



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

05.0745.02

06.5323.02

Basel, 12. Dezember 2006

Kommissionsbeschluss
vom 12. Dezember 2006

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ausgabenbericht 05.0745.01 betreffend Karl Barth-Platz.
Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Ver-
grösserung der Platzfläche im Zusammenhang mit Gleissanie-
rung**

sowie

**zur Petition P237 betreffend Neugestaltung des Karl Barth-
Platzes**

1. Ausgangslage

Die Verkehrssituation am Karl Barth-Platz ist schon seit längerer Zeit unbefriedigend. Insbesondere entstehen für die Fahrgäste der Tramlinie 14 teilweise gefährliche Situationen beim Ein- und Aussteigen. Heute wird der Individualverkehr auf dem ganzen Abschnitt Hardstrasse – Adlerstrasse in beide Richtungen auf der selben Fahrspur geführt wie das Tram. An den Haltestellen muss er hinter den stehenden Tramzügen warten. Der Karl Barth-Platz bildet die Ausnahme: Hier besteht für den Individualverkehr die Möglichkeit, das Tram zu überholen. Gerade weil die Automobilisten wissen, dass an dieser Stelle die einzige Möglichkeit zum Überholen besteht, entstehen regelmässig heikle Situationen: Trambenutzer wollen von der Tramwartehalle kommend die Strasse überqueren, um auf die Traminsel resp. in das Tram zu gelangen – und gleichzeitig versuchen Automobilisten, das Tram zu überholen. Auch beim Aussteigen sind ähnliche Situationen zu beobachten, insbesondere in den Spitzenzeiten, wenn sich viele Schülerinnen und Schüler der umliegenden Schulen auf den schmalen Traminseln drängen und warten, bis sie die Fahrbahnen überqueren können.

Vor etwa fünf Jahren sind Anwohnerinnen und Anwohner des Karl Barth-Platzes mit der Bitte an die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei gelangt, die Verkehrssituation zu verbessern. Die Verkehrsabteilung stellte dazumal fest, dass sich die Situation mit Signalisationen und Markierungen alleine nicht wesentlich verbessern lässt. Deshalb erarbeitete das Baudepartement zwei Umgestaltungsvarianten, die mit baulichen Eingriffen verbunden sind. Die Koordinationskommission Verkehr entschied sich im Folgenden für die Variante mit so genannten Kaphaltestellen.

Eine Kaphaltestelle ermöglicht es, den Individualverkehr auf der selben Fahrspur zu führen wie den öffentlichen Verkehr. Wenn auf der einen Fahrspur ein Tram in einer Haltestelle steht, ist die gegenüberliegenden Fahrspur für den Individualverkehr frei. Damit die Fussgängerinnen und Fussgänger, die die Strasse überqueren wollen, nicht unmittelbar vor oder hinter dem stehenden Tram auf die Gegenfahrbahn treten, wird die Kaphaltestelle mit einer Mittelinsel versehen. Diese Mittelinsel ist im mittleren Bereich abgesenkt: Bei den Fussgängerstreifen am Anfang und am Ende der Haltestelle befindet sich je eine Insel mit zwei Inselköpfen. Die beiden Inseln sind durch einen Mittelstreifen mit abgesenkten Randsteinen verbunden.

Die Variante Kaphaltestelle mit einer Mittelinsel bedingt auf dem Karl Barth-Platz die Verschiebung mindestens eines Gleises. Das Projekt ist aufgrund von Sparbemühungen des Regierungsrats deshalb vorerst zurückgestellt worden. Im Jahr 2004 orientierten die BVB, dass die Gleise am Karl Barth-Platz bis 2008 saniert werden müssen. Dies ermöglicht es nun, die unumgängliche Sanierung der Gleise mit einer Verbesserung der Verkehrssituation zu verbinden. Auslöser für die geplanten Arbeiten sind also einerseits die schon länger bekannten Anliegen von Anwohnern, andererseits der notwendige Ersatz der Tramschienen.

Der Grosse Rat genehmigt mit dem vorliegenden Ausgabenbericht nur den Baukredit von CHF 1,1 Mio. für die Verschiebung der Gleise und die Einrichtung der Kaphaltestelle. Damit verbunden sind notwendige Anpassungen jeweils am Ende der verlängerten Traminsel auf der Platzseite. Die Gestaltung der Grünfläche und des Strassenraums in der Verlängerung der Karl-Jaspers-Allee selbst liegt aufgrund der Finanzierung in regierungsrätlicher Kompetenz. Die Aufschlüsselung der Kosten des Gesamtprojektes ist auf Seite 3 des Ausgabenberichts dargestellt. Die Finanzierung geht neben dem beantragten Kredit zu Lasten der BVB,

der Leitungseigentümer AUE, IWB und Swisscom, des Rahmenkredits zur Erhaltung der Strasseninfrastruktur, des Rahmenkredits Wohnumfeldaufwertung und des Kredits „Baumneupflanzungen gemäss Richtplan“.

Weil die verschiedenen Massnahmen miteinander zusammenhängen, hat sich die UVEK dennoch mit dem gesamten Projekt befasst und bezieht im Folgenden auch Stellung zu allen aus ihrer Sicht relevanten Themen.

2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat den Ausgabenbericht 05.0745.01 betreffend Karl Barth-Platz am 18.10.2006 und die Petition P237 betreffend Neugestaltung des Karl Barth-Platz (Geschäftsnummer 06.5323.01) am 15.11.2006 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 28.9.2006, 10.11.2006 und 12.12.2006 beraten. Die Anliegen der Petition flossen erst in die Diskussion der zweiten Sitzung ein, da die Petition an der Sitzung vom 28.9.2006 noch nicht vorgelegen hatte.

Der UVEK standen für eine Vorstellung des Projektes und die Beantwortung von Fragen Frau Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartements, Frau Martina Münch, Leiterin der Abteilung Stadtgestaltung öffentlicher Raum im Hochbau- und Planungsamt sowie Herr Gaetano Castiello, Mitarbeiter der Abteilung Stadtgestaltung öffentlicher Raum im Hochbau- und Planungsamt, zur Verfügung.

3. Feststellungen der UVEK

Die UVEK hat in ihrer Kommissionsberatung verschiedene Fragen aufgenommen, die mit dem Gesamtprojekt zusammenhängen, auch wenn der Grosse Rat mit Gutheissen des Kredits letztlich nur die Umgestaltung der Tramhaltestelle zu bewilligen hat.

3.1 Traminsel und Tramführung

Die Traminsel hat heute mit 1,5 Metern eine minimale Breite. Ihre Länge ist mit 42 Metern zu kurz für die heutigen Tramzüge, weshalb die Fussgänger die Tramhaltestelle nicht über den Fussgängerstreifen queren können, wenn sich ein Tram in der Haltestelle befindet. Alleine durch markierungstechnische Massnahmen („mit Farbe und Pinsel“) lässt sich die Situation den heutigen Bedürfnissen nicht anpassen. Eine Verlängerung und Verbreiterung der Inseln würde die Vorgärten der Anwohner tangieren. Deshalb hat sich die Koordinationskommission Verkehr bereits im Januar 2001 auf eine so genannte Kaphaltestelle mit Mittelinsel geeinigt (vgl. Kapitel 1). Die Kaphaltestelle ist 50 Meter lang und ermöglicht über die neue Mittelinsel gesicherte Übergänge für die Fussgänger. Dies bedingt eine Aufspreizung der Tramschienen. Heute ist es nicht möglich, die Strasse über den Fussgängerstreifen zu überqueren, wenn ein Tram in der Station steht. Neu gibt es zwei Fussgängerstreifen vor resp. hinter der Tramhaltestelle. Die Unfallgefahr wird gegenüber heute, wo viele Fussgänger um die ste-

henden Trams „herumschleichen“, vermindert, wenn die Strasse vor den Trams auf einem Fussgängerstreifen jederzeit überquerbar ist.

In der UVEK wurde dennoch die Idee – wie auch in der Petition gefordert – aufgeworfen, ob am Karl Barth-Platz nicht auch das Modell „Riehenring“ (Station Musical Theater) verwirklicht werden könnte. Die Tramschienen könnten dann in der heutigen Lage belassen werden, die Fahrbahn würde – mit einem Rotlicht versehen – auf Haltestellenniveau angehoben. Für die Sicherung mit einer Lichtsignalanlage müsste gemäss Baudepartement mit Kosten von etwa CHF 300'000 gerechnet werden. Da die Schienen und der gesamte Unterbau ohnehin ersetzt werden müssen, hat deren Verlegung keine wesentlichen Mehrkosten zur Folge. Rein finanziell gesehen drängt sich diese Alternative deshalb nicht auf. Zudem wäre diese Lösung auch aus Sicherheitsgründen weniger befriedigend: Beim Riehenring funktionieren die Lichtinseln zwar gut, aber die Leute bleiben beim Aussteigen oft (und meist unbewusst) auf der Fahrbahn stehen. Wenn das Tram wegfährt und das Lichtsignal für die Automobilisten auf Grün wechselt, entstehen gefährliche Situationen. Am Riehenring wurde diese Lösung in erster Linie aus Platzverhältnissen realisiert. Ein Idealzustand ist sie nicht. Beim Karl Barth-Platz sind die Platzverhältnisse grosszügiger.

Der UVEK ist die Verbesserung der Sicherheit für die Tramgäste ein wichtiges Anliegen. Deshalb war die Realisierung der Kaphaltstelle sowie die Verlängerung der Traminsel und damit das Ermöglichen von Fussgängerübergängen vor und hinter dem Tram in der Kommission nicht bestritten. Eine Minderheit favorisiert jedoch eine Variante ohne Mittelinsel und verlangt deshalb eine Rückweisung des Ausgabenberichts (Erläuterung dazu in Kapitel 4). Diskussionen entbrannten daneben auch an den weiteren Umgestaltungsmassnahmen.

3.2 Tram- und Buswartehallen

Über den Karl Barth-Platz verkehren die Tramlinie 14 und die Buslinie 37. Einen gedeckten Haltestellenbereich gibt es nur bei der Haltestelle der Linie 14 in Richtung Aeschenplatz/Innerstadt. Dies ist auch diejenige Haltestelle mit den meisten zusteigenden Fahrgästen. Das existierende Wartehäuschen bleibt bestehen, da sich darin eine Umformstation befindet, deren Verlegung teuer wäre. Bei der Tramhaltestelle in Richtung Zeughaus/St. Jakob handelt es sich gemäss Aussagen der BVB um eine klassische Aussteige-Haltestelle, das heisst die Frequenzen der einsteigenden (und damit potenziell wartenden) Personen sind deutlich geringer als auf der gegenüber liegenden Seite.

Aus gestalterischer Sicht wäre gemäss Baudepartement an allen vier Tram- und Busstationen am Karl Barth-Platz eine gedeckte Wartehalle (neue Normwartehalle) denkbar. Bei den beiden Busstationen kämen die Wartehallen vor Liegenschaften zu stehen, was zumindest im einen Fall die Lichtverhältnisse in der betroffenen Liegenschaft etwas beeinträchtigen würde. Die UVEK macht in diesem Zusammenhang auf ihren Bericht zum ÖV-Programm 2006 – 2009 aufmerksam, in dem sie Wartehallen für alle Stationen des öffentlichen Verkehrs gefordert hat. Sie weist im Weiteren darauf hin, dass der Karl Barth-Platz aufgrund des Kreuzens von Bus Nr. 37 und Tram Nr. 14 auch ein Umsteigeort ist. Ausserdem haben die Grauen Panther eine Petition eingereicht, mit der Warteunterstände an jeder Haltestelle gefordert werden. Die UVEK hat deshalb beim Baudepartement eine grobe Schätzung verlangt, was drei zusätzliche Wartehallen am Karl Barth-Platz kosten würden. Mit den Installationen und notwendig werdenden Verlegungen von Werkleitungen ergäben sich – inklusive Planauf-

lage – Kosten von etwa CHF 350'000. Eine Mehrheit der UVEK (Stimmenverhältnis von 11:2 bei 2 Enthaltungen) ist der Meinung, dass eine zusätzliche Warthalle an der Ecke Adlerstrasse – St. Alban-Ring reichen würde, da diese gleichzeitig als naher Unterstand für die Haltestelle des Busses Nr. 37 dienen könnte. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat deshalb, für die Errichtung von einer zusätzlichen Warthallen einen Betrag von CHF 95'000 zu genehmigen. Der genaue Standort des zusätzlichen Unterstands ist in der Detailprojektierung zu eruieren.

3.3 Platzgestaltung

Hauptziel der Umgestaltung ist neben der Erhöhung der Sicherheit rund um die Tramhaltestelle (vgl. Kapitel 3.1) ein grösserer, freundlicherer und grünerer Platz und eine bessere Anbindung des Platzes an das Quartier. Vorgesehen ist eine Vergrösserung der Platz-Innenfläche von 500 auf 1200 Quadratmeter und eine Reduktion der Fahrbahnfläche. Wie bereits in Kapitel 1 erwähnt, sind die dafür anfallenden Kosten nicht Bestandteil des Ausgabenberichts. Da es sich bei der Achse St. Alban-Ring um eine Schwerverkehrsrouten handelt, muss diese den entsprechenden Ansprüchen allerdings weiterhin genügen.

Der heutige Baumbestand bleibt voraussichtlich vollständig erhalten, zusätzliche Bäume sollen angepflanzt werden. Die Wertstoff-Sammelstelle soll neu unterirdisch am Platzrand liegen. Der Platz soll einen repräsentativen Charakter erhalten; Grünflächen sollen sich mit Blumenbeeten abwechseln. Die Rasenfläche soll durch Heckenelemente eingefasst werden. Dank neuen Wegen mit Mergelbelag und Sitzgelegenheiten soll sich die Aufenthaltsqualität gegenüber heute deutlich erhöhen. Die Heckenelemente sollen auch aus Sicherheitsgründen nicht höher als 40 Zentimeter sein. Spielelemente für Kinder sind aufgrund der Bevölkerungsstruktur im Quartier nicht vorgesehen. Es ist jedoch denkbar, dass sich dies im Detailprojekt noch ändert, falls entsprechende Bedürfnisse durch die Anwohnerschaft geltend gemacht werden.

Die Petition P237 „gegen die Totalsanierung des Karl Barth-Platzes“ greift Befürchtungen auf, im neu gestalteten Pärkli könnte es zu Drogenhandel oder Alkoholkonsum kommen. Dass neue Verweilmöglichkeiten unterschiedliche Bevölkerungsgruppen ansprechen können ist denkbar, auch wenn das Gellert-Quartier von den genannten Problemen bisher vergleichsweise wenig tangiert war. Deswegen den Platz bewusst so unattraktiv zu gestalten, dass er auch von diesen Randgruppen nicht benutzt würde, wäre aber eine falsche Strategie. Wenn ein Drogen- oder Alkoholproblem existiert, dann muss es unabhängig von diesem Projekt gelöst werden. Der öffentliche Durchgang durch die Anlage und eine geeignete Beleuchtung können überdies dazu beitragen, dass die Anlage für z.B. Drogengeschäfte unattraktiv wird. Man kann deshalb festhalten, dass das Projekt sicher keinen Vorschub für solche Probleme leistet. Festzuhalten ist im Weiteren, dass die Detailausgestaltung des Projektes erst nach Genehmigung des Ausgabenberichts durch den Grossen Rat erfolgt. Die UVEK erwartet, dass dabei die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden.

3.4 Parkplatzsituation

Gemäss dem vorliegenden Projekt werden rund um den Karl Barth-Platz 29 (heute nicht bewirtschaftete) Parkplätze aufgehoben. 16 davon sind Folge der Gleisspreizung, 5 fallen in der Karl Jaspers-Allee auf Höhe der neu gestalteten Grünanlage weg und 8 weitere durch die Aufhebung des kurzen Strassenstücks der Urs Graf-Strasse zwischen Karl Jaspers-Allee und Adlerstrasse. Unmittelbar vor den Einkaufsläden bleiben alle heutigen Parkplätze erhalten.

Der Lenkungsausschuss des Aktionsprogramms Stadtentwicklung hat die Kantonspolizei beauftragt, nach möglichen Ersatzstandorten für die wegfallenden Parkplätze zu suchen. 22 Parkplätze wären ohne bauliche Massnahmen – das heisst nur durch entsprechende Bodenmarkierungen – ersetzbar; dies vor allem in den angrenzenden Tempo 30-Zonen. Theoretisch liesse sich sogar die gesamte Zahl der wegfallenden Parkplätzen ersetzen.

Die Frage des Ersatzes von wegfallenden Parkplätzen ist Inhalt des Detailprojektes, das erst nach Genehmigung des Kredits durch den Grossen Rat ausgearbeitet wird. Nach Einschätzung der Kantonspolizei besteht im Quartier in aller Regel keine Parkplatznot. Es wurde eine Erhebung zu den verfügbaren Parkplätzen an verschiedenen Wochentage zu unterschiedlichen Tageszeiten vorgenommen, die aufzeigt, dass in näherer Umgebung stets freie Parkierflächen vorhanden waren, auch Kurzzeit-Parkplätze. Die UVEK hat entsprechende Zählungen der Kantonspolizei erhalten. Die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei empfiehlt aufgrund ihrer Beobachtungen, auf eine Kompensation der wegfallenden Parkplätze zu verzichten. Eine allfällige spätere Parkplatznot könnte auch durch Ummarkierungen von weisser in blaue Zone und durch Kurzzeitparkplätze vor den Geschäften und Gewerbebetrieben entschärft werden. Es zeigt sich nämlich, dass die Parkplätze im Gellert-Quartier auch von zahlreichen Arbeitspendlern belegt werden; es liegt wohl kaum im Interesse der Quartierbevölkerung, der Stadt als Park&Ride-Gebiet zu dienen.

Die UVEK kann sich mit der notwendigen Aufhebung von Parkplätzen rund um den Karl Barth-Platz einverstanden erklären und erwartet nicht, dass alle aufgehobenen Plätze zwingend ersetzt werden – auch wenn dies Regierungsrätin Barbara Schneider in der Zwischenzeit gegenüber der Quartierbevölkerung entsprechend kommuniziert hat. Die UVEK fordert den Regierungsrat hingegen auf, die Situation im Auge zu behalten und auch nach Abschluss des Umbauprojektes auf allfällige Engpässe oder auch ein Parkplatz-Überangebot zu reagieren, indem an den entsprechenden Stellen neue Parkgelegenheiten geschaffen oder eben aufgehoben werden. Als wichtig erachtet es die UVEK, dass für die Geschäfte rund um den Karl Barth-Platz genügend Parkierungsmöglichkeiten bestehen. Sie weist in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit hin, vermehrt Kurzzeit-Parkplätze zu schaffen.

Die heutigen Veloabstellplätze auf dem Karl Barth-Platz werden in den Bereich der neuen Wertstoffsammelstelle verschoben. Zudem verspricht das Baudepartment, nach der Umgestaltung zu beobachten, wo sich abgestellte Velos gruppieren – und allenfalls mit Nachrüstungen darauf zu reagieren.

3.5 Urs Graf-Strasse

Das Projekt sieht vor, den kurzen Abschnitt der Urs Graf-Strasse zwischen Adlerstrasse und Karl Jaspers-Allee für den Durchgangsverkehr zu sperren. Für den Durchgangsverkehr ist

dies aus Sicht der UVEK unproblematisch. Die Anwohner haben weiterhin freien Zugang zu ihren Liegenschaften. Velofahrenden könnte man theoretisch die Durchfahrt erlauben. Diese Frage ist aber noch offen.

3.6 Unterbruch während der Euro 08

Gemäss Ausgabenbericht soll mit den Bauarbeiten vor der Euro 08 (Fussball-Europameisterschaften) begonnen werden. Da ein Abschluss vor der Euro 08 zeitlich aber nicht möglich ist, kommt es zu einem sechswöchigen Unterbruch der Bauarbeiten. Der Unterbruch ist gemäss Baudepartement auch finanziell vertretbar. Die Werkleitungsarbeiten werden vor, der Ersatz der Tramschienen nach der Euro 08 vorgenommen. Ein Projektstart erst nach der Euro 08 wäre für die BVB offenbar zu spät, da der Ersatz der Schienen dringlich ist.

3.7 Petition und Anliegen aus der Quartierbevölkerung

In den Medien ist es nach der Ankündigung der Umgestaltung des Karl Barth-Platzes zu einer öffentlichen Kontroverse gekommen. Insbesondere haben sich viele Anwohner gegen das Projekt gewendet. Die UVEK vermutet hier einen Effekt „Rütimyerplatz“ – eine Angst, dass die Umgestaltung des Karl Barth-Platzes zu einer ähnlich unbefriedigenden Situation führen könnte wie beim Rütimyerplatz, dessen Gestaltung nachträglich bei der Quartierbevölkerung keine Akzeptanz mehr fand. Diese Angst ist aus Sicht der UVEK unbegründet. Sie vermutet, dass sich zahlreiche Personen geäußert haben, ohne detaillierte Kenntnisse über das Projekt zu haben. Die UVEK ist deshalb froh, dass das Baudepartement den Anwohnerinnen und Anwohnern das Projekt an einer gut besuchten Veranstaltung am 15.11.2006 vorgestellt hat und auch Bereitschaft signalisiert, die Anliegen der Quartierbevölkerung in der Detailplanung aufzunehmen.

Im Auflageverfahren bestehen Einsprachemöglichkeit gegen das konkret auszuführende Projekt. Sollte sich dieses – entgegen den Erwartungen der UVEK – aufgrund einer Flut von Einsprachen als unerwünscht erweisen, also an den Interessen der Bevölkerung vorbeigeplant worden sein, wird das Baudepartement wohlweislich auf eine Umsetzung verzichten.

3.8 Weitere Bemerkungen

Um gefährliche Situationen für Velofahrende zu verhindern, fordert die UVEK das Baudepartement auf, in der Detailausführung des Projektes auf so genannte Schlammsammler (im Volksmund Dolendeckel) zwischen Trottoirrand und Tramschiene – wie sie zum Beispiel an der Güterstrasse heute noch existieren – zu verzichten resp. nach besseren Lösungen zu suchen. Die Verantwortlichen des Baudepartements sicherten zu, dies in der Detailplanung des Projekts wenn möglich zu berücksichtigen.

Diskutiert wurde in der UVEK, ob nicht nur die Tramhaltestelle alleine umgestaltet, also lediglich die Gleise gespreizt und eine lange Mittelinsel erstellt werden könnte, ohne den Rest des Platzes zu tangieren. Das Baudepartement zeigte auf, dass ein solches Projekt zwar den Sicherheitsaspekten Rechnung trüge, stadtgestalterisch aber keinen Sinn machen würde, da dies an den Platzrändern vor und nach der bestehenden Tramwarte Halle zu grösseren lee-

ren Schwarzelagsflächen führen würde. Dies würde von der Bevölkerung vermutlich als Verschandelung des Platzes und Schildbürgerstreich aufgefasst.

4. Minderheitsvorschlag für eine redimensionierte Umgestaltung

Eine Minderheit von sechs Mitgliedern der UVEK anerkennt ebenfalls einen Handlungsbedarf im Bereich der Tramhaltestelle zur Verbesserung der Situation für die Trampassagiere und der Fussgänger, empfindet das gesamte Projekt aber in dieser Grössenordnung als nicht notwendig bzw. betrachtet die eingesetzten finanziellen Mittel als zu gross. Sie beantragt deshalb die Rückweisung des Ausgabenberichts und verlangt die Vorlage eines redimensionierten Projektes mit ungefähr folgendem Umfang, der sich im Wesentlichen auch mit den Anforderungen der Petenten deckt:

Der Individualverkehr in der Adlerstrasse wird auf dem Tramtrassee durch den Haltestellenbereich geführt. Die bestehenden Fahrspuren werden den wartenden Trampassagieren und den Fussgängern zugesprochen und auf dieselbe Höhe wie die Haltestelle resp. Trottoir angehoben. Eine Fussgängerquerung wird im Bereich der Kreuzung Adlerstrasse/St. Alban-Ring und am anderen Ende der Haltestelle eingerichtet. Trotz fehlender Mittelinsel verbessern sich der Komfort und die Sicherheit für Trampassagiere und Fussgänger bei dieser Variante einer Kaphaltestelle gegenüber der heutigen Situation erheblich.

Durch die in die Adlerstrasse leicht zurückversetzte und zudem verlängerte Tram-Haltestelle wird eine Einmündung der Urs Graf-Strasse in die Adlerstrasse verunmöglicht. Es wird vorgeschlagen, die Urs Graf-Strasse für den Durchgangsverkehr zu sperren und als Sackgasse mit ein paar Parkplätzen mit Zufahrt von Seite Karl-Jaspers-Allee auszubilden.

Obwohl nicht Bestandteil des Ausgabenberichts, ist die Minderheit der UVEK insbesondere auch mit der Umgestaltung der restlichen Bereiche nicht einverstanden. Es stellt sich die Frage, ob diese wie seitens Baudepartement vorgeschlagen einem Bedürfnis der lokalen Bevölkerung entspricht. Die Minderheit der UVEK möchte darum auf weitergehende Massnahmen verzichten, ausgenommen geringfügige Vergrösserungen der bestehenden Grünflächen in Richtung der Tramhaltestellen. Die unterirdische Recycling-Station könnte u.U. ebenfalls in diesen Bereichen errichtet werden.

Mit der vorgeschlagenen Variante werden eine Spreizung der Geleise und damit verbundene Verlegungen von Werkleitungen und Entwässerungen grösstenteils vermieden. Zudem werden wesentlich weniger neue Randsteine gesetzt und nicht alle bestehenden entfernt oder versetzt. Ebenfalls fallen deutlich weniger Parkplätze weg. Die Minderheit der UVEK geht zudem davon aus, dass wegfallende Parkplätze kompensiert werden, wie dies an der Quartiervorstellung seitens Verkehrsabteilung der Bevölkerung auch versprochen wurde.

5. Konsequenzen einer Rückweisung

Auch die von der Minderheit vorgeschlagene Variante erfordert eine Spreizung der Tramschienen, damit Lastwagen und Busse ein in der Haltestelle stehendes Tram kreuzen können. Auch diese Lösung verursacht deshalb beträchtliche Kosten – wobei allerdings die Mittelinsel als wesentliches Element für die Sicherheit der Fussgänger wegfiel.

Bei einer Rückweisung des Ausgabenberichts durch den Grossen Rat würden gemäss Bau-departement die Tramschienen als gebundene Ausgabe eins zu eins ersetzt. Weder an der Verkehrsführung noch an der Platzgestaltung würde sich gegenüber heute etwas ändern. Aus zeitlichen Gründen wäre es gemäss Auskunft des Baudepartements nicht möglich, dem Grossen Rat bei einer Rückweisung ein überarbeitetes Projekt vorzulegen.

Die UVEK ist mehrheitlich gegen eine Rückweisung. Wer grundsätzlich gegen das Projekt ist, sollte auf das Geschäft eintreten und es dann ablehnen.

Dennoch fordert die UVEK den Regierungsrat auf, vergleichbare Projekte in Zukunft früher an den Grossen Rat weiterzuleiten. Im vorliegenden Fall ist schon seit 2004 bekannt, dass die Tramschienen ersetzt werden müssen. Der Regierungsrat schränkt den Handlungsspielraum des Grossen Rats ein, wenn er ihm Geschäfte zeitlich so knapp überweist, dass diesem de facto keine Wahl bleibt.

6. Antrag an den Grossen Rat

Gestützt auf obige Ausführungen beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 8:6 Stimmen, den nachstehenden Beschlussentwurf anzunehmen und die Petition P237 als erledigt zu erklären.

Die UVEK hat den vorliegenden Bericht am 12. Dezember 2006 mit 12:2 Stimmen verabschiedet und die Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Gabi Mächler, Präsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Verbesserung der Verkehrssicherheit, Umgestaltung und Vergrösserung der Platzfläche im Zusammenhang mit Gleissanierung

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 05.0745.01 und den Bericht Nr. 05.0745.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umgestaltung wird ein Baukredit von CHF 1'100'000, verteilt auf die Jahre
2007: CHF 100'000
2008: CHF 800'000
2009: CHF 200'000
(Preisbasis April 2005, Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 1 «Strassen- und Stadtgestaltung»), Position 6170.110.21071 des Baudepartements / Tiefbauamt bewilligt.
2. Für die Erstellung einer zusätzlichen Wartehalle am Karl Barth-Platz wird ein Baukredit von CHF 95'000 verteilt auf die Jahre
2007: CHF 10'000
2008: CHF 75'000
2009: CHF 10'000
(Preisbasis April 2005, Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 2 «öffentlicher Verkehr»), Position der BVB bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.