



An den Grossen Rat

20.1628.02

10.5105.07

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 19. Mai 2021

Kommissionsbeschluss vom 19. Mai 2021

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Erhöhung
der Verkehrssicherheit am Dreispitzknoten im Zuge der Erhaltung**

sowie

**Bericht zum Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend
«Umsetzung von sicheren Veloführungen im Bereich Dreispitz -
St. Jakob»**

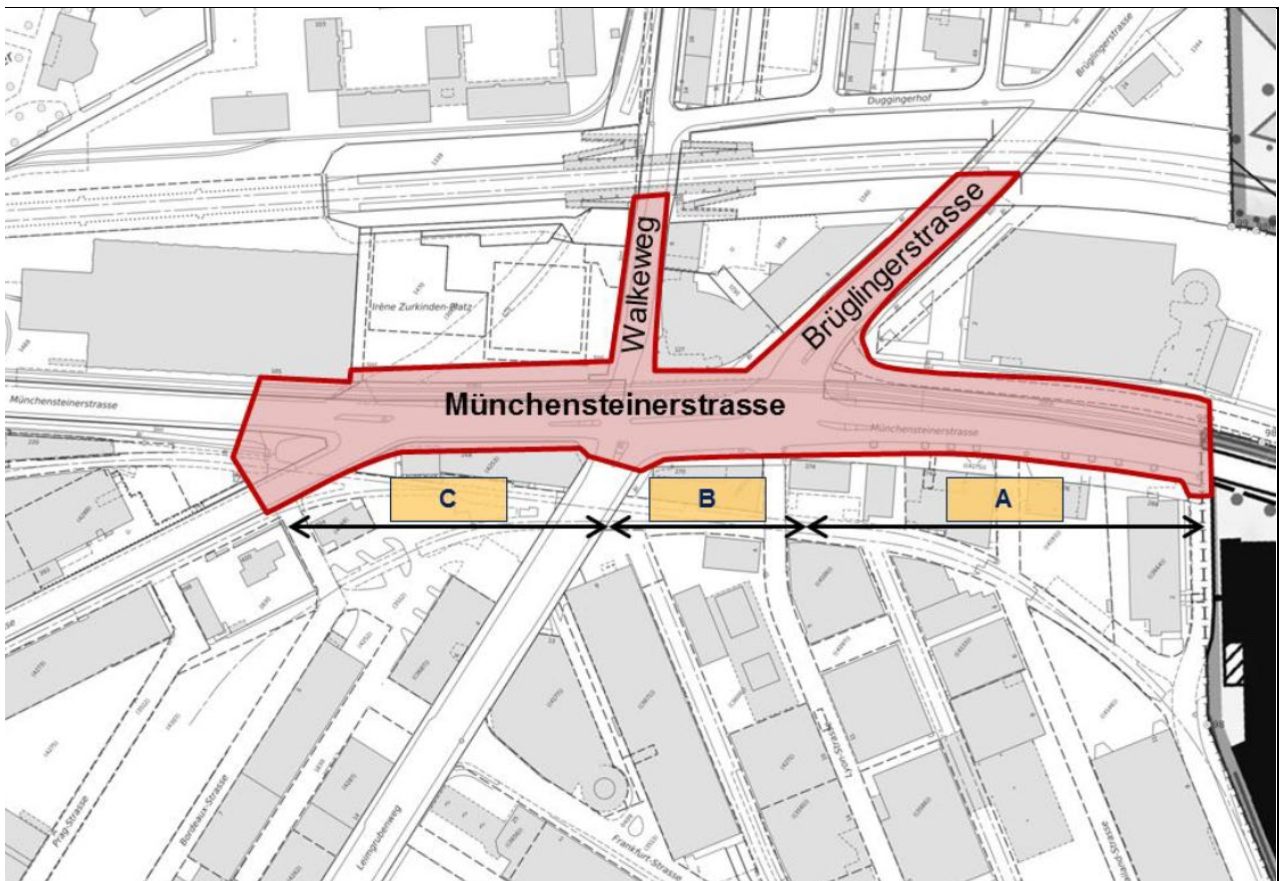
1. Ausgangslage

Im Zuge anstehender Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur rund um den Dreispitzknoten möchte der Regierungsrat den Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen anpassen. Damit verbunden ist eine Verbesserung der Veloverbindungen, der niveaugleiche Einstieg in die über den Dreispitzknoten führenden Trams und Busse sowie mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Der Projektperimeter umfasst die Münchensteinerstrasse ab Kantonsgrenze bis zur Abzweigung in die Dornacherstrasse sowie je ein Teil der von der Münchensteinerstrasse wegführenden Brüglingerstrasse und des Walkewegs (vgl. Abbildung 1). Berücksichtigt worden ist im Projekt auch der *Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend «Umsetzung von sicheren Veloführungen im Bereich Dreispitz – St. Jakob»*. Die Ausgaben belaufen sich auf insgesamt 12.3 Mio. Franken. Davon übernimmt der Bund 4.2 Mio. Franken.

Für weitere Informationen zum Projekt wird auf den Ratschlag des Regierungsrats verwiesen.

Abbildung 1: Projektperimeter



2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit am Dreispitzknoten im Zuge der Erhaltung* am 13. Januar 2021 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese setzte sich an ihren Sitzungen vom 10. Februar und 3. März 2021 mit dem Geschäft auseinander. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten.

Die UVEK wünscht sich eine Spurreduktion im Leimgrubenweg, um mehr Platz für Velomassnahmen auf dem Dreispitzknoten zu schaffen. Zudem schlägt sie an der Kreuzung Münchensteinerstrasse / Dornacherstrasse die Schaffung einer Velofurt vor. Ansonsten unterstützt sie die vorgeschlagenen Umgestaltungsmassnahmen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Abklärungen zusammen.

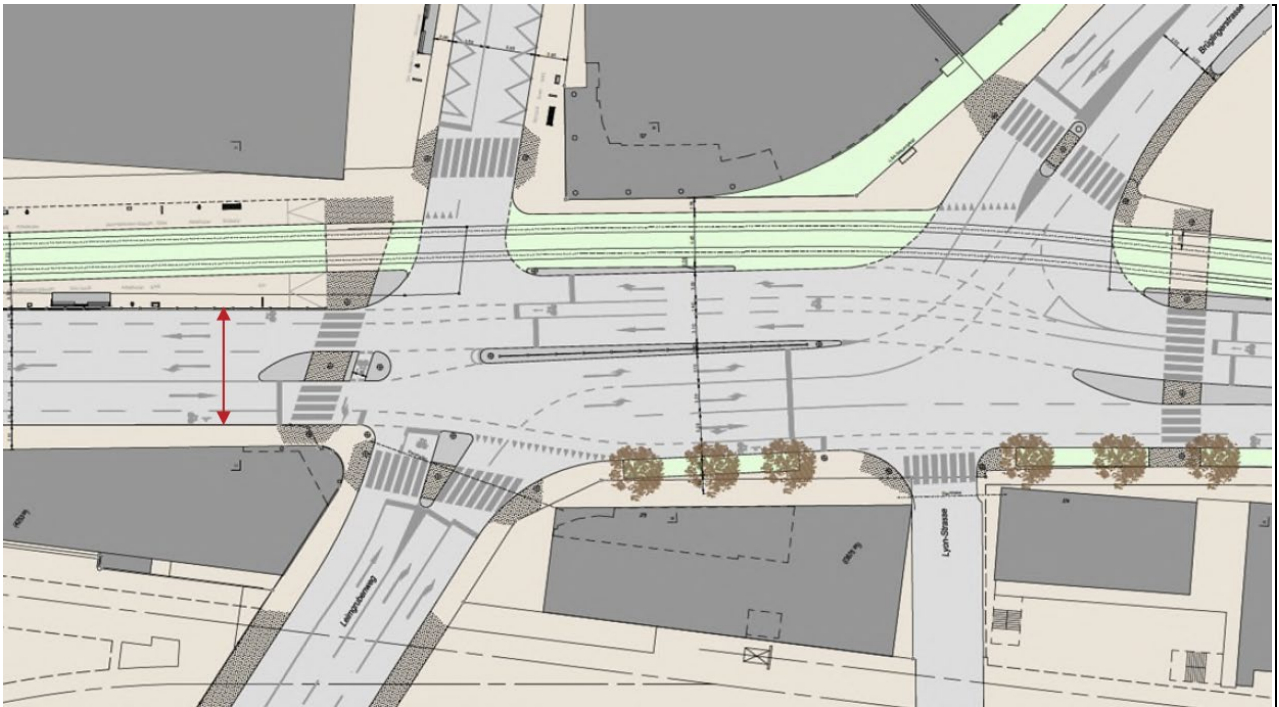
2.1 Vorbemerkung

Beim Dreispitzknoten handelt es sich um eine eher unübliche Kreuzung. Die Situation ist versetzt, die Zahl der Verkehrsbeziehungen sehr hoch. Velomassnahmen fehlen im Knotenbereich heute nahezu gänzlich. Die Tramhaltestelle in Fahrtrichtung Basel ist zu kurz, jene in Fahrtrichtung Münchenstein aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens und für behinderte Menschen zu schmal. Im Rahmen der anstehenden Sanierungsarbeiten lassen sich verschiedene Verbesserungen realisieren. Als Projektziele genannt werden die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Velofahrende, das Schaffen eines hindernisfreien Zugangs zu den Tram- und Bushaltestellen, die optimale Erschliessung der umliegenden Quartiere, die Förderung der stadtgerechten Mobilität sowie eine Verbesserung und Erweiterung der Baumstandorte.

2.2 Knotenzufahrt Leimgrubenweg

Die UVEK stellt fest, dass in Folge der dreispurigen Zufahrt auf den Dreispitzknoten aus dem Leimgrubenweg auch auf der Münchensteinerstrasse (im Abschnitt Leimgrubenweg bis Lyon-Strasse) drei MIV-Spuren vorgesehen sind (vgl. Abbildung 2). Sie hat sich deshalb nach der Möglichkeit einer Reduktion auf zwei Spuren im – ausserhalb des Projektperimeters liegenden – Leimgrubenweg erkundigt.

Abbildung 2: Knotenzufahrt Leimgrubenweg



Bei Verzicht auf eine der beiden Rechtsabbiegespuren im Leimgrubenweg würde eine der drei Spuren in der Münchensteinerstrasse obsolet und der frei werdende Raum könnte für den Veloverkehr genutzt werden. Die Velostreifen sind nur 1.7 Meter breit, was die UVEK angesichts dieser wichtigen Veloverbindung und des hohen Verkehrsaufkommens als klar zu schmal taxiert.

Zur offenen Frage führt das Amt für Mobilität basierend auf aktuellen Verkehrszahlen derzeit eine Vorstudie durch. Geklärt werden mit diesen möglichen Velomassnahmen und Fussgängerquerungen im Leimgrubenweg und ob bei einer Spurreduktion die Kapazität für den MIV ausreichend gross bliebe, um Rückstaus bis in den Viertelkreis ausschliessen zu können. Eine Behinderung des durch den (künftigen) Kreisel führenden Tram- und Busverkehrs gilt es zu vermeiden.

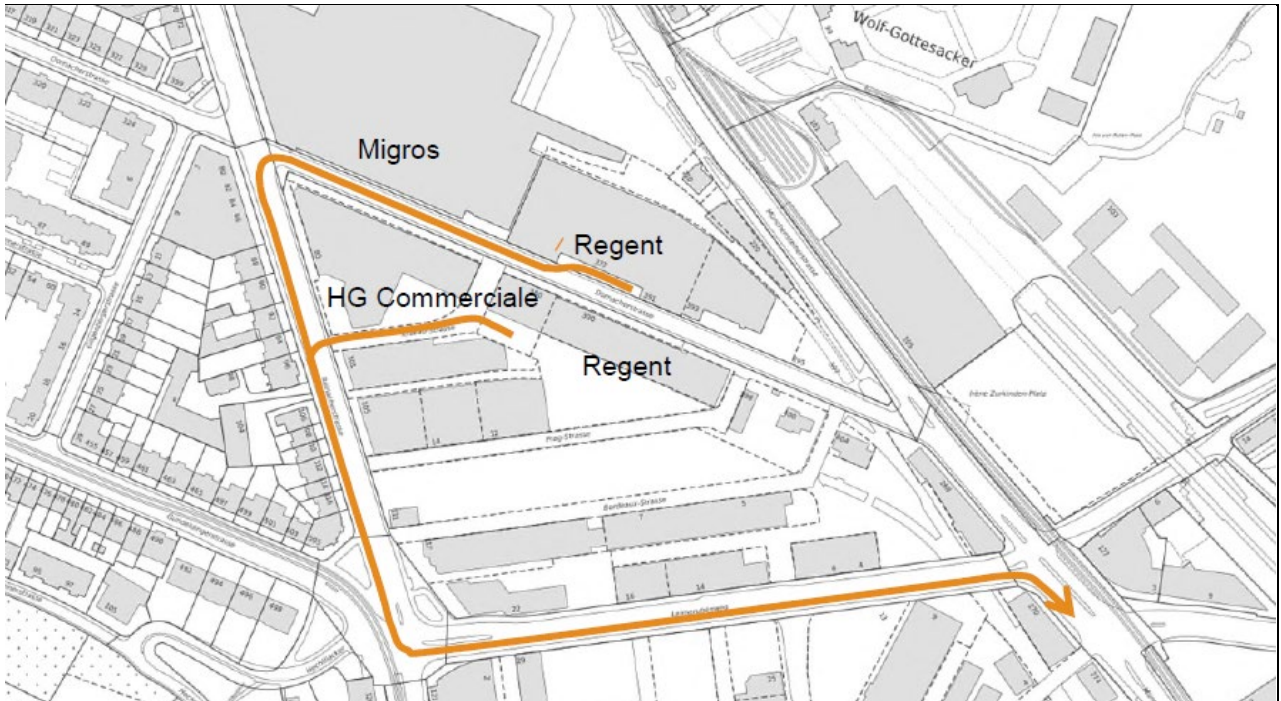
Da die Ergebnisse der Vorstudie zum Leimgrubenweg zum Zeitpunkt der Verabschiedung des vorliegenden Berichts noch nicht bekannt sind, kann die UVEK keinen konkreten Antrag stellen. Sie würde aber begrüßen, könnte im Leimgrubenweg auf eine MIV-Spur verzichtet und in der Münchensteinerstrasse mindestens 1.8 Meter breite Velostreifen realisiert werden. Sie erwartet, dass dazu alle Möglichkeiten abgeklärt werden und den Vorteilen wie mehr Platz fürs Velo oder Baumstandorte im Leimgrubenweg das aus ihrer Sicht nötige Gewicht beigemessen wird. Sie hat sich von der Abteilung Stadtraum im Bau- und Verkehrsdepartement aber bestätigen lassen, dass sich die Erkenntnisse aus der Vorstudie zum Leimgrubenweg im Bauprojekt zum Dreispitzknoten berücksichtigen lassen. Zu wesentlichen Projektänderungen oder Mehrkosten führte der Verzicht auf eine der drei Spuren im Abschnitt Leimgrubenweg bis Lyon-Strasse der Münchensteinerstrasse nicht. Vermutlich würden Velostreifen und Mittelinsel etwas verbreitert. Denkbar wäre auch, die drei neuen Bäume etwas weiter von der Häuserzeile entfernt zu pflanzen. Verhindert werden sollten grössere Verschwenker auf den MIV-Fahrspuren. Geradlinige Fahrspuren dienen nicht zuletzt der Sicherheit der Velofahrenden.

2.3 Einbahnregime Dornacherstrasse

Die Dornacherstrasse darf im Abschnitt Münchensteinerstrasse bis Reinacherstrasse nur in eine Richtung befahren werden. Die Anlieferung zu den dortigen Betrieben folgt deshalb in der Regel

der auf Abbildung 3 eingezeichneten Route. Da eine Öffnung der Dornacherstrasse für den Gegenverkehr sowohl die Reinacherstrasse als auch den Leimgrubenweg entlasten könnte, hat sich die UVEK nach Argumenten gegen diese Verkehrsführung erkundigt.

Abbildung 3: Einbahnregime Dornacherstrasse



Von Belang dürfte das Thema Gegenverkehr vor allem für Lastwagen sein. Nach dem Aus- oder Einladen fahren diese heute in die gleiche Richtung weiter und gelangen via Reinacherstrasse und Leimgrubenweg zurück auf den Dreispitzknoten und von dort auf die Autobahn. Wäre der Gegenverkehr auf der Dornacherstrasse erlaubt, müssten sie auf der Strasse um 180 Grad wenden. Dies dürfte zum einen nicht einfach, zum anderen gefährlich sein, wäre aber nicht das Hauptproblem. Der Knoten Münchensteinerstrasse / Dornacherstrasse müsste vermutlich mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Andernfalls wäre es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens schwierig, aus der Dornacherstrasse in die Münchensteinerstrasse einzufädeln. Die heutige Route bliebe vermutlich die attraktivere Variante. Weiter müsste die Trottoirfläche vor der Job Factory verkleinert werden, damit ein langes Fahrzeug überhaupt um die Kurve kommt. Schliesslich müsste auch auf jegliche Velomassnahmen in der Dornacherstrasse verzichtet werden. Diese ist zu wenig breit für zwei Fahrspuren, Velostreifen und Trottoir.

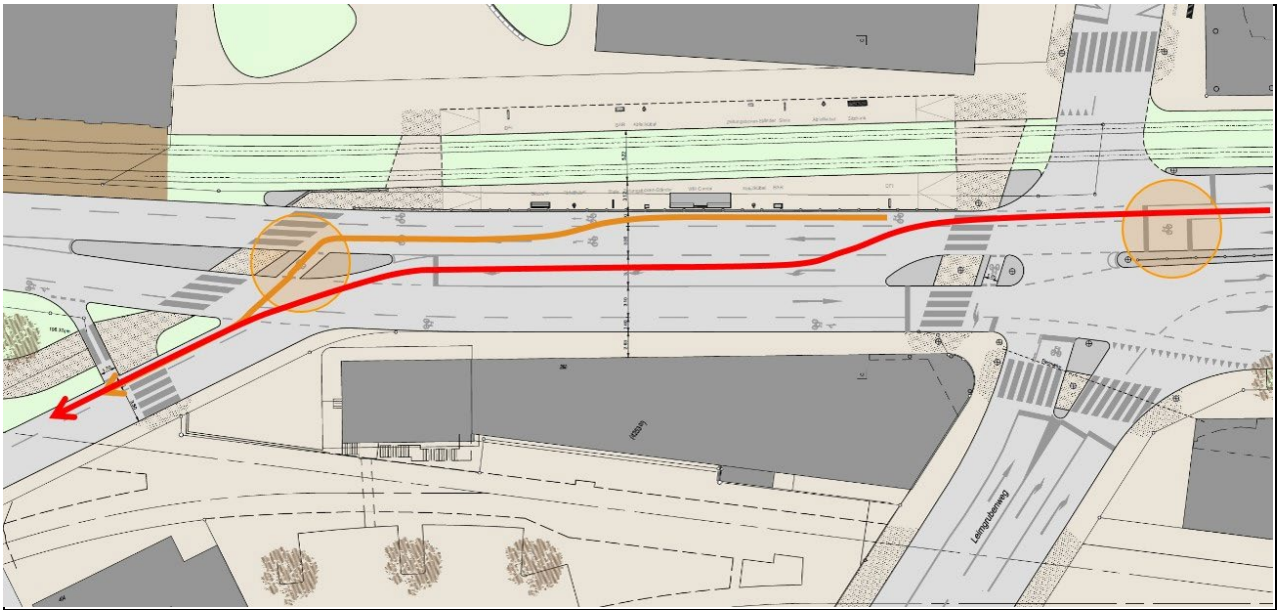
Die UVEK stellt fest, dass das Erlauben von Gegenverkehr in der Dornacherstrasse mit mehr Nach- als Vorteilen verbunden wäre. Zu klären wäre vor Einführung einer entsprechenden Massnahme zudem der Einfluss der zusätzlichen Lichtsignalanlage auf den Verkehrsfluss. Positiv wäre die – vermutlich allerdings eher marginale – Entlastung des Leimgrubenwegs (vgl. Kapitel 2.2).

2.4 Velofurt Dornacherstrasse

Gemäss Ratschlagsprojekt müssen Velofahrende, die vom Dreispitzknoten kommend in die Dornacherstrasse abbiegen, die Geradeaus-Spur überqueren und in die Abbiegespur wechseln (vgl. Abbildung 4, rote Linie). Die UVEK stuft dies als zumindest für mit der Kreuzung wenig vertraute Velofahrende herausfordernd ein. Sie hat sich deshalb nach einer besseren Variante erkundigt.

Als möglich bezeichnet die Abteilung Stadtraum die Einrichtung einer Velofurt. Velofahrende könnten vom Velostreifen in die Geradeausspur und von dort in die durch die Mittelinsel geschützte Furt wechseln (vgl. Abbildung 4, orange Linie).

Abbildung 4: Velofurt Dornacherstrasse



Nachteilig an dieser Lösung ist, dass der Velostreifen erst später verlassen werden kann und an einer fixen Stelle in die Velofurt gewechselt werden muss. Bei der Variante Ratschlag kann direkt nach dem Dreispitzknoten in die Linksabbiegespur gewechselt werden. Die Autos haben auf Höhe Dornacherstrasse zudem eine höhere Geschwindigkeit als direkt nach der Knotenüberfahrt. Die Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei lehnt die Variante Velofurt nicht ab, stuft die Variante Ratschlag aber als sicherer ein. In der Velofurt können sich zudem nicht mehr als zwei oder drei Velos aufstellen.

Die UVEK geht davon aus, dass Velofahrende, die regelmässig von der Münchensteiner- in die Dornacherstrasse abbiegen, eher die Variante Ratschlag präferieren und entsprechend nach dem Knoten direkt in die Linksabbiegespur wechseln. Für weniger Ortskundige, die auf dem Velostreifen bleiben und erst kurz vor der Einmündung der Dornacherstrasse einspuren wollen, ist die Velofurt aber sicher die bessere Lösung.

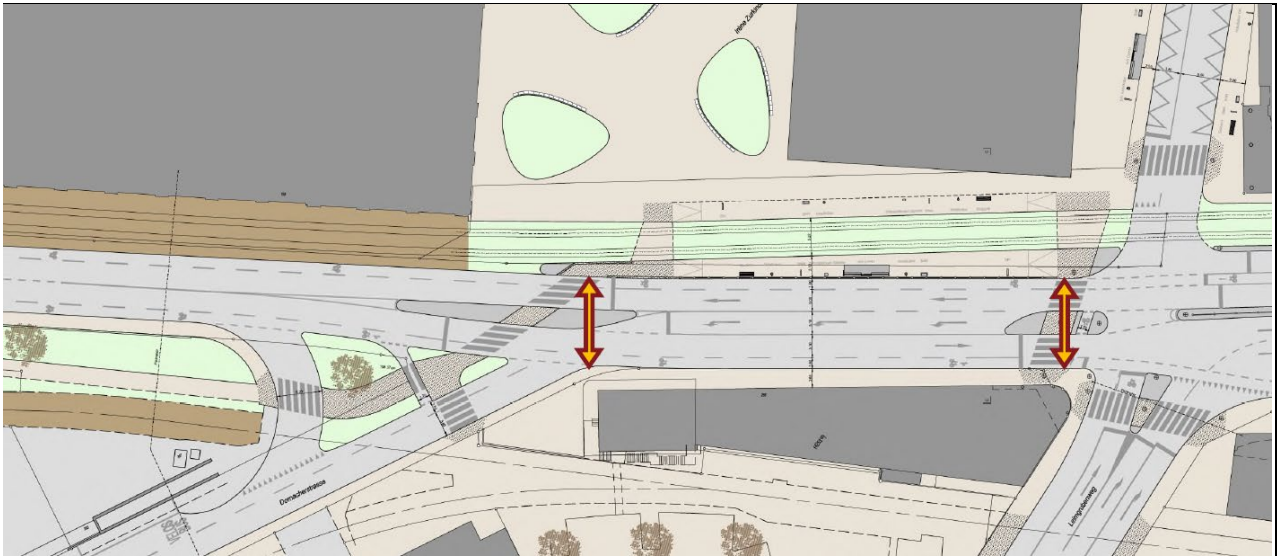
Die UVEK hat sich vor dem Hintergrund von potenziell zwei Abbiegeoptionen nach der Signalisation erkundigt. Offiziell signalisiert würde gemäss erhaltener Auskunft (nur) die Velofurt. Dies hiesse aber nicht, dass Velofahrende nicht auch die Variante Ratschlag fahren dürften.

Begrüssst wird von der UVEK auch eine zusätzliche Veloaufstellfläche am Dreispitzknoten (vgl. Abbildung 4, oranger Kreis). Sie beantragt dem Grossen Rat mit 7:4 Stimmen bei 1 Enthaltung, das Projekt mit der Velofurt auf Höhe Dornacherstrasse und der Velo-Aufstellfläche am Dreispitzknoten zu ergänzen. So können Velofahrende selber entscheiden, auf welche Weise sie in die Dornacherstrasse abbiegen möchten.

2.5 Fussgängerquerungen

Die beiden Fussgängerstreifen im Projektperimeter sind nicht rechtwinklig zum Trottoir angeordnet, sondern führen schräg über die Strasse (vgl. Abbildung 5). Die UVEK hat sich nach den Hintergründen erkundigt und die Frage gestellt, ob für die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht eine möglichst kurze Strassenquerung sinnvoller wäre.

Abbildung 5: Fussgängerquerungen im Projektperimeter



Der Fussgängerstreifen im Bereich Walkeweg / Leimgrubenweg (in der Abbildung rechts) muss aufgrund des indirekten Velo-Linksabbiegers aus dem Walkeweg in Richtung Münchenstein mit Velofurt auf der Mittelinsel schräg angeordnet werden. Er muss sich zwingend neben der Tramhaltestelle befinden. Andernfalls würde die Haltekante zu schmal.

Der Fussgängerstreifen auf Höhe Dornacherstrasse (in der Abbildung links) liesse sich nur an der mit Pfeil gekennzeichneten Stelle rechtwinklig realisieren. Dies wäre für die Fussgängerinnen und Fussgänger insofern nachteilig, als sie auf der näher zum Dreispitz liegenden Strassenseite mit Fahrzeugen aus beiden Richtungen konfrontiert wären – von Basel her in Richtung Dreispitz fahrenden und vom Dreispitz in die Dornacherstrasse abbiegenden. Wer die Strasse nicht regelmässig an dieser Stelle überquert, realisiert dies womöglich nicht. Mit einem schrägen Fussgängerstreifen kann dieser Problematik begegnet werden. Zudem gelangt man mit der vorgesehenen Fussgängerführung einfacher in die Nordspitze des Dreispitz-Areals. Dem schrägen Fussgängerstreifen haben sowohl die Fachstelle für Fussverkehr im Bau- und Verkehrsdepartement als auch die Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei zugestimmt.

Im Projekt optional vorgesehen ist bei der Fussgängerquerung auf Höhe Dornacherstrasse eine Lichtsignalanlage. Sollte sich Bedarf für die Sicherung des Fussgängerstreifens zeigen, kann entsprechend nachgerüstet werden. Wenn möglich soll aber im Interesse des Verkehrsflusses darauf verzichtet werden. Die Lichtsignalanlage müsste mit jener am Dreispitzknoten gekoppelt sein, was für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu längeren Wartezeiten führen würde.

Geprüft worden ist bei der Erarbeitung des Projekts auch eine Variante mit zwei separaten Fussgängerstreifen, die beide auf die Mittelinsel führen, dies aber nicht auf gleicher Höhe. Die Mittelinsel ist dafür allerdings zu schmal. Sie liegt zwischen Tramgleis und Job Factory und kann nicht breiter gebaut werden.

Einen Antrag auf nochmalige Prüfung von rechtwinkligen Fussgängerstreifen hat die UVEK mit 10:1 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

2.6 Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend «Umsetzung von sicheren Veloführungen im Bereich Dreispitz - St. Jakob»

Der Anzug von Sibylle Benz Hübner und Konsorten fordert beidseitige Velostreifen auf der Dreispitzkreuzung und eine bessere Veloverbindung vom Dreispitz zu den Sportanlagen St. Jakob. Mit dem beidseitig durchgängigen Velostreifen und den Fussgängermassnahmen am Dreispitzknoten wird die erste Forderung aus Sicht des Regierungsrats erfüllt. Betreffend Veloverbindung zu den

Sportanlagen St. Jakob verweist er auf die zweckmässige und gute Verbindung über den Walkeweg. Mit dem indirekten Linksabbieger von der Münchensteinerstrasse in den Walkeweg wird diese Verbindung mit dem Projekt weiter gestärkt. Der Regierungsrat beantragt deshalb, den Anzug abzuschreiben.

Die UVEK ist mit der Abschreibung des Anzugs einverstanden. Sie weist zusätzlich darauf hin, dass mit der Arealentwicklung Walkeweg eine weitere Verbesserung dieser Velobeziehung absehbar ist. Vorgesehen ist ein neuer Veloweg zwischen dem Walkeweg und der heutigen Haltestelle M-Parc. Die Vorstudie u.a. dazu ist abgeschlossen. Wer mit dem Velo von Basel kommend in den Walkeweg abbiegen will, muss künftig nicht mehr über den Dreispitzknoten fahren, sondern kann bereits auf Höhe Tramhaltestelle M-Parc geschützt «hinten durch» zum Walkeweg und weiter in Richtung St. Jakob fahren. Der wenig attraktive indirekte Linksabbieger am Dreispitzknoten wird dann der Vergangenheit angehören.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Mit 13:0 Stimmen beantragt sie, den *Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend «Umsetzung von sicheren Veloführungen im Bereich Dreispitz - St. Jakob»* abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 19. Mai 2021 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbewilligung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit am Dreispitzknoten im Zuge der Erhaltung

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 20.1628.01 vom 1. Dezember 2020 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 20.1628.02 vom 19. Mai 2021, beschliesst:

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 12'286'020 für die Neuorganisation vom Dreispitzknoten zu einem für Fussgänger und Velofahrer attraktiven Strassenraum im Abschnitt Dornacherstrasse bis zur Kantonsgrenze bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 4'025'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation vom Dreispitzknoten zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 1'045'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen und Haltestelleninfrastruktur bei der Haltestelle Dreispitz als Darlehen an die BVB
- Fr. 2'200'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 700'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
- Fr. 2'590'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB
- Fr. 1'690'000 für den Trainersatz während der Baustelle als einmalige Ausgabe zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements ÖV-Globalbudget
- Fr. 31'770 als einmaliger Entwicklungsbeitrag für Grünflächen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
- Fr. 4'250 wiederkehrend für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

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

Das vorliegende Projekt ist Teil der Massnahme «M2» mit Priorität A im «Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation». Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten (gedeckelt auf 24,32 Mio. Franken, exkl. MwSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005), also mit maximal 8,51 Mio. Franken (zzgl. MwSt. und Teuerung). Die Massnahme «M2» umfasst die Anpassungen sämtlicher Knoten im Basel-Dreispitz. Mit dem Vorhaben hier wird nach dem Viertelkreis nun der zweite Knoten umgebaut. Die Bundesbeiträge für den Knoten Dreispitz betragen 4,207 Mio. Franken zzgl. MwSt. und Teuerung.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.