

05.0897.02

# Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates

zum

## **Ratschlag betreffend „Umgestaltung Wettsteinplatz und Neugestaltung Theodorsgrabenanlage“**

vom 8. Juni 2005 / P050897

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt  
zugestellt am 11. November 2005

# 1. Ausgangslage

Wegen den Diskussionen um eine mögliche Tramführung vom Wettsteinplatz via Claragraben zum Claraplatz sind die Unterhaltsarbeiten auf dem Wettsteinplatz in den letzten Jahren zurückgestellt worden. Der Platz befindet sich heute in einem schlechten baulichen Zustand. Eine umfassende Erneuerung von Strassenunterbau und Fahrbahn ist heute angezeigt, wenn man wiederkehrende kostenintensive Reparaturen vermeiden will. Diese Arbeiten sollen koordiniert mit Gleiserneuerungsarbeiten der BVB ausgeführt werden; die Arbeiten der BVB beginnen unabhängig vom Beschluss des Grossen Rates noch im Verlauf des Jahres 2005. Sie sind nicht Gegenstand des Ratschlags.

Der Wettsteinplatz ist in seiner heutigen Form sowohl aus verkehrstechnischer als auch aus gestalterischer Sicht unbefriedigend. Im Rahmen der Sanierung soll er deshalb in einigen Punkten umgestaltet werden. Diese Umgestaltung berücksichtigt die Anliegen des motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und der Fussgängerinnen und Fussgänger – und zwar sowohl aus verkehrstechnischer als auch aus städtebaulicher und gestalterischer Sicht. Die heutige Leistungsfähigkeit des Platzes wird dabei erhalten.

Ein Blick auf den Wettsteinplatz weckt bei vielen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern den Eindruck eines Kreisverkehrsregimes. Tatsächlich ist die Vorfahrtsregelung aber uneinheitlich: An den meisten Zufahrten gilt Rechtsvortritt. Dies führt zu Unsicherheiten und gefährlichen Situationen. Im Zusammenhang mit der geplanten Sanierung bietet sich die Gelegenheit, die heute unbefriedigende Verkehrsführung zu verbessern. Der Wettsteinplatz soll nach dem Umbau als Verkehrskreisel funktionieren. Verkehrsstudien haben gezeigt, dass sich die Einführung eines Kreisverkehrsregimes deutlich positiv auf den Verkehrsablauf am und um den Wettsteinplatz auswirkt. Das neue Verkehrsregime verdrängt den Verkehr nicht in Wohnquartiere oder auf die Mittlere Brücke.

Der Ratschlag beabsichtigt, die Umgestaltung des Wettsteinplatzes mit einer Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage zu kombinieren. Als Stadtpark wirkt die Theodorsgrabenanlage heute wenig einladend und wird wenig benutzt. Im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung ist die Einrichtung eines Spielplatzes in der Anlage bewilligt worden. Die Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage soll gemäss Ratschlag anlehnend an die ursprüngliche Promenadengestaltung des 19. Jahrhunderts erfolgen und die Anlage zu einem angenehmen, belebten und sicheren Ort machen.

Zu Fragen der Detailgestaltung sei auf den Ratschlag verwiesen.

## 2. Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat das Geschäft 05.0897.01 am 29. Juni 2005 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 4. Juli, 15. August, 29. August, 19. September und 19. Oktober 2005 beraten. Von der Verwaltung standen Regierungsrätin Barbara Schneider, Martina Münch (Leiterin Abteilung „Stadtgestaltung öffentlicher Raum“ im Hochbau- und Planungsamt (HPA)) und Benno Jurt (Stv. Leiter Abteilung „Transport und Verkehr im HPA) zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung.

Aufgrund der Diskussion in der UVEK betreffend Sicherheit von Fuss- und Zweiradverkehr hat das Baudepartement (HPA, Hauptabteilung Planung) im Juli 2005 bei der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) einen technischen Bericht in Auftrag gegeben.

ben. Dieser Bericht stand der UVEK an der Sitzung vom 29. August zur Verfügung. Zur Verkehrsführung im Kreisel hat die UVEK eine Stellungnahme bei der Kantonspolizei (Verkehrsabteilung, Technischer Dienst) eingeholt. Last but not least hat die UVEK beim Baudepartement (HPA, Hauptabteilung Planung) eine Kostenprognose für im Ratschlag nicht vorgesehene Tramwartehallen auf dem Wettsteinplatz eingeholt.

### 3. Inhalt der Diskussion

Die UVEK hat die Umgestaltung des Wettsteinplatzes und die Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage intensiv diskutiert. Die Meinungen innerhalb der Kommission reichten zu Beginn der Debatte von vollständiger Zustimmung bis zu Rückweisung des Geschäftes. Um eine Rückweisung zu vermeiden und die Umgestaltung des Wettsteinplatzes gleichzeitig mit den Gleiserneuerungsarbeiten der BVB zu ermöglichen, erwartet die UVEK, dass ihre in den Kapiteln 3.1 und 3.2 formulierten Wünsche betreffend Verkehrsführung und ÖV-Wartehallen in der Detailausführung berücksichtigt werden.

Eine Sanierung des Wettsteinplatzes unter Verzicht auf jegliche Umgestaltungs-Massnahmen würde gegenüber dem im Ratschlag präsentierten Projekt schätzungsweise CHF 0,5 Mio. günstiger kommen. Die UVEK erachtet das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten als vertretbar und stimmt den Umgestaltungsmassnahmen deshalb mehrheitlich zu.

Da der Ratschlag aus verschiedenen, mehr oder weniger stark voneinander abhängigen Vorhaben besteht, hat die UVEK ihre Diskussion nach den folgenden Themenbereichen gegliedert:

- § Verkehrsführung und -sicherheit
- § ÖV-Wartehallen
- § Neugestaltung Theodorsgrabenanlage

#### 3.1 Verkehrsführung und -sicherheit

Die vorgesehene Kreiselanlage ist in ihrer Form einzigartig; unüblich ist u.a., dass Tram und Bus eine Haltestelle *im* Kreisel haben und deshalb die Fussgänger den Kreisel queren müssen. Die Kantonspolizei schreibt in ihrer unter Kapitel 2 erwähnten Stellungnahme, dass sich die allseits bekannten Vorteile eines Kreisels (homogener Verkehrsablauf, Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende etc.) auch unter Berücksichtigung der speziellen Verhältnisse auf dem Wettsteinplatz positiv auswirken.

Auch die bfu sieht in ihrem unter Kapitel 2 erwähnten Gutachten beim vorliegenden Projekt mehrere Vorteile gegenüber dem Status Quo:

- § Klarere Vortrittsregelung mit Kreisvortritt und damit einfacherer und verständlicherer Verkehrsablauf
- § Kleinere Geschwindigkeiten auf den Zufahrten durch die Regelung mit Kreisvortritt
- § Bessere Erkennbarkeit der Fahrbeziehungen dank der Reduktion der Fahrbahnbreite
- § Kürzere Übergänge auf die ÖV-Mittelinsel
- § Vergrösserung der ÖV-Mittelinsel verbunden mit mehr Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste des ÖV

Die von der bfu aufgeführten Nachteile bestehen alle bereits heute und können aufgrund der Rahmenbedingungen und speziellen Situation nicht behoben werden. Beispiele sind die Integration des ÖV im Kreisel ohne spezielle Regelung oder die für einen Kreisel unüblichen – aufgrund der Lage der ÖV-Haltepunkte aber auch unabdingbaren – Fussgängerstreifen. Als problematisch stuft die bfu auch die miteinander in Konflikt stehenden Vortrittsregelungen

(Kreisvortritt, Fussgängervortritt und Tramvortritt) auf dem Platz ein. Sie kommt zum Schluss, dass die Projektleitung mit der vorgesehenen Umgestaltung insgesamt eine Verbesserung der Situation erzielt. Eine Ausmerzung weiterer Nachteile (z.B. die Regelung der Fussgängerstreifen in der Kreiselfahrbahn und des Trams) hätte negative Auswirkungen auf die Kapazität des Platzes. Die UVEK teilt die Einschätzung der bfu grossmehrheitlich.

Die Fussgängerstreifen sind so angelegt, dass sie wo immer möglich nur über eine Fahrspur pro Richtung führen. Sie werden insgesamt kürzer und sicherer. Die bfu empfiehlt, auf einen innerhalb der UVEK angeregten zusätzlichen Fussgängerstreifen zwischen ÖV-Insel und Theodorskirche zu verzichten. Dieser Fussgängerstreifen würde einerseits über mehr als einen Fahrstreifen führen; andererseits ergibt eine höhere Zahl an Fussgängerstreifen durchschnittlich tiefere Frequenzen und damit eine geringere Aufmerksamkeit der Autofahrenden. Die UVEK kann dieser Argumentation folgen.

Die bfu empfiehlt an einigen Stellen Mittelinseln im Bereich der Fussgängerstreifen. Da der Wettsteinplatz allerdings auf der Route für Ausnahmetransporte liegt, müssten solche Mittelinseln überfahrbar sein. Von überfahrbaren Inseln wiederum rät die bfu ab, da solche nur eine trügerische Sicherheit bieten.

Die Pläne des Baudepartements sehen aus Richtung Wettsteinbrücke/Grossbasel eine zweispurige Einfahrt auf den Wettsteinplatz vor. Die Velofahrenden müssten kurz nach Passieren der Abzweigung Alemannengasse von der separaten Velospur auf die normale Fahrspur wechseln. Die bfu empfiehlt hier für den Autoverkehr eine einstreifige statt zweistreifige Verkehrsführung. Damit würde Platz geschaffen für eine Verbesserung des Ablenkungseffektes. Bei der im Ratschlag präsentierten Lösung ist der Ablenkungseffekt so gering, dass die von der Brücke auf den Platz kommenden Fahrzeuge praktisch ungebremst in den Kreiselfahren können. Aus Sicht des Baudepartements würde eine einspurige Einfahrt von der Wettsteinbrücke her jedoch keinen Vorteil bringen, im Gegenteil: Mit einer Kreiselführung macht es einen Unterschied, ob zwei Fahrzeuge miteinander oder jeweils nur eines in den Kreiselfahren können. Kann jeweils nur ein Fahrzeug in den Kreiselfahren, besteht die Gefahr von Rückstaus auf der Brücke, allenfalls sogar bis zum nächsten Verkehrsknoten beim Kunstmuseum. Aus Sicht der Polizei sei die vorgesehene Lösung auch aus dem Aspekt der Sicherheit die beste.

Die UVEK schliesst sich hier der Meinung der bfu an. Sie ist davon überzeugt, dass es für die Sicherheit der Velofahrenden besser wäre, die separate Velospur in Richtung Kreiselfahren zu verlängern und bis zur Kreiseleinfahrt nur eine Fahrspur für Autos zu markieren. Das Baudepartement hat sich bereit erklärt eine entsprechende Anpassung des Projektes in der Detailausführung vorzunehmen. Eine Norm des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verlangt, dass separate Velospuren bis höchstens 20 Meter vor die Einfahrt in den Kreiselfahren führen. Die UVEK fordert das Baudepartement deshalb auf, in der Detailplanung des Projektes zu prüfen, ob zwischen dem Ende des markierten Velostreifens und der Einfahrt in den Kreiselfahren der Belag in jenem Bereich der Spur, den die Velofahrenden benutzen, rot eingefärbt werden kann. Dies würde die Sicherheit der Velofahrenden zusätzlich verbessern. Auch hier ist das Baudepartement bereit, diesen Vorschlag bei der Detailausführung zu prüfen.

Im Weiteren fordert die UVEK, im gesamten Kreiselfahren auf die vorgesehenen Spurmarkierungen zu verzichten. Damit wird erreicht, dass der Verkehr zumindest ausserhalb der Spitzenzeiten nur einspurig durch den Kreiselfahren fliesst, was die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den Langsamverkehr erhöht. In Zeiten mit hoher Verkehrsbelastung können wie bereits heute zwei Fahrzeuge nebeneinander über den Platz fahren.

Die Kantonspolizei beurteilt die Situation in dieser Frage anders: Sie geht davon aus, dass das Anbringen von partiellen Fahrstreifen-Markierungen zu einer Optimierung des Verkehrsablaufs führt. Dank den Markierungen würden die Verkehrsströme „geordnet“; für Velofah-

rende sei ein Einspuren wesentlich sicherer als ohne Markierungen. Würde man auf die Markierungen verzichten, so entstünden weite Flächen ohne Struktur. Die stärkeren Verkehrskategorien (Lastwagen, Busse, Personenwagen) würden diese Flächen dominieren und Velofahrende klar benachteiligt; es käme auch zu potenziell gefährlichen Situationen (Velos im „Sandwich“). Ohne die Markierungen dürfte auch der Fussgängerstreifen vor der Liegenschaft Nr.8 nicht angebracht werden.

Aufgrund einer Analyse der Verkehrsunfälle wurde im Juli 2003 zwischen der Einmündung Grenzacherstrasse und der Einmündung Hammerstrasse eine Fahrstreifen-Markierung angebracht. Im Beobachtungszeitraum von zwei Jahren vor der Realisierung ereigneten sich 22 polizeilich registrierte Unfälle. In den zwei Jahren nach der Realisierung sank die Anzahl auf noch 14 polizeilich registrierte Unfälle.

Trotz den Bedenken der Kantonspolizei hält die UVEK an ihrem Anliegen fest. Sie stützt sich dabei auf das bfu-Gutachten, das eine zweispurige Kreiselfahrbahn als Nachteil einstuft, da eine solche zwangsläufig Spurwechsel zur Folge hat. Die bfu hält fest, dass durch Spurwechsel gefährliche Situationen entstehen können und vor allem die Verkehrssicherheit des leichten Zweiradverkehrs beeinträchtigt wird.

Die UVEK ist überzeugt, dass die Sicherheit des Langsamverkehrs ohne Spurmarkierungen höher ist und erwartet deshalb eine Verkehrsführung ohne Spurmarkierungen.

### **3.2 ÖV-Wartehallen**

Denkmalpflege und Stadtbildkommission wehren sich dagegen, auf dem Wettsteinplatz Normwartehallen der BVB aufzustellen. Ein Wettbewerb für städtebaulich attraktive Wartehallen soll erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden; vorerst soll auf Wartehallen für die Fahrgäste des ÖV auch aus finanziellen Gründen verzichtet werden.

Die UVEK kann dieser Argumentation nicht folgen. Der Bedarf an Wartehallen auf dem Wettsteinplatz ist unbestritten. Eine Totalsanierung ohne das Anbringen der schon lange erwünschten Wartehallen verstände die Bevölkerung nicht. Der bestehende Kiosk reicht als Schutz bei schlechtem Wetter nicht aus. Dank der im Vergleich zu heute grösseren Mittelinsel ist das Aufstellen von Wartehallen überdies räumlich unproblematisch.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat für die Erstellung von zwei Wartehallen auf der Tramhaltestelle in Richtung Grossbasel (Grössenordnung 20 Laufmeter) und der Bushaltestelle in Richtung Claraplatz (Grössenordnung 10 Laufmeter) einen zusätzlichen Kredit von CHF 300'000. Abklärungen des Baudepartements haben ergeben, dass mit dieser Summe eine für den Platz gestalterisch angemessene Lösung gefunden werden kann. Im Zentrum des ÖV-Insel dient weiterhin das Kiosk-Gebäude als Wetterschutz.

Als Kompensation der Aufstockung des Kredites zugunsten von ÖV-Wartehallen schlägt die UVEK eine Senkung des Kredites zur Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage vor (vgl. Kapitel 3.3).

### **3.3 Neugestaltung Theodorsgrabenanlage**

Die Mitglieder der UVEK sind mehrheitlich der Auffassung, dass die Aufwertung der Theodorsgrabenanlage zwar wünschbar, aber nicht in allen Punkten notwendig ist. Von der Priorisierung stuft die UVEK die Wartehallen für die ÖV-Fahrgäste auf dem Wettsteinplatz (vgl. Kapitel 3.2) höher ein als eine Umgestaltung der Theodorsgrabenanlage im vorgeschlagenen Umfang. Sie schlägt deshalb vor, die Mehrausgaben zur Erstellung der ÖV-Wartehallen mit einer Reduktion der Ausgaben zur Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage in gleicher Höhe zu kompensieren. Sie weist dabei darauf hin, dass die Umgestaltung der Theodorsgra-

benanlage mit dem Fonds „Mehrwertabgaben“ eine andere Finanzierungsgrundlage hat als die Massnahmen zur Umgestaltung des Wettsteinplatzes.

Mit der Umgestaltung des Wettsteinplatzes hängen nur die in der oberen Hälfte der Theodorsgrabenanlage vorgesehenen Massnahmen (u.a. Abriss der Toilettenanlage und Ersatz durch ein selbstreinigendes WC) direkt zusammen. Insbesondere hinter die Notwendigkeit einer neuen Wegführung und einer neuen Beleuchtung setzt die UVEK ein Fragezeichen. Sie erwartet, dass mit dem um CHF 300'000 reduzierten Kredit in erster Linie die im oberen Teil der Anlage (zwischen Grenzacherstrasse und der Durchfahrt auf Höhe Alemannengasse) vorgesehenen Massnahmen sowie der ins Aktionsprogramm Stadtentwicklung aufgenommene Kinderspielplatz im unteren Bereich der Anlage realisiert werden.

Der Baukredit für die Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage reduziert sich von CHF 1'347'500 gemäss Ratschlag auf CHF 1'047'500.

#### **4. Antrag an den Grossen Rat**

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 8 zu 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Grossratsbeschluss zur Umgestaltung des Wettsteinplatzes und dem Grossratsbeschluss zur Neugestaltung Theodorsgrabenanlage mit den in diesem Bericht erwähnten Änderungen zuzustimmen.

Die UVEK hat den vorliegenden Bericht am 28.10.2005 mit 13 zu 1 Stimmen verabschiedet und den Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Die Präsidentin:



Gabi Mächler

# Grossratsbeschluss

## Umgestaltung des Wettsteinplatzes im Zusammenhang mit anstehenden Gleis- und Strassenbausanierungen

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. 05.0897.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

für die Neugestaltung des Wettsteinplatzes einen Baukredit von CHF 4'482'500.-

- ://: 1. CHF 4'000'000.- (Preisbasis April 2003, Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»), Position des Baudepartements / Tiefbauamt der Rechnungen
- 2006: CHF 1'500'000.-  
2007: CHF 2'250'000.-  
2008: CHF 250'000.-
2. CHF 182'500.- (Preisbasis April 2004, Produktionskosten-Index PKI) zu Gunsten des Projektkredits zu Lasten der Rechnung des Fonds «Mehrwertabgaben» (Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung» ), Position des Baudepartements, Departementsekretariat, Pos. 6010.010.20210.
- 2006: CHF 100'000.-  
2007: CHF 82'500.-
3. CHF 300'000.- für die Erstellung von Warthallen (ZBI 1998, Indexstand April 2005 110.70) zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 2 «öffentlicher Verkehr»), Position der BVB
- 2006: CHF 80'000.-  
2007: CHF 200'000.-  
2008: CHF 20'000.-

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

# Grossratsbeschluss

## Neugestaltung Theodorsgrabenanlage

(zu Lasten des Fonds „Mehrwertabgaben“)

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. 05.0897.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

- ://: 1. für die Neugestaltung der Theodorsgrabenanlage einen Baukredit von CHF 1'047'500.- (Preisbasis April 2005, Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten der Rechnungen des Fonds „Mehrwertabgaben“ (Baudepartement, Departementsekretariat, Pos. 6010.010.20210)
- 2006: CHF 100'000.-  
2007: CHF 847'500.-  
2008: CHF 100'000.-
2. einen Entwicklungsbeitrag von CHF 204'000.- zu Gunsten des Projektkredites zu Lasten der Rechnungen des Fonds „Mehrwertabgaben“ (Baudepartement, Departementsekretariat, Pos. 6010.100.10008) aufgeteilt auf die Jahre 2008 – 2012.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.