



An den Grossen Rat

16.1772.01

16.5087.02

BVD/P161772/P165087

Basel, 30. November 2016

Regierungsratsbeschluss vom 29. November 2016

St. Alban-Graben

Ratschlag zur Sanierung und Umgestaltung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Verkehrssicherheit in Koordination mit dem geplanten Parking Kunstmuseum

sowie

Beantwortung des Anzugs Daniel Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.1.1 Projekt Parking Kunstmuseum	4
2.2 Perimeter und Situation.....	4
2.3 Ziele 6	
3. Projektentwicklung	7
3.1 Analyse der heutigen Situation aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden	7
3.1.1 Öffentlicher Verkehr	7
3.1.2 Fuss- und Veloverkehr	8
3.1.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
3.1.4 Verkehrssicherheit.....	9
3.2 Vorgehen.....	9
3.2.1 Anzahl und Lage der Haltestellen	10
4. Projektbeschrieb	11
4.1 Haltestelle Bankverein	12
4.2 Haltestelle Kunstmuseum	12
4.3 Knoten Kunstmuseum.....	13
4.4 Veloführung und Veloabstellplätze	15
4.5 Parkierung	17
4.6 Gestaltung	17
4.7 Umweltauswirkungen	18
4.8 Flächenbilanz und Fazit	18
5. Termine und Kosten	19
5.1 Termine	19
5.2 Kosten	19
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	20
5.2.2 Ausgaben Dritter	21
6. Beantwortung des Anzugs Daniel Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“	21
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	23
8. Antrag	23

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat für die Sanierung und Umgestaltung des St. Alban-Grabens Ausgaben von insgesamt 13,06 Mio. Franken (Preisbasis April 2013, Index 102.9, inkl. 8% Mehrwertsteuer) zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr. 2'755'000 für die Umgestaltung des St. Alban-Grabens zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20026)

Fr. 4'955'000 für die Gleisanpassungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des St. Alban-Grabens als Darlehen an die BVB

Nachfolgend sind die **gebundenen Ausgaben** aufgeführt:

Fr. 2'050'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartemts, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52000)

Fr. 3'300'000 für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB

Ferner werden durch Dritte für Werkleitungserneuerungen auf Allmend Ausgaben in Höhe von 440'000 Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Die gebundenen Teile können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Die Projektentwicklungsgesellschaft Parking Kunstmuseum (PEG PKM) plant den Bau eines unterirdischen Parkings ab dem Jahre 2017, während mit dem kantonalen Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt St. Alban-Graben frühestens 2020 begonnen werden müsste. Um die baustellenbedingten Umtriebe für alle Betroffenen möglichst gering zu halten, soll nun das Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt vorgezogen und terminlich auf den Bau des Parkings abgestimmt werden. Dadurch entstehen dem Kanton Mehrkosten (Wertvernichtung). Der Kanton und die PEG PKM haben sich geeinigt, dass beide Seiten zu einem Anteil das Projekt auslösen. In diesem Sinne ist mit der PEG PKM eine pauschale Abgeltung zu Gunsten des Kantons Basel-Stadt in der Höhe von 567'000 Franken vereinbart. Dieser Beitrag wird den durch den Grossen Rat bewilligten Gesamtkosten in Abzug gebracht.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Im St. Alban-Graben zwischen Bankverein und St. Alban-Vorstadt besteht Sanierungsbedarf an Fahrbahn und Trottoir samt Randsteinen sowie am Gleiskörper (Schiene und Unterbau). Die umfassende Sanierung bietet die Chance, auf die veränderten Anforderungen im Umfeld wie etwa das Verkehrskonzept Innenstadt, das Verkehrsregime Elisabethenstrasse und das Gestaltungskonzept Innenstadt baulich reagieren zu können. Gleichzeitig mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit, vor allem am Knoten Kunstmuseum, werden aktuelle gesetzliche Anforderungen beispielsweise aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), erfüllt.

2.1.1 Projekt Parking Kunstmuseum

Mit der Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 204 „Parking im Raum Aeschen“ (GRB 13/11/10G vom 13. März 2013) konnte die private Projektentwicklungsgesellschaft Parking Kunstmuseum Basel AG (PEG PKM) mit der Planung des Parkings Kunstmuseum unter dem St. Alban-Graben beginnen. Wesentliche Elemente aus dem damaligen Ratschlag zum Bebauungsplan sind die Einfahrt in das künftige Parking über die bestehende Ausfahrtsrampe der Crédit Suisse, CS, (Luftgässlein) und die Ausfahrt über die bestehende Ein-/Ausfahrtsrampe der gegenüberliegenden UBS in den St. Alban-Graben. Dieser Bebauungsplan bildet eine zentrale Grundlage für das vorliegende Ratschlagsprojekt zur Sanierung und Umgestaltung des St. Alban-Grabens. Die Entwicklungen beider Projekte wurden eng miteinander koordiniert.

Die PEG PKM hat ihre Baueingabe im Oktober 2015 eingereicht. Dabei wird von einer Bauzeit von ca. drei Jahren für das Parking ausgegangen mit einem frühestmöglichen Baubeginn Seitens der Projektentwickler ab Ende 2017. Zuerst soll der Deckel des Parkings erstellt werden, um dann die Fertigstellung in bergmännischer Bauweise, also fast ausschliesslich unterirdisch, abwickeln zu können.

Die vorgesehene Umgestaltung an der Oberfläche kann somit abgestimmt mit der Erstellung des Parkingdeckels erfolgen und schon nach ca. einem Drittel der Bauzeit des Parkings zu grossen Teilen realisiert werden. Dank der Koordination werden zum einen teure Provisorien vermieden. Zum anderen wird die Beeinträchtigung durch zwei aufeinander folgende Baustellen in diesem für alle Verkehrsteilnehmenden und die ansässigen Institutionen (z. B. Kunstmuseum) wichtigen öffentlichen Raumes minimiert.

2.2 Perimeter und Situation

Der St. Alban-Graben befindet sich am Rand der Grossbasler Innenstadt. Er bildet – via Rittergasse zum Münsterplatz, direkt in die Freie Strasse oder in den Steinenberg zum Stadtcasino, zur Kunsthalle und zum Stadttheater – den Eingang zur Kernzone der Innenstadt mit eingeschränktem Motorfahrzeugverkehr. Am St. Alban-Graben befinden sich das international bekannte Kunstmuseum, mit seinem im Frühling 2016 eröffneten Erweiterungsbau sowie das Antikenmuseum. Via St. Alban-Vorstadt gelangt man ins St. Alban-Tal mit dem Museum für Gegenwartskunst und weiteren bekannten Institutionen.

Dem St. Alban-Graben kommt somit eine wichtige Ankunfts- und Verteilfunktion, aber auch eine zentrale Aufenthaltsfunktion zu. In seiner heutigen Ausgestaltung genügt er diesen Ansprüchen nicht.

Mit der Realisierung des vorliegenden Projektes wird der vorhandene Strassenraum zum Vorteil aller Anlieger und Verkehrsteilnehmenden neu geordnet. Die wichtigste Massnahme dabei ist der Umbau des Knotens Kunstmuseum zu einem Kreislauf. Dieser stellt einen flüssigen Verkehrsablauf sicher, wo sich die ÖV- und die MIV-Hauptachse schneiden. Auto- und Veloverkehr können in

alle Richtungen abbiegen. Fussgänger/-innen, Trampassagiere, Schüler/-innen und Touristen/-innen können sich im Strassenraum gut orientieren und komfortabel bewegen. Der heute vom Justiz- und Sicherheitsdepartement als Unfallschwerpunkt eingestufte Knoten wird mit der Anlage als Kreiselschwerpunkt deutlich entschärft. Der Knoten kommt zukünftig ohne Vorsortierspuren und weiterhin ohne eine Vielzahl von Ampelmasten aus. Die so gewonnenen zusätzlichen Fussverkehrsflächen erhöhen die Aufenthaltsqualität.



Abb. 1: Projektperimeter St. Alban-Graben

Die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen des St. Alban-Grabens mit acht angrenzenden Strassen ist gross: Die Achse aus dem Kleinbasel über die Wettsteinbrücke und den Knoten Kunstmuseum in die Dufourstrasse ist die zentrale Verbindung des motorisierten Individualverkehrs zum Aeschensplatz und umgekehrt. Der St. Alban-Graben selbst ist für den öffentlichen Verkehr eine wichtige Achse vom Wettsteinplatz über den Bankverein zum Bahnhof SBB. Das gesamte Gebiet rund um den St. Alban-Graben ist als Ausgangspunkt zur Innenstadt und zum St. Alban-Tal, aber auch als Zielort mit seinen zahlreichen öffentlichen Institutionen, den Schulen und Arbeitsplätzen für den Fuss- und Veloverkehr von grosser Bedeutung.

Mit dem 2015 eingeführten Verkehrskonzept Innenstadt wurden die Rahmenbedingungen für eine konsistente und langfristige Gestaltung der Innenstadt geschaffen. Weitere Massnahmen, wie das geplante und mit vorliegendem Vorhaben abgestimmte Parking Kunstmuseum und die Erweiterung des Tramnetzes entsprechend der Tramnetzstudie TN2020 sind wichtige Bausteine des neuen Verkehrskonzeptes Innenstadt.

Weiter ist das mit der Umgestaltung der Elisabethenstrasse von Grossen Rat verabschiedete Verkehrsregime eine zentrale Grundlage des Verkehrskonzeptes Innenstadt. Inhaltlich ist hier vor allem die Verlagerung des motorisierten Verkehrs aus der Achse Elisabethenstrasse–St. Alban-Graben in die Achse Dufourstrasse–Wettsteinbrücke relevant. Das Regime wird nach Abschluss der 2. Umgestaltungsetappe der Elisabethenstrasse voraussichtlich 2018 in Betrieb genommen.

Um einen haushälterischen Umgang mit den dem Kanton zur Verfügung stehenden Mitteln zu gewährleisten, erfolgt eine koordinierte Erhaltungsplanung der Strassen- und Gleisinfrastruktur sowie der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur des Kantons Basel-Stadt. Unter Anwendung des integralen Management-Werkzeugs (IMWZ) des Geschäftsmodells Infrastruktur wurde das Jahr 2022 als optimaler Zeitpunkt für den Abschluss des Sanierungsprojektes St. Alban-Graben ermittelt. Dieser Termin berücksichtigt auch, dass der selbstständige Zugang zum öffentlichen Verkehr für mobilitätseingeschränkte Personen ab 2023 gesetzlich festgeschrieben ist. Daraus ergibt sich ein Baubeginn des Projektes St. Alban-Graben im Jahr 2020.

Entsprechend dem grossen Spielraum für den Baubeginn von frühestens Ende 2017 (wenn das Projekt Parking Kunstmuseum dies erfordert respektive die Genehmigungsverfahren beider Projekte dies erlaubt) bis voraussichtlich 2020 (wirtschaftlichster Baubeginn gemäss IMWZ), ist schwer vorherzusagen, ob in der Elisabethenstrasse, der Aeschenvorstadt, der Freien Strasse und der St. Alban-Vorstadt an den Bestand oder an ein ausgeführtes, respektive sich in Planung befindliches Projekt angeschlossen werden muss. Aus diesem Grund wird in dieser Vorlage von einem Baubeginn in Koordination mit dem Parkingprojekt ab frühestens Ende 2017 und bezüglich der umgebenden Strassen von folgenden Zuständen ausgegangen:

- Anschluss Elisabethenstrasse an das genehmigte und sich in Bau befindliche Projekt
- Anschluss Aeschenvorstadt an den Bestand; mögliche Umgestaltung nach 2021
- Anschluss Freie Strasse an den Bestand; voraussichtlicher Baubeginn Umgestaltung 2020/2021
- Anschluss St. Alban-Vorstadt an den Bestand; mögliche Umgestaltung frühestens ab 2018, Kompatibilität mit vorliegendem Projekt ist in Bezug auf die Knotenlösung sichergestellt.

Darüber hinaus ist eine weitere notwendige Sanierung des Kunstmuseums, welche derzeit auf 2019/20 vorgesehen ist, berücksichtigt. Die dafür noch zu erarbeitende Baulogistik wird sich am Bauablauf des Parkings und des Oberflächenprojektes im St. Alban-Graben orientieren und mit diesem abgestimmt.

2.3 Ziele

Unter Berücksichtigung der Ausgangslage und der im folgenden Kapitel beschriebenen Analyse der bestehenden Situation wurden folgende Zielsetzungen für die Umgestaltung des St. Alban-Grabens definiert:

- Sicherstellung eines störungsfreien Trambetriebs und Ausgestaltung der Tramhaltestellen gemäss der aktuellen Normen:
 - Erhalt der bestehenden Richtungshaltestellen entsprechend ihrer hohen Bedeutung
 - Sicherstellung eines priorisierten Trambetriebs an den Knoten Kunstmuseum und Bankverein
 - Gewährleistung eines zeitlichen oder baulichen Eigentrassees ohne Behinderungen durch andere Verkehrsmittel
- Erhöhung der Verkehrssicherheit primär am Knoten Kunstmuseum
 - maximale Reduktion der Konfliktpunkte vor allem am Knoten Kunstmuseum
 - sichere Querungsmöglichkeiten für alle Fussgängerbeziehungen
- Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Aufwertung des Eingangstors zur der Innenstadt
 - Vergrösserung der Fussgängerflächen
 - ausreichend Fläche für den rollenden und den ruhenden Veloverkehr
- Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen
 - Sicherstellung der Funktion der MIV-Hauptachse Wettsteinbrücke–Dufourstrasse

3. Projektentwicklung

3.1 Analyse der heutigen Situation aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmenden

In einem ersten Schritt wurde die heutige Situation aus Sicht der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer analysiert und beurteilt.

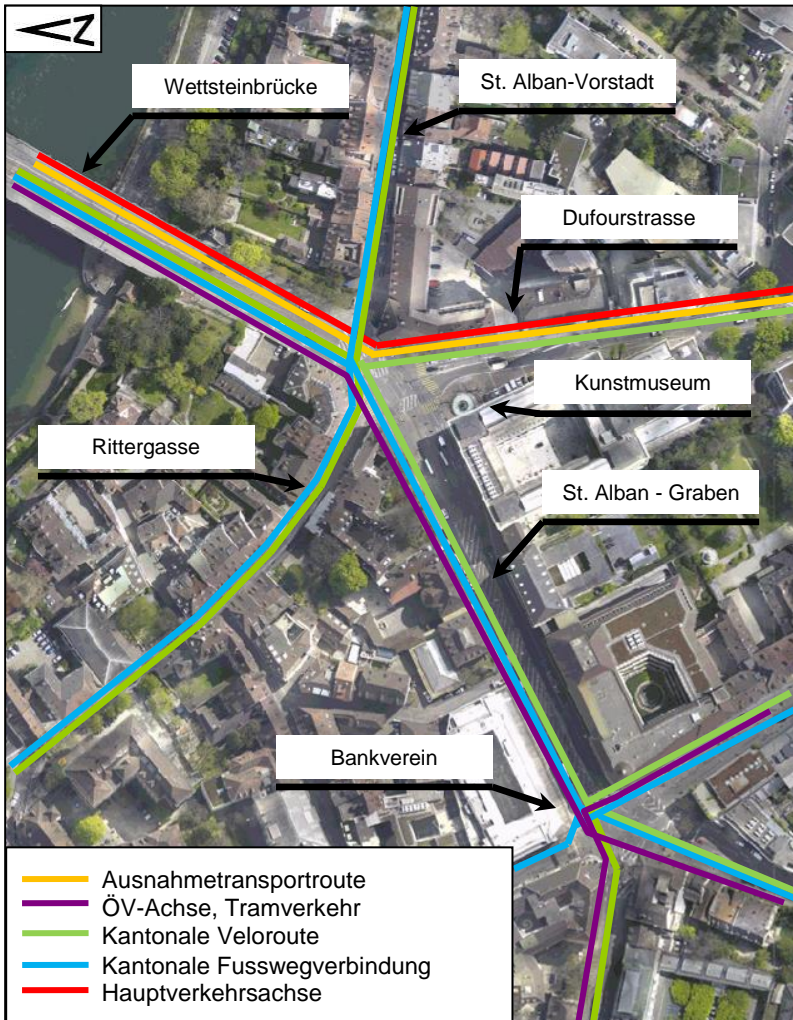


Abb. 2: Verkehrswege der verschiedenen Verkehrsmittel

3.1.1 Öffentlicher Verkehr

Im St. Alban-Graben verkehren die Tramlinie 1 (in den Hauptverkehrszeiten), die Linie 2 und die Linie 15 (nur Richtung Wettsteinplatz) jeweils alle 7,5 Minuten. Sie weisen hohe Fahrgastzahlen auf dem Abschnitt Bahnhof SBB–Wettsteinplatz auf, was die Bedeutung dieser Strecke unterstreicht. Nach den beiden grossen Bahnhöfen und dem Aeschenplatz steigen an der *Haltestelle Bankverein* die meisten Fahrgäste ein und aus. Bezüglich Umsteigerzahlen liegt der Bankverein sogar noch vor dem Aeschenplatz. Die *Haltestelle Kunstmuseum* bedient vor allem die Arbeitsplatzgebiete am Münsterplatz, rund um den Picassoplatz und Richtung St. Alban-Vorstadt. Sie ist wichtig für die Schulstandorterschliessung am Münsterplatz und dient natürlich dem nationalen und internationalen Publikum des Münsters, des Kunstmuseums und weiterer Museen am Münsterhügel, in der St. Alban-Vorstadt und im St. Alban-Tal.

Mit den Tramlinien 1 und 2 wird der direkte Anschluss an den Bahnhof SBB (und weiter mit der Buslinie 50 an den Euroairport) und an den Badischen Bahnhof sichergestellt. Alle Richtungshal-

testellen haben trotz des geringen Abstandes zueinander eine hohe Bedeutung im Netz. Keine der drei Haltestellen im St. Alban-Graben kann als komfortabel und den Ansprüchen genügend bezeichnet werden: alle Perrons sind zu schmal, zu niedrig und zu kurz.

Der Tramverkehr wird auf der Strecke zwischen Wettsteinplatz und Bankverein bislang auf einem Eigentrassee geführt, weist aber in den Knotenbereichen Kunstmuseum und Bankverein teils konfliktreiche Querungssituationen mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Fuss- und Veloverkehr auf. Dies gilt besonders für den unregelmässigen Knoten Kunstmuseum, an dem der Trambetrieb durch die Querungsvorgänge regelmässig behindert wird.

3.1.2 Fuss- und Veloverkehr

Veloverkehr: Velomassnahmen fehlen im St. Alban-Graben weitgehend. Die Velowege der Wettsteinbrücke beginnen bzw. enden ohne zu- bzw. weiterführende Velostreifen. Die Platzverhältnisse sind teilweise sehr eng. Vor allem zwischen Parkierung und Tramtrassee in Fahrtrichtung Bankverein führt dies zu knappen und unangenehmen Überholmanövern durch den Autoverkehr.

Lediglich vor dem Bankverein, ab der Einmündung Luftgässlein, kann das Velo auf einem kurzen Velostreifen bis zur Lichtsignalanlage vorfahren.

Auch in der Zufahrt zum Knoten Kunstmuseum gibt es für den Veloverkehr keine Möglichkeit, an stehenden Autos vorbei zu fahren. Die Veloroute St. Alban-Vorstadt–Rittergasse ist schwierig zu befahren; am Knoten Kunstmuseum müssen mehrere Autospuren und das Tramtrassee mit ungenügenden Schutzbereichen gequert werden. Die Verbindung St. Alban-Graben–Rittergasse ist dank einem indirekten Linksabbieger über die Dufourstrasse für den Veloverkehr befahrbar.

Fussverkehr: Auch der Fussverkehr findet heute eine wenig befriedigende Situation vor. Die Trottoirs vor den bedeutenden Museen, vor allem vor dem Antikenmuseum, sind zu schmal für die in Gruppen auftretenden Besucher/-innen – besonders bei speziellen Anlässen. Der fehlende ungehinderte Zugang vom Tram zum Kunstmuseum ist ein weiteres augenscheinliches Ärgernis und führt auch oft zu gefährlichen Situationen, wenn Fussgänger/-innen die beiden Fahrspuren nicht beim Fussgängerstreifen queren.

Die Fussgängerstreifen sind sehr lang und führen teilweise über zwei Spuren. Dadurch ergeben sich gefährliche Situationen, weil Fahrzeuge auf der zweiten Spur keine Sicht auf einen Teil des Fussgängerstreifens haben, wenn auf der ersten Spur ein Fahrzeug hält. Die Platzverhältnisse auf den Inseln sind so beengt, dass z. B. Personen mit Kinderwagen nicht genügend Schutz finden.

3.1.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Situation für den Autoverkehr ist heute aus unterschiedlichen Gründen ungenügend. Die Verkehrsführung am Knoten Kunstmuseum ist sehr komplex. Durch die heutige Verkehrsführung ist die Verbindungsfunktion der Hauptverkehrsachse Wettsteinbrücke–Dufourstrasse nur von der Dufourstrasse kommend gewährleistet. In der Gegenrichtung, von der Wettsteinbrücke her, hat der Verkehr keinen Vortritt; er ist gegenüber den untergeordneten Verkehrsbeziehungen aus der Rittergasse und dem St. Alban-Graben wartepflichtig.

Speziell in Spitzenzeiten kommt es immer wieder zu Rückstau auf beiden Abschnitten der Hauptverkehrsachse und im Knotenbereich Kunstmuseum. Zwischen den Knoten Kunstmuseum und Bankverein fehlt dem MIV der Platz, um ein- oder ausparkende Fahrzeuge oder den Veloverkehr auf der Strecke überholen zu können, ohne dabei auf das Tramtrassee ausweichen zu müssen.

3.1.4 Verkehrssicherheit

Der Knoten Kunstmuseum stellt aufgrund der oben genannten Situation eine grosse Gefährdung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Die Auswertung der Unfallstatistik der Kantonspolizei von 2006–2010 weist den Knoten Kunstmuseum als einen „unfall-auffälligen“ Bereich aus. Im Planungssperimeter wurden im genannten Zeitraum insgesamt 34 Unfälle mit 13 Verletzten aufgenommen. Davon ereigneten sich 19 Unfälle am Knoten Kunstmuseum, 12 Unfälle zwischen Kunstmuseum und Bankverein. Auffällig ist, dass Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen regelmässig in die Unfälle verwickelt sind. Bei 8 von 13 Unfallverletzten handelte es sich um Fussgänger/-innen oder Velofahrer/-innen. Bei allen Unfällen mit Trambeteiligung wollte ein/e Fahrzeuglenker/-in von der Wettsteinbrücke her nach links in die Dufourstrasse abbiegen. Dabei wurde das Vortrittsrecht des aus der gleichen Richtung kommenden Trams. Der Tramvortritt wurde missachtet. Zwei weitere Unfälle passierten ebenfalls beim Linksabbiegen in die Dufourstrasse aus Richtung Wettsteinbrücke mit einem entgegenkommenden Fahrzeug aus dem St. Alban-Graben. Dabei wurde dessen Rechtsvortritt missachtet.

Gemäss einer aktuellen Auswertung der Unfallsituation am Knoten Kunstmuseum über die Jahre 2011–2015 ist dieser als Unfallschwerpunkt einzustufen. Die Sicherheitsproblematik hat sich also weiter verschärft, wobei bei dieser Einstufung neue schweizweit verwendete Bewertungsgrundlagen, aber auch die Baustelle für die Erweiterung des Kunstmuseums nicht ausser Acht gelassen werden dürfen. Die Zahl der Unfälle ist mit 21 im Perimeter St. Alban-Graben zwar zurückgegangen, dafür waren 14 Verletzte zu verzeichnen. Von den 21 aufgenommenen Unfällen ereigneten sich 10 im direkten Knotenbereich Kunstmuseum. Neun von zehn Unfallverletzten im Knotenbereich waren Fussgänger/-innen oder Radfahrer/-innen.

3.2 Vorgehen

Eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe der Verwaltung erarbeitete schrittweise eine möglichst vollständige Auslegeordnung denkbarer Planungsvarianten und bewertete sie entsprechend den Anforderungen, Rahmenbedingungen und Zielen des Projektes. Daraus resultierte eine Bestvariante, welche vorliegendem Projekt zugrunde liegt. Für verkehrstechnische Fragen wurde ein externes Ingenieurbüro beigezogen.

Es fand ein regelmässiger Austausch mit der PEG PKM statt.

Zudem wurde das Projekt 2015 Pro Velo beider Basel, der VCS Sektion beider Basel, Fussverkehr Region Basel sowie unter Beteiligung des Präsidialdepartementes/Kultur dem Kunst- und Antikenmuseum vorgestellt.

Das Projekt wurde von den Vertretungen grundsätzlich positiv aufgenommen. So begrüsst die Museen u.a. die verbesserte Aufenthaltsqualität und den konfliktfreien Zugang von der Tramhaltestelle zum Kunstmuseum. Auch die Vertretungen des Fussverkehrs und des VCS äusserten sich überwiegend positiv. Einzig die Vertretung des Veloverkehrs konnte nicht abschliessend vom Projekt überzeugt werden. Sie gewichtet die Belange des Veloverkehrs auf dieser wichtigen Veloroute höher als die Belange des Fussverkehrs und der Trampassagiere und forderte daher eine Überprüfung der Ausgestaltung der Haltestelle Kunstmuseum Richtung Wettsteinplatz im Hinblick auf eine velogerechtere Lösung. In Kapitel 4.4 wird darauf eingegangen.

Die Arbeitsgruppe bewertet die Ansprüche des Fussverkehrs und der Trampassagiere an dieser Haltestelle höher als die Belange des Veloverkehrs. In Kapitel 3.2.1 wird diese Haltung erläutert. Eine velogerechtere Lösung ginge deutlich zu Lasten von Sicherheit und Komfort des Fussverkehrs und der Trampassagiere. Die vorgeschlagene Lösung schränkt den Veloverkehr funktional nicht ein. Der Komfortverlust für den Veloverkehr ist marginal und im Sinne einer sicheren Gesamtlösung erforderlich.

3.2.1 Anzahl und Lage der Haltestellen

Die Beurteilung der verschiedenen Varianten in Bezug auf den öffentlichen Verkehr erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der BVB. Entscheidend für die Projektentwicklung war zunächst die Frage nach der Anzahl und der Lage der Tramhaltestellen im Perimeter. Bereits im Rahmen des Projektes Elisabethenstrasse (Ratschlag 09.0223.01), welchem der Grosse Rat mit GRB 11/03/13G vom 19. Januar 2011 zustimmte, wurde u.a. auch die Möglichkeit der Effizienzsteigerung des Trambetriebs durch eine Reduktion der Tram-Haltestellen im Abschnitt Bahnhof SBB bis Wettsteinbrücke untersucht. Dabei wurden verschiedene Varianten zu Haltestellenanordnungen geprüft. Aufgrund der Resultate zeigte sich, dass die Tramhaltestellen auf dem gesamten Abschnitt an ihrer bisherigen Lage beibehalten werden sollen, da sie aufgrund der Einzugsgebiete und Umsteigebeziehungen optimal liegen.

Mit entscheidend für den Verbleib der Haltestellen sind auch die Umleitungsmöglichkeiten bei betrieblichen Störungen oder für den Verkehr während Veranstaltungen mit Teilsperren. Beispielsweise wird bei einer Sperrung des Barfüsserplatzes die Tramlinie 6 vom Theater über den St. Alban-Graben zum Wettsteinplatz geführt. Die Fahrgäste könnten nicht auf Grossbasler Seite aussteigen und via Rittergasse in die Innenstadt gelangen. Mit der Verlegung der Haltekante aus der Elisabethenstrasse in den St. Alban-Graben könnte dieses Problem gelöst werden. Gleichzeitig würden dann drei Linien (1, 2, 6) diese Haltekante bedienen, wodurch die Linien von Aeschenschplatz kommend (8, 11, 14) an ihrer Durchfahrt behindert würden. Dieser Zustand würde den Bankverein blockieren.

Trotz genannter Gründe wurde die Frage der Aufhebung einer der sehr nahe beieinander liegenden Haltekanten im St. Alban-Graben Richtung Bahnhof SBB im Projekt St. Alban-Graben erneut untersucht. Aufgrund der hohen Bedeutung beider Haltestellen wurde eine Aufhebung aus nachfolgend dargelegten Gründen ausgeschlossen.

Die Haltestelle Bankverein ist eine der wichtigsten Umsteigehaltestellen im Netz der BVB/BLT. Sie reiht sich bezüglich Anzahl Ein-/Aussteiger/-innen pro Werktag (an allen Haltekanten gezählt) direkt nach dem Bahnhof SBB, dem Barfüsserplatz und dem Aeschenschplatz an vierter Stelle ein. Die Lage der Haltekante Richtung SBB vor dem Knoten Bankverein ist betrieblich sinnvoll, da die Trams am lichtsignalgesteuerten Knoten in der Regel ohnehin anhalten oder zumindest stark abbremsen müssen. Zudem ist so auch bei Sonderverkehren (Fasnacht, Marathon usw.) und Störfällen eine Nutzung der Haltestelle im St. Alban-Graben möglich. Die Haltestelle kann dann zwei Achsen dienen, der Verbindung St. Alban-Graben–Elisabethenstrasse Richtung SBB, wenn die Aeschenschvorstadt oder der Aeschenschplatz nicht bedient werden kann und der Verbindung St. Alban-Graben Richtung Barfüsserplatz über den Steinenberg.

Auch das Fahrgastaufkommen am Kunstmuseum Richtung SBB ist nicht unerheblich. Die Haltekante Richtung Wettsteinplatz hat für die Einsteiger/-innen eine höhere Bedeutung, die Haltekante Richtung Bankverein für die Aussteigenden. Insgesamt ist die Anzahl an Ein-/Aussteigenden in etwa vergleichbar mit den Haltestellen Morgartenring, Allschwilerplatz oder Neuweilerstrasse. Neben den nationalen und internationalen Touristen profitieren vor allem die Arbeitsplatzgebiete am Münsterplatz, der auch Schulstandort ist und als solcher weiter ausgebaut werden soll, am Picassoplatz und in der St. Alban-Vorstadt von dieser Haltestelle.

Eine Verschiebung der Haltestelle Kunstmuseum auf den Vorlandbereich der Wettsteinbrücke, also vom Kleinbasel herkommend vor den Knoten Kunstmuseum, wurde verkehrstechnisch geprüft. Aus Kapazitätsgründen musste diese Lage auf der Hauptverkehrsachse Wettsteinbrücke–Dufourstrasse jedoch ausgeschlossen werden. Ein relevanter Rückstau bis in den Wettsteinplatz hinein wäre die Folge, wodurch der öffentliche Verkehr dort auch behindert wäre. Auch aus Sicht der Museumsbesucher/-innen wäre diese Lage deutlich weniger attraktiv als die heutige Lage.

Bei einem Verzicht auf die Haltestelle Kunstmuseum Richtung SBB würden sich die Fahrgastzahlen an der Haltestelle Bankverein aufsummieren. Die dann relativ grosse Anzahl Personen mit

Ziel Kunstmuseum, Picassoplatz und St. Alban-Vorstadt müsste am östlichen Ende der Haltestelle beide Tramgleise und die Fahrbahn Richtung Kleinbasel überqueren. Um hier den Konflikt mit dem Tram Richtung Kunstmuseum zu entschärfen und eine sichere Querung mit Fussgängerstreifen anbieten zu können, müsste eine Mittelinsel zwischen den Tramgleisen installiert werden. Die Fussgänger/-innen mit Ziel Münsterplatz – auch die Schüler/-innen des erweiterten Schulstandortes – müssten mittels leicht verschobenen Fussgängerstreifen über die Fahrbahn geführt werden und würden dann durch das Luftgässlein und die Bäumleingasse zur Rittergasse gehen. Die Mischverkehrsfläche ohne Trottoir im Luftgässlein ist dafür nicht ausreichend und unattraktiv. Dies vor allem auch im Hinblick auf die dort vorgesehene Einfahrt in das neue KUMU-Parking. Das Luftgässlein wird neu im Einbahnregime vom St. Alban-Graben her betrieben mit Velozulassung in beide Richtungen.

Die daraus resultierende Abfolge von Fussgängerstreifen im Abstand von ca. 50 Metern, einmal ohne Lichtsignal und darauffolgend mit Lichtsignal, wird aus Sicht der Verkehrssicherheit sehr kritisch beurteilt. Insgesamt wird der betriebswirtschaftliche Gewinn durch eine mögliche Fahrzeitverkürzung von max. 25 Sekunden bei Aufhebung der Haltestelle Kunstmuseum Richtung SBB weniger hoch gewichtet, als die grossen Nachteile für den Fussverkehr und im speziellen für die Tramfahrgäste im gesamten Betrachtungsperimeter des Projektes.

Durch eine Aufhebung der Haltestelle Kunstmuseum würde sich die ÖV-Güteklasse für die obere St. Alban-Vorstadt, den westlichen St. Alban-Rheinweg und den nördlichen Teil der Strasse Beim goldigen Löwen von Kategorie A zu B verschlechtern. Auch das Basler Münster und der Münsterplatz würden mit einer Aufhebung der Haltestelle Kunstmuseum neu in die Güteklasse B anstatt heute A fallen. Dabei macht es für die ÖV-Güteklasse keinen Unterschied, ob die Haltestelle nur in eine Richtung oder vollständig aufgehoben wird. Dies ist für die Basler Innenstadt keine Option, weshalb das vorliegende Projekt mit allen bestehenden Haltestellen entwickelt wurde.

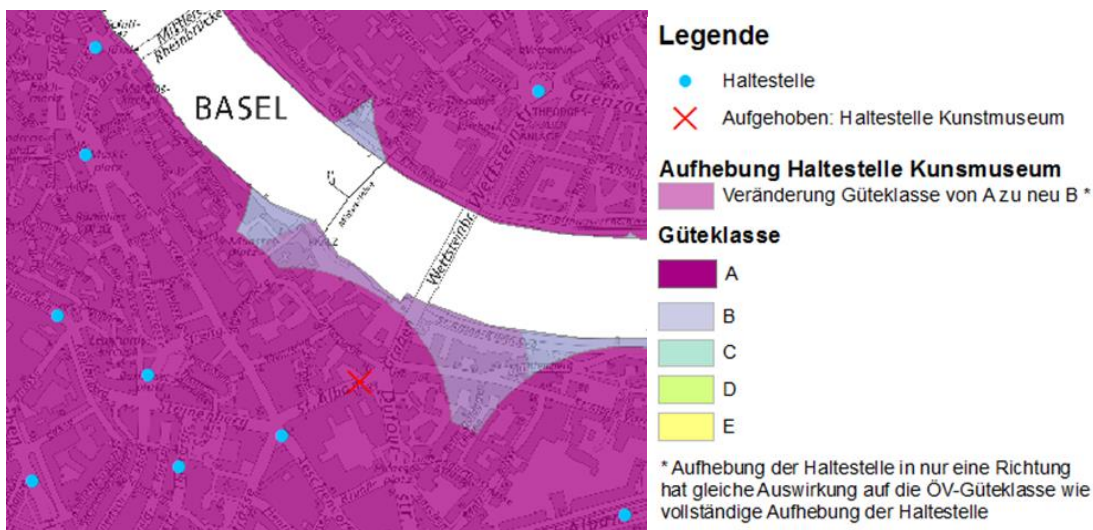


Abb. 3: Veränderung ÖV-Erschliessungsgüte durch Aufhebung Haltestelle Kunstmuseum

4. Projektbeschreibung

Um die in Kapitel 2.3. aufgeführten Ziele zu erreichen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Mischtrasse mit Tram, MIV und Velo Richtung Kunstmuseum – dank deutlicher Verkehrsreduktion entsprechend Verkehrskonzept Innenstadt und Verkehrsregime Elisabethenstrasse
- Eigentrasse Tram in Fahrtrichtung Bankenplatz mit separater MIV-Spur und Velostreifen
- Inselhaltestellen in Fahrtrichtung Bankenplatz beim Kunstmuseum und beim Bankenplatz

- Kaphaltestelle direkt vor dem Kunstmuseum zur guten Anbindung des international renommierten Museums, mit entsprechend grosszügiger und attraktiver Vorplatzgestaltung
- Knoten Kunstmuseum als Kleinkreisellösung mit Tramsicherungsanlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle

Aufgrund der Komplexität und zur besseren Verständlichkeit des Projektes werden nachfolgend die drei Teilbereiche Haltestelle Bankverein, Haltestelle Kunstmuseum und Knoten Kunstmuseum einzeln detailliert beschrieben.

4.1 Haltestelle Bankverein

Am Bankverein in Richtung Kunstmuseum bleibt die Haltestelle an heutiger Lage in der Elisabethenstrasse und wird gemäss dem Projekt Elisabethenstrasse als Kaphaltestelle ausgebildet. Am Bankverein in Richtung Bahnhof SBB bleibt die Inselhaltestelle vor dem CS-Gebäude, damit auch zukünftig kurze Umsteigewege zu den Haltestellen in der Aeschenvorstadt und der direkte Zugang in die Freie Strasse sichergestellt sind. Aufgrund der komplexen Gleislagen am Bankverein muss die behindertengerechte Kante der Haltestelleninsel in Richtung Kunstmuseum geschoben werden. Mit den erforderlichen Abgängen, mit einer Rampe und dem abgesenkten Aufstellbereich auf der Insel als direkter Zugang zum Luftgässlein und zum Antikenmuseum, reicht sie neu bis über die Einmündung des Luftgässlein hinaus.

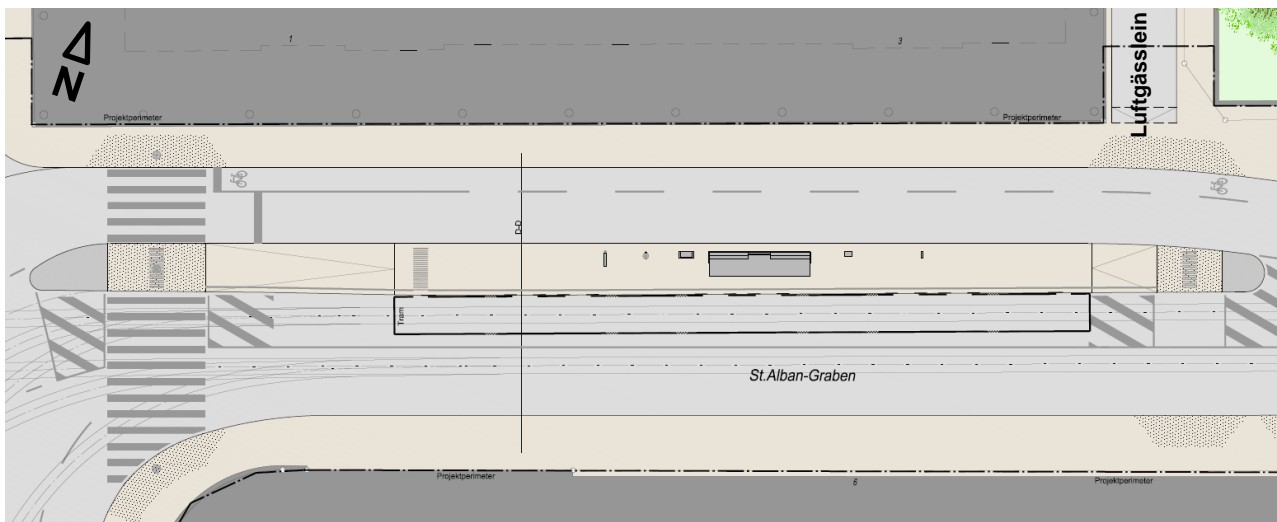


Abb. 4: geplante Situation Haltestelle Bankverein Richtung Bahnhof SBB

Die Insel wird mit einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI), Abfallkübeln, Billettautomaten, einer Wartehalle Duplex, Zeitungsboxen und der neuen BVB-Steile möbliert. Auf Spritzschutzgeländer kann aufgrund der geringen Geschwindigkeit (Tempo 30) der parallel verkehrenden Fahrzeuge und ausreichender Perronbreite verzichtet werden.

In Richtung SBB, auf der Nordseite des St. Alban-Grabens, steht neu ein Trottoir mit komfortabler Breite von 2,60 m zur Verfügung – zusätzlich zu den vorhandenen ca. 4,65 m unter der Arkade des CS-Gebäudes. Die Querung der Einmündung Luftgässlein ist trotz der neuen Zufahrt zum unterirdischen KUMU-Parking weiterhin als Trottoirüberfahrt mit Fussgängervortritt ausgebildet.

4.2 Haltestelle Kunstmuseum

Entsprechend der internationalen Ausstrahlung und Bedeutung des Kunstmuseums sowie der Erschliessungsansprüche an diesen vor allem für den Münsterplatz (Schulen, Verwaltung, Touristenmagnet Basler Münster), den Picassoplatz (Arbeitsplätze, Dienstleistungen) und die westliche St. Alban-Vorstadt wichtigen Ort bleiben die Haltestellen in beide Richtungen erhalten.

Die Haltestelle Richtung Bahnhof SBB bleibt eine Inselhaltestelle. Die neu 2,30 m breite Insel wird mit einer DFI, Abfallkübeln, Billettautomaten, einer Wartehalle Duplex, Zeitungsboxen und der neuen BVB-Steile möbliert. Auf Spritzschutzgeländer kann auch hier verzichtet werden. In Fahrtrichtung Bankverein steht dem Veloverkehr trotz Tempo 30-Zone neu ein auf der ganzen Länge des St. Alban-Grabens durchgehender 1,50 m breiter Velostreifen zur Verfügung, um an einem allfälligen Auto-Rückstau vor dem Knoten Bankverein oder der Parkingzufahrt ins Luftgässlein vorbei fahren zu können.

Die Haltestelle Richtung Wettsteinplatz wird neu als Kaphaltestelle ausgebildet. So können alle Trampassagiere und vor allem die Museumsbesucher/-innen vom Bahnhof SBB kommend konfliktfrei und ohne Querung einer Fahrbahn zum Eingang des Kunstmuseums gelangen.

Gemäss Angaben der BVB steigen heute an der Haltestelle Kunstmuseum rund 3'300 Fahrgäste pro Tag ein und aus. Davon sind rund 1'000 Personen pro Tag Besucher/-innen des Museums. Bei einer Vernissage kommen an einem Abend in sehr kurzer Zeit circa 1'000 Besucher/-innen mit dem Tram. Bei Grossveranstaltungen, also Sonderausstellungen, können es gar bis 10'000 Besucher/-innen pro Tag sein, die mit dem Tram anreisen und an der Haltestelle aus-, und/oder einsteigen.

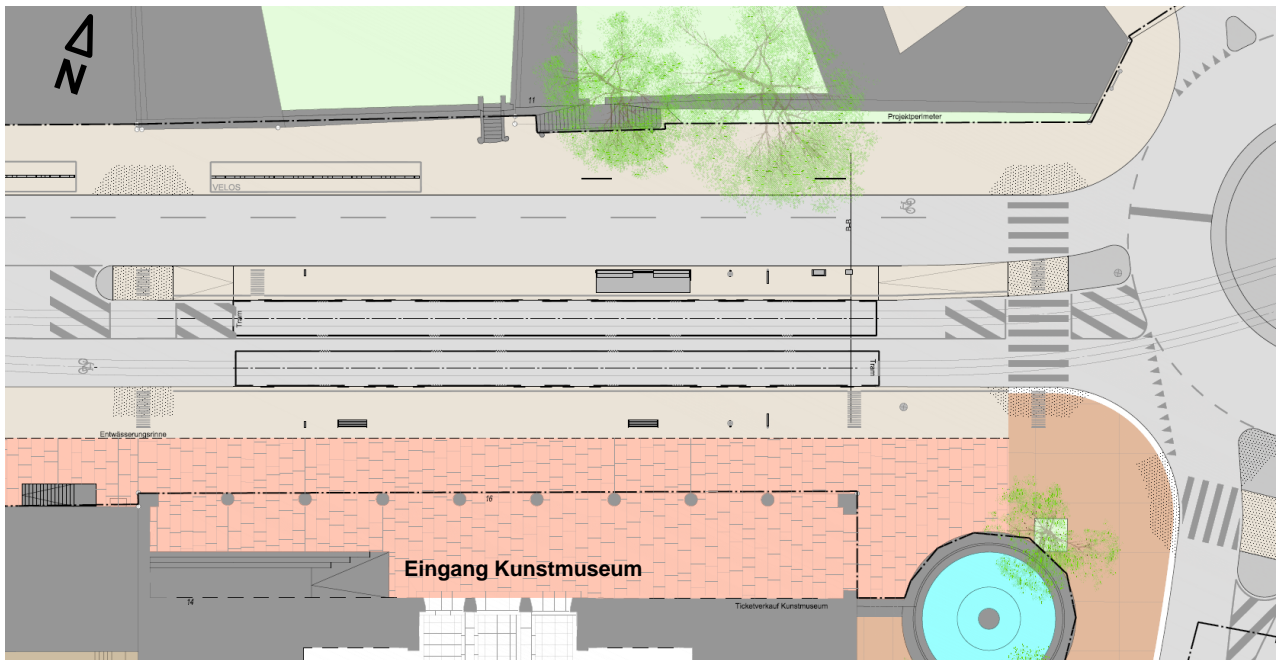


Abb. 5: geplante Situation mit Kaphaltestelle Kunstmuseum

An der Kaphaltestelle, unmittelbar vor dem Kunstmuseum wird aus Gründen des Umgebungs-schutzes auf Zeitungsboxen, einen Billettautomaten und wegen der Nähe zu den Arkaden des Kunstmuseums auch auf eine separate Wartehalle verzichtet. Auf der Kaphaltestelle sind zwei Sitzbänke vorgesehen.

4.3 Knoten Kunstmuseum

Für den Knoten Kunstmuseum wurden verschiedene Knotenformen verkehrstechnisch untersucht und anhand der Zielsetzungen und Anforderungen an das Projekt bewertet. Dabei ging es betrieblich vor allem um die Sicherstellung des störungsfreien Trambetriebes auf der Achse Wettsteinbrücke–St. Alban-Graben trotz der Verschneidung mit der MIV-Hauptachse Wettsteinbrücke–Dufourstrasse und um die Reduktion des Konfliktpotenzials an diesem Knoten.

Keine der geprüften Varianten konnte die heute schon bestehenden (rechnerischen) MIV-Kapazitätsengpässe in den Spitzenstunden vollständig eliminieren. Es ist (rechnerisch) auch in Zukunft

nicht auszuschliessen, dass der maximale Rückstau in der Abendspitze den Kleinbasler Brückenkopf der Wettsteinbrücke erreicht. Wie bereits heute, wird sich diese Stausituation in den Spitzenstunden allerdings auch zukünftig schnell wieder auflösen.

Als leistungsfähige aber auch für alle Verkehrsteilnehmer sichere und komfortable Knotenlösung kristallisierte sich im Laufe der Untersuchungen der Kreisel heraus. Dieser hat gegenüber den geprüften Varianten mit Lichtsignalsteuerungen folgende Vorteile.

- übersichtliche Knotenform mit bekannten Verhaltensregeln für alle Verkehrsteilnehmenden
- geringer Platzbedarf für den MIV, da auf Vorsortierspuren verzichtet werden kann
- massgebliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch Reduktion potenzieller Konfliktpunkte und durch Temporeduktion
- bremsende Wirkung vor der Tempo 30-Zone im St. Alban-Graben und gleichzeitig flüssiger Verkehrsablauf
- flexiblere Abbiegebeziehungen, auch als Wendemöglichkeit für Fahrzeuge aus dem geplanten Parking Kunstmuseum
- klare Verkehrsführung auch für Auswärtige, auch in Zufahrt Parking Kunstmuseum
- auch für Velofahrende flüssige Abbiegevorgänge in alle Richtungen
- keine gefährlichen Winkel zur Querungen der Tramgleise für Velofahrende
- keine Wartezeiten für Fussgänger/-innen, ausgenommen Wartepflicht bei Tramverkehr
- hohe städtebauliche und stadtgestalterische Qualität
- grosszügige Platzverhältnisse für Fussgänger/-innen
- nur vier Lichtsignalmasten notwendig

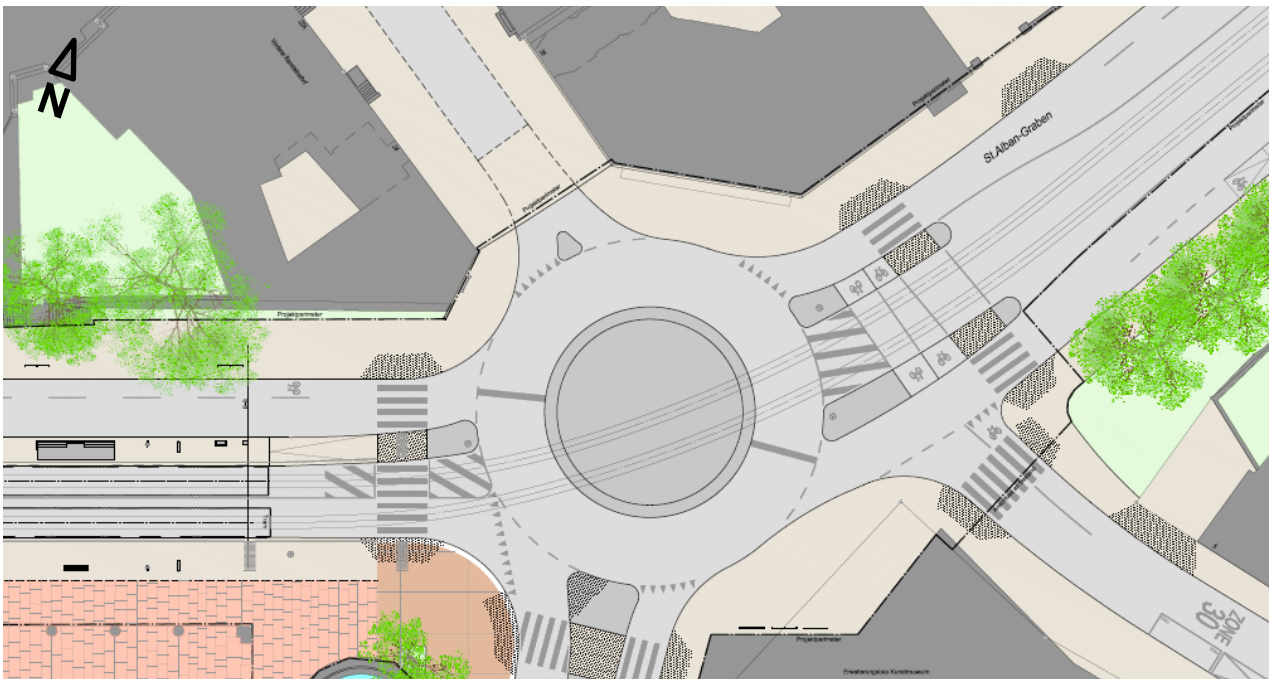


Abb. 6: geplanter Kreisel am Knoten Kunstmuseum

Der geplante Kleinkreisel am Knoten Kunstmuseum stellt einen flüssigen Verkehrsablauf sicher. Er ist vergleichbar mit dem Kreisel am Knoten Riehenring/Riehenstrasse. Der Aussendurchmesser beträgt 28 m. Die Priorisierung des Tramverkehrs erfolgt durch eine reine Tramsicherungsanlage mit zwei Haltelinien in der Kreiselfahrbahn. Die Breite der Kreiselfahrbahn von 5,50 m lässt das Vorbeifahren eines Autos resp. von Velos an einem haltenden Auto auf den Beziehungen ohne Tramquerung zu.

Ein zentraler Vorteil des Kreisels ist, dass alle Verkehrsbeziehungen möglich sind. So kann auch die Ausfahrt aus dem KUMU-Parking (heutige Ausfahrtsrampe der UBS) nur nach rechts zugelassen werden, ohne dass Autos, die in Richtung Elisabethenstrasse fahren möchten, bis zum Wettsteinplatz fahren müssen, um zu wenden. Es sind keine unnötigen und langen Umwegfahrten notwendig und die Beschränkung auf ein reines Rechtsabbiegen aus dem Parking bietet für alle Verkehrsteilnehmer/-innen eine hohe Verkehrssicherheit im St. Alban-Graben

Ist bei Annäherung eines Trams aus Richtung Bankverein eine ungehinderte Einfahrt in die Kaphaltestelle vor dem Kunstmuseum ausnahmsweise nicht möglich, wird das Lichtsignal auf Seite Ritterergasse früher auf Rot geschaltet, sodass die Kaphaltestelle vom Verkehr frei geräumt werden kann.

Die Abgrenzung des Innenrings wird so ausgestaltet, dass die Durchfahrt für Trams, Ausnahmetransporte und Schwerverkehr gewährleistet ist, die schnelle Durchfahrt des MIV aber verhindert wird.

Die Querungsdistanzen für Fussgänger/-innen über die Fahrbahnen sind deutlich kürzer und die Aufstellbereiche am Fussgängerstreifen wesentlich grosszügiger als im Bestand. Durch den Einsatz einer reinen Tramsicherungsanlage am Kreisel zur Priorisierung des Tramverkehrs, anstatt eines komplett durch Ampeln gesteuerten Knotens, geniessen die Fussgänger/-innen an den Streifen jederzeit Vorrang vor dem Auto- und dem Veloverkehr.



Abb. 7: bestehende Situation am Knoten Riehenring/Riehenstrasse; Kleinkreisel mit Tramdurchfahrt

4.4 Veloführung und Veloabstellplätze

In Fahrtrichtung Bankverein steht dem Veloverkehr trotz Tempo 30-Zone neu ein durchgehender 1,50 m breiter Velostreifen zur Verfügung, um an einem allfälligen Auto-Rückstau vor dem Knoten Bankverein oder der Parkingzufahrt ins Luftgässlein vorbei fahren zu können.

In Fahrtrichtung Wettsteinbrücke verbleibt für den Veloverkehr neben Tram und MIV ausreichend Platz auf der 4,20 m breiten Fahrbahn, die im Mischverkehr befahren wird. Im Bereich der Kaphaltestelle Kunstmuseum kann der Veloverkehr zwischen die Schienen ausweichen, wenn das Fahren zwischen äusserer Schiene und hohem Randstein als zu eng empfunden wird. Da die Gleise an die Haltekante vor dem Kunstmuseum gezogen werden, wird die Gleisquerung mit dem Velo in einem sicheren Winkel erleichtert. Weil es im St. Alban-Graben in diese Fahrtrichtung kaum mehr motorisierten Individualverkehr gibt und der Graben praktisch kein Längsgefälle hat,

ist das Einfädeln zwischen die Gleise problemlos möglich. Das ist auch für ungeübte Velofahrende gut machbar.

Im Weiteren wird, gemäss den heutigen BVB Normen für Kaphaltestellen, im Bereich des hohen Randsteins keine Entwässerungsrinne mit Pflastersteinen gebaut; dank der Entwässerung in die Tramgleise müssen auch keine Einlaufschächte im Haltestellenbereich platziert werden. Damit verbessert sich die Befahrbarkeit des Asphaltstreifens zwischen äusserer Schiene und Randstein.

Ein Velobypass an dieser Kaphaltestelle (analog Haltestelle Kaserne) kommt vor allem aus Gründen der hohen Priorität des Fussverkehrs vor dem Kunstmuseum nicht infrage. Zudem müsste der Veloverkehr vor der Kreiseleinfahrt, also im Rampenbereich der Haltestelle, wieder auf das Mischtrasse geführt werden, wo er sich wiederum in den schmalen Bereich zwischen Gleis und Trottoirrand einsortieren müsste. Eine direkte Zufahrt des Bypasses in den Kreisel würde die Aufstellflächen der Fussgänger/-innen und die Laufwege zwischen den Fussgängerstreifen (über den St. Alban-Graben und über die Dufourstrasse) kreuzen und wäre somit für Fussgänger/-innen, aber auch für die betroffenen Velofahrer/-innen ein grosses Sicherheitsrisiko.

Die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle als „Velolichtinsel“ (analog Haltestelle Hünigerstrasse) kommt an dieser prominenten Lage, mit künftig drei Tramlinien und teilweise hohen Ein- und Aussteigerzahlen, nicht infrage. Hinzu kommt, dass die Geometrie der Haltestellenkante hier kein vorspringendes Kap ist, vielmehr schwenken die Gleise zum Randstein.

Aufgrund des sehr geringen MIV-Aufkommens und in Anbetracht der klaren Priorisierung der Fussgänger/-innen an diesem Ort wurde die vorliegende Variante gewählt. Sie bewirkt im gesamten Projektperimeter deutliche Verbesserungen für den Veloverkehr.

Im Bereich von Domprobstei und Ritterhof sind zwei 14 m lange Veloabstellfelder geplant, die sowohl nahe beim Zugang zur Fussgängerzone der Innenstadt liegen, als auch nahe an den Museumseingängen und bei den Haltestellen. Sie ersetzen das heute sehr beengt platzierte, knapp 8 m lange Veloabstellfeld unmittelbar am Eingang zum Antikenmuseum.

Das bestehende 8 m lange Veloabstellfeld zwischen Lorenzbau und Kunstmuseum muss zugunsten des Notausstiegs aus dem unterirdischen Autoparking aufgehoben werden. Dieses Feld wurde bereits mit der Wiederherstellung der Flächen nach dem Erweiterungsbau des Kunstmuseums an der Dufourstrasse ersetzt und dort dem hohen Bedarf entsprechend auf 22 m Länge erweitert.

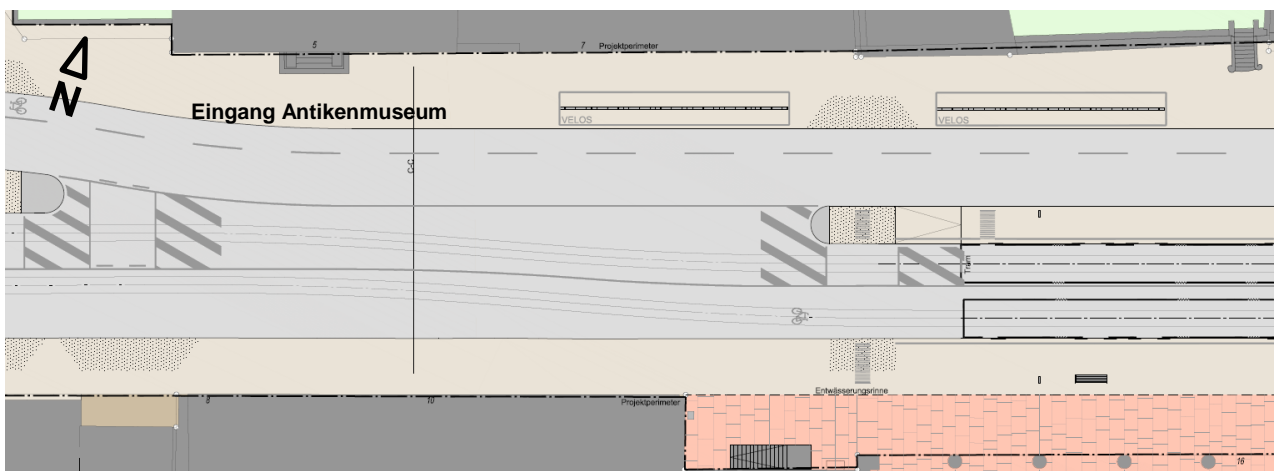


Abb. 8: geplante Situation am Antikenmuseum

4.5 Parkierung

Die bestehenden neun oberirdischen bewirtschafteten 90min-Parkplätze im Projektperimeter werden aufgehoben. Sie sind Teil der im Zusammenhang mit dem neuen KUMU-Parking aufzuhebenden oberirdischen Parkplätze. Das Parkverbotsfeld vor dem Antikenmuseum wird ebenfalls aufgehoben. Mit der Parking-Zufahrt ins Luftgässlein wird für den Güterumschlag eine direkte rückwärtige Erschliessung des Museums möglich. Die Aufhebung der Parkplätze ermöglicht somit angemessene Trottoirbreiten und zusätzliche Veloabstellmöglichkeiten.

4.6 Gestaltung

Der St. Alban-Graben ist im Gestaltungskonzept Innenstadt als Stadtring, der Knoten Kunstmuseum als Ringplatz definiert. Wesentliche Eckpunkte in diesen Strassen-Platzräumen sind ein Normalprofil mit 12 cm hohen Randsteinen, Asphaltbelag im Trottoir- und Fahrbahnbereich.

Dementsprechend sollen die alten breiten Granitrandsteine mit 12 cm Anschlag wiederverwendet werden, Fahrbahn und Trottoir werden mit einem Asphaltbelag ausgeführt. Auf der Nordseite des St. Alban-Grabens befinden sich einige Bäume auf Privatreal, die den Strassenraum mit prägen. Einzelne zusätzliche Baumsetzungen auf Allmend wurden geprüft, mussten aber aufgrund der ungünstigen Belichtungssituation durch relativ hohe Gebäude und dem hohen Nutzungsdruck auf die vorhandenen (Trottoir-)Flächen verworfen werden. Den vorhandenen Bäumen im Ensemble des Zschokke-Brunnens kommt somit eine wichtige räumliche Rolle zu.

Die südlichen Gebäude entlang des St. Alban-Grabens (Bankverein bis Kunstmuseum) stehen in der Schonzone, das Geviert zwischen der Rittergasse/Bäumleingasse/Luftgässlein/St. Alban-Graben liegt in der Schutzzone, wobei die an den Graben angrenzenden Gebäude alle im Denkmalverzeichnis aufgelistet sind. Zur Gewährleistung des Umgebungsschutzes der Gebäude wurde in Abstimmung mit der Denkmalpflege möglichst wenig Möblierung im Strassenraum vorgesehen:

- Für die Tramsicherungsanlage sind am Kreisel Kunstmuseum lediglich vier neue Masten (keine Peitschenmasten) notwendig.
- Das neue breite Trottoir auf der Nordseite bietet die Möglichkeit, bei der Platzierung der neuen Veloabstellplätze auf die Fassaden der denkmalgeschützten Gebäude Rücksicht nehmen zu können. Die Veloabstellplätze kommen mit direktem Zugang vom Velostreifen am Fahrbahnrand zu liegen.
- Die Fahrleitungen der Trams sind auch weiterhin an den Gebäuden befestigt.
- Die öffentliche Beleuchtung des St. Alban-Grabens, die erst vor kurzem entsprechend den Vorgaben des Beleuchtungskonzeptes erneuert wurde, bleibt mit den Überspannungsleuchten bestehen.

Eine Sonderstellung nimmt die Umgebungsgestaltung des Kunstmuseums ein. Im Zuge der Bauarbeiten für den Erweiterungsbau musste die Oberfläche entlang der Dufourstrasse abgebrochen werden. Die Instandstellung dieses nicht im Projektperimeter St. Alban-Graben liegenden Bereichs erfolgte 2015/2016 im Hinblick auf die Eröffnung des Erweiterungsbaus. Dabei wurde, in Absprache mit der Denkmalpflege, der ursprüngliche Zustand mit Friesen, Pflasterung aus rotem Sandstein und dem 40 cm breiten hellen Randstein wiederhergestellt.

Im Bereich des Zschokke-Brunnens ist die Instandstellung auf das Projekt St. Alban-Graben abgestimmt. So werden die Sandsteinpflasterung von der Dufourstrasse her und der Plattenbelag aus der Arkade jeweils bis zur künftigen Kaphaltestelle geführt. Mit dieser Anordnung kann zum einen die Bedeutung des Kunstmuseums unterstrichen werden, zum anderen wird mit der sickerfähigen Pflasterung zur Verbesserung der Baumstandorte um den Brunnen beigetragen.

Das Projekt St. Alban-Graben sieht vor, dass der eigentliche Wartebereich der Haltestelle Kunstmuseum Richtung Kleinbasel in Asphaltbelag ausgeführt wird. Die Trennung zwischen diesem und dem Plattenbelag erfolgt durch die zur Entwässerung notwendige Schlitzrinne. Der breite Randstein der Tramhaltestelle schliesst nahtlos an den historischen breiten Randstein aus der Dufourstrasse an.

4.7 Umweltauswirkungen

Das Projekt St. Alban-Graben trägt insgesamt zu einer Verbesserung der Lärmsituation bei. Dank des Verkehrsregimes Elisabethenstrasse und des Verkehrskonzeptes Innenstadt nimmt der Verkehr im Querschnitt St. Alban-Graben in Richtung Wettsteinbrücke erheblich ab. Auch wenn der zusätzliche Verkehr des geplanten Parkings mit berücksichtigt wird, kommt es insgesamt zu einer deutlichen Entlastung des St. Alban-Grabens vom motorisierten Verkehr. Zusätzlich gilt bereits seit der Einführung des Verkehrsregimes Innenstadt Tempo 30 vom Knoten Kunstmuseum bis an den Bankverein.

Weitere Lärmschutzmassnahmen wie etwa lärmindernder Belag sind bei Umsetzung dieses Projektes nicht notwendig. Selbstverständlich werden eine lärmarme Gleislagerung nach dem neuesten Stand der Technik sowie bedarfsgerecht eingerichtete Gleisschmieranlagen eingesetzt.

Bei der konkreten Projektentwicklung des Parkings sind detaillierte Nachweise zu den Auswirkungen bezüglich Lärm auf die angrenzenden Häuser als Bestandteil der Baubewilligungsunterlagen notwendig. Diese sind nicht Gegenstand des vorliegenden Vorprojektes.

Die aktuelle Planung des Parkings geht von einer Überdeckung von ca. einem Meter aus. Unter diesem Gesichtspunkt werden vertiefte Untersuchungen zum Erschütterungsschutz resp. zum Körperschall notwendig, da die Gleislagerung dem Parkingdeckel sehr nahe kommt. Diese Betrachtungen sind ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Vorprojektes, sondern werden von der Projektentwicklungsgesellschaft Parking Kunstmuseum im Zuge des Baubewilligungsverfahrens erbracht.

4.8 Flächenbilanz und Fazit

Im Perimeter des Projektes Sanierung und Umgestaltung St. Alban-Graben ergeben sich folgende überschlägige **Flächenbilanzen**:

	m ² Bestand	m ² Planung
Trottoir	1'925	2'380
Velo	169	447
Tram	2'269	1'967
MIV	184	618
Mischverkehr	3'398	2'330
Verkehrinseln	31	234
Total	7'976	7'976

Die Flächenbilanzen spiegeln das Projekt sehr gut. Die Trottoirflächen nehmen mit dem Projekt entsprechend der Zielsetzungen deutlich zu. Die starke Zunahme von Velo- und MIV-Flächen ergibt sich in erster Linie aus der Anlage der Velostreifen, wo sich der Veloverkehr die Fahrbahn heute mit dem MIV teilt. Die Tramflächen sind trotz behindertengerechtem Ausbau der Haltestellen leicht weniger, da das bestehende bauliche Eigentrassee in Richtung Wettsteinbrücke nicht mehr benötigt wird und deshalb als zeitliches Eigentrassee im Mischtrassee gestaltet werden kann. Dieses neue Mischtrassee erklärt auch die relativ geringe Abnahme der Mischverkehrsflächen insgesamt – trotz Anlage der Velostreifen. Die Fläche der Verkehrinseln wächst vor allem aufgrund des geplanten Kreisels deutlich. Die vorhandenen Flächen konnten also zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer/-innen betrieblich und gestalterisch neu organisiert werden.

Es sind keine Grünflächen vom Projekt betroffen. Das Projekt erfordert keinen Landerwerb.

5. Termine und Kosten

5.1 Termine

Bei optimalem Verlauf des Genehmigungsprozesses für den vorliegenden Ratschlag kann der Baubeginn frühestens im Frühjahr 2018 erfolgen, abgestimmt auf den voraussichtlichen Baubeginn des Parking Kunstmuseum.

Die Erarbeitung des genauen Bauablaufs in Koordination mit dem Bau des Parkings ist Aufgabe des Bauprojektes.

5.2 Kosten

Für den Bau des Projektes „Sanierung und Umgestaltung St. Alban-Graben“ fallen Ausgaben von insgesamt 13,06 Mio. Franken an (Preisbasis April 2013, Index 102.9, inkl. 8% MWST).

Aus derzeitiger kantonaler Sicht ist die Instandstellung, Erneuerung und Umgestaltung der Anlagen im St. Alban-Graben unter Berücksichtigung des BehiG Ende 2020 auszulösen, um eine Inbetriebnahme auf 2022 sicherstellen zu können. Der Fahrplan der PEG PKM sieht einen Baubeginn Ende 2017 vor. Der Kanton und die PEG PKM sind sich einig, dass damit keine Seite als alleiniger Auslöser des Projektes die Kosten der Umgestaltung der Oberfläche tragen soll. Auf dieser Basis wurde die unten stehende Kostenverteilung zusammengestellt. Der Betrag von 567'000 Franken wird von der PEG PKM pauschal übernommen.

Darüber hinaus führt die Berücksichtigung des Parkingprojektes vor allem für die unterirdischen Leitungen und Kanäle zu erhöhten Kosten und beim gesamten Bauablauf zu Erschwernissen. Tatsächlich werden die Umlagearbeiten der unterirdischen Infrastrukturen unter der Federführung der PEG PKM direkt mit dem Bau des Parking koordiniert. Alle Mehrkosten für die Anpassungen der Leitungen und Kanäle sowie für die Erschwernisse während des Baus werden von der PEG PKM direkt getragen. Es kommt zu keinem Geldfluss zwischen dem Kanton und der PEG PKM. Die Kosten werden daher in diesem Ratschlag nicht separat ausgewiesen.

Die Kostenbeteiligung der PEG wird diesem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip.

Die gesamthaft anfallenden Kosten betragen 13,06 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung und Darlehen BVB (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	7'710'000
▪ Gebundene Ausgaben	5'350'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWST)	13'060'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB)	440'000

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft (inkl. 8% MWST) 7,710 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2013 = 102.9). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB 1	
▪ <i>Strassenanlage</i>	2'070'000
▪ <i>Restwert</i>	685'000
Darlehen an die BVB	
▪ <i>Gleisanlagen</i>	4'483'000
▪ <i>Restwert</i>	472'000
Total neue Ausgaben	7'710'000

Die genannten Restwerte sind teilweise dem koordinationsbedingt vorgezogenen Baubeginn geschuldet. Von den genannten Restwerten in Höhe von gesamthaft 1'157'000 Franken übernimmt die PEG PKM einen Anteil von pauschal 567'000 Franken. Dieser Betrag wird den beantragten Gesamtprojektkosten in Abzug gebracht.

5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung des heutigen Zustands ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Erhaltung Strassen und Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB belaufen sich gesamthaft (inkl. 8% MWST) auf 5,350 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2013 = 102.9).

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Erhaltung Strassen (IB 1)	2'050'000
RAB Gleisanlagen (Darlehen an die BVB)	3'300'000
Total gebundene Ausgaben	5'350'000

5.2.2 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	440'000
Total Ausgaben Dritter	440'000

Ausserdem übernimmt die PEG PKM die Umlegung der vom Parking betroffenen Werkleitungen im von ihr geführten Projekt. Diese Kosten werden grob auf 3,0 Mio. Franken geschätzt, werden jedoch nicht separat ausgewiesen und sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

6. Beantwortung des Anzugs Daniel Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. April 2016 den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Mit der Erstellung des Parkings Kunstmuseum wird auch der St. Alban-Graben von der Dufourstrasse bis Aeschenvorstadt neu gestaltet. Dem Vernehmen nach sollen die Velofahrenden Richtung Wettsteinbrücke durch die Tramhaltestelle geführt werden. Heute fahren sie mit dem Motorfahrzeugverkehr hinter der Tramhaltestelle durch. Die Reaktionen auf die neue gestaltete Tramhaltestelle Kirschgarten, wo die Velofahrenden zwischen dem 27 cm hohen Trottoirrandstein und Tramschiene nur 72 cm Platz haben sind durchwegs negativ. Der Platz ist sehr eng und die Stelle gefährlich.

Die Achse Elisabethenstrasse - St. Alban-Graben - Wettsteinbrücke ist eine wichtige Veloroute, die von Velofahrenden rege benützt wird. Viele haben dabei Probleme, die engen Passagen bei den behindertengerechten Tramhaltestellen zu befahren. Um nicht neue Velofallen zu schaffen, soll bei der Umgestaltung der Tramhaltestelle Kunstmuseum eine velogerechte Lösung getroffen werden.

Vom Bahnhof her ist der Umbau der Tramhaltestelle Bankverein zwar beschlossen, wird aber erst in 2-3 Jahren realisiert. Da sowohl hier wie auch bei der Haltestelle Kunstmuseum ein breiteres Trottoir geschaffen wird, bietet sich die Chance, die Veloführung nochmals zu überprüfen und eine bessere Lösung für Velos zu finden, entweder mit Haltestellenüberfahrten an der Haltestellenkante oder mit einer Führung der Velos hinter der Haltestelle durch.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob mit der Neugestaltung der Tramhaltestelle Kunstmuseum die Velofahrenden Richtung Wettsteinbrücke via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle geführt werden können.
- ob, auf Grund der negativen Erfahrungen mit der neugestalteten Haltestelle Kirschgarten, das Projekt der noch nicht umgebauten Haltestelle Bankverein überarbeitet werden kann, so dass die Velos via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle geführt werden können.
- ob allenfalls gar die Anordnung der Haltestellen Bankverein und Kunstmuseum grundsätzlich überdacht und in eine velogerechte Lösung einbezogen werden sollte.

David Wüest-Rudin, Jörg Vitelli, Helen Schai-Zigerlig, Katja Christ, Murat Kaya, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Vischer, Thomas Grossenbacher, Anita Lachenmeier-Thüring, Eveline Rommerskirchen“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Im Betriebsgebiet der BVB sind im Grundsatz 314 Tramhaltekanten den Anforderungen des BehiG anzupassen. Dabei wird, wo immer möglich, bei der Überlagerung von Tramtrasse und Veloroute in einem Strassenzug auf Haltestellenkaps verzichtet. Es wird aber immer Orte geben, an denen nach Abwägung aller Interessen ein Haltestellenkap die beste Wahl ist.

Kaphaltestellen können von Velofahrenden bei Bedarf zwischen den Schienen durchfahren werden, was zuweilen als Komfortverlust empfunden wird. Zudem muss der Veloverkehr jeweils warten, bis das Tram die Haltestelle wieder verlassen hat. Auch die mit diesem Anzug zu prüfenden alternativen Veloführungen setzen voraus, dass die Velofahrenden während des Ein- und Aussteigens der Trampassagiere vor der Kap-Überfahrt respektive an dem allfälligen Fussgängerstreifen über den Velobypass anhalten. Sie gewinnen also keine Zeit gegenüber einer Haltestellendurchfahrt. Was bleibt ist der Komfortverlust beim allfälligen Kreuzen einer Schiene um zwischen die Schienen zu gelangen. Je nach örtlichen Gegebenheiten wird der Komfortverlust als schwerwiegend oder unbedeutend empfunden. Massgebend für diese Einschätzung sind das Aufkommen an Fussgängern, an Trampassagieren und an MIV sowie das Längsgefälle in der betreffenden Strasse.

Veloführungen hinter oder über das Haltestellenkap gehen stets zu Lasten der Fussgänger/-innen und der Trampassagiere. Dabei geht es nicht nur um Komforteinbussen durch weniger Fläche für den Fussverkehr, sondern auch um mehr potenzielle Konfliktpunkte und somit um die Sicherheit der Fussgänger/-innen. An Orten mit bedeutendem Fussverkehrsaufkommen und/oder hohen Ein- und Aussteigerzahlen am Tram oder Orten mit bedeutenden öffentlichen Gebäuden wird die Abwägung in der Regel für die sicherere Fussverkehrslösung ausfallen.

Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ...

1. ... ob mit der Neugestaltung der Tramhaltestelle Kunstmuseum die Velofahrenden Richtung Wettsteinbrücke via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle geführt werden können.

Der Regierungsrat geht mit den Anzugstellenden einig, dass die Achse Elisabethenstrasse–St. Alban-Graben–Wettsteinbrücke eine wichtige kantonale Veloverbindung darstellt. Im Rahmen des Ratschlagsprojektes St. Alban-Graben wurde daher ausführlich geprüft, ob mit der Neugestaltung der Tramhaltestelle Kunstmuseum die Velofahrenden Richtung Wettsteinbrücke via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle geführt werden können. Beide Möglichkeiten sind technisch machbar. Die dadurch generierten Nachteile für die an diesem Ort sehr zahlreichen Fussgänger/-innen sind an diesem wichtigen Eingangstor zur Innenstadt jedoch nicht akzeptabel. Der St. Alban-Graben ist neben Veloroute auch als kantonale Fusswegverbindung ausgewiesen. Die Haltestelle Kunstmuseum erschliesst sowohl die Arbeitsplatzgebiete Picassoplatz und Münsterplatz als auch den mit Harnos erweiterten Schulstandort Rittergasse/Münsterplatz. Hinzu kommen das international renommierte Kunstmuseum mit seinem kürzlich eröffneten Erweiterungsbau, das Antikemuseum sowie weitere Museen und touristische Highlights im St. Alban-Tal und am Münsterhügel. Der ungehinderte Zugang von der Tramhaltestelle auf das Trottoir vor dem Kunstmuseum ist neben der zwingend erforderlichen Schulwegsicherung besonders für die vielen ortsunkundigen Museumsbesucher/-innen sowie Touristinnen und Touristen von grossem Vorteil. Demgegenüber fällt die Komforteinbusse für den Veloverkehr weniger stark ins Gewicht, da einerseits mit dem Verkehrskonzept Innenstadt der Autoverkehr die Achse Richtung Wettsteinbrücke nur noch sehr beschränkt befährt und andererseits kaum Längsgefälle im St. Alban-Graben besteht, sodass sich der Veloverkehr bei Bedarf auch gefahrlos hinter dem Tram zwischen die Schienen einordnen kann. Aus genannten Erwägungen wird der Veloverkehr im Sinne

einer sicheren Gesamtlösung nicht via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle Kunstmuseum geführt.

2. ... ob, auf Grund der negativen Erfahrungen mit der neugestalteten Haltestelle Kirschgarten, das Projekt der noch nicht umgebauten Haltestelle Bankverein überarbeitet werden kann, so dass die Velos via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle geführt werden können.

Die Haltestelle Kirschgarten ist nicht mit der Haltestelle Bankverein vergleichbar. Am Bankverein ist das Längsgefälle geringer als am Kirschgarten, weshalb auch die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich geringer sind. Bei der Zufahrt zu einer Kreuzung wird generell langsamer gefahren. An der Haltestelle Bankverein steigen viele Trampassagiere um, was mit einem hohen Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Fussverkehr verbunden ist. Im Sinne einer sicheren Gesamtlösung können die Velos am Bankverein nicht via Haltestellen-Überfahrt oder hinter der Haltestelle geführt werden.

3. ... ob allenfalls gar die Anordnung der Haltestellen Bankverein und Kunstmuseum grundsätzlich überdacht und in eine velogerechte Lösung einbezogen werden sollte.

Lage und Anzahl der Haltestellen sind mit dem Projekt Elisabethenstrasse und mit dem Projekt St. Alban-Graben überprüft worden.

Die Untersuchungen, in die auch die BVB einbezogen wurde, haben bestätigt, dass alle Haltestellen heute am richtigen Ort sind, um die notwendige Erschliessungsgüte zu gewährleisten. Entsprechend der Kantonsverfassung ist dem öffentlichen Verkehr zudem Vorrang zu gewähren. Die gewählten Lösungen berücksichtigen unter Abwägung aller Ansprüche und Anforderungen auch diejenigen des Veloverkehrs so weit als möglich.

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“ abzuschreiben.

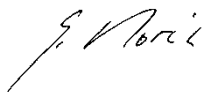
7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusses sowie den Antrag Daniel Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“ als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

St. Alban-Graben

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 13'060'000 für die Realisierung des Projektes St. Alban-Graben zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 2'755'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des St. Alban-Grabens zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»..
 - Fr 4'955'000 Gleisanpassungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des St. Alban-Grabens als Darlehen an die BVB
 - Fr. 2'050'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.
 - Fr. 3'300'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB.

Die Kostenbeteiligung der PEG in Höhe von 567'000 Franken wird diesem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht.

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.