



An den Grossen Rat

18.0462.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 1. April 2020

Kommissionsbeschluss vom 1. April 2020

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Auslöser für die Umgestaltung der Hardstrasse sind Erhaltungsmassnahmen. Sowohl Tramgleise als auch Werkleitungen müssen aufgrund ihres schlechten Zustands erneuert werden. Gleichzeitig wird die Gestaltung – wie üblich bei Strassensanierungen – an gesetzliche Vorgaben und geltende Normen angepasst. Berücksichtigt worden sind bei der Erarbeitung des Projekts u.a. Vorgaben aus dem eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz (inkl. diverser Normen), dem eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz, dem kantonalen Richtplan, dem eidgenössischen Programm Via Sicura, dem kantonalen Leitbild Strassenbäume und dem kantonalen Freiraumkonzept. Die Sanierung erhöht gemäss Regierungsrat die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg ins bzw. aus dem Tram.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse* am 27. Juni 2018 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese hat sich an ihren Sitzungen vom 19. Juni, 14. August, 25. September, 23. Oktober und 4. Dezember 2019 sowie 15. Januar, 22. Januar und 19. Februar 2020 mit dem Geschäft auseinandergesetzt.

Dass der Ratschlag bis zur Aufnahme der Kommissionsberatung rund ein Jahr liegengeblieben ist, hat u.a. mit den in der Hardstrasse geplanten Kaphaltestellen zu tun. Weil Kaphaltestellen politisch umstritten sind, hat die UVEK den Ratschlag zur Hardstrasse zum Anlass genommen, sich grundsätzlich mit dieser Thematik auseinanderzusetzen. Sie hat u.a. evaluiert, mit welchen Massnahmen die Situation für Velofahrende entschärft werden könnte. In Kapitel 3 dieses Berichts schildert sie ihre diesbezüglichen Abklärungen, die auch für weitere Projekte gelten.

Bezogen auf den eigentlichen Ratschlag beantragt eine Minderheit der Kommission, dem Projekt des Regierungsrats zu folgen, während eine Mehrheit einige Anpassungen daran vorschlägt. Die Erwägungen der Kommissionsmehrheit finden sich in Kapitel 4 dieses Berichts, jene der Kommissionsminderheit im angehängten eigenen Bericht.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Antrag der Kommissionsmehrheit: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Christian Griss, Raffaella Hanauer, Lisa Mathys, Jean-Luc Perret, Daniel Sägesser, Jörg Vitelli.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Antrag der Kommissionsminderheit: André Auderset, Beat Braun, Thomas Müry, Beat K. Schaller, Daniela Stumpf.

3. Problematik Kaphaltestellen und Velo

Kaphaltestellen, die mit dem Velo durchfahren werden, werden aufgrund des geringen Abstands zwischen Tramschienen und hoher Haltekante gemeinhin als gefährlich eingestuft. Seit dem Bau der ersten Kaphaltestellen ist es in Basel zu zahlreichen Unfällen bei vermutlich hoher Dunkelziffer gekommen. Die UVEK stellt fest, dass bei jedem neuen Kaphaltestellen-Projekt die gleichen Fragen aufgeworfen werden. Sie hat sich deshalb im Rahmen der Behandlung des Ratschlags zur Hardstrasse grundsätzlich mit der Thematik auseinandergesetzt. Daraus leitet sie Vorschläge und Anträge an den Grossen Rat ab. Mit einem entsprechenden Beschluss des Grossen Rats soll der künftige Umgang mit Kaphaltestellen definiert werden. Damit kann hoffentlich auf weitere langwierige Diskussionen über dieses Thema verzichtet werden.

3.1 Trams mit Schiebetritten

Mit dem Einsatz von Trams mit Schiebetritten lässt sich der Abstand zwischen Tramgleis und Haltekante um 18 cm vergrössern. Schiebetritte können, müssen aber nicht ausgefahren werden.

Kaphaltestellen ohne Veloverkehr können somit weiterhin mit den heutigen Massen gebaut und bereits bestehende müssen nicht umgebaut werden. Unverändert bliebe die Höhe der Haltekannte. Der niveaugleiche Ein- und Ausstieg bliebe gewährleistet. Über Schiebetritte verfügen beispielsweise die Flirts der S-Bahn oder Trams in Bern.

Die UVEK hat das Amt für Mobilität mit einer groben Machbarkeitsabklärung und einer Nutzen-Kosten-Analyse der Nachrüstung der bestehenden Tramflotte mit Schiebetritten beauftragt. Im Folgenden sind die Ergebnisse zusammengefasst.

Machbarkeit

Im Jahr 2010, anlässlich des ersten Ratschlags zur Umsetzung der Anforderungen des BehiG an Tramhaltestellen, wurde seitens Hersteller die Machbarkeit einer Nachrüstung insbesondere für den Tango der BLT verneint und beim Combino der BVB ein Vorbehalt betreffend erster und letzter Türe angebracht. Das Amt für Mobilität hat 2018 und 2019 in verschiedenen Briefwechseln mit den Herstellern die Machbarkeit erneut abgeklärt. Diese ist nun grundsätzlich gegeben, jedoch mit zum Teil beträchtlicher Kostenfolge.

Kostenseite

Neue Trams lassen sich ohne wesentliche Mehrkosten direkt mit Schiebetritten bestellen. Mit beträchtlichen Kostenfolgen verbunden wäre jedoch die Nachrüstung der vorhandenen Fahrzeuge. Eine Systemumstellung auf Trams mit Schiebetritten bedingte zudem zu einem späteren Zeitpunkt die bauliche Anpassung der Kaphaltestellen (mit Veloverkehr). Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) dürfen Haltestellen erst dann mit grösserem Abstand gebaut werden, wenn sämtliche Fahrzeuge umgerüstet oder neu beschafft sind. Die maximalen Spaltmasse gemäss Behindertengleichstellungsgesetz müssen jederzeit eingehalten werden.

Laut Herstellerangaben liessen sich die Trams der Typen Flexity und Combino an den Türen 2 bis 7 relativ einfach mit Schiebetritten nachrüsten. Um das Gleiche an den Türen 1 und 8 zu realisieren, müsste hingegen das erste und letzte Modul der Trams komplett ausgewechselt werden. Beim Typ Tango der BLT könnten alle Türen ohne Auswechseln von Modulen mit Schiebetritten nachgerüstet werden.

Die Firma Bombardier beziffert die anfallenden Kosten bei den Flexity auf 90'000 CHF pro Schiebetritt je Türe und auf 680'000 CHF für den Ersatz des ersten und letzten Moduls pro Tram. Für die 44 langen Flexity wäre insgesamt mit 53.7 Mio. CHF, für die 17 kurzen Flexity mit 17.6 Mio. CHF zu rechnen. In der Annahme, dass die Kosten bei Tango und Combino gleich hoch wären (was von den Herstellern nicht bestätigt ist), kostete die Umrüstung der 38 Tango 27.4 Mio. CHF und der 28 Combino 34.1 Mio. CHF.

Um die Kosten zu reduzieren, wäre es gemäss BAV theoretisch möglich, auf das Auswechseln der Module bei Flexity und Combino zu verzichten und die erste und letzte Türe nicht mehr (bzw. nur noch in Notfällen) zu öffnen. Der Fahrgastwechsel wäre dann auf die Doppeltüren 2 bis 7 beschränkt, was tendenziell einen längeren Ein- und Ausstiegprozess zur Folge hätte. Ob dies zur Aufrechterhaltung des Fahrplans den Einsatz weiterer Kurse bedingen würde, ist offen. Verfügten die Trams über weniger (reguläre) Türen, könnte dafür die hohe Haltekannte am Anfang und Ende jeder Haltestelle um etwa vier Meter reduziert werden.

Bei einer angenommenen Umstellung im Jahr 2028 läge der Restwert der langen Flexity bei 95 Mio. CHF (53% des Anschaffungswerts), der kurzen Flexity bei 30 Mio. CHF (57%) und der Combino bei 5 Mio. CHF (4%). Beim Tango dürfte der Restwert in der Grössenordnung der Flexity liegen. Ein vollständiger Ersatz der Flotte würde 171 Mio. CHF (Tango), 198 Mio. CHF (Flexity lang), 58 Mio. CHF (Flexity kurz) und 126 Mio. CHF (Combino) kosten. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht würde man vermutlich die Flexity und die Tango mit Schiebetritten nachrüsten und die Combino mit einer Restwertvernichtung von 5 Mio. CHF frühzeitig ersetzen. Die Gesamtkosten lägen dann bei 103 Mio. CHF: Der Umbau der Tango würde 27 Mio. CHF kosten, jener der Flexity 71 Mio. CHF, die Restwertvernichtung des Combino 5 Mio. CHF. Blieben die Türen 1 und 8 bei

den Flexity verschlossen, kostete deren Umbau lediglich 30 Mio. CHF, die Gesamtkosten lägen bei 62 Mio. CHF.

Der zweite Kostenblock betrifft die Haltestellen. 2028 existieren in Basel voraussichtlich 77 Haltekanten an Kaphaltestellen ohne spezielle Velomassnahmen wie Velolichtinseln, welche dann bereits mit einer hohen Kante gebaut wären. Das Tiefbauamt schätzt die Kosten eines nochmaligen Umbaus auf 110'000 CHF pro Haltekante oder insgesamt 8.5 Mio. CHF. Ob die Haltekanten zwei Mal gebaut werden müssten oder ob die bis 2028 noch zu erstellenden mit einer Sollbruchstelle versehen werden könnten, wäre noch vertieft zu prüfen. Klar ist aber, dass Haltestellen nicht schon heute auf künftige Trams mit Schiebetritten ausgerichtet werden können. Damit kein unzulässiges Spaltmass entsteht, müsste man sie auf jeden Fall gemäss den heutigen Vorgaben bauen und nach dem Systemwechsel auf Trams mit Schiebetritten wieder umbauen.

Neben den einmaligen Investitionskosten für den Umbau von Trams und Haltestellen hätte eine Systemänderung auch wiederkehrende betriebliche Mehrkosten zur Folge. Da das Ein- und Ausfahren der Schiebetritte den Haltestellenaufenthalt um rund zehn Sekunden verlängert, bedingten die damit verbundenen längeren Fahrzeiten gemäss den BVB über das gesamte (heutige) Netz gesehen den Einsatz von drei zusätzlichen Kursen. Es bräuchte also drei Fahrzeuge und zusätzliche Wagenführerinnen oder Wagenführer. Die Kosten dafür lägen bei rund 2 Mio. CHF pro Jahr. Trams mit Schiebetritten widersprächen dem Ziel der ÖV-Beschleunigung. Mit dem Tramnetz 2020 und weiteren Massnahmen sollen die Fahrzeiten für Tramverbindungen eigentlich reduziert werden.

Die Kosten für den Unterhalt der Schiebetritte können nicht beziffert werden. Bei anderen Tram-betrieben funktionieren sie in der Regel zuverlässig, weshalb diesbezüglich mit keinem nennenswerten Mehraufwand zu rechnen ist.

Nutzenseite

Eine Monetarisierung des Nutzens von Trams mit Schiebetritten und Kaphaltestellen mit grösserem Abstand zwischen Gleis und Haltekante ist schwierig und zumindest in einem gewissen Mass subjektiv. Mit Sicherheit von Vorteil wäre das Massnahmenpaket für die Velofahrenden: Ein höheres Sicherheitsgefühl führt tendenziell zu mehr Velofahrten. Eine tiefere Zahl an Unfällen reduziert die Gesundheits- sowie die mit Arbeitsausfällen verbundenen Kosten.

Auch bei grösserem Abstand muss man in einer Kaphaltestelle aber zwischen Gleis und hoher Haltekante (oder zwischen den Schienen) fahren. Deshalb wird zusätzlich ein velofreundliches Gleis getestet (vgl. Kapitel 3.2). Trotz Trams mit Klapptritten und daher grösserem Abstand zwischen Gleis und Haltekante wird auch in Zürich nach weiteren Lösungen gesucht, da das Unsicherheitsgefühl der Velofahrenden in Kaphaltestellen auch dann besteht.

Der mögliche Wegfall von Umwegfahrten könnte für die Velofahrenden zu einer Zeitersparnis führen. Die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr könnten sich verringern, wenn mit dem Velo seltener verbotenerweise auf dem Trottoir gefahren wird. Umgekehrt reduzierte der um 18 cm grössere Abstand zwischen Gleis und Haltekante die Trottoirflächen. Mit Schiebetritten könnten mobilitätseingeschränkte Personen an Kombihaltestellen sowohl Tram als auch Bus autonom nutzen. Heute ist der Randstein an Kombihaltestellen auf das Tram ausgelegt und deshalb für den Einstieg in den Bus zu weit von der Haltekante entfernt. Deshalb muss zum Einstieg die Klapprampe verwendet werden. Dies zu ändern bedingte allerdings einen nochmaligen Umbau von zwölf Haltekanten ohne Velodurchfahrt mit einer Kostenfolge von 1.5 Mio. CHF.

Bei Haltestellen in Kurvenlage könnte mit dem Einbau von Schiebetritten das grössere Spaltmass mit den Schiebetritten ausgeglichen werden, können diese doch individuell bis zur Haltekante ausgefahren werden. Von Vorteil wäre dies jedoch nur bei vier von 263 Haltekanten. Infrastruktureitig könnte bei Trams mit Schiebetritten auf das velofreundliche Gleis verzichtet werden, sollte sich dieses als nicht praxistauglich erweisen.

Möglicher Zeitplan

Die Hersteller empfehlen, eine allfällige Nachrüstung der Trams mit Schiebetritten mit der nächsten Hauptuntersuchung (Revision) der Trams zu kombinieren. Diese erfolgt bei den Flexity in den Jahren 2023 bis 2026. Im Einsatz stehen die Flexity bis ungefähr 2050. Die Hauptuntersuchung der Combino ist derzeit im Gang. Neben dem frühzeitigen Ersatz zum angenommenen Zeitpunkt der Umstellung im Jahr 2028 wäre es auch möglich, die Combino in einer weiteren (bisher nicht vorgesehenen) Hauptuntersuchung mit Schiebetritten nachzurüsten und sie bis 2035 fahren zu lassen. Würden die Umbauten im Rahmen einer Hauptuntersuchung durchgeführt, wären frühestens 2028 alle Trams nachgerüstet. Auch im Falle eines Kaufs neuer Trams stünde ein Ersatz für die Combino frühestens 2028 und ein Ersatz für die Flexity frühestens 2029 zur Verfügung.

Würde sich der Grosse Rat in einem Grundsatzentscheid für die Nachrüstung der Trams mit Schiebetritten aussprechen, dürfte ihm der Regierungsrat vermutlich vorschlagen, die Flexity umzubauen und die Combino vorzeitig zu ersetzen. Ein Ratschlag könnte bis Ende 2021 vorliegen. Der Umbau der Flexity wäre zwischen 2026 und 2028 abgeschlossen. Für die Ersatzbeschaffung der Combino wäre für die Ausschreibung und den Ratschlag für die Gewährung des Darlehens an die BVB bis Ende 2023 zu rechnen, für weitere Abklärungen und die Auslieferung der Fahrzeuge mit weiteren fünf Jahren.

Bis alle Trams den neuen Anforderungen entsprechen, dauerte es also mindestens bis Ende 2028. Bis dann müssten trotzdem alle Haltestellen mit den aktuellen Abständen gebaut werden. Gemäss BAV dürfen Haltestellen erst mit grösserem Abstand gebaut werden, wenn sämtliche Fahrzeuge mit Schiebetritten ausgerüstet sind. Übergangslösungen akzeptiert das BAV nicht.

3.2 Velofreundliches Gleis

Grundidee des velofreundlichen Gleises ist es, die Rille der Schiene mit einem Gummi zu füllen, sodass sie mit dem Velo gefahrlos gequert und befahren werden kann. Die Gummifüllung schliesst auf Höhe der Schiene ab. Daneben hat es einen Kasten (bedeckt mit Riffelblech), um den Gummi seitlich zu fixieren und ein einfaches Auswechseln des Gummis zu ermöglichen. Im Herbst 2019 hat das Bau- und Verkehrsdepartement in Zusammenarbeit mit den BVB, Pro Velo und VCS die Tauglichkeit dieses neuartigen Systems auf einem Testgelände geprüft. Die Auswertung zeigt, dass der Gummi das Sicherheitsgefühl und die Befahrbarkeit in allen geprüften Szenarien und für alle Velotypen wesentlich verbessert.

Da im Test nur Velos, aber keine Trams über das velofreundliche Gleis gefahren sind, muss man sich bezüglich Haltbarkeit der Gummifüllungen zum jetzigen Zeitpunkt auf die Angaben des Herstellers verlassen. Gemäss diesem muss der Gummi etwa einmal pro Jahr, bei stark befahrenen Abschnitten zwei Mal pro Jahr ausgewechselt werden. Dieser Rhythmus entspricht jenem der Gleisschleifungen. Die beiden Arbeiten liessen sich also koordinieren.

Würde das velofreundliche Gleis an allen 77 relevanten Haltekanten eingebaut, kostet dies einmalig etwa 10 bis 15 Mio. CHF und wiederkehrend gut 1 Mio. CHF pro Jahr.

Für einen Test unter realen Bedingungen braucht es ein Plangenehmigungsverfahren. Ein entsprechendes Gesuch für die neue Haltestelle Bruderholzstrasse gedenkt das Bau- und Verkehrsdepartement im April 2020 beim Bundesamt für Verkehr einzureichen. Der Test könnte dann ab Ende 2021 stattfinden.

Mit dem velofreundlichen Gleis stünde den Velofahrenden an Kaphaltestellen wesentlich mehr Raum zur Verfügung als heute (72 cm vom Gleis bis zur Haltekante plus der Abstand zwischen äusserem und innerem Gleis von einem Meter). Mit dem Schiebetritt erhöht sich die Distanz lediglich um 18 cm von 72 auf 90 cm.

3.3 Grösserer Projektperimeter

Die UVEK hat in den letzten Jahren bei Projekten mit Kaphaltestellen mehrfach festgestellt, dass es möglich wäre, vorsichtigen oder weniger erfahrenen Velofahrerinnen und Velofahrern valable Alternativrouten anzubieten. Meist liegen diese aber ausserhalb des auf die Erhaltungsplanung abgestimmten Projektperimeters und können deshalb nicht in das Projekt integriert werden. Beim Projekt Hardstrasse könnte sich die UVEK z.B. vorstellen, die Engelgasse durch Deklaration als Velostrasse (mit Vortrittsberechtigung gegenüber den Querstrassen) für den Veloverkehr aufzuwerten.

3.4 Haltung des Bau- und Verkehrsdepartements

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat seine (künftige) Strategie bezüglich Kaphaltestellen gegenüber der UVEK wie folgt kommuniziert: An Haltekanten mit Veloverkehr werden Kaphaltestellen wenn immer möglich vermieden. Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, kommen velofreundliche Gleise zum Zug. In Planung und Projektierung werden velofreundliche Gleise ab sofort berücksichtigt. Wo möglich werden zudem Alternativrouten für Velos zusätzlich geschaffen oder verbessert. Dies gilt nicht für Kaphaltestellen, an denen nicht durch den Haltestellenbereich gefahren werden darf – beispielsweise am Centralbahnplatz oder am Marktplatz.

Beim Bau- und Verkehrsdepartement ist man zuversichtlich, dass sich das velofreundliche Gleis technisch bewährt. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, lassen sich die Gummifüllungen ohne weitere bauliche Massnahmen aus den Gleisen entfernen. Man geht mit der Erstellung velofreundlicher Gleise also kein grosses Risiko ein.

Absehen möchte das Bau- und Verkehrsdepartements zumindest zum jetzigen Zeitpunkt auf eine Nachrüstung von Trams mit Schiebetritten. Neben den immensen Kosten spricht auch die weitere Verlangsamung des Systems Tram (bis zu 1.5 Minuten pro Linie und Richtung) gegen diese Massnahme. Schon heute wird der langsame ÖV in Basel beklagt, und mit der beschlossenen Abschaffung der Doppelhaltstellen in der Innenstadt und weiteren Tempo 30-Abschnitten ist eine weitere Verlangsamung verbunden.

Trotz dieser Vorbehalte bezeichnet man beim Bau- und Verkehrsdepartement Schiebetritte bei künftigen Trambeschaffungen als denkbar. Allerdings möchte man mit einem entsprechenden Entscheid zuwarten, bis Erfahrungen mit dem velofreundlichen Gleis vorliegen. Die Ausgangslage wäre eine andere, würde das velofreundliche Gleis funktionieren – auch wenn man sich auch unabhängig von dessen Erfolg für Schiebetritte aussprechen kann. Zeitlich ist es möglich, vor der Aufgleisung der Ersatzbeschaffung der Combino das velofreundliche Gleis ausführlich zu testen. Nach heutigem Wissensstand kann ein Test unter realen Bedingungen an der Haltestelle Bruderholzstrasse ab Winter 2021 stattfinden. Mit der Ersatzbeschaffung der Combino muss ein Grundratsentscheid für oder wider Schiebetritte gefällt werden.

3.5 Haltung und Anträge der Gesamtkommission

Für die UVEK gibt es folgende Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation an Kaphaltestellen:

- Bau von Velolichtinseln mit Überfahren der Tramhaltestellen
- Nachrüstung der bestehenden Tramflotte mit Schiebetritten (optional mit Verschliessung der Türen 1 und 8)
- Einbau von Schiebetritten bei künftig zu beschaffenden Trams
- Realisierung velofreundlicher Gleise
- Ermöglichung zusätzlicher Velomassnahmen durch geeignete Vergrösserung der Projektperimeter
- Überprüfung der Vorgaben zum Bau von Velolichtinseln

Nicht in Betracht zieht die UVEK aus Komfortgründen eine nur teilweise Nachrüstung der Flexity mit Schiebetritten (ohne Türen 1 und 8) und aus wirtschaftlichen Gründen eine Nachrüstung der Combino. Keine Option ist für sie aber auch der Status quo, der den Bau weiterer Kaphaltestellen

ohne Velomassnahmen zur Folge hätte. Den politischen Willen für eine Verbesserung der heutigen Situation schätzt die UVEK auch im Sinne der Veloförderung und damit der Verkehrspolitik des Kantons generell als gross ein. Aus finanziellen Gründen nicht mehrheitsfähig dürfte die Nachrüstung der bestehenden Trams mit Schiebetritten sein.

Grossmehrheitlich spricht sich die UVEK hingegen dafür aus, bei künftigen Rollmaterialbeschaffungen auf Trams mit Schiebetritten zu setzen. Sie ist der Meinung, dass bei der Beschaffung der Flexity vor dem Hintergrund der steigenden Zahl von Kaphaltestellen mit dem Verzicht auf Schiebetritte ein Fehlentscheid getroffen worden ist. Diesen kurzfristig (bis 2028) zu korrigieren wäre nur mit immenser Kostenfolge möglich. Bei Verzicht auf die Nachrüstung vorhandener Trams dürfte er erst etwa im Jahr 2050 ausgemerzt sein. Da die Kaphaltestellen über das ganze Netz verteilt sind, wird es nicht möglich sein, auf Strecken mit Kaphaltestellen nur Trams mit Schiebetritten einzusetzen. Die Kaphaltestellen können demnach erst nach Ausmusterung aller heutigen Trams auf das „Schiebetritt-Mass“ umgebaut werden.

Ein kleiner Teil der Kommission zieht Schiebetritte mit Verweis auf die damit verbundene Verlangsamung des Tramverkehrs nur in Betracht, wenn sich das velofreundliche Gleis als untauglich erweist. Ausserdem mache es wenig Sinn, Trams zu kaufen, die während Jahren bis Jahrzehnten ihre Schiebetritte gar nicht einsetzen (können). Allenfalls könne man Fahrzeuge in Erwägung ziehen, die bei der Beschaffung konstruktiv so vorbereitet sind, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt diese ohne grossen Aufwand mit Schiebetritten nachgerüstet werden können.

Da die BVB für die Beschaffung von neuem Rollmaterial jeweils ein Darlehen des Kantons brauchen, erachtet es die UVEK als nicht notwendig, zum jetzigen Zeitpunkt die Mehrkosten von Trams mit Schiebetritten genauer zu beziffern. Diese kann der Regierungsrat dem Grossen Rat mit dem Ratschlag zur nächsten Trambeschaffung darlegen.

Der Regierungsrat wird gebeten, beim Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und bei den BLT darauf hinzuwirken, dass bei der nächsten Trambeschaffung ebenfalls Fahrzeuge mit Schiebetritten zum Einsatz kommen.

Unklar geblieben ist bei den Erörterungen der UVEK, ob die existierende Option der BVB auf den Kauf weiterer Flexity bei Bombardier zu gleichen Konditionen mit dem Einbau von Schiebetritten vereinbar ist. Sollte eine solche Forderung dazu führen, dass die Option nicht eingelöst werden kann, müsste sie hinterfragt werden. Die UVEK erwartet aber im Minimum, dass bei künftigen Ausschreibungen nur noch Trams mit Schiebetritten geordert werden. Die BLT soll ebenfalls verpflichtet werden, künftig Trams mit Schiebetritten zu beschaffen. Auf das System Schiebetritt soll umgestellt werden, sobald dies aus Sicht der Transportunternehmen und unter Verzicht auf eine Umrüstung vorhandener Trams möglich ist. Die rasche Umstellung auf Trams mit Schiebetritten ist auch eine Rückfallebene, falls sich andere Massnahmen wie das velofreundliche Gleis als nicht verlässlich erweisen. Verschiebt man den Grundsatzentscheid „ab sofort nur noch Trams mit Schiebetritten“ auf später, riskiert man, eine weitere Tramgeneration an Zeit zu verlieren.

Ausdrücklich begrüsst wird von der UVEK der Einsatz des velofreundlichen Gleises. Dessen Praxistauglichkeit ist allerdings noch nicht nachgewiesen. Trotzdem erwartet die UVEK, dass in allen dem Grossen Rat künftig vorgelegten Projekten mit Kaphaltestellen der Einbau velofreundlicher Gleise berücksichtigt oder wo platzmässig möglich Velolichtinseln realisiert werden. Für das Projekt Hardstrasse beantragt die UVEK für den Einbau velofreundlicher Gleise zusätzliche Ausgaben von 550'000 CHF. Sollte sich der geplante Praxistest an der Haltestelle Bruderholzstrasse als nicht erfolgreich erweisen, kann auf den Einbau in der Hardstrasse und an weiteren Haltestellen trotzdem verzichtet werden.

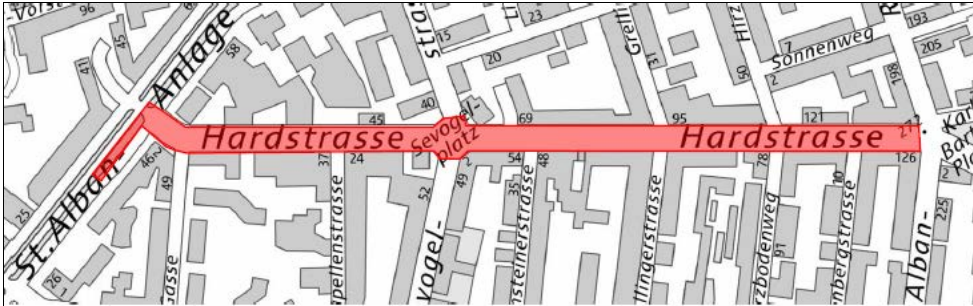
Weiter erwartet die UVEK, dass in künftigen Ratschlägen mit Kaphaltestellen zu deren Umfahrung auch Velomassnahmen ausserhalb des eigentlichen Projektperimeters aufgezeigt und umgesetzt werden. Schliesslich beauftragt sie den Regierungsrat, die von ihm selbst definierten Kriterien für die Erstellung von Velolichtinseln basierend auf den Erfahrungen mit den bereits existierenden unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte zu überprüfen. Allenfalls erlaubt eine Lockerung der Vorgaben den Bau weiterer Velolichtinseln, was die UVEK begrüssen würde.

4. Erwägungen der Kommissionsmehrheit zum Projekt

4.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die gesamte Länge der Hardstrasse. Er beginnt bei der St. Alban-Anlage und endet vor dem Karl Barth-Platz (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Projektperimeter



4.1.1 Einmündung St. Alban-Anlage / Hardstrasse

Bei der Einmündung aus der St. Alban-Anlage in die Hardstrasse besteht eine relativ grosse Verkehrsfläche (vgl. Abbildung 2). Das Tramtrasse verläuft in Richtung St. Jakob an dieser Stelle getrennt vom MIV. Auf Höhe der Lange Gasse wird der Verkehr dann wieder zusammengeführt und im Mischtrasse fortgesetzt. Diese Einfädelung ist aus heutiger Sicht verkehrstechnisch unsauber, bzw. die Situation ist unübersichtlich. Mit dem Projekt wird auch diese Verkehrsfläche als Mischtrasse organisiert. Die Verkehrsfläche verkleinert sich somit und die Hardstrasse wird in diesem Bereich übersichtlicher und klarer. Mit dieser Massnahme ist die Strasse neu auf ganzer Länge gleich organisiert. Vor allem Fuss- und Veloverkehr gewinnen an Fläche und Übersichtlichkeit bzw. Sicherheit.

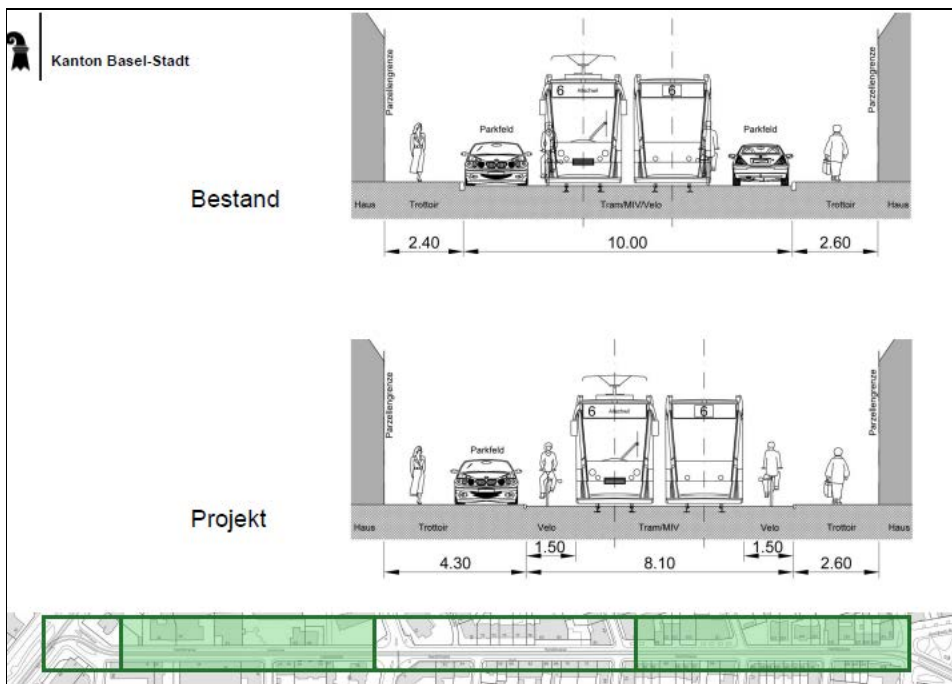
Abbildung 2: Einmündung St. Alban-Anlage / Hardstrasse



4.1.2 Abschnitte Lange Gasse - Sevogelstrasse und Grellingerstrasse - Karl Barth-Platz

Abbildung 3 zeigt den Strassenquerschnitt in den beiden äusseren Bereichen der Hardstrasse – zwischen der Langen Gasse und der Sevogelstrasse zum einen, zwischen der Grellingerstrasse und dem Karl Barth-Platz zum anderen. Aufgrund der engen Verhältnisse kann das Tram Velofahrende dort heute in beide Fahrtrichtungen nicht überholen. Mit einer anderen Aufteilung des Strassenquerschnitts kann dies – als Massnahme zur ÖV-Beschleunigung – ermöglicht und gleichzeitig die Sicherheit für die Velofahrenden verbessert werden. Folge davon ist die Aufhebung der Parkfelder auf der einen Strassenseite. Auf der anderen Seite werden sie auf Niveau Trottoir markiert.

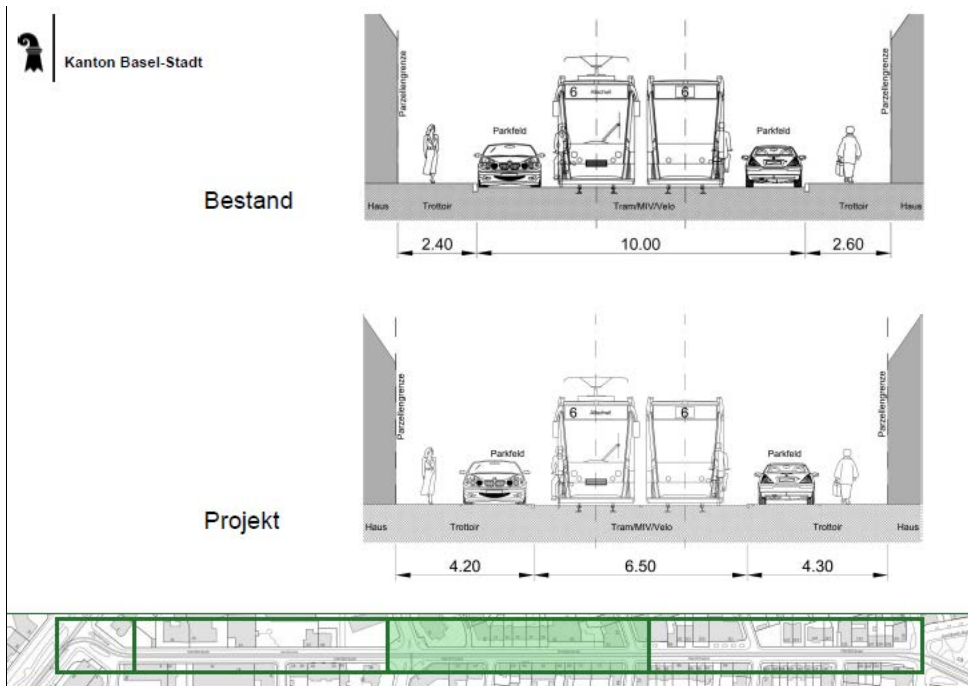
Abbildung 3: Abschnitte Lange Gasse - Sevogelstrasse und Grellingerstrasse - Karl Barth-Platz



4.1.3 Abschnitt Sevogelstrasse - Grellingerstrasse

Beim Abschnitt Sevogelstrasse - Grellingerstrasse handelt es sich um das eigentliche Zentrum der Hardstrasse mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten. Hier sieht das Projekt einen nahezu unveränderten Strassenquerschnitt vor (vgl. Abbildung 4). Das Tram kann Velofahrende nicht überholen, dafür hat es Parkplätze auf beiden Seiten. Die Parkplätze sollen ebenfalls auf Niveau Trottoir markiert werden und könnten deshalb (im Gegensatz zu Parkbuchten) theoretisch ohne bauliche Anpassungen auch anders genutzt werden.

Abbildung 4: Abschnitt Sevogelstrasse - Grellingerstrasse



Aufgrund des Beibehalts der beidseitigen Parkierung beträgt der Abstand zwischen der äusseren Tramschiene und den parkierten Autos lediglich 1.6 Meter. Ein analoger Strassenquerschnitt wie in den beiden anderen Abschnitten der Hardstrasse wäre mit einem Verzicht auf (weitere) 20 Parkplätze verbunden.

Die Kommissionsmehrheit spricht sich einstimmig dafür aus, die Sicherheit der Velofahrenden vor sich öffnenden Autotüren und die Beschleunigung des Tramverkehrs höher zu gewichten als die beidseitige Parkierung. Im Bauprojekt ist deshalb im Abschnitt Sevogelstrasse - Grellingerstrasse zwecks Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr der gleiche Strassenquerschnitt zu realisieren wie in der übrigen Hardstrasse. Mit dem Velo zwischen parkierten Autos und Tramschienen fahren zu müssen ist ungemütlich bis gefährlich. Autos und Velos (z.B. durch das Aufkommen von Lastenvelos) werden im Durchschnitt immer breiter. Auf die Höhe der Ausgabenbewilligung wirkt sich die Anpassung nicht aus.

4.2 Tramhaltestellen in der Hardstrasse

Im Zuge der Erneuerung der Hardstrasse müssen die drei Tramhaltestellen Hardstrasse, Sevogelplatz und Grellingerstrasse behindertengerecht umgebaut werden. Um die mit hohen Haltekanten verbundene „Querungsbarriere“ auf 45 Meter zu beschränken, werden die beiden letztgenannten neu parallel angeordnet (vgl. Abbildung 5). Heute erfolgt der Ein- und Ausstieg dort direkt von der bzw. auf die Strasse. An der ausserhalb des Projektperimeters liegenden Haltestelle Karl Barth-Platz müssen nur die Haltekanten erhöht werden, um die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes einzuhalten.

Abbildung 5: Haltestellenlage



Bei den projektierten Haltestellen Sevogelplatz und Grellingerstrasse handelt es sich um sogenannte Kaphaltestellen mit niveaugleichem Zustieg direkt ab dem Trottoir. Weil Kaphaltestellen zwar für Trampassagiere, nicht aber für Velofahrende eine gute Lösung sind, hat die UVEK als Alternative Velolichtinseln abklären lassen.

Gemäss einem Beschluss des Regierungsrats vom 18.10.2016 müssen für Velolichtinseln mehrere Voraussetzungen erfüllt sein. An der Hardstrasse ist die geforderte Trottoirbreite von mindestens fünf (im Normalfall sechs) Metern im Haltestellenbereich nicht gegeben. Mit einer durchschnittlichen Breite von 15 Metern ist sie für eine Strasse mit Tramverkehr auch insgesamt eher schmal. Deutlich überschritten wird das maximale Fussgängeraufkommen von 500 Personen pro Tag im Längsverkehr. Schliesslich führt auch keine offizielle Veloroute an den Haltestellen vorbei. Erfüllt wäre die Voraussetzung eines geringen bis moderaten Fahrgastaufkommens von täglich unter 3'000 ein- und aussteigenden Personen.

Die Breite von fünf bis sechs Metern für eine Velolichtinsel setzt sich zusammen aus Bereichen für Velofahrende, für auf das Tram wartende Leute und für längs passierende Fussgängerinnen und Fussgänger. Steht den zu Fuss gehenden zu wenig Platz zur Verfügung, gehen oder warten sie auf dem für das Velo vorgesehenen Bereich. Aufgrund der hohen Haltekante und angesichts der steigenden Zahl an Lastenvelos und Velos mit Anhängern muss zudem ein von der Strasse abgehobener Velobereich breiter sein als ein Velostreifen auf Niveau Fahrbahn.

Die UVEK hat vor diesem Hintergrund die Verwaltung um eine Prüfung von Velolichtinseln an den Haltestellen Sevogelstrasse und Grellingerstrasse in wenigstens eine Fahrtrichtung gebeten. Dafür müsste die Velospur zwischen den beiden genannten Haltestellen aus Sicherheitsgründen durchgezogen werden. Aufgrund des regen Tram- und Autoverkehrs wäre ein Wiedereinfädeln der Velos auf die Strasse gemäss der Kantonspolizei zu gefährlich. Die Gleislage müsste angepasst werden, damit die Fahrspuren nicht zu eng werden. Gegenüber dem Projekt des Regierungsrats hätte dies einen Abbau von 35 Parkplätzen zur Folge. Weitere sechs Parkplätze gingen verlustig, um eine Gefahrenstelle bei der Rückführung des Veloverkehrs von der zweiten Velolichtinsel zurück auf die Fahrbahn zu verhindern.

Die Realisierung von zwei Velolichtinseln wäre aus Behördensicht nicht vertretbar, zumal neben dem Abbau von über 40 Parkplätzen die Situation für die Velofahrenden nur in eine Fahrtrichtung verbessert würde und den Fussgängerinnen und Fussgängern auf einer kantonale Fusswegroute Fläche weggenommen würde. Da diese Massnahme einer deutlichen Veränderung des vorliegenden Projekts entspräche, müsste der Ratschlag an den Regierungsrat zurückgewiesen werden. Die Erarbeitung eines neuen Projekts hätte zur Folge, dass die Umgestaltung der Hardstrasse kaum vor 2025 erfolgen könnte. Dies wiederum hätte vermutlich zur Konsequenz, dass die BVB den Trambetrieb in der Hardstrasse einstellen oder eine Notsanierung der Gleise vornehmen müssten. Im schlechtesten Falle wären die Notmassnahmen so umfangreich, dass es

zu einer Sanierung im Bestand mit Anpassung an die aktuellen Normen und Gesetze käme. Die UVEK liess diese Idee aus den oben erwähnten Gründen fallen.

4.3 Integration der Hardstrasse in Tempo 30-Zone

Die Hardstrasse ist die einzige verkehrsorientierte Strasse mit Tempo 50 im Gellertquartier. In den Querstrassen gilt überall Tempo 30. Die Kommissionsmehrheit beantragt, den Regierungsrat zu beauftragen, auf die Einführung von Tempo 30 in der Hardstrasse hinzuwirken und diese in das bestehende Tempo 30-Gebiet zu integrieren. Gemäss den Fachleuten aus der Verwaltung ist das vorgelegte Projekt grundsätzlich kompatibel mit Tempo 50 und Tempo 30. Am Querschnitt der Strasse änderte sich mit Tempo 30 nichts. Es gälte dann aber Rechtsvortritt und die Trottoirüberfahrten würden vermutlich anders ausgestaltet. Aufgrund der tieferen Geschwindigkeit könnten drei der bei Tempo 50 entfallenden Parkplätze erhalten werden.

Im *Ratschlag Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30* aus dem Jahr 2012 ist die Hardstrasse nicht aufgeführt; als verkehrsorientierte Strasse ist sie nicht Bestandteil des Tempo 30-Konzepts. Ebenfalls nicht für Tempo 30 in Betracht gezogen worden hat sie die UVEK, die bei der Beratung des genannten Ratschlags beantragte, einzelne verkehrsorientierte Strassen zu Tempo 30-Strecken zu erklären. Deshalb ist Tempo 30 bei der Erarbeitung des Vorprojekts nicht in Betracht gezogen.

Zwischen Kappellenstrasse und Karl Barth-Platz weist die Hardstrasse nachts eine geringfügige Strassenlärm-Immissionsgrenzwertüberschreitung auf. Gemäss derzeitigem Planungsstand sehen Amt für Umwelt und Energie, Tiefbauamt und Amt für Mobilität aber kein Tempo 30 aus Lärmschutzgründen vor. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen – Dämmung der Tramgleise und lärmreduzierender Belag – kann der Überschreitung des Lärmgrenzwertes auch ohne Reduktion der Geschwindigkeit begegnet werden.

Aus rein fachlicher Sicht lassen sich sowohl Tempo 30 als auch Tempo 50 rechtfertigen. Der Entscheid ist letztlich ein politischer. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass im Interesse der Sicherheit für den Langsamverkehr auf Tempo 30 zu setzen ist. Die Hardstrasse ist das Zentrum des Quartiers und soll für alle Quartierbewohnerinnen und -bewohner sicher zu begehen und zu queren sein. Durch Tempo 30 wird der Aufenthalt attraktiver und die Anwohnerschaft muss weniger Strassenlärm erdulden.

Abgeklärt hat die UVEK in Zusammenhang mit der möglichen Einführung von Tempo 30, ob sich die *Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Tempo 30 im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten* auf die Höchstgeschwindigkeit in der Hardstrasse auswirkt. Dies ist nicht der Fall.

4.4 Parkplatzbilanz

Heute befinden sich in der Hardstrasse 141 Parkplätze. Abgesehen von den Zeiten rund um Fussballspiele im St. Jakob Park sind gemäss Regierungsrat kaum je alle belegt. Wird das vorgelegte Projekt umgesetzt, reduziert sich die Zahl um 50 auf 91. Auch damit sollte die in der Parkierungspolitik des Regierungsrats angestrebte Auslastung von 90-95% in der Regel nicht überschritten werden.

Mit der von der Kommissionsmehrheit geforderten Projektanpassung im Abschnitt Sevogelstrasse – Grellingerstrasse (vgl. Kapitel 4.1.3, - 20 Parkplätze) und der ebenfalls geforderten Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 (vgl. Kapitel 4.3, + 3 Parkplätze) verbleiben 74 Parkplätze. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit lässt sich auch der Abbau auf 74 Parkplätze rechtfertigen, wenn die verbleibenden Parkplätze „richtig“ bewirtschaftet werden. Für das ansässige Gewerbe wichtig ist eine möglichst starke Rotation. Mit einer entsprechenden Bewirtschaftung gilt es zu verhindern, dass insbesondere auf den Parkplätzen rund um die Geschäfte Fahrzeuge mit Anwohnerparkkarte über längere Zeit abgestellt bleiben. In diesem Zusammenhang kann auch da-

rauf hingewiesen werden, dass das Parking unter der Coop-Filiale mit 30 öffentlich zugänglichen Parkplätzen eher schlecht ausgelastet ist.

Wichtig ist der Kommissionsmehrheit der Hinweis, dass im Falle einer Ablehnung des Projekts durch den Grossen Rat oder das Stimmvolk die Hardstrasse „im Bestand“ saniert würde. Auch dann wäre die mit einer Reduktion auf 97 Parkplätze verbundene Anpassung der Haltestellen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und die Einhaltung der aktuellen Strassenverkehrsnormen (u.a. Sichtweiten) zwingend. Verzichtet würde hingegen auf die mit dem Projekt verbundenen Massnahmen zur Erhöhung des Komforts für den Langsamverkehr und den ÖV.

4.5 Grünflächenbilanz

Die Zahl der Bäume nimmt gemäss Projekt des Regierungsrats in der Hardstrasse um neun auf 22 zu, die unversiegelte Fläche steigt von 80 auf 93 Quadratmeter. Die Kommissionsmehrheit empfindet diese Bilanz als eher dürrtig. Gemäss den Planungsverantwortlichen sind aber alle möglichen Standorte für weitere Bäume geprüft worden. Tramoberleitungen und Werkleitungen im Boden verunmöglichen an vielen Stellen das Pflanzen von Bäumen. Ein stattlicher Stadtbaum braucht Platz für Wurzelwerk und Krone. Wichtig für das Stadtklima und die Lebensqualität sind vor allem grosse Bäume.

Insgesamt gesehen handelt es sich beim Gellert um ein vergleichsweise grünes Quartier. Auch an der Hardstrasse hat es viele Bäume in privaten Vorgärten. Vor diesen weitere Bäume auf Allmend zu pflanzen macht keinen Sinn. Auf der südlichen Seite der Hardstrasse sind die Häuser aber bis an die Strasse gebaut. Eingehalten werden können die vorgegebenen Abstände zu Häusern (4.5 Meter) und Oberleitungen lediglich zwischen Angensteinerstrasse und Hirzbodenweg. Dort sieht das Projekt zusätzliche Bäume vor.

Erhöht wurde der Grünanteil in den letzten Jahren bei den Projekten St. Alban-Anlage und St. Alban-Ring (Gellertstrasse bis Karl Barth-Platz) und auf dem Karl Barth-Platz. In den nächsten Jahren folgen weitere Aufwertungen im zweiten Teil des St. Alban-Rings und in der Engulgasse. Die Baumbilanz der Projekte St. Alban-Ring, Karl Barth-Platz, Engulgasse und St. Alban-Anlage liegt bei plus 52

Zur Disposition gestellt worden ist in der UVEK eine stärkere Entsiegelung der Fläche bei der St. Alban-Anlage, die künftig nicht mehr befahren wird (vgl. Kapitel 4.1.1), sowie eine Begrünung von Parkplätzen mit einem Rasengitter oder zumindest eine wasserdurchlässigen Pflasterung.

Eine Entsiegelung einer Fläche von rund 70 Quadratmetern im Einmündungsbereich zur Hardstrasse ist gemäss Verwaltung unproblematisch. Weiter möglich ist ein Mergel- statt Asphaltbelag im Einmündungsbereich des Sevogelplatzes. Denkbar wäre darüber hinaus, Private zur Begrünung ihrer Hausfassaden zu motivieren. Der Kanton könnte zu diesem Zweck Halbschalen auf Allmend einbauen. Deren Bepflanzung und Unterhalt sowie das Anbringen von Rankgerüsten an der Fassade ginge zu Lasten der Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer. Problematischer wären begrünte Parkplätze. Weil die Parkplätze tagsüber stärker ausgelastet sind als in der Nacht, hätte das Grün unter den parkierten Fahrzeugen wenig Chance. Zudem nähme die Nutzungsflexibilität dieser Flächen ab, wären sie nicht asphaltiert, und die Reinigung wäre aufwändiger.

Eine weitergehende Entsiegelung, sei es für Rabatten, Büsche oder Bäume, ginge zu Lasten von Parkplätzen auf dem Trottoir. Sie würde jedoch den Strassenraum aufwerten und im Sommer kühlen. Aus Rücksicht auf jene, die möglichst viele Parkplätze erhalten möchten, wurde ein Kompromiss skizziert: Die Parkplätze auf dem Trottoir werden monetär bewirtschaftet und nach drei Jahren wird evaluiert, welche Parkplätze zu Gunsten von Begrünung und Boulevard- oder anderer Nutzung aufgehoben werden können.

Die Kommissionsmehrheit spricht sich für die zusätzlichen Entsiegelungen im Einmündungsbereich zur Hardstrasse und beim Sevogelplatz aus und begrüsst die Idee zur Förderung begrünter

Hausfassaden. Eine Begrünung der zur Parkierung vorgesehenen Flächen wäre hingegen nur sinnvoll, würde man von einer Parkplatznutzung absehen (vergleiche oben erwähnter Kompromiss). Aufgrund der Fassadenabstände liessen sich dort aber kaum Bäume pflanzen.

5. Anträge der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 4 dieses Berichts beantragt die Kommissionsmehrheit dem Grossen Rat mit 8:0 Stimmen die Annahme des ersten Beschlussentwurfs (Grossratsbeschluss I).

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die Kommissionsmehrheit dem Grossen Rat mit 8:0 Stimmen die Annahme des zweiten Beschlussentwurfs (Grossratsbeschluss II). Dieser wird auch von der Kommissionsminderheit unterstützt.

Den vorliegenden Bericht hat die Kommissionsmehrheit an ihrer Sitzung vom 1. April 2020 mit 8:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilagen

Entwürfe Grossratsbeschlüsse
Bericht der Kommissionsminderheit

Grossratsbeschluss I

zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 18.0462.01 des Regierungsrats vom 23. Mai 2018 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.0462.02 vom 1. April 2020:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 18'030'000 für die Umgestaltung der Hardstrasse zu einem für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum zwischen St. Alban-Anlage bis Karl Barth-Platz zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 3'640'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation der Hardstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 2'692'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Gleiserneuerung und Neuorganisation der Hardstrasse als Darlehen an die BVB.
 - Fr. 1'141'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr.
 - Fr. 11'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
 - Fr. 3'000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
 - Fr. 2'510'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.
 - Fr. 7'483'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
 - Fr. 550'000 zur Realisierung velofreundlicher Gleise zu Lasten der BVB, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“.
2. Den Regierungsrat zu beauftragen, die Einführung von Tempo 30 in der Hardstrasse voranzutreiben.
3. Den Regierungsrat zu beauftragen, im Abschnitt Seevogelstrasse bis Grellingerstrasse das Profil gemäss Kapitel 4.1.3. dieses Berichts anzupassen.

4. Den Regierungsrat zu beauftragen, drei Jahre nach der Umgestaltung der Hardstrasse zu evaluieren, ob von den monetär zu bewirtschaftenden Parkplätzen ein Teil zu Gunsten von Begrünung und Boulevard-Nutzung aufgehoben werden kann.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss II

zu Tram-Kaphaltestellen und Velo

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.0462.02 vom 1. April 2020:

1. In künftigen Projekten mit Kaphaltestellen mit Velodurchfahrt werden die Kosten für velofreundliche Gleise mitberücksichtigt.
2. Die Mehrkosten für die Nachrüstung bestehender Kaphaltestellen mit velofreundlichen Gleisen werden vorbehältlich eines erfolgreichen Tests an einer ausgewählten Haltestelle aus den Rahmenausgabenbewilligungen zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt finanziert.
3. Werden neue Trams beschafft, sind diese mit Schiebetritten auszurüsten bzw. muss die Tramkonstruktion den Einbau von Schiebetritten ohne grossen Aufwand ermöglichen.
4. Wo immer möglich, insbesondere auf Pendler- und Basisrouten, sind bei Tram-Kaphaltestellen Velolichtinseln mit Tramhaltestellenüberfahrten zu realisieren.
5. Wo Velolichtinseln nicht realisierbar sind, sollen bei künftigen Sanierungsprojekten gleichzeitig ergänzende Velomassnahmen auf Umfahrungsrouten geplant und umgesetzt werden.
6. Die geltenden Kriterien zu Velolichtinseln sind zu überprüfen und dem aktuellen Erfahrungsstand anzupassen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Erwägungen der Kommissionsminderheit zum Projekt

Auch die Kommissionsminderheit hat sich im Rahmen der Kommissionsberatungen intensiv mit dem Ratschlag des Regierungsrates beschäftigt und ist dabei zur Überzeugung gekommen, dass die Vorschläge, die von der Verwaltung nach umfassenden Abklärungen bei den verschiedenen Amtsstellen in den Ratschlag einfließen, gut begründet und nachvollziehbar sind. Es gibt deshalb nach Ansicht der Kommissionsminderheit keinen Grund, über diese Vorschläge hinauszugehen. Unbestritten war auch, dass die 1970 letztmals erneuerte Hardstrasse unbedingt instandgesetzt werden muss.

Insbesondere diskutierte die Kommissionsminderheit, ob sie eine Erneuerung im Bestand beantragen soll – was wohl einen Antrag auf Rückweisung an den Regierungsrat zur Folge gehabt hätte – oder ob sie den zusätzlichen Projektierungsmassnahmen gemäss Ratschlag zustimmen soll.

Nach intensiven Überlegungen entschied sich die Kommissionsminderheit für das Projekt gemäss Ratschlag. Dies in erster Linie, weil mit den zusätzlichen Massnahmen die Sicherheit und der Komfort für die schwächste Gruppe im Verkehr, die zu Fuss-Gehenden verbessert wird. Dazu muss in Kauf genommen werden, dass weitere sechs Parkplätze wegfallen. Dies wiegt schon deshalb schwer, weil durch die reine Sanierung unter Einhaltung der aktuellen Normen und zur Erfüllung des BehiG insgesamt 44 Parkplätze wegfallen. Man kann hier mit Recht aber auch argumentieren, dass – wenn ohnehin 44 Parkplätze wegfallen, eine relativ geringe Zusatzverringering um sechs Parkplätze angesichts der dadurch entstehenden Vorteile für den Fussverkehr hingenommen werden können.

Von Bedeutung war beim Entscheid der Kommissionsminderheit auch, dass an der Hardstrasse nicht ein so starker Parkierdruck herrscht wie in den meisten anderen Quartieren im innerstädtischen Gebiet.

Mit den Vorschlägen des Ratschlags sind alle aktuellen Normen erfüllt. Die in der Kommission angehörten Vertreter der kantonalen Verwaltung bestätigten auf Nachfrage, dass sich mit dem Projekt eine genügende Sicherheit auch für den Zweiradverkehr herstellen lässt und vor allem eine deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erzielt wird. Die zusätzlichen Massnahmen, die die Kommissionsmehrheit vorschlägt – insbesondere Tempo 30, die Aufhebung der beidseitigen Parkierung im Abschnitt Sevogelstrasse bis Grellingerstrasse und eine mögliche Aufhebung weiterer Parkplätze zu Gunsten von mehr Grünflächen – lehnt die Kommissionsminderheit ab. Sie sind zum einen nicht notwendig und verschärfen zum anderen ohne Grund die Parkiersituation in diesem Wohnviertel zusätzlich.

Speziell zu erwähnen ist, dass parallel zur Hardstrasse mit der Engulgasse in unmittelbarer Nähe eine wesentlich geeignetere Achse für den Zweirad-Durchgangsverkehr besteht, bei der vor allem keine Tramschienen und -haltestellen als Hindernisse vorhanden sind. Die Hardstrasse soll dem Zweiradverkehr vor allem für Ziel- und Quellverkehr dienen. Eine zu starke Verbesserung des Komforts für den Zweiradverkehr in der Hardstrasse würde deshalb dem Ziel zuwiderlaufen, diesen Verkehr zur Benutzung der Engulgasse zu motivieren.

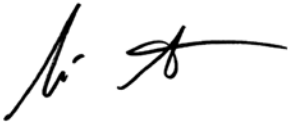
2. Anträge der Kommissionsminderheit

Gestützt auf ihre obigen Ausführungen beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat mit 5:0 Stimmen, die Ziffern 2 und 3 im Beschlussentwurf der Kommissionsmehrheit zu streichen.

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat mit 5:0 Stimmen die Annahme des zweiten Beschlussentwurfs (Grossratsbeschluss II)

Die Kommissionsminderheit hat André Auderset zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Auderset', with a long horizontal flourish extending to the right.

André Auderset