Strasse für den motorisierten Verkehr beim Broadway
- Periphere Lage der Parkhäuser mit möglichst kurzer Zufahrt vom übergeordneten Netz
- Weiterhin ganzer Dreispitz Tempo 30-Zone, mittlerer Broadway künftig ausschliesslich Zubringer- und Anlieferverkehr
- Einrichtungsverkehr für den schweren Nutzverkehr im Nordteil des Dreispitz

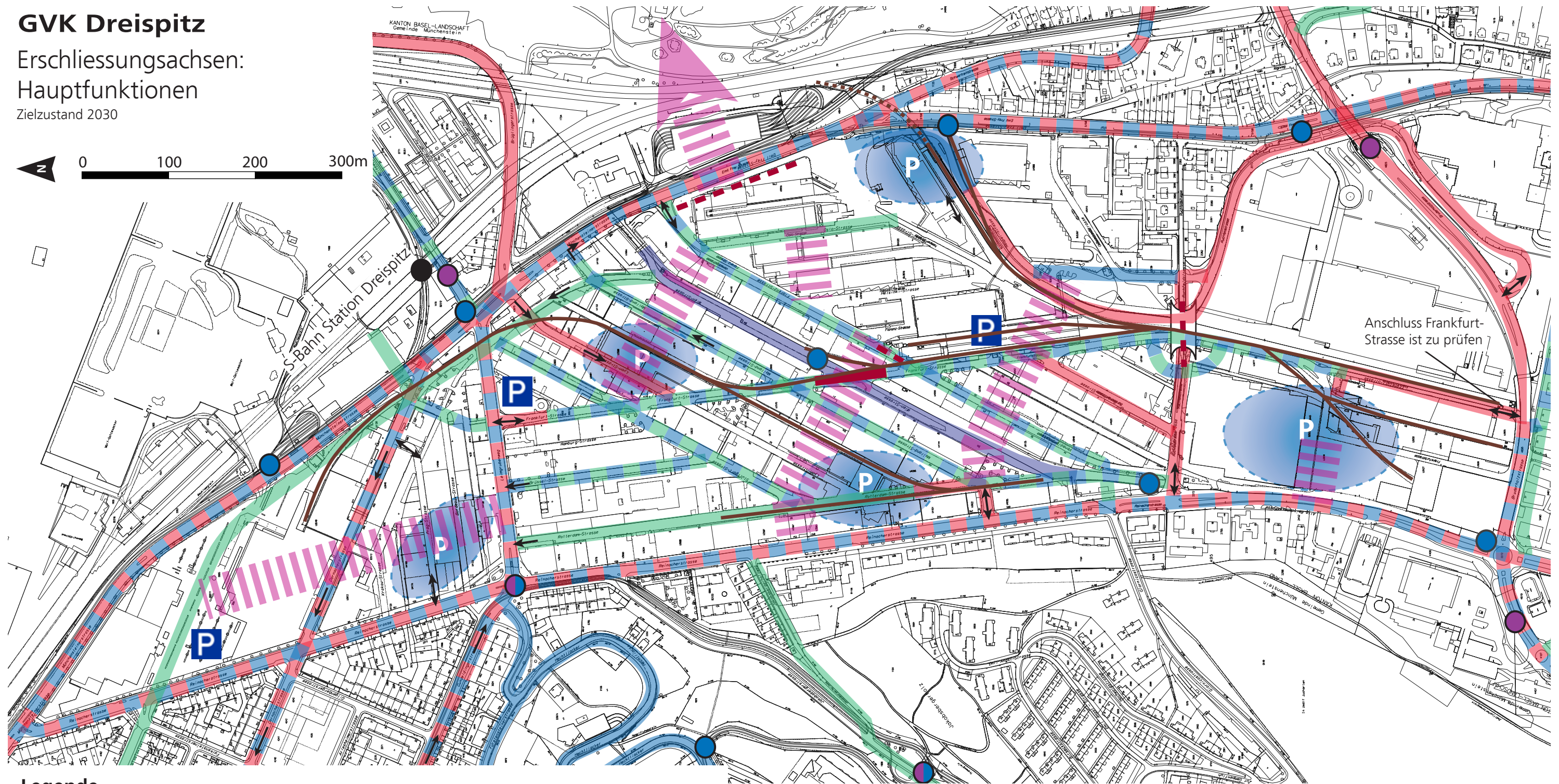
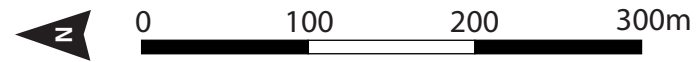
Damit können sowohl eine gute Erschliessung des Dreispitz für den motorisierten Verkehr gewährleistet als auch eine möglichst grosse Entlastung der Strassenräume im Dreispitz zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und des Langsamverkehrs erreicht werden.

Ein Betrieb von **Gütergleis** und Tramlinie nebeneinander im mittleren Broadway ist nicht realistisch, d.h. mit der Inbetriebnahme der Tramlinie ist eine Ersatzlösung für die Verbindung über den Broadway erforderlich. Bis dahin kann aber auf dem vorgesehenen Tramtrasse ein Gütergleis weiterbetrieben werden, was Zeit für Investitionsentscheide und die Raumsicherung für Ersatzlösungen bringt. Allerdings ist eine rasche Reduktion der Anzahl Gleise in der Axe mittlerer Broadway auf das für den Bahnbetrieb notwendige von grosser Bedeutung für die Initiierung des Transformationsprozesses. Kurzfristig können die Gleise zu derzeit unbedienten Bereichen im Areal zu Gunsten der Verkehrssicherheit des Zweiradverkehrs eingedeckt werden. Langfristig soll die Option Güterverkehr auf der Schiene durch Freihaltung der Lichtraumprofile gewahrt bleiben, wobei eine Konzentration auf den Südteil des Dreispitz anzustreben ist.

GVK Dreispitz

Erschliessungsachsen: Hauptfunktionen

Zielzustand 2030

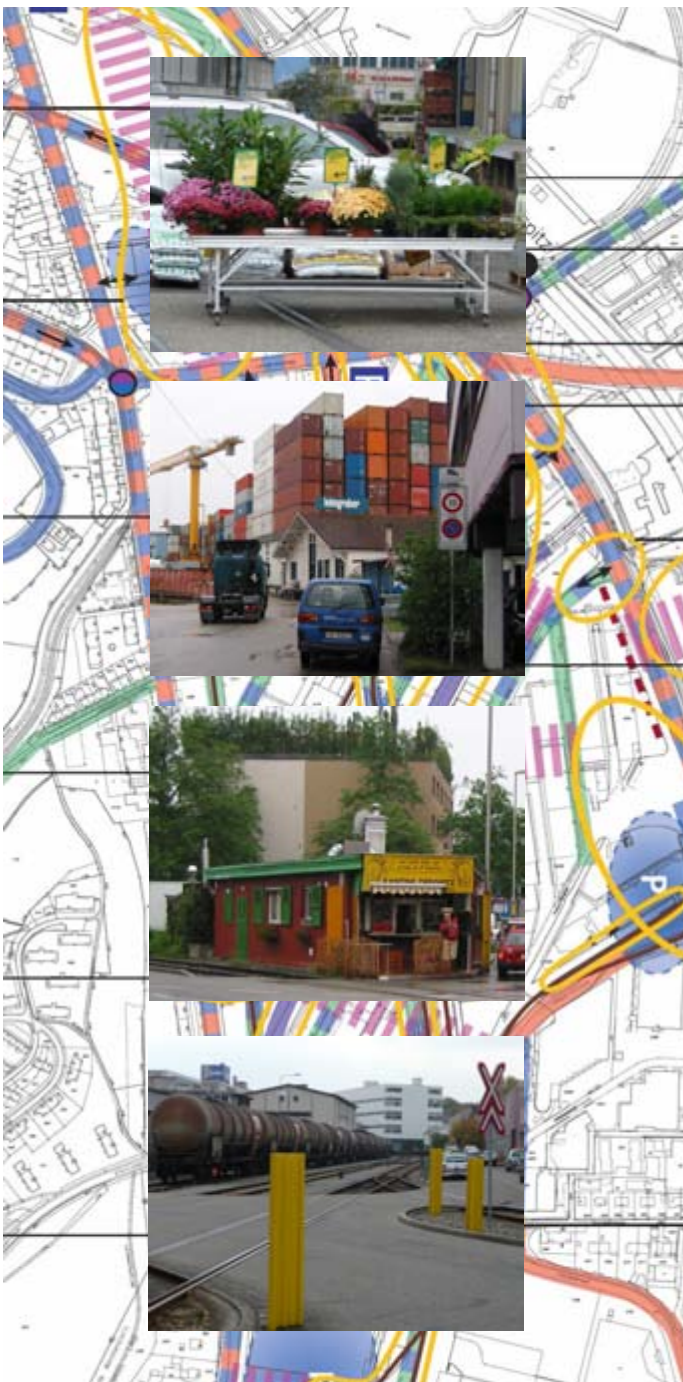


Legende

Haltestelle Tram, Bus, S-Bahn		MIV	
ÖV, LV, kein MIV		MIV / Kantonale Radroute	
Fusswege		Parkierungsanlage bestehend / geplant	
Radwege		Zugänge MIV	
Bereich für Querverbindungen LV		Durchfahrt für schwere Nutzfahrzeuge gesperrt	
Gütergleise		Durchfahrt für Motorfahrzeuge gesperrt	

Gesamtverkehrskonzept Dreispitz: Massnahmenkatalog

17.09.2009



Zusammenfassung

Der **Massnahmenkatalog zum Gesamtverkehrskonzept Dreispitz** (GVK) beschreibt diejenigen Massnahmen detaillierter, die für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts im Rahmen der angestrebten Transformierung des Dreispitz erforderlich werden (vgl. Übersichtsplan A2).

Dazu wurden auf der Grundlage des Berichts zum GVK 32 Massnahmen in Massnahmenblättern systematisch erfasst. Jede Massnahme wurde dazu in einem Planausschnitt verortet. Beschreibungen in Rasterblättern stellen zudem die Grundlage für das Pflichtenheft einer jeden Massnahme dar. Mit dem Massnahmenkatalog wurde eine wichtige Grundlage für die stufengerechte Weiterbearbeitung der Massnahmen geschaffen. Es konnten folgende wichtige **Ergebnisse** abgeleitet werden (vgl. auch tabellarische Übersicht S. 6):

- die Zuordnung der Federführung für das Vorantreiben der Massnahme,
- die Einordnung der Bedeutung der Massnahme für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts im transformierten Dreispitz und
- das Anvisieren eines Zeithorizonts für die Fertigstellung des nächsten Bearbeitungsschrittes innerhalb der stufengerechten Weiterbearbeitung der Massnahme.

Die Zuordnung der Federführung orientiert sich am Territorialprinzip und hinterlegt den Auftrag, die stufengerechte Weiterbearbeitung der Massnahme verantwortlich zu veranlassen sowie das Vorgehen hinsichtlich Finanzierung und Umsetzung der Massnahme kooperativ mit den Planungspartnern zu klären.

Die Bedeutung bezeichnet den Stellenwert der Massnahme im Hinblick auf das Erreichen der im GVK formulierten Ziele. Sie spiegelt insofern auch die Verbindlichkeit der Massnahme im Hinblick auf die Auswirkungen auf das GVK im transformierten Dreispitz wider, wenn eine Massnahme nicht realisiert werden könnte.

Die Angabe des Zeithorizontes für die Fertigstellung des nächsten Bearbeitungsschrittes einer Massnahme im Rahmen einer stufengerechten Weiterbearbeitung liefert wichtige Anhaltspunkte für die Ressourcenplanung der Federführenden und der Planungspartner.

Die Bearbeitung hat gezeigt, dass aufgrund der Bedeutung für die Unterstützung des Transformationsprozesses im Dreispitzareal drei **Schlüsselmassnahmen** formuliert werden können, die mit höchster Priorität bearbeitet und so bald wie möglich umgesetzt werden sollen. Dies sind:

- Tram Dreispitz (Nr. 11)
- Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse (Nr. 73)

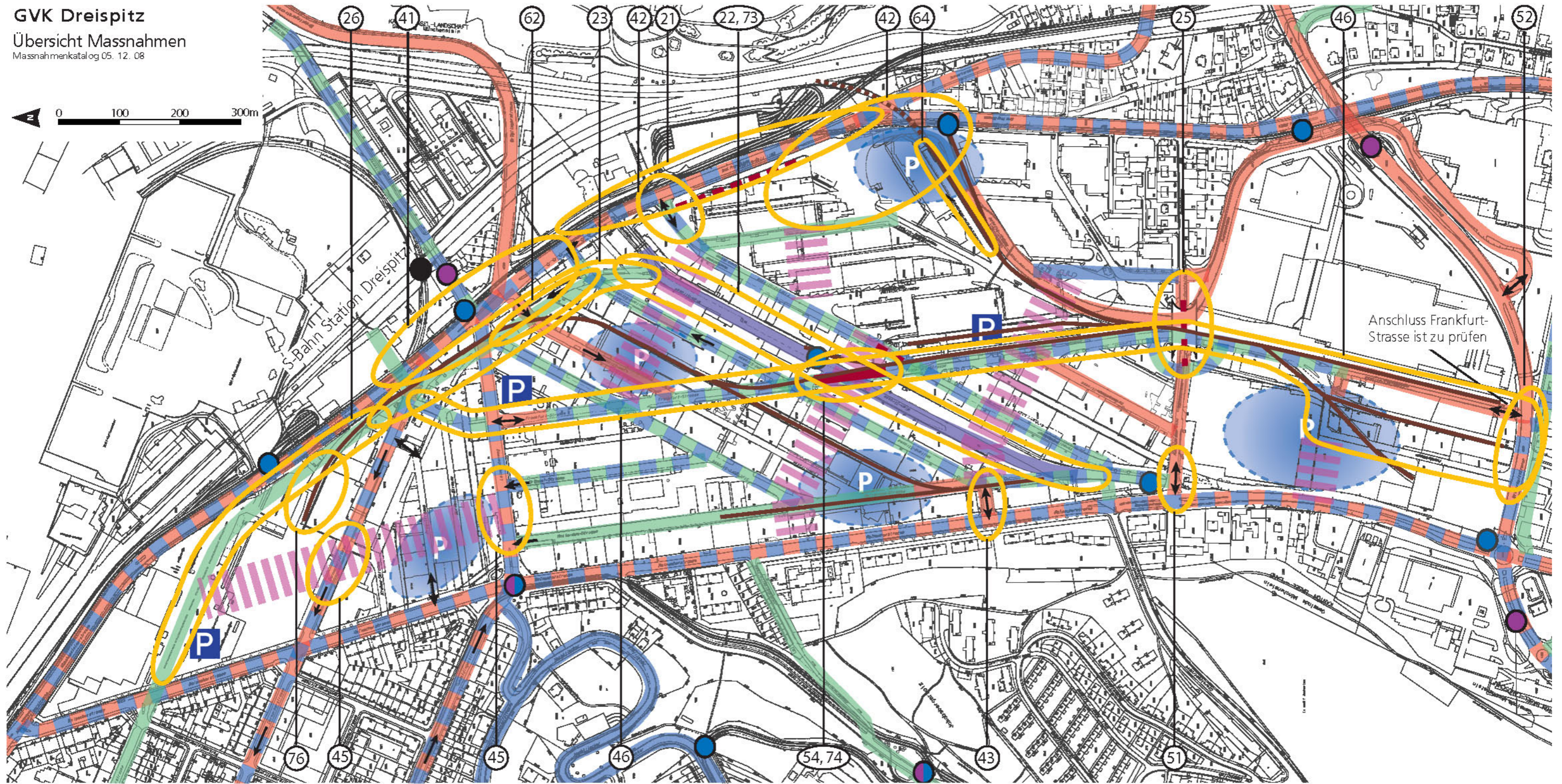
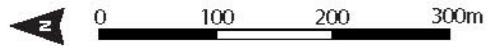
- Umgestaltung Frankfurt-Strasse (Nr. 46)

Da zwischen den einzelnen Massnahmen diverse **Abhängigkeiten** sowohl auf planerischer als auch auf Umsetzungsebene bestehen, sind im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Schlüsselmassnahmen vor allem planerische Abklärungen zu folgenden Massnahmen zeitnah zu betreiben:

- Fussgängerachse mittlerer Broadway (Nr. 22)
- Fusswegverbindung von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse (Nr. 23)
- Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway (Nr. 54)

Zwei der Massnahmen sind für die Bearbeitung vieler anderer Massnahmen zwingende planerische **Voraussetzung**. Sie nehmen als Grundlagen-Massnahme eine Sonderstellung ein. Sie sind vor, mindestens aber parallel zur Bearbeitung der Schlüsselmassnahmen zu erbringen:

- Überprüfung Knotenauslastung (Nr. 53)
- Strategie Reduktion Bedienpunkte (Gütergleise) (Nr. 71)



Legende

- Haltestelle Tram, Bus, S-Bahn
- ÖV, LV, kein MIV
- Fusswege
- Radwege
- Bereich für Querverbindungen LV
- Gütergleise
- MIV
- MIV / Kantonale Radroute
- Parkierungsanlage bestehend / geplant
- Zugänge MIV
- Durchfahrt für schwere Nutzfahrzeuge gesperrt
- Durchfahrt für Motorfahrzeuge gesperrt

Auflistung Massnahmen gemäss Massnahmenkatalog

11.	Tram Dreispitz
12.	Konzept Busvorläuferbetrieb
21.	Fussweganbindung Brüglinger Ebene
22.	Fussgängerachse mittlerer Broadway
23.	Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse
24.	Arealinterne Querungen Fussgängerverkehr
25.	Fussgängerunterführung Ruchfeldstrasse
26.	Fusswegverbindung Broadway in der Nordspitze
31.	Einbindung Dreispitz in das übergeordnete Radroutennetz
32.	Arealinterne Querungen Radverkehr
33.	Kreuzungspunkte Radgroberschliessung – Gleisanlagen

Kursiv: Massnahme nicht im Plan verzeichnet

41.	Knotenbereich Dreispitz / Fussweganbindung S-Bahnstation Dreispitz
42.	Anschluss Kunstfreilager an Emil-Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld
43.	Anschlussknoten Tor 5
44.	Gestaltung Anschlussknoten
45.	Querung Leimgrubenweg und Dornacherstrasse
46.	Umgestaltung Frankfurt-Strasse
51.	Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse
52.	Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse
53.	Überprüfung Knotenauslastung
54.	Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway
55.	Präzisierung Lage Parkhäuser

61.	Einrichtungsregime Nordteil
62.	Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse
63.	Regime schwerer Nutzverkehr Südteil
64.	Neue Zufahrt südlich Transilager
71.	Strategie Reduktion Bedienungspunkte
72.	Massnahmen bei nicht mehr benötigten Gütergleisen
73.	Reduktion und Rückbau Gütergleise in der Wien-Strasse
74.	Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse
75.	Raumbedarf Lichtraumprofil Gütergleise
76.	Gleisanschluss M-Parc