



An den Grossen Rat

16.1772.02

16.5087.03

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 31. Januar 2018

Kommissionsbeschluss vom 31. Januar 2018

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag zur Sanierung und Umgestaltung des St. Alban-Grabens

und zur

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

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt mit seinem Ratschlag die Sanierung und Umgestaltung des St. Alban-Grabens zwischen den Knoten Kunstmuseum (Dufourstrasse / St. Alban-Vorstadt / Rittergasse) und Bankverein (Steinenberg / Aeschenvorstadt / Elisabethenstrasse). Auslöser für das Projekt sind zum einen anstehende Sanierungsarbeiten an Strassenbelag, Gleisanlagen und Werkleitungen, zum anderen der Bau des Parkings Kunstmuseum, für das eine private Projektentwicklungsgesellschaft über eine Baubewilligung verfügt.

Neben den finanzrechtlich gebundenen Erhaltungsmassnahmen schlägt der Regierungsrat aufgrund geänderter Ansprüche zusätzliche, finanzrechtlich neue Umgestaltungsmassnahmen vor. Der St. Alban-Graben soll an das Verkehrskonzept Innenstadt, das Verkehrsregime Elisabethenstrasse und das Gestaltungskonzept Innenstadt adaptiert werden. Am Knoten Kunstmuseum soll die Sicherheit mit dem Bau eines Kreisels erhöht werden, und die sich im Perimeter befindenden Tramhaltestellen sollen behindertengerecht ausgestaltet werden. Mit dem Projekt sind folgende Ziele verbunden:

- Sicherstellung eines störungsfreien Trambetriebs und Ausgestaltung der Tramhaltestellen gemäss den aktuellen Normen:
 - Erhalt der bestehenden Richtungshaltestellen
 - Priorisierung des Trambetriebs an den Knoten Kunstmuseum und Bankverein
 - Eigentrassee für das Tram ohne Behinderungen durch andere Verkehrsmittel
- Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Kunstmuseum
 - Reduktion der Konfliktpunkte
 - Sichere Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger
- Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
 - Vergrösserung der Fussgängerflächen
 - Vergrösserung der Fläche für den rollenden und den ruhenden Veloverkehr
- Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen
 - Sicherstellung der Funktion der MIV-Hauptachse Wettsteinbrücke - Dufourstrasse

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Sanierung und Umgestaltung des St. Alban-Grabens und zur Beantwortung des Anzugs Daniel Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“* am 11. Januar 2017 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK hat sich an insgesamt sieben Sitzungen mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Im Rahmen eines Augenscheins hat sie sich die Verkehrsbeziehungen und geplanten Veränderungen auch direkt vor Ort erklären lassen.

2. Projekt des Regierungsrats

Der St. Alban-Graben ist im Gestaltungskonzept Innenstadt als Stadtring, der Knoten Kunstmuseum als Ringplatz definiert. Wesentliche Eckpunkte in diesen Strassen- und Platzräumen sind ein Normalprofil mit 12 Zentimeter hohen Randsteinen und Asphaltbelag im Trottoir- und Fahrbahnbereich. Diesbezüglich ändert sich an der Gestaltung gegenüber heute nichts. Vorgesehen ist hingegen, im Bereich des Zschokke-Brunnens die Sandsteinpflasterung und aus der Arkade des Kunstmuseums den Sandsteinplattenbelag weiter nach vorne zu ziehen. Nur der Wartebereich der Haltestelle Kunstmuseum (in Fahrtrichtung Wettsteinbrücke) soll asphaltiert werden.

Die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen ist im St. Alban-Graben mit acht wegführenden Strassen hoch: Die Achse über die Wettsteinbrücke, den Knoten Kunstmuseum und die Dufourstrasse ist die zentrale Verbindung aus dem Kleinbasel zum Aeschensplatz und umgekehrt. Der St. Alban-

Graben selbst ist für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr eine wichtige Achse aus dem Kleinbasel via Bankverein zum Bahnhof Basel SBB und via Heuwaage ins Leimental.

Das Gebiet rund um den St. Alban-Graben ist als Ausgangspunkt zur Innenstadt und zum St. Alban-Tal, aber auch als Zielort für viele öffentliche Institutionen, Schulen und Arbeitsplätze für den Fuss- und Veloverkehr von grosser Bedeutung. Mit dem vom Grossen Rat beschlossenen neuen Verkehrsregime in der Elisabethenstrasse wird der MIV aus der Achse Elisabethenstrasse - St. Alban-Graben auf die Achse Aeschenplatz - Dufourstrasse - Wettsteinbrücke verlagert. In Fahrtrichtung Wettsteinbrücke ist im St. Alban-Graben also eine markante Reduktion des MIV zu erwarten. Man rechnet in der Morgenspitze mit einer Reduktion um 97% und in der Abendspitze mit einer Reduktion um 60%. Faktisch wird diese Strecke nur noch von aus dem künftigen Parking Kunstmuseum kommenden Autos und von Zulieferern benutzt.

Mit seinem Projekt will der Regierungsrat den vorhandenen Strassenraum zum Vorteil aller Anlieger und Verkehrsteilnehmerinnen neu ordnen. Die wichtigste Massnahme ist dabei der Umbau des Knotens Kunstmuseum zu einem Kreisel. Der heute von der Kantonspolizei als Unfallschwerpunkt eingestufte Knoten wird so deutlich sicherer. Dank des Kreisverkehrs kann zudem auf Vorsortierspuren am Ende der Wettsteinbrücke, in der Dufourstrasse und im St. Alban-Graben verzichtet werden. Die so gewonnenen zusätzlichen Flächen erhöhen u.a. die Aufenthaltsqualität vor dem Eingang zum Kunstmuseum.

Das Projekt des Regierungsrats sieht gegenüber dem heutigen Zustand zusammengefasst folgende Veränderungen vor:

- Kreisel am Knoten Kunstmuseum mit Tramsicherungsanlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Eigentrassee für das Tram in Fahrtrichtung Bankverein mit eigener Spur für den MIV und neu durchgehendem Velostreifen
- Mischtrassee für Tram und MIV neben den Velos in Fahrtrichtung Wettsteinbrücke – möglich dank der mit neuem Verkehrsregime Elisabethenstrasse und Verkehrskonzept Innenstadt einhergehenden deutlichen Reduktion des MIV
- Behindertengerechte Inselhaltestellen Kunstmuseum und Bankverein mit normgerechter Breite in Fahrtrichtung Bankverein
- Behindertengerechte Kaphaltestelle Kunstmuseum in Fahrtrichtung Wettsteinbrücke mit direktem Ausstieg auf den aufgewerteten Vorplatz des Kunstmuseums

Eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe der Verwaltung hat gemäss Ratschlag eine möglichst vollständige Auslegeordnung denkbarer Planungsvarianten erarbeitet und entsprechend den Anforderungen, Rahmenbedingungen und Zielen des Projektes bewertet. Sie stand in regelmässigem Austausch mit der für das Parking Kunstmuseum zuständigen Projektentwicklungsgesellschaft Parking Kunstmuseum (PEG PKM) und zog für verkehrstechnische Fragen ein externes Ingenieurbüro bei. Für das Parking wird mit einer Bauzeit von etwa drei Jahren gerechnet. In der ersten Phase soll der Deckel des Parkings erstellt werden, die weiteren Arbeiten erfolgen in bergmännischer Bauweise fast ausschliesslich unterirdisch. Dies bedeutet, dass mit der vorgesehenen Umgestaltung an der Oberfläche nach etwa einem Drittel der Bauzeit des Parkings begonnen werden kann. Die Phase der Beeinträchtigungen durch die beiden grundsätzlich separaten Baustellen in diesem für alle Verkehrsteilnehmenden und die ansässigen Institutionen wichtigen öffentlichen Raums wird auf diese Weise minimiert.

3. Kommissionsberatung

3.1 Anhörung Museen und Archäologische Bodenforschung

Um allfällige Vorbehalte der am St. Alban-Graben ansässigen Museen und der Archäologischen Bodenforschung gegenüber dem Projekt (und auch dem Parking Kunstmuseum) in ihre Erörterungen einzubeziehen, hat die UVEK Vertretungen von Kunstmuseum, Antikenmuseum, Archäologischer Bodenforschung sowie der Abteilung Kultur im Präsidentialdepartement angehört.

Der damalige Leiter der Abteilung Kultur erklärte, das Umgestaltungsprojekt sei den betroffenen Dienststellen (inklusive Museen) des Präsidentialdepartements vor Verabschiedung des Ratschlags durch den Regierungsrat vorgestellt und erläutert worden. Es ging dabei in erster Linie um die ästhetischen und funktionalen Änderungen. Die Reaktionen darauf waren durchwegs positiv. So begrüsst das Kunstmuseum insbesondere den vorgesehenen direkten Ausstieg aus dem Tram auf den Vorplatz des Museums. Betreffend Kreisel ist ihm wichtig, dass die Anlieferung in den Erweiterungsbau an der Dufourstrasse gewährleistet bleibt. Ein mögliches Problem sehen die Vertreter des Museums in den Bauinstallationen vor dem Ticket-Bereich am St. Alban-Graben. Sie weisen darauf hin, dass für mit dem Tram anreisende Museumsbesucherinnen und -besucher das Haus auch während der Bauphase problemlos gefunden werden muss.

Das Antikenmuseum ist in erster Linie vom Bau des Parkings betroffen. Es ist gemäss eigenen Angaben von den Architekten des Parkings kontaktiert, aber noch nicht im Detail über den Bauablauf orientiert worden. Offenbar muss der Eingang des Museums während drei bis fünf Monaten verschoben werden. Wichtig ist, dass der Haupteingang bis zum Ende einer Sonderausstellung im Juni 2018 verfügbar bleibt.

Insgesamt gibt es seitens Kunst- wie Antikenmuseum keine grösseren Vorbehalte gegenüber dem Projekt. Klar ist, dass der Museumsbetrieb in der Bauphase negativ tangiert sein wird. Inwieweit die Bauarbeiten zu einem Besucherrückgang führen, ist schwierig zu prognostizieren. Die Baubewilligung für das Parking enthält rund ein Dutzend Auflagen zum „Schutz“ der Museen. Diese stellen sicher, dass den Museen kein Schaden entsteht. Weil sich der Wert der Kunstgegenstände der Museen nicht versichern lässt, wurde darüber hinaus ein Sicherheitskonzept erarbeitet, das definiert, was bei einem Stromausfall, einem Ausfall der Fernwärme, der Wasserversorgung, bei Erschütterungen etc. zu tun ist. Das definierte System löst bei Überschreitung eines Erschütterungs-Grenzwerts Alarm aus. Die Stärke der Erschütterungen wird laufend beobachtet und es werden Risikoprotokolle erstellt. Die Allmendverwaltung kann die sofortige Einstellung der Arbeiten verfügen, wenn Auflagen verletzt werden. Die Museen sind auf diese Weise gut abgesichert. Der Kanton trägt beim Bau des Parkings keine Haftungsrisiken. Seine eigenen Arbeiten für das Ratschlagsprojekt lösen keine Erschütterungen oder Gefahren für die Museumsgüter aus.

Das Antikenmuseum hat den Zustand von 150 Skulpturen erfasst, was es ermöglicht, Veränderungen aufgrund von Erschütterungen nachzuweisen. Denkbar ist, notfalls einzelne Skulpturen auf den Boden zu legen und Räume im Antikenmuseum zu schliessen. Unrealistisch ist es, den gesamten Bestand vor Baubeginn zu erfassen – und danach zur Feststellung möglicher Schäden ein zweites Mal.

Aus Sicht der Archäologischen Bodenforschung ist die unter dem St. Alban-Graben liegende Stadtbefestigung aus dem Mittelalter von Relevanz. Die alte Stadtmauer befindet sich in rund sechs Metern Tiefe in der Flucht der Gebäude. Der Stadtmauer vorgelagert ist der alte Stadtgraben, der mit einer Konter-Mauer befestigt ist. Die Konter-Mauer muss vermutlich für den Bau des Parkings auf ihrer gesamten Länge „geopfert“ werden. Sie ist archäologisch aber nicht von grosser Bedeutung und darf gemäss Baubewilligung zerstört werden. Die Stadtmauer dürfte hingegen intakt bleiben. Der Stadtgraben ist vor rund 200 Jahren mit Bauschutt aufgefüllt worden. Darin dürfte es interessante Fundstücke haben. Eigentliche Ausgrabungen sehen die Archäologen mit Ausnahme eines kleinen Bereichs direkt vor dem Kunstmuseum aber nicht vor. Bei früheren Bauarbeiten im St. Alban-Graben sind Platten von einem ehemaligen jüdischen Friedhof gefun-

den worden. Allerdings hat sich dort nie ein Friedhof befunden; die Platten wurden als Baumaterial verwendet. Sie werden im Rahmen der Bauarbeiten soweit als möglich geborgen.

Wie der UVEK seitens Bau- und Verkehrsdepartement versichert worden ist, wird der Terminplan der Umgestaltung des St. Alban-Grabens und dem Bau des Parkings mit jenem der Sanierung des Altbaus des Kunstmuseum abgestimmt. Es wird zu keiner grösseren Überlappung der beiden Vorhaben kommen. Ein konkreter Zeitplan zur Sanierung des Altbaus des Kunstmuseums existiert noch nicht. Während den Arbeiten im St. Alban-Graben wird die Fussgängerzirkulation unter den Arkaden des Kunstmuseums nicht eingeschränkt. In der ersten Bauphase werden die Tramhaltestellen Kunstmuseum und Bankverein (in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB) aber nicht bedient. Es wird eine provisorische Haltestelle in der Elisabethenstrasse eingerichtet.

3.2 Verkehrsbehinderungen und Restwertvernichtung

Der Bau des Parkings Kunstmuseum und die Umgestaltung des St. Alban-Grabens führen zu Verkehrseinschränkungen zum einen, zu einer Restwertvernichtung an der bestehenden Infrastruktur des Kantons zum anderen. Die UVEK hat der Verwaltung zahlreiche Fragen zu diesen Punkten gestellt und fasst die erhaltenen Antworten im Folgenden zusammen.

Zu Verkehrsbehinderungen führt der Bau des Parkings in erster Linie in der ersten, etwa ein Jahr dauernden Bauphase. In dieser Zeit wird der Deckel über dem Parking eingebaut. Das Tram kann dann nur im Einspurbetrieb durch den St. Alban-Graben fahren. Die weiteren, rund zwei Jahre dauernden Arbeiten am Parking erfolgen bergmännisch. Während der gesamten Bauzeit bleiben die Tramhaltestellen Kunstmuseum und Bankverein (in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB) aufgehoben. In der Elisabethenstrasse wird eine provisorische Haltestelle eingerichtet.

Der Abtransport des Aushubs erfolgt nicht wie ursprünglich geplant über einen zum Rhein führenden Stollen und per Schiff, sondern über ein „Loch“ im St. Alban-Graben. Dies hat sehr viele LKW-Fahrten zur Folge. Ursprünglich war der Stollen auch für die Anlieferung von Gütern ins Kunstmuseum sowie die Belüftung des Parkings vorgesehen. Mit dem neuen Anlieferungskonzept nach Erstellung des Erweiterungsbaus macht der Stollen für das Kunstmuseum keinen Sinn mehr. Auch für die Belüftung des Parkings hat man eine andere Lösung gefunden: Die PEG PKM hat festgestellt, dass sich die Auflagen auch mit Nutzung des bestehenden Kamins des Parkings der Credit Suisse einhalten lassen. Planungsamt, PEG PKM und Kunstmuseum haben sich deshalb darauf geeinigt, auf den Stollen zu verzichten.

Der UVEK zugesichert worden ist, dass der Kanton keine Kosten übernehmen wird, die in Zusammenhang mit der Erstellung des Parkings stehen. Die beiden Baustellen – Parking und Umgestaltung der Oberfläche – können klar voneinander getrennt werden. Ausgaben für Leitungen und Hausanschlüsse, die als Folge des Baus des Parkings neu erstellt oder umgelegt werden müssen, gehen zu Lasten der PEG PKM. Dies gilt auch für Aufwendungen der BVB für Betriebsumstellungen, den Einbau zusätzlicher Weichen und Signale und die provisorische Versetzung der Fahrleitung. Diese Kosten sind deshalb nicht Bestandteil des Ratschlags.

Der Bau des Parkings führt bei der Infrastruktur des Kantons zu einem vorzeitigen Ersatz und einer entsprechend höheren Restwertvernichtung. Kanton und PEG PKM haben sich deshalb vertraglich auf die Aufteilung der Restwertvernichtung an der öffentlichen Infrastruktur geeinigt. Der von der PEG pauschal übernommene Betrag von 567'000 CHF entspricht der Differenz des Restwerts im Jahr 2017 und im Jahr 2020. Etwa 2020 müssten die städtischen Infrastrukturen sowieso erneuert werden. Die Tramhaltestellen müssen gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes bis 2023 für die autonome Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen umgebaut sein. Bei der Aushandlung der Pauschale ist man davon ausgegangen, dass die Bauarbeiten am St. Alban-Graben im Jahr 2017 beginnen. Dies ist nun offensichtlich nicht der Fall. Die Pauschale ist aber vertraglich fixiert und wird bei einem späteren Baubeginn nicht neu verhandelt.

Noch in einem vergleichsweise guten Zustand befinden sich die im St. Alban-Graben verlegten Tramschienen. Im September 2012 hat die Koordinationskommission Infrastruktur entschieden,

die sich in einem alarmierenden Zustand befindlichen Gleise zu ersetzen. Aufgrund des absehbaren Baus des Parkings Kunstmuseum wurden aber nur die dringendsten Arbeiten ausgeführt. Der Unterbau stammt aus den Jahren 1994/95. In den Jahren 2015/16 wurden beim Knoten Kunstmuseum aufgrund des Erweiterungsbaus Setzungen festgestellt, die einen notfallmässigen Ersatz von Ober- und Unterbau notwendig machten. Zu diesem Zeitpunkt war der Ratschlag zum St. Alban-Graben bereits geschrieben, weshalb dieser Ersatz in der Berechnung des Restwerts im Ratschlag nicht berücksichtigt ist. Auf den von der PEG PKM übernommenen Anteil an der Restwertvernichtung hat dies keinen Einfluss, da das Parking nicht bis unter den Knoten Kunstmuseum reicht. Die notfallmässig ersetzten Gleise müssen mit dem Bau des Kreisels wieder „herausgerissen“ werden.

3.3 Kreisel Kunstmuseum

Unbestritten war in der UVEK der geplante Kreisel Kunstmuseum. Der heute unregelmässige Knoten ist zwar bezogen auf die Verkehrskapazität eine gute Lösung, gleichzeitig aber auch ein Unfallschwerpunkt. Deshalb macht es Sinn, die Situation sicherheitsmässig zu verbessern. Dies wäre grundsätzlich auch mit einer Lichtsignalanlage möglich. Eine solche würde aber die Kapazität des Knotens wegen der im Gegensatz zum Kreisel notwendigen Vorsortierspuren reduzieren und zu Rückstaus bis auf die Nachbarknoten (Wettsteinplatz, Picassoplatz, Aeschenplatz) führen. Der Kreisel reduziert die Kapazität hingegen nur leicht, was aufgrund der erwarteten Verkehrsmengen (s. unten) vertretbar ist. Auf Vorsortierspuren kann mit einem Kreisel verzichtet werden, was mehr Platz für den übrigen Verkehr, beispielsweise Velospuren in der Dufourstrasse, und ein Eigenstrasse für das Tram zwischen Kreisel und Wettsteinbrücke ermöglicht. Für MIV und Veloverkehr sind mit einem Kreisel alle Fahrbeziehungen möglich.

Der Kreisel Kunstmuseum gleicht von der Ausgestaltung her jenem am Knoten Riehenring / Riehenstrasse. Die Priorisierung des Tramverkehrs wird durch eine Tramsicherungsanlage mit zwei Haltelinien in der Kreiselfahrbahn sichergestellt. An einem am Haltebalken stehenden Auto kann auf den Beziehungen ohne Tramquerung vorbeigefahren werden. Da die Ausfahrt aus dem Parking Kunstmuseum in den St. Alban-Graben nur in Richtung Wettsteinbrücke möglich sein wird, können Autofahrende dank des Kreisels die Fahrtrichtung ohne grossen Umweg wechseln. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist der Kreisel mit kürzeren Querungen und breiteren Aufstellflächen verbunden. Indirekte Abbiegebeziehungen (wie heute für den Veloverkehr vom St. Alban-Graben in die Rittergasse) oder Abbiegeverbote (wie heute für den MIV vom St. Alban-Graben in die Rittergasse) wird es nicht mehr geben. An der Velofurt von der Wettsteinbrücke in die St. Alban-Vorstadt wird aber festgehalten.

Eine der UVEK präsentierte Simulation des künftigen Verkehrsflusses zeigt in der Dufourstrasse in den Hauptverkehrszeiten kurze Rückstaus, die sich aber jeweils rasch wieder auflösen. Der Verkehrsfluss am Kreisel wird (nur) bei Durchfahrt eines Trams kurz unterbrochen. In die Belastungsprognose für den Kreisel eingeflossen sind die Veränderungen beim Verkehrsregime: In Zukunft werden keine Autos mehr aus der Aeschenvorstadt, dem Steinenberg und der Elisabethenstrasse in den St. Alban-Graben fahren. Das Verkehrsaufkommen wird im St. Alban-Graben in Fahrtrichtung Wettsteinbrücke deshalb nur noch bescheiden sein, was die Einfahrt in den Kreisel aus der Dufourstrasse erleichtert. Die Simulation geht davon aus, dass 80% der heute die Elisabethenstrasse herunterfahrenden Automobilisten in Zukunft via Aeschenplatz und Dufourstrasse zur Wettsteinbrücke gelangen und 20% eine andere Route wählen.

Die grösste Verkehrsbelastung weist der St. Alban-Graben auch in Zukunft in der Abendspitze auf. In Richtung Wettsteinbrücke geht die Belastungsprognose von einer Abnahme beim MIV um 60% aus, in Richtung Bankverein wegen des Parkings von einer Zunahme um 8%. In der Abendspitze verzeichnet das Parking gemäss Prognose 125 Einfahrten (heute 35) und 155 Ausfahrten (heute 45) pro Stunde. Von 540 Fahrten in Richtung Bankverein enden 125 im Parking.

Auf Anregung der UVEK geprüft worden ist vom Planungsamt eine Verbreiterung der Kreiselausfahrten beim Kunstmuseum von 4.2 auf 4.5 Meter. Dies ist möglich und erlaubt es, die Velostreifen bis an die Fussgängersteifen heran zu markieren. Im Bauprojekt wird dies so umgesetzt; die

Kantonspolizei ist einverstanden. Die zusätzlichen 30 Zentimeter gehen zu Lasten des Trottoirs, das auch so noch eine deutlich über der Norm liegende Breite aufweist.

3.4 Veloführung und Haltestellensituation

3.4.1 Veloführung Haltestelle Kunstmuseum

Für intensive Diskussionen gesorgt hat in der UVEK die Absicht des Regierungsrats, die Haltestelle Kunstmuseum in Fahrtrichtung Wettsteinbrücke als Kaphaltestelle auszugestalten. Trotz grundsätzlich grosszügigen Platzverhältnissen (eine der beiden heutigen MIV-Spuren fällt weg) sollen die Velofahrenden gezwungen werden, durch eine Kaphaltestelle zu fahren (vgl. Abbildung 1). Da es sich beim St. Alban-Graben um eine kantonale Veloroute handelt, stellt sich die Frage, wie verträglich diese Lösung ist bzw. ob für den Veloverkehr eine komfortablere Lösung gefunden werden kann.

Abbildung 1: Tramhaltestelle Kunstmuseum gemäss Ratschlag



Die Kaphaltestelle an Stelle der heutigen Inselhaltestelle ermöglicht es, konfliktfrei und ohne Querung einer Fahrbahn aus dem Tram zum Kunstmuseum zu gelangen. In der Gegenrichtung bleibt die Inselhaltestelle bestehen, wird mit 2.3 Metern aber deutlich breiter als heute und mit einer Wartehalle Duplex ausgestattet. Für das Kunstmuseum ist dies die bestmögliche Lösung.

Trotz der für die Trampassagiere attraktiveren Haltestellensituation war die Kaphaltestelle bei der Erörterung des Ratschlags durch die UVEK der am intensivsten diskutierte Projektbestandteil. Während dem Veloverkehr in Fahrtrichtung Bankverein künftig auf der ganzen Länge des St. Alban-Grabens ein durchgehend 1.5 Meter breiter Velostreifen zur Verfügung steht, um an stehenden Auto-Kolonnen vorbeifahren zu können, wird er auf der anderen Seite durch in der Haltestelle stehende Trams aufgehalten. Als noch gravierender wird von einigen Kommissionsmitgliedern die als gefährlich eingestufte Fahrt durch die Kaphaltestelle eingestuft.

Gemäss Ratschlag fordert die von der Verwaltung angehörte Organisation Pro Velo beider Basel eine velogerechtere Lösung. Anderer Ansicht ist die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe: Eine velogerechtere Lösung ginge deutlich zu Lasten von Sicherheit und Komfort des Fussverkehrs und der Trampassagiere. Die vorgeschlagene Lösung schränke den Veloverkehr funktional nicht ein,

der Komfortverlust für den Veloverkehr sei marginal und im Sinne einer sicheren Gesamtlösung erforderlich. Velofahrende, die sich aufgrund des Abstands zwischen Schiene und Haltekante unsicher fühlen, könnten an Kaphaltestellen auch zwischen den Schienen fahren. Da die Gleise an die Haltekante vor dem Kunstmuseum gezogen werden, sei die Gleisquerung mit dem Velo in einem sicheren Winkel möglich. Zudem habe es im St. Alban-Graben in diese Fahrtrichtung aufgrund des neuen Verkehrsregimes in der Elisabethenstrasse in Zukunft kaum mehr MIV und die Strasse weise kein Längsgefälle auf. Unter dem Strich sei die Fahrt mit dem Velo durch die Kaphaltestelle zwar nicht optimal, aber zumutbar.

Aus der Kommission wurde argumentiert, der Platz für eine separate Führung des Veloverkehrs sei vorhanden, falle doch in Fahrtrichtung Wettsteinbrücke eine der beiden Fahrspuren weg. Bei einer reinen Kaphaltestelle würden viele Velofahrende unerlaubterweise auf das Trottoir ausweichen und nach der Haltestelle wieder in den Kreislauf einfädeln. Dies sei gefährlich und es sei deshalb besser, von Anfang an eine für den Veloverkehr akzeptable Lösung anzubieten. Andere Kommissionsmitglieder waren hingegen der Meinung, ein Velo-Bypass (wie bei der Haltestelle Kaserne) oder eine Velo-Lichtinsel (wie an der Haltestelle Hünigerstrasse) komme an dieser „prominenten Lage“ mit hohem Fussgängeraufkommen nicht in Frage. Für einmal müssten die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger höher gewichtet werden als jener der Velofahrenden.

Das Planungsamt hat in Absprache mit der interdepartementalen Arbeitsgruppe gegenüber der UVEK folgende Vorbehalte gegenüber einem erlaubten Befahren des Trottoirs, einem Velo-Bypass oder einer Velo-Lichtinsel geäussert:

Das Befahren des Trottoirs (hinter dem Haltestellenbereich) mit dem Velo zu gestatten wäre problematisch, auch wenn der Platz dafür theoretisch vorhanden wäre. Aufgrund des Museumsbetriebs finden viele Querbewegungen von Fussgängerinnen und Fussgängern statt. Es käme zu Konflikten zwischen Velo- und Fussverkehr. Weiter wäre es schwierig, die Velofahrenden nach der Kaphaltestelle wieder in den Verkehr einzuordnen. Gemäss geltenden Normen müsste dies mindestens 20 Meter vor dem Kreislauf geschehen, was aber nicht möglich wäre. Die Velofahrenden hätten vor dem Kreislauf nicht genug Zeit und Raum, um sich wieder in den Verkehr einzuordnen.

Auch ein Velo-Bypass ginge zu Lasten der Fussgängerinnen und Fussgänger und würde der Bedeutung und den Ansprüchen des Kunstmuseums und der hohen Zahl an nicht ortskundigen Personen nicht gerecht. Die für die Erstellung einer Velo-Lichtinsel definierten Voraussetzungen sind an der Haltestelle Kunstmuseum nicht erfüllt. Die verfügbare Breite beträgt zwar über sechs Meter, das Fussgängeraufkommen liegt aber bei über 500 Personen pro Tag, vor allem bei Anlässen im St. Alban-Graben und in der Innenstadt. Das Fahrgastaufkommen liegt zwar im Normalfall unter 3'000 pro Tag und Teilhaltestelle, aber vor allem bei Anlässen mit Sperrung der Mittleren Brücke deutlich darüber. Weil die Gleise an die Haltekante schwenken und nicht umgekehrt, ist zudem keine gerade Auf- und Abfahrrampe für die Velos möglich. Nach der Haltestelle stellte sich als weitere Schwierigkeit – wie beim Befahren des Trottoirs – die Rückführung der Velos auf die Strasse kurz vor dem Kreislauf. Da die Velofahrenden bei einem in der Haltestelle stehenden Tram gestoppt werden, wäre eine Velo-Lichtinsel gegenüber der Kaphaltestelle mit keinem Zeitgewinn verbunden.

3.4.2 Notwendigkeit der Haltestellen Kunstmuseum und Bankverein

Eine massgebende Frage bei der Erarbeitung des Projekts war jene nach der Anzahl und der Lage der Tramhaltestellen im Projektperimeter. Vor dem Hintergrund der für einen Teil der UVEK nicht befriedigenden Führung des Veloverkehrs an der vorgesehenen Kaphaltestelle vor dem Kunstmuseum (vgl. Kapitel 3.4.1) hat sich auch die UVEK vertieft mit dieser Frage auseinandergesetzt.

Die Möglichkeit einer Effizienzsteigerung des Trambetriebs durch Reduktion der Anzahl Haltestellen zwischen Centralbahnplatz und Wettsteinbrücke wurde bereits im Rahmen des *Ratschlags*

09.0223.01 Erneuerung Elisabethenstrasse in zwei Etappen (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche); Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt untersucht. Dabei zeigte sich, dass die Tramhaltestellen aufgrund der Einzugsgebiete und Umsteigebeziehungen optimal liegen und in ihrer Anzahl nicht reduziert werden sollten. Dies bedeutet für den St. Alban-Graben drei Richtungshaltestellen – beim Kunstmuseum in beide Fahrrichtungen, beim Bankverein in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB (Gegenhaltestelle in der Elisabethenstrasse).

Trotz dieser Erkenntnisse war gemäss Planungsamt bei der Entwicklung des Projekts St. Alban-Graben eine der ersten Fragen jene nach der Möglichkeit eines Verzichts auf eine der beiden Haltestellen. Eine Aufhebung der Haltestelle Bankverein ist aufgrund der vielen Umsteigebeziehungen kaum vorstellbar. Die Frage hat sich deshalb auf die Haltestelle Kunstmuseum fokussiert. Diese erschliesst aber zahlreiche Gebiete, die ab der Haltestelle Bankverein schlechter zu erreichen wären. Weder die BVB noch das Amt für Mobilität sprechen sich deshalb für die Aufhebung der Haltestelle aus. Sie hätte notabene auch keine wesentliche Zeitersparnis zur Folge. Eine Zusammenlegung der beiden Haltestellen hätte an der verbleibenden aufgrund der höheren Passagierfrequenzen längere Haltestellenaufenthalte zur Folge. Das Fahrgastaufkommen ist an der Haltestelle Bankverein sehr hoch, gleichzeitig aber auch an der Haltestelle Kunstmuseum nicht unerheblich. In Fahrtrichtung Wettsteinplatz wird sie vor allem von einsteigenden, in Fahrtrichtung Bankverein vor allem von aussteigenden Passagieren genutzt.

Durch eine Aufhebung der Haltestelle Kunstmuseum würde sich die ÖV-Gütekategorie für die obere St. Alban-Vorstadt, den westlichen Abschnitt des St. Alban-Rheinweg, den nördlichen Teil Beim Goldigen Löwen und den Münsterplatz von A nach B verschlechtern. Ohne die Haltestelle Kunstmuseum käme es zudem zu vermehrten, aber unerwünschten Querungen des St. Alban-Grabens durch Fussgängerinnen und Fussgänger. Museumsbesucherinnen und -besucher, die vom Bahnhof Basel SBB anreisen, müssten bereits an der Haltestelle Bankverein (in der Elisabethenstrasse) aussteigen und die von vielen Tramlinien befahrene Aeschenvorstadt queren. Das Kunstmuseum ist von der Haltestelle in der Elisabethenstrasse aus nicht zu sehen. Dass das Kunstmuseum an der Haltestelle direkt vor seinen Toren festhalten möchte, ist deshalb nachvollziehbar. Weil die beiden Haltestellen ganz andere Gebiete erschliessen, haben trotz geringem Abstand beide ihre Berechtigung.

Eine im Rahmen der Projektentwicklung geprüfte Verschiebung der Haltestelle Kunstmuseum auf die andere Seite des Knotens (Vorlandbereich der Wettsteinbrücke) hätte für kaum einen Trampassagier einen Mehrwert und würde die Kapazität der Hauptverkehrsachse Wettsteinbrücke - Dufourstrasse über ein funktionierendes Mass hinaus reduzieren.

In der UVEK ist zur Disposition gestellt worden, nur auf die Haltestelle in Fahrtrichtung Bankverein zu verzichten. Dies hätte zur Konsequenz, dass das Luftgässlein verstärkt als Fussweg zum Münsterplatz genutzt würde. Die Mischverkehrsfläche ohne Trottoir im Luftgässlein ist dafür nicht ausreichend – vor allem nicht im Hinblick auf die dort vorgesehene Einfahrt in das neue Parking. Die Begegnungszone Rittergasse eignet sich deutlich besser. Die am Bankverein aussteigenden Passagiere mit Ziel Kunstmuseum, Picassoplatz oder St. Alban-Vorstadt müssten die Tramgleise und die Fahrbahn Richtung Kleinbasel überqueren. Um eine sichere Querung mit Fussgängerstreifen anbieten zu können, müsste eine Mittelinsel zwischen den Tramgleisen erstellt werden.

Die UVEK kommt zum Schluss, dass an den bestehenden Haltestellen Kunstmuseum und Bankverein festzuhalten ist und auch deren Lage zumindest aus Sicht der Trampassagiere nicht verändert werden sollte.

3.4.3 Sperrung des St. Alban-Grabens für den Durchgangsverkehr?

Neben der Aufhebung der Haltestelle Kunstmuseum (vgl. Kapitel 3.4.2) ist in der UVEK zur Verbesserung der Situation für den Veloverkehr auch die Sperrung der Elisabethenstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr in beide Fahrrichtungen als Idee eingebracht worden. Dies würde den St. Alban-Graben abgesehen von den Zu- und Wegfahrten in das Parking vollständig

vom Autoverkehr befreien. Freie Strasse und Steinenberg sind für den MIV bereits gesperrt, die Aeschenvorstadt wird folgen. Bei dieser Ausgangslage könnte man problemlos auf den Velostreifen in Fahrtrichtung Bankverein verzichten und erhielte so mehr Platz für eine attraktivere Veloführung auf der gegenüberliegenden Strassenseite.

Das Ansinnen, den Durchgangsverkehr im St. Alban-Graben zu Gunsten eines höheren Komforts für die Velofahrenden auch in Fahrtrichtung Bankverein zu unterbinden, wird von einem nicht unerheblichen Teil der Kommission aber als unverhältnismässig betrachtet. Ein verkehrsberuhigter St. Alban-Graben könnte zwar attraktiv sein, es handelt sich bei diesem aber um einen Bestandteil der wichtigen Achse vom Kleinbasel über die Wettsteinbrücke und die Heuwaage ins Leimental. Politisch wäre es zudem heikel, den Volksentscheid über die Umgestaltung der Elisabethenstrasse, mit der die Sperrung für den Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Bankverein, gleichzeitig aber auch die Offenhaltung in die Gegenrichtung legitimiert worden ist, kurz nach Abschluss der Umgestaltung wieder in Frage zu stellen. Verwiesen wird weiter darauf, dass das vorliegende Projekt mit dem Velostreifen in Fahrtrichtung Bankverein, der deutlichen Abnahme des MIV in der Gegenrichtung und dem Kreisel am Knoten Bankverein für die Velofahrenden zu mehr Sicherheit führt. Dass das Befahren einer Kaphaltestelle mit dem Velo gefährlich sein soll, wird zudem nicht von allen Kommissionsmitgliedern geteilt. Unter dem Strich führe das Projekt für die Velofahrenden zu einem klaren Plus.

Mangels Antrag auf Sperrung der Elisabethenstrasse für den Durchgangsverkehr beide Fahrrichtungen hat die UVEK dieses Thema nicht weiter diskutiert.

3.4.4 Velolichtinsel als Alternative

Weil der „Knackpunkt Velo“ (vgl. Kapitel 3.4.1) für einige Kommissionsmitglieder Anlass war, sich über eine Rückweisung des Ratschlags Gedanken zu machen, hat sich die UVEK mit den Darlegungen der Verwaltung (vgl. Kapitel 3.4.1) nicht zufrieden gegeben und trotzdem nach möglichen alternativen Veloführungen vor dem Kunstmuseum gesucht. Ein Antrag auf Rückweisung oder Nichteintreten wollte die UVEK angesichts des ansonsten von allen Seiten unterstützten Projekts vermeiden.

Das Planungsamt hat der UVEK in einer breiten Auslegeordnung alle mehr oder weniger realistischen Varianten für die Veloführung vor dem Kunstmuseum vorgelegt. Die Varianten „Velo-Bypass mit Gleisverschiebung“, „Velolichtinsel mit Gleisverschiebung“ und „Perroninsel mit Gleisverschiebung“ würden eine komplette Überarbeitung des Projekts notwendig machen – was nur über eine Rückweisung des vorliegenden Ratschlags möglich wäre. Dasselbe gilt für die Variante „Sanierung im Bestand mit technischen Anpassungen“. Mit einer Anpassung des vorliegenden Projekts realisieren liessen sich die Varianten „Trottoir - Velos gestattet“, „Velo-Bypass ohne Gleisverschiebung“ sowie „Velolichtinsel ohne Gleisverschiebung“.

Alle genannten Varianten (ausser der Sanierung im Bestand) führen gegenüber dem Ratschlagsprojekt zu Verbesserungen und Verschlechterungen. Besser ist die Situation für die Velofahrenden, zu den grössten Abstrichen kommt es bei den Alternativen bei der Aufwertung des Ortes und der Steigerung der Attraktivität für den Fussverkehr. Die Varianten mit Gleisverschiebung haben gemäss einer Machbarkeitsprüfung gegenüber den Varianten „Velolichtinsel ohne Gleisverschiebung“ und Ratschlag keine Vorteile. Unter allen Alternativen schneidet die „Velolichtinsel ohne Gleisverschiebung“ sowohl in Einschätzung der Verwaltung als auch der UVEK am besten ab. Eine Sanierung im Bestand erfüllte fast alle Ziele nur ungenügend.

Die UVEK hat sich in der weiteren Diskussion auf die Variante „Velolichtinsel ohne Gleisverschiebung“ als Alternative zur Variante Ratschlag konzentriert. Diese sieht einen Veloweg neben dem Tramgleis vor. Der auf selber Höhe liegende Wartebereich für die Trampassagiere liegt dahinter (vgl. Abbildung 2). Rund zwei Meter nach hinten verschoben werden die Sitzbänke und die Tram-Infrastrukturen. Man erkennt weiter einen Verschwenker des Velostreifens nach rechts, der es ermöglicht, in einem geraden Winkel auf die Anrampung und den Veloweg entlang der Haltestelle zu fahren. Das eingezeichnete Lichtsignal wird auf Rot geschaltet, wenn ein Tram in die Halte-

stelle einfährt. Während des Tramaufenthalts darf die Velolichtinsel nicht befahren werden. Nach der Haltestelle wird der Veloverkehr vor dem Kreislauf wieder auf die Strasse zurückgeführt. Möglich macht dies eine Verschiebung des Fussgängerstreifens vom Kreislauf in Richtung Haltestelle. Die Fussgängerinnen und Fussgänger müssen deshalb einen marginalen Umweg in Kauf nehmen. Bei der Querung des St. Alban-Grabens wird ihnen zudem erhöhte Aufmerksamkeit abverlangt; sie müssen zusätzlich den Verkehr auf dem Veloweg beachten und werden vom Autoverkehr später gesehen.

Abbildung 2: Haltestelle Kunstmuseum mit Velolichtinsel



Zwischen der Velolichtinsel und dem den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltenen Bereich ist eine optische Abgrenzung wichtig. Auf das Trottoir mit Schwarzbelag wird deshalb verzichtet. Die roten Sandsteinplatten vor dem Kunstmuseum werden weiter nach vorne gezogen, asphaltiert wird nur die Velo-Lichtinsel. Da es sich hierbei rechtlich um einen benutzungspflichtigen Veloweg handelt, ist für Velofahrende die Durchfahrt auf der Fahrbahn durch die Kaphaltestelle nicht mehr gestattet.

Die interdepartementale Arbeitsgruppe (Planungsamt, Amt für Mobilität und Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei) bestätigt nach Prüfung aller Varianten jene im Ratschlag als aus fachlicher Sicht die Beste. Sie bezeichnet die Abstriche am Komfort für die Velofahrenden, die die Variante Ratschlag zur Folge hätte, aufgrund der günstigen Randbedingungen (kein Gefälle, kaum MIV) zugunsten der optimalen Erreichung der anderen Ziele als hinnehmbar. Bei Realisierung der Variante Velolichtinsel müssten Abstriche an der Erreichung fast aller anderen Ziele gemacht werden, um den Komfort für die Velofahrenden zu erhöhen.

In der politischen Beurteilung der UVEK ist eine Ausgestaltung der Haltestelle Kunstmuseum in Fahrtrichtung Wettsteinplatz als Velolichtinsel hingegen auf mehrheitlich positives Echo gestossen, obwohl die Kriterien des Regierungsrats zur Errichtung einer Velolichtinsel nicht vollumfänglich eingehalten werden. Die UVEK schlägt dem Grossen Rat mit 8:3 Stimmen vor, dort eine Velolichtinsel gemäss Abbildung 2 zu realisieren. Aufgrund des Lichtsignals und des zusätzlichen Bedarfs an historischem Plattenbelag sowie der historischen breiten Randsteine entstehen Mehrkosten in Höhe von 130'000 Franken. Der im Ratschlag beantragte Betrag der Position neue Ausgaben für die Umgestaltung des St. Alban-Grabens zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ erhöht sich von 2'755'000 auf 2'885'000 Franken. Der Gesamtbetrag für die Realisierung des Projekts steigt um 1% auf 13'190'000 Franken.

An der grundsätzlichen Aufteilung des Strassenquerschnitts ändert sich mit der Projektanpassung nichts. Die Fahrspuren, Gleise und Tramhaltestellen bleiben in ihrer geplanten Lage und Breite. Die Aufteilung der Flächen vor dem Kunstmuseum muss wegen der zusätzlichen Nutzung durch Velofahrende aber angepasst werden. Entgegen dem Ratschlagsprojekt wird der Veloverkehr nicht auf der Fahrbahn geführt, sondern auf einem zwei Meter breiten, gemeinsamen Velo- und Fussweg auf dem Niveau des Trottoirs entlang der angehobenen Haltekante. Befindet sich kein Tram in der Haltestelle, gelten für Velofahrende die Vortrittsregeln für einen gemeinsamen Velo- und Fussweg. Sie müssen auf dem für sie vorgesehenen Bereich auf Fussgänger Rücksicht nehmen und wenn es die Situation erfordert anhalten. Steht ein Tram in der Haltestelle, steht das für den Veloverkehr bestimmte Lichtsignal auf Rot; die Velofahrenden müssen vor der Weiterfahrt den Fahrgastwechsel des Trams abwarten.

Durch die bei der Variante Velolichtinsel notwendige Verziehung des Randsteins entsteht im Zugang zur Haltestelle eine Engstelle im Trottoir von etwa 2.2 Metern. Dies entspricht einer Reduktion um etwa 1.2 Metern gegenüber heute und auch dem Ratschlagsprojekt. Vor dem Kunstmuseum stehen den zu Fuss gehenden im Vergleich zum Ratschlagsprojekt etwa zwei Meter weniger, gegenüber heute aber immer noch etwa drei Meter mehr Breite zur Verfügung.

Die historische Pflasterung aus der Dufourstrasse ist heute wie im Ratschlagsprojekt bis an den Fussgängerstreifen im St. Alban-Graben geführt. In der Variante Velolichtinsel macht diese Aufteilung wegen des verschobenen Fussgängerstreifens keinen Sinn mehr. Für mehr Grossflächigkeit wird der Plattenbelag aus der Arkade daher in dieser Variante bis an die Dufourstrasse herangeführt. Dem kann auch die kantonale Denkmalpflege zustimmen.

3.5 Parkplatzkompensation

Im Parking Kunstmuseum entstehen 350 neue Parkplätze. Gemäss Parkplatzverordnung und Bebauungsplan müssen 60% davon (entspricht 210 Parkplätzen) auf Allmend in einem Perimeter von rund 500 Metern aufgehoben werden. Zur Kompensation in Frage kommen die zum Zeitpunkt des Entscheids über den Bebauungsplan existierenden Parkplätze. Das Projekt St. Alban-Graben sieht die Aufhebung der neun Parkplätze zwischen Rittergasse und Luftgässlein vor, was angemessene Trottoirbreiten und zusätzliche Veloabstellplätze ermöglicht.

Die UVEK hat sich aufzeigen lassen, welche weiteren Parkplätze bereits aufgehoben worden sind oder noch aufgehoben werden könnten. 88 Parkplätze (davon 77 im Gebiet Rheingasse / Webergasse / Ochsen-gasse) sind mit dem Verkehrsregime Innenstadt verschwunden. Acht Parkplätze sind in der Dufourstrasse seitlich zum Kunstmuseum, weitere in der Elisabethenstrasse, der Sternengasse und am Parkweg aufgehoben worden. In der St. Alban-Vorstadt und am Mühlenberg dürften einigen bereits aufgehobenen Parkplätzen weitere folgen. Weitere Vorhaben mit Parkplatzreduktionen befinden sich in der Phase Bauprojekt, Vorprojekt, Vorstudie oder sind noch nicht projektiert.

Die Baugenehmigung zum Parking hält fest, dass die Reduktion um 210 Parkplätze abgeschlossen sein muss, bevor alle 350 neuen Parkplätze im Parking in Betrieb genommen werden. Der Kanton kann seine Kompensationspflicht erfüllen: Das Abbaupotenzial ist deutlich höher als die Zahl von 210. Sollte dieser Wert bei Eröffnung des Parkings aber trotzdem noch nicht erreicht sein, wird nur ein Teil des Parkings zugänglich gemacht. Dies hält die Baubewilligung fest.

Das Bau- und Verkehrsdepartement verfolgt das Ziel, die mit dem Parkplatzabbau auf Allmend frei werdenden Flächen möglichst sinnvoll zu nutzen. Es möchte nicht nur die Markierungen entfernen, sondern gleichzeitig Situationen schaffen, die das Parkieren künftig nicht mehr ermöglichen. Sinnvollerweise geht dies mit gestalterischen Massnahmen an der Oberfläche einher, die einen Mehrwert für die Bevölkerung schaffen. Umgestaltungen erfolgen aber immer im Rahmen von Erhaltungs-massnahmen. Deshalb können nicht von einem Tag auf den anderen 210 Parkplätzen aufgehoben werden. Der Abbau erfolgt schrittweise über eine gewisse Zeit. Ziel ist aber auf jeden Fall, dass das Parking Kunstmuseum ab dem ersten Tag voll in Betrieb genommen

werden kann. Einsprachen gegen die Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend könnten dies allenfalls verhindern.

Aus den Reihen der UVEK hingewiesen worden ist auf den Umstand, dass ein Einstellplatz im neuen Parking Kunstmuseum das Mehrfache einer Anwohnerparkkarte kosten wird. Im Interesse der Anwohnerschaft dürfen deshalb nicht alle Parkplätze auf Allmend in der Umgebung des Parkings aufgehoben werden. Nicht alle Anwohnerinnen und Anwohner, die ihr Fahrzeug heute auf Allmend abstellen, können oder wollen sich einen Einstellplatz leisten. Gemäss dem Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements ist dies der Verwaltung bewusst. Diese ist aber auch gehalten, den Auftrag des Grossen Rates (Kompensation auf Allmend in einem Umkreis von rund 500 Metern) umsetzen. Die Liste der Interessenten für einen Parkplatz in Dauermiete ist gemäss PEG PKM zudem schon heute lang. Es handelt sich vorwiegend um Anwohnerinnen und Anwohner. Gemäss Bebauungsplan ist die Zahl der in Dauermiete abzugebenden Parkplätze begrenzt. Ohne diese Einschränkung wäre das neue Parking womöglich ausschliesslich von Dauermietern – auch Innerstadt-Geschäften – belegt.

3.6 Baubeginn Parking

Gemäss Ratschlag plant die PEG PKM den Bau des unterirdischen Parkings ab Ende 2017, während mit dem kantonalen Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt St. Alban-Graben aufgrund des Zustands der Infrastruktur frühestens 2020 begonnen werden müsste. Um die baustellenbedingten Umtriebe möglichst gering zu halten, soll das Projekt des Kantons vorgezogen und terminlich auf den Bau des Parkings abgestimmt werden.

Die UVEK stellt fest, dass für das Parking zwar ein vom Grossen Rat genehmigter Bebauungsplan und eine Baubewilligung vorliegen, seitens PEG PKM allerdings weder der Investor noch das Datum für den Baubeginn kommuniziert worden ist. Wann mit dem Bau des Parkings begonnen wird, war zum Zeitpunkt der Verabschiedung des vorliegenden Berichts offen. Ende 2017 hat die UVEK von der PEG PKM aber die Zusicherung erhalten, dass das Parking gebaut wird. Bezüglich des Investorenkreises standen noch verschiedene Varianten in Abklärung.

Bereits vor dieser Mitteilung hat die UVEK vor dem Hintergrund der bisher ausgebliebenen Kommunikation der PEG PKM die Frage aufgeworfen, welche Konsequenzen ein Scheitern des Parkingprojekts hätte. Der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements hat ihr versichert, dass der Regierungsrat das vom Grossen Rat beschlossene Projekt nicht unbesehen realisieren würde, sollte das Parking wider Erwarten nicht gebaut werden. In den entscheidenden Punkten beeinflusst das Parking das Projekt allerdings nicht. Weder die Lage der Haltestellen noch der Kreislauf sind direkt dem Parking geschuldet. Wieder an den Bestand angepasst werden muss das Verkehrskonzept, weil beim Parking sowohl Ein- als auch Ausfahrt nur aus einer bzw. in eine Fahrtrichtung möglich ist. Ein Scheitern des Parkingprojekts hätte aber in erster Linie zeitliche Konsequenzen. An einem baldigen Baubeginn ist weniger der Kanton als vielmehr die PEG PKM interessiert. Eine allfällige Anpassung des Projekts würde der Regierungsrat dem Grossen Rat zum Entscheid vorlegen.

4. Exkurs: Behindertengerechte Tramhaltestellentypen

Die UVEK stellt fest, dass die vom Behindertengleichstellungsgesetz ausgelösten Umgestaltungen von Tramhaltestellen des Öfteren zu kontroversen Diskussionen führen. Umstritten sind insbesondere die bei Velofahrenden wenig geliebten Kaphaltestellen mit 27 Zentimeter hoher Haltekante. Weil absehbar ist, dass in Basel weitere Kaphaltestellen dieses Typs entstehen, und um zu verhindern, dass bei jedem Projekt eine neue Grundsatzdiskussion vom Zaun gebrochen wird, hat sich die UVEK im Rahmen der Behandlung des Ratschlags zum St. Alban-Graben über die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Ausgestaltung von behindertengerechten Tramhaltestellen orientieren lassen. Es ist ihr ein Anliegen, die erhaltenen Informationen an die Mitglieder des Grossen Rates weiterzugeben.

Das Behindertengleichstellungsgesetz gibt vor, dass ab 2024 an allen ÖV-Haltestellen niveaugleich ein- und ausgestiegen werden kann. Dies bedingt neben einer entsprechend hohen Haltekante, dass die Haltestellen in einer Gerade liegen, damit zwischen Fahrzeug und Haltekante kein Spalt entsteht. Dies ist aufgrund der Fahrzeuglänge insbesondere bei den Trams sowie im innerstädtischen Bereich eine grosse Herausforderung. Niveaugleiche Ein- und Ausstiege verkürzen die durchschnittliche Haltedauer. Sie sind nicht nur für Menschen im Rollstuhl von Bedeutung, sondern auch für solche mit Kinderwagen, Rollatoren, Gepäck etc. von Vorteil.

Auf dem Basler Tramnetz verkehren heute die Tramtypen Flexity (lang und kurz), Combino und Tango. Je nach Typ muss eine Haltekante zwischen 31.6 und 44.9 Metern lang sein. Als Grundmass gelten 45 Meter. 32 Meter sind es bei den Haltestellen auf dem Bruderholz, die nur vom kurzen Flexity bedient werden, 90 Meter bei Doppelhaltestellen. Vor und hinter der Haltekante braucht es in der Regel weitere vier bis fünf Meter für die Anrampung zur Erreichung der Haltekantenhöhe von 27 Zentimetern. Der Platzbedarf einer „normalen“ Haltestelle liegt inklusive der davor und dahinter liegenden Rampen und Fussgängerübergänge bei rund 65 Metern.

Die Breite einer Tramhaltestelle liegt im Normalfall bei zwei Metern. Bei diesem Mass lässt sie sich von einer Person im Elektro-Rollstuhl selbständig nutzen. Das Minimum liegt bei 1.4 Metern; mit Elektro-Rollstuhl kann nicht ausgestiegen werden. Zuschläge auf die genannte Masse sind in folgenden Fällen einzukalkulieren: 0.9 Meter, wenn wegen einer Haltekante tiefer als 27 Zentimeter der Einsatz der Klapprampe möglich sein muss; 0.3 Meter bei einem Schutzgeländer (Sicherheitsabstand zur Fahrbahn); 0.7 Meter bei mehr als 1'500 Ein-/Aussteigern pro Tag; 1.2 Meter ab 5'000 Ein-/Aussteigern pro Tag. Nicht immer können diese Vorgaben eingehalten werden. So ist z.B. die Haltestelle Aeschengraben in Fahrtrichtung Aeschenplatz aus Platzgründen nur zwei Meter breit, obwohl dort sehr viele Leute ein- und aussteigen.

Je nach Situation wird einer der drei folgenden Grundtypen realisiert: Haltestelleninsel, Kaphaltestelle oder Lichtinsel. Bei allen drei gibt es verschiedene Untertypen (siehe Beilage: Grundtypen Tramhaltestellen). Bei Inselhaltestellen kann der übrige Verkehr hinter der Haltestelle durchfahren. Bei einer Kaphaltestelle nutzt er dieselbe Fläche wie das Tram und wird von einem in der Haltestelle stehenden Tram aufgehalten. Bei einer Lichtinsel werden MIV-Spur und/oder Velostreifen bei einem einfahrenden Tram zum Haltestellenbereich und sind deshalb angehoben. Die Haltestelle wird durch eine Lichtsignalanlage gesichert.

Grundsätzlich ist (fast) jede Tramhaltestelle ein Spezialfall. Die zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen sind vielfältig und unterscheiden sich je nach Lage (Innenstadt, Fussgängerzone, Tempo 30-Zone, Veloverbindung etc.) und dem zur Verfügung stehenden Platz. Bei den im beigelegten Dokument aufgeführten Untertypen beziehen sich die dargestellten Masse (Platzbedarf) immer auf den Normalfall und die jeweils betrachtete Fahrtrichtung, also eine Hälfte der Strasse. Nicht berücksichtigt sind mögliche Zuschläge (s. oben), Grünstreifen oder Baumstandorte.

Typ Inselhaltestelle

Bei einer Inselhaltestelle hat das Tram ein Eigentrassee in der Mitte der Strasse. Es wird auf eine Insel ausgestiegen, zwischen der Insel und dem Trottoir befindet sich die Fahrbahn für MIV und Velos. Teilen sich Autos und Velos die Spur, braucht es für diese Konstellation (Trottoir, Fahrbahn, Wartebereich und Tramtrasse) eine Breite von 10.57 Metern. Mit einem Velostreifen erhöht sie sich auf 12.07 Meter. Befindet sich zwischen Haltestelleninsel und Trottoir nur ein Veloweg (Autos auf dem Tramtrasse), reichen 9.5 Meter. Ein Mischtrasse für Tram und MIV fällt etwas breiter aus als ein reines Tramtrasse. Soll es vor und/oder hinter der Tramhaltestelle einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel haben, beträgt der Platzbedarf bei Mischtrasse von Tram/MIV und Velostreifen 10.5 Meter. Mittelinseln verhindern, dass Autos in der Haltestelle stehende Trams überholen und werden deshalb von der Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei vermehrt gewünscht. Realisiert ist diese Variante z.B. am Karl Barth-Platz.

Typ Kaphaltestelle

Kaphaltestellen haben den geringsten Platzbedarf, teilen sich doch Tram, MIV und Velo die Spur und der Wartebereich ist mit dem Trottoir kombiniert. Die nötige Breite liegt bei 7.1 Metern. Bei

einer zusätzlichen Mittelinsel liegen die Tramgleise wie bei der Inselhaltestelle weiter auseinander und der Platzbedarf erhöht sich um einen Meter.

Typ Velolichtinsel

Auch der Typ Velolichtinsel benötigt mit einer Standardbreite von 8.55 Meter eher wenig Raum. Der Platz für Trottoir und Wartebereich kann im Vergleich zu einer Kaphaltestelle reduziert werden, die Velolichtinsel selbst benötigt 2.05 Meter. Eine Voraussetzung für eine Velolichtinsel sind fünf Meter Platz zwischen Haltekante und angrenzender Parzelle. Der Regierungsrat hat aber noch weitere Bedingungen für Velolichtinseln definiert. Auch bei der Velolichtinsel erhöht sich der Raumbedarf um einen Meter, wenn zusätzlich ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel realisiert werden soll. Wird die Lichtinsel nicht nur von Velos, sondern auch vom MIV benutzt, steigt die Breite auf 9.27 Meter (bzw. 10.47 Meter mit Mittelinsel). Ein Beispiel für eine Lichtinsel für Autos und Velos findet sich an der Haltestelle Musical Theater.

Die drei genannten Haltestelletypen lassen sich auch kombinieren – z.B. (wie im Ratschlag zum St. Alban-Graben beim Kunstmuseum vorgesehen) mit einer Inselhaltestelle auf der einen und einer Kaphaltestelle auf der anderen Seite. Welche Kombination sich in einem bestimmten Strassenraum realisieren lässt, hängt von den jeweiligen Gegebenheiten und auch davon ab, ob die beiden Haltestellen vis-à-vis oder versetzt angeordnet sind. Welches der „richtige“ Ort für eine Haltestelle ist, hängt wesentlich von den Zielen der Trampassagiere ab. In der Innenstadt sind einander direkt gegenüberliegende Haltestellen von Vorteil, besteht doch dann nur ein Bereich mit hohen Haltekanten. Versetzt platzierte Haltestellen können die Querung einer Strasse zusätzlich erschweren. Es gilt also in jeder Situation abzuwägen, welches über alle Ansprüche gesehen die sinnvollste Lösung ist. Oft ist grundsätzlich mehr als eine Variante möglich.

5. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 9:1 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfs und mit 5:4 Stimmen bei 1 Enthaltung, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend „Führung der Velofahrenden mit dem Umbau der Tramhaltestellen Bankverein und Kunstmuseum“ abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 31. Januar 2018 einstimmig verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Grundtypen Tramhaltestellen

Grossratsbeschluss

St. Alban-Graben

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 16.1772.01 des Regierungsrats vom 29. November 2016 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.1772.02 vom 31. Januar 2018, beschliesst:

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 13'190'000 für die Realisierung des Projekts St. Alban-Graben bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 2'885'000 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 Fr. 567'000 wird diesem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht.

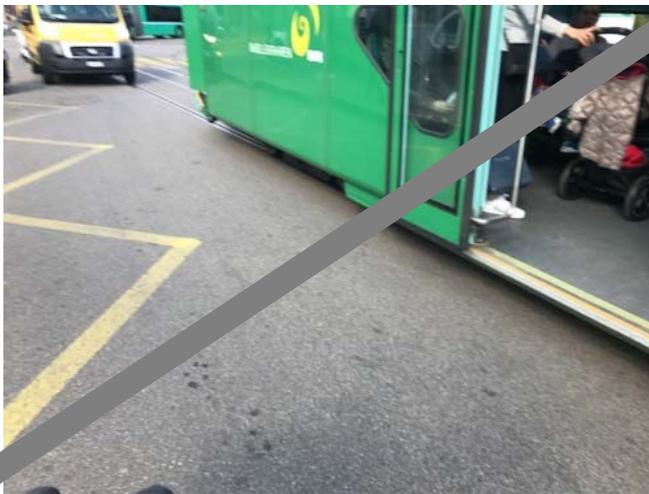
Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.



Tramhaltestellen in Basel – Stadt; Typen

entsprechend Normvorgaben und den Projektierungsrichtlinien der BVB



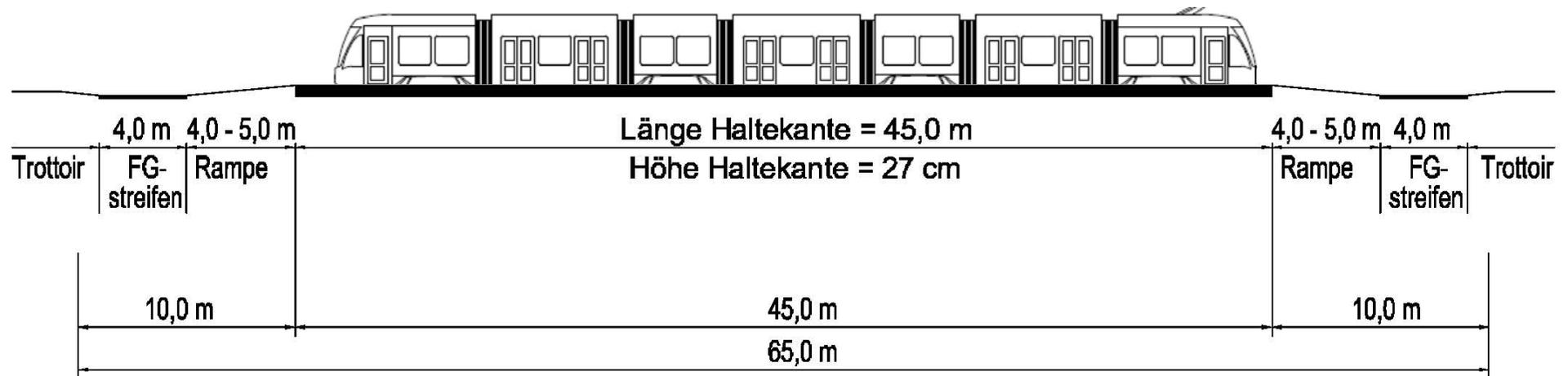
BVD, S&A-P/GSV (2017)



Kanton Basel-Stadt

Länge einer Tramhaltestelle:

- Länge Tramtyp Flexity → ca. 42,9 m
 - Länge Tramtyp Flexity kurz → ca. 31,6 m
 - Länge Tramtyp Combino → ca. 42,1 m
 - Länge Tramtyp Tango → ca. 44,9 m
- Länge Haltekante Tramhaltestelle:**
- generell → 45,0 m
 - Ausnahme → 35,0 m (nur kurze Tramkompositionen)
 - 90,0 m (Doppelhaltestelle)



Voraussetzung für BehiG → Schiene ohne Gleisbogen und keine Absenkungen für Zufahrten



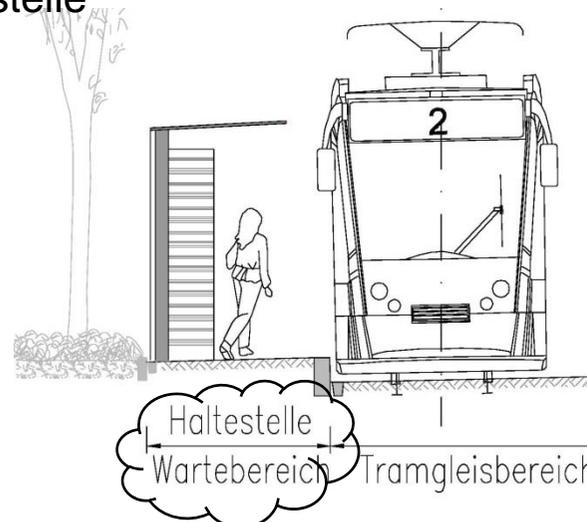
Breite einer Tramhaltestelle (Wartebereich):

Haltestellenbreite bei hoher Haltekante (+0.27 m, kein Einsatz der Klapprampe notwendig):

- Haltestellenbreite im Normalfall (Nutzbar auch für E-Skooter) → 2,00 m
- Haltestellenbreite im Minimalfall (nur Rollstuhl, nur E-Rollstuhl) → 1,40 m

Zuschläge:

- wenn Einsatz Klapprampe notwendig weil Haltekante tiefer als 0,27 m → + 0,90 m
- Schutzgeländer/Sicherheitsabstand zur Fahrbahn → + 0,30 m
- mehr als 1'500 Ein-/Aussteiger pro Tag und Teilhaltestelle → + 0,70 m
- ab 5'000 Ein-/Aussteiger pro Tag und Teilhaltestelle → + 1,20 m





Kanton Basel-Stadt

Grundtypen von Tramhaltestellen:

1. Haltestelleninsel (4 Untertypen)

MIV und/oder Velos fahren hinter der Haltestelle durch



Lörracherstrasse in Riehen, HST Weilstrasse, Beispiel für Inselhaltestelle

2. Kapphaltestelle (2 Untertypen)

MIV und/oder Velos nutzen die gleiche Fahrspur wie das Tram und warten hinter dem Tram an der Haltestelle



Adlerstrasse in Basel, HST Karl Bart-Platz, Beispiel für Kapphaltestelle

3. Lichtinsel (6 Untertypen)

MIV-Fahrspur und/oder Velostreifen werden zur Haltestelle und sind daher im Haltestellenbereich angehoben



Elsässerstrasse in Basel, HST Hünigerstrasse, Beispiel für Velolichtinsel (Platzhalter)



Riehering in Basel, HST Musical Theater, Beispiel für MIV-Lichtinsel (Platzhalter)



Untertypen der einzelnen Grundtypen:

Erläuterung:

Der Platzbedarf bezieht sich auf eine Teilhaltestelle (eine Fahrtrichtung).

Je nach örtlichen Anforderungen können Teilhaltestellen (für die jeweiligen Fahrtrichtungen) mit unterschiedlichen Haltestellentypen vorgesehen sein oder auch in ihrer Lage versetzt zueinander angeordnet werden.

Die dargestellten Masse beziehen sich immer auf den Normalfall.

- Ev. notwendige Zuschläge sind noch nicht berücksichtigt.*
- Ev. zusätzliche Grünstreifen oder Baumstandorte und deren notwendiger Abstand zum Tram sind nicht berücksichtigt.*

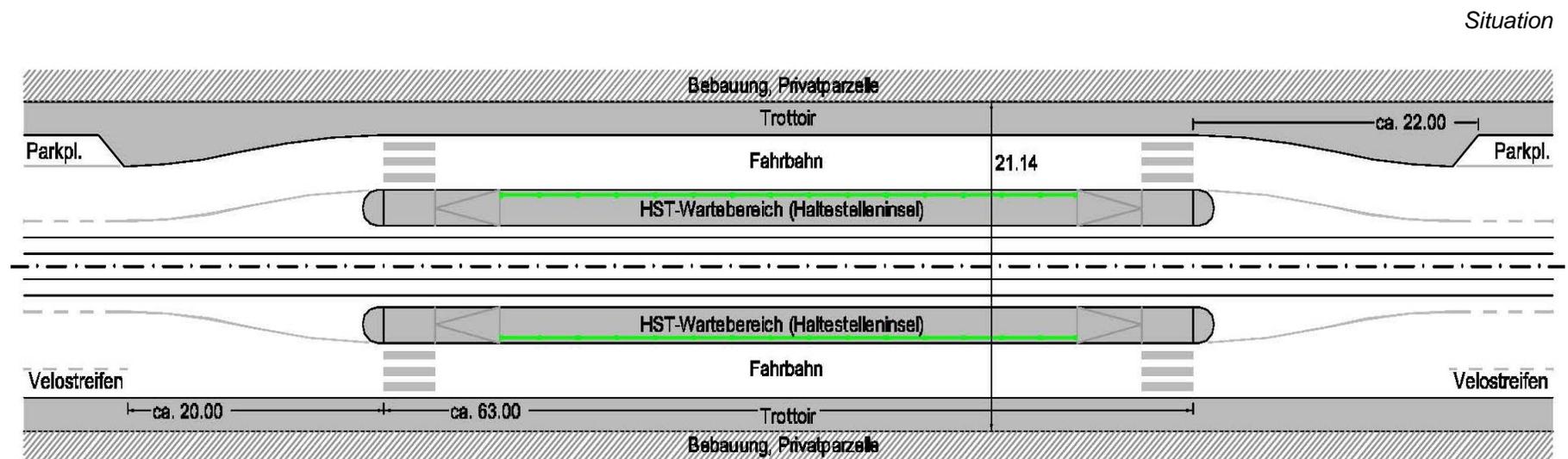
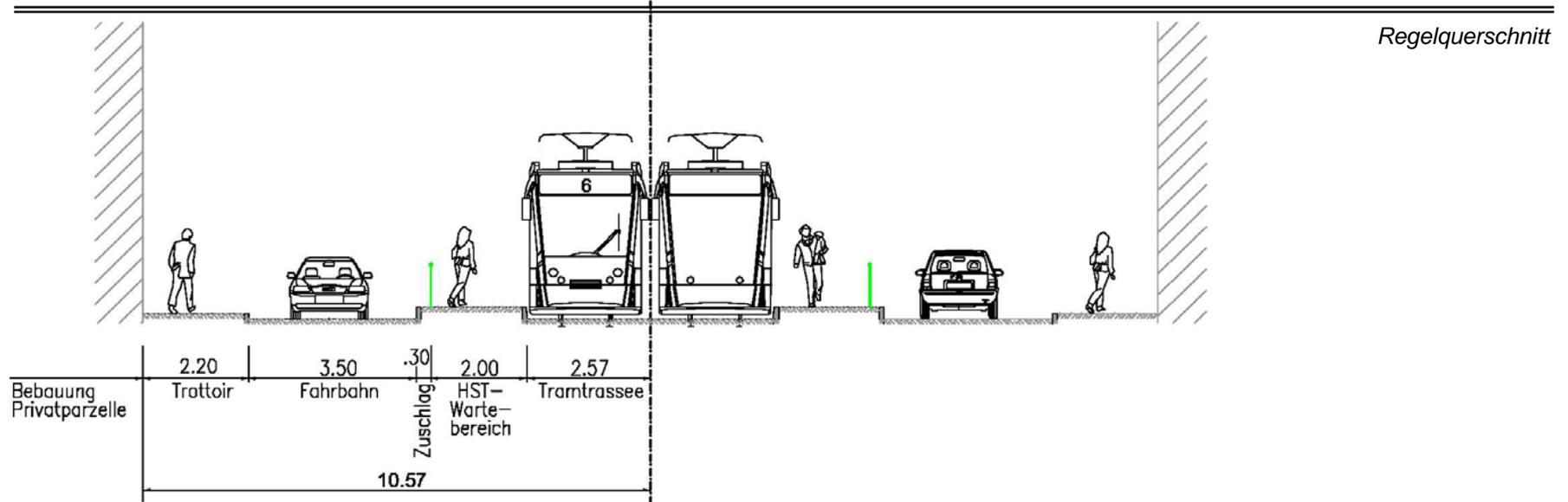
Die Kriterien (wann welcher Haltestellentyp Anwendung findet) sind nicht aufgeführt.

Entsprechend dem Platzbedarf müssen in Ausnahmefällen, nach Abwägung der Prioritäten und Einhaltung der Verkehrssicherheit, auch einzelne Normmasse unterschritten werden. Dies ist hier nicht Bestandteil.



Kanton Basel-Stadt

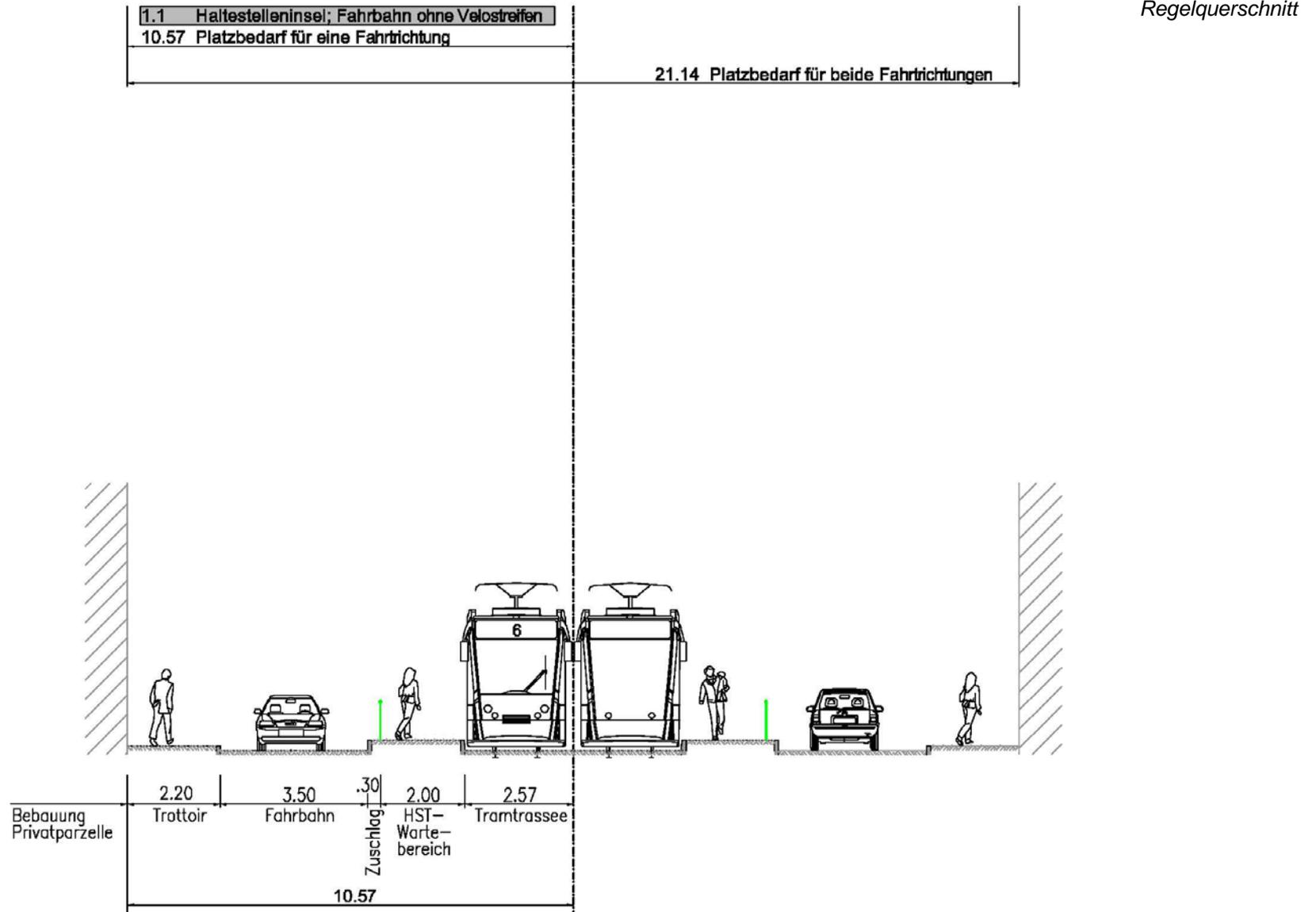
1. Halteselleninsel → 1.1 Haltestelleninsel; Fahrbahn ohne Velostreifen





Kanton Basel-Stadt

1. Haltestelleninsel → 1.1 Haltestelleninsel; Fahrbahn ohne Velostreifen

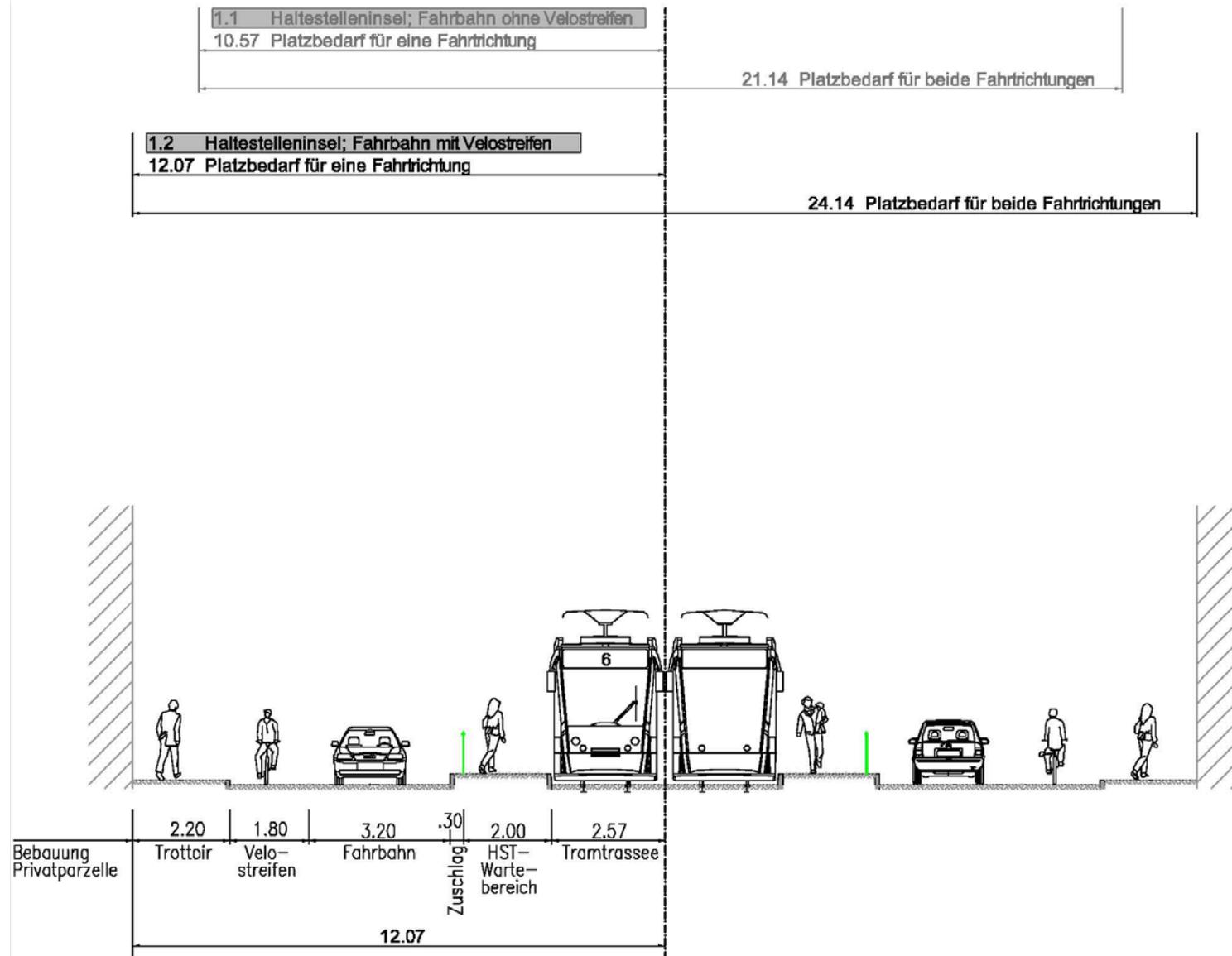




Kanton Basel-Stadt

1. Haltestelleninsel → 1.2 Haltestelleninsel; Fahrbahn mit Velostreifen

Regelquerschnitt



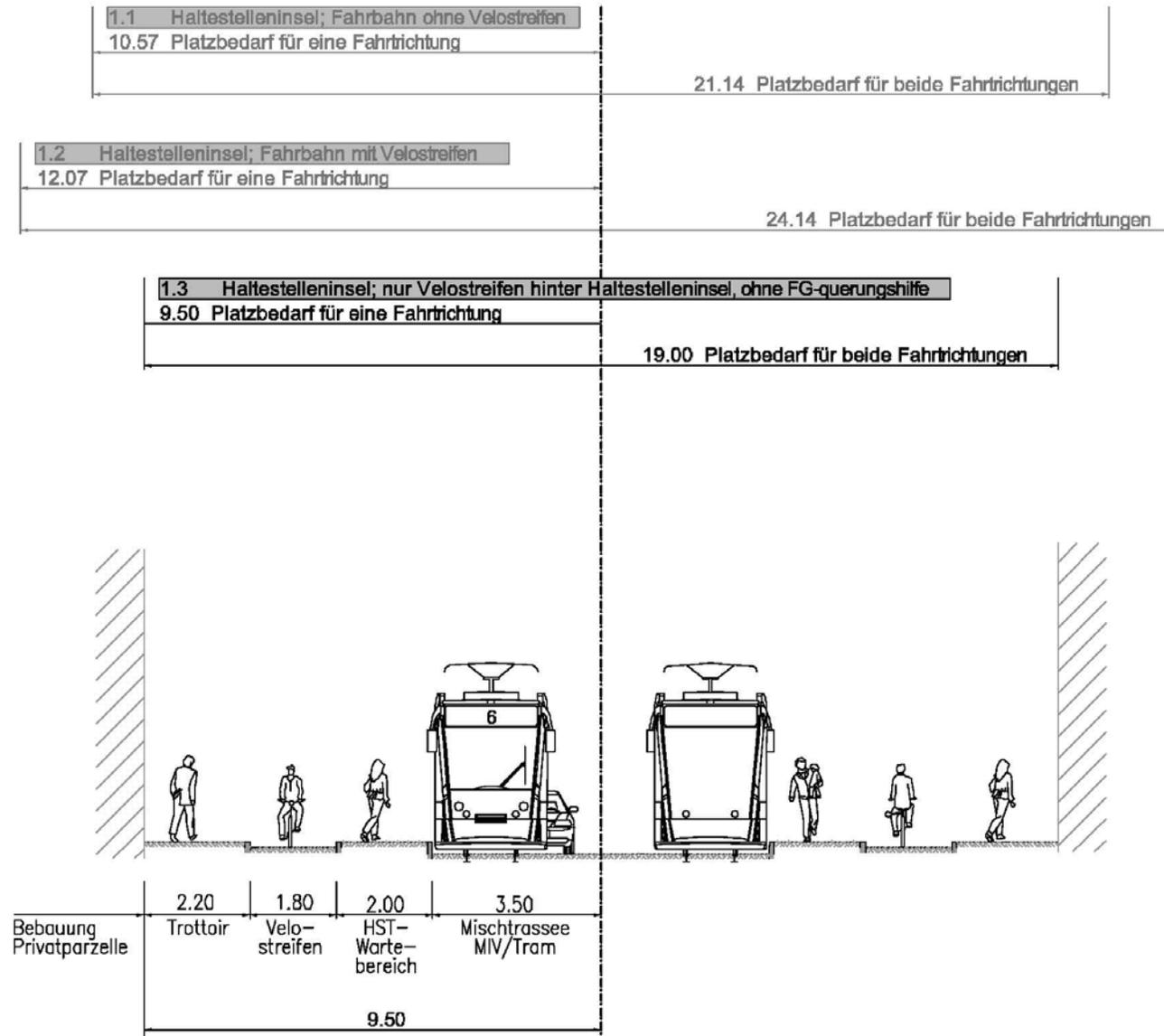


Kanton Basel-Stadt

1. Haltestelleninsel → 1.3 Haltestelleninsel;

nur Velostreifen hinter Haltestelleninsel, ohne FG-querungshilfe

Regelquerschnitt



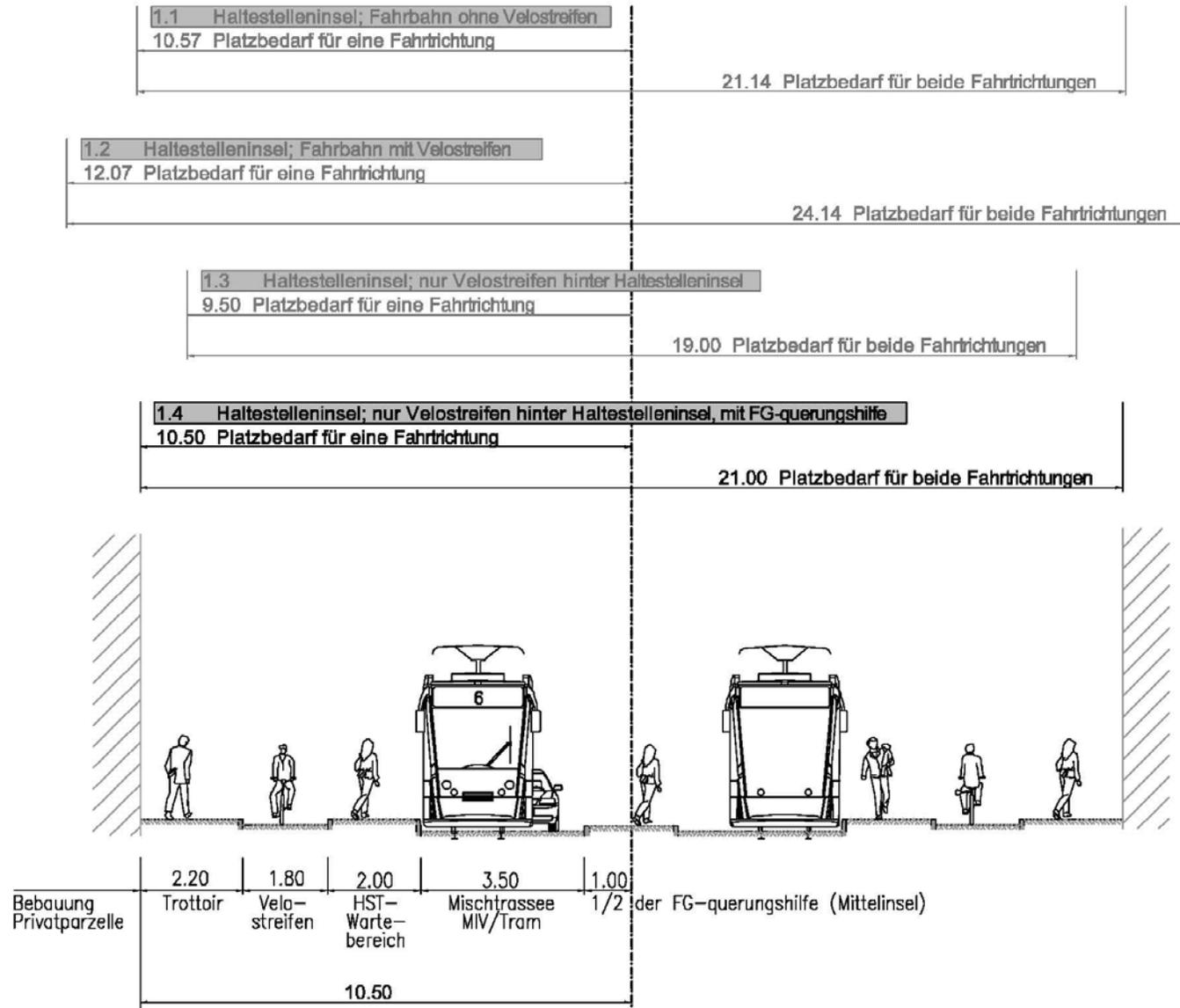


Kanton Basel-Stadt

1. Haltestelleninsel → 1.4 Haltestelleninsel;

nur Velostreifen hinter Haltestelleninsel, mit FG-querungshilfe

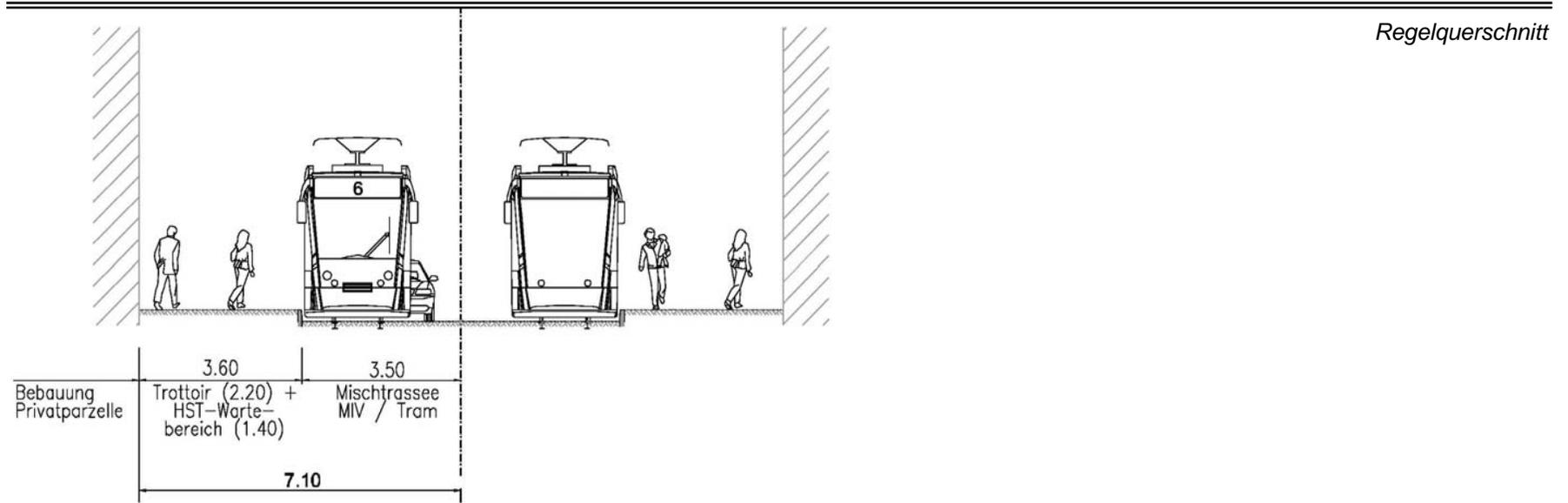
Regelquerschnitt





Kanton Basel-Stadt

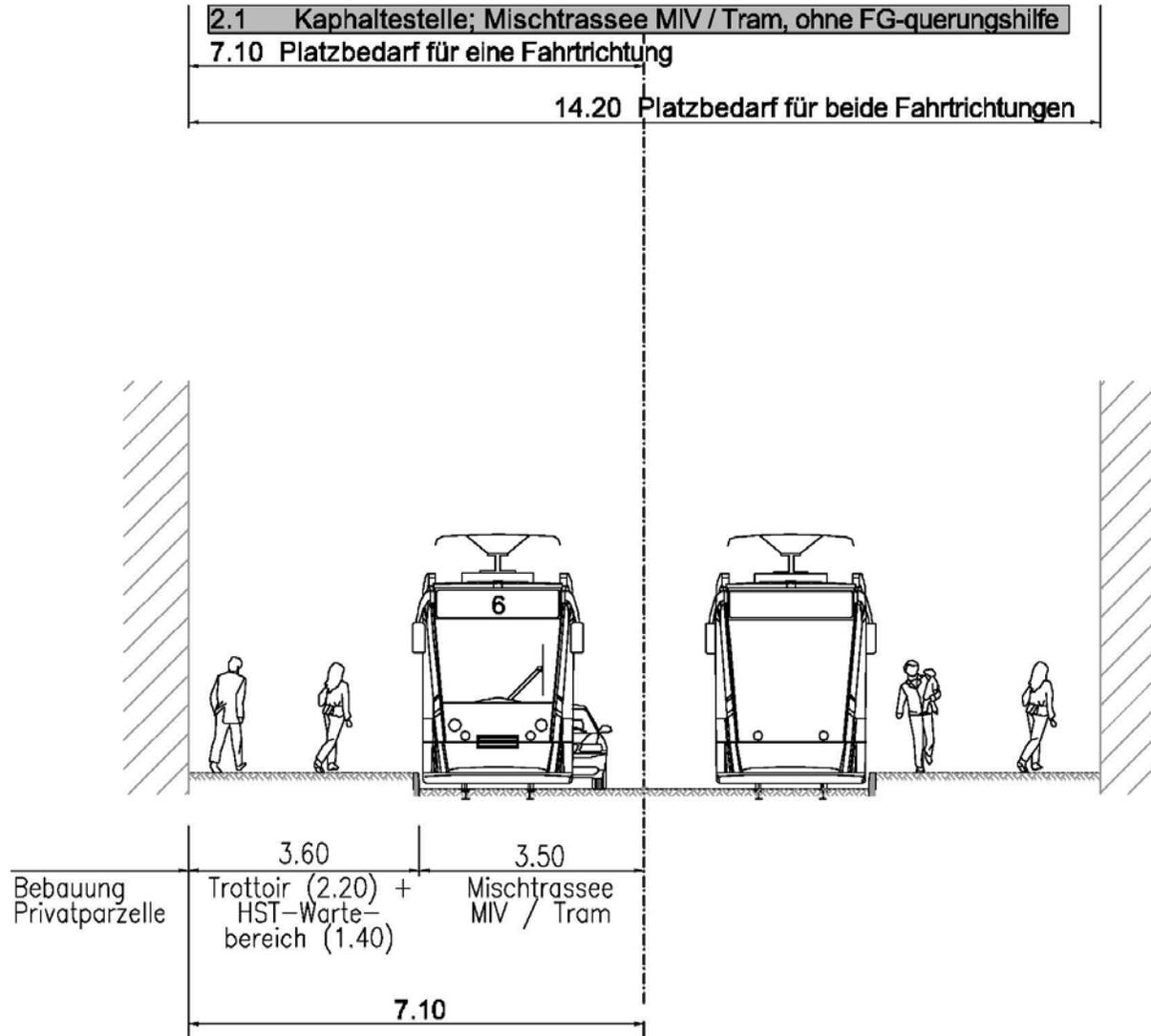
2. Kaphaltestelle → 2.1 Kaphaltestelle; Mischtrasse MIV/Tram, ohne FG-querungshilfe





Kanton Basel-Stadt

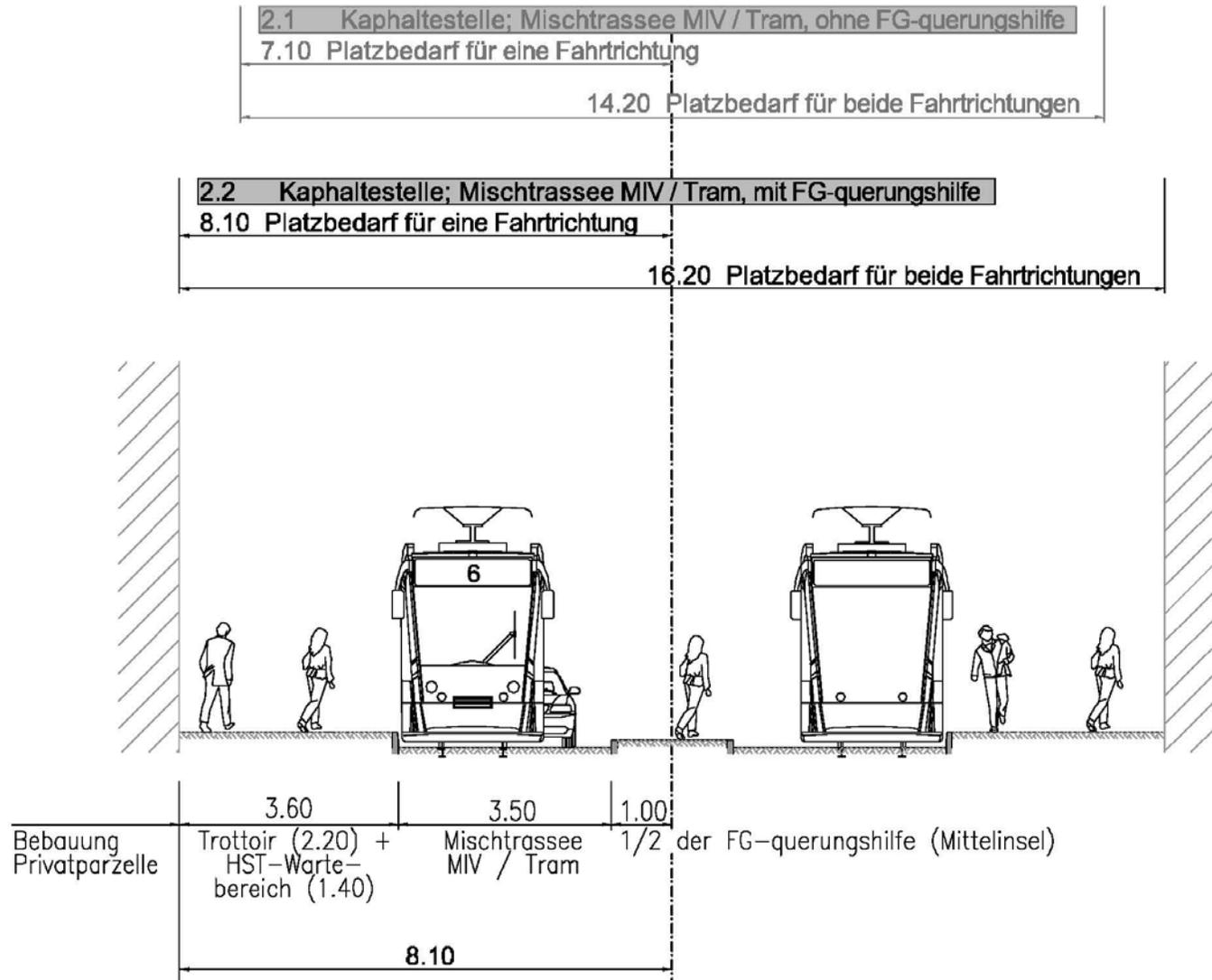
2. Kaphaltestelle → 2.1 Kaphaltestelle; Mischtrasse MIV / Tram, ohne FG-querungshilfe

Regelquerschnitt




Kanton Basel-Stadt

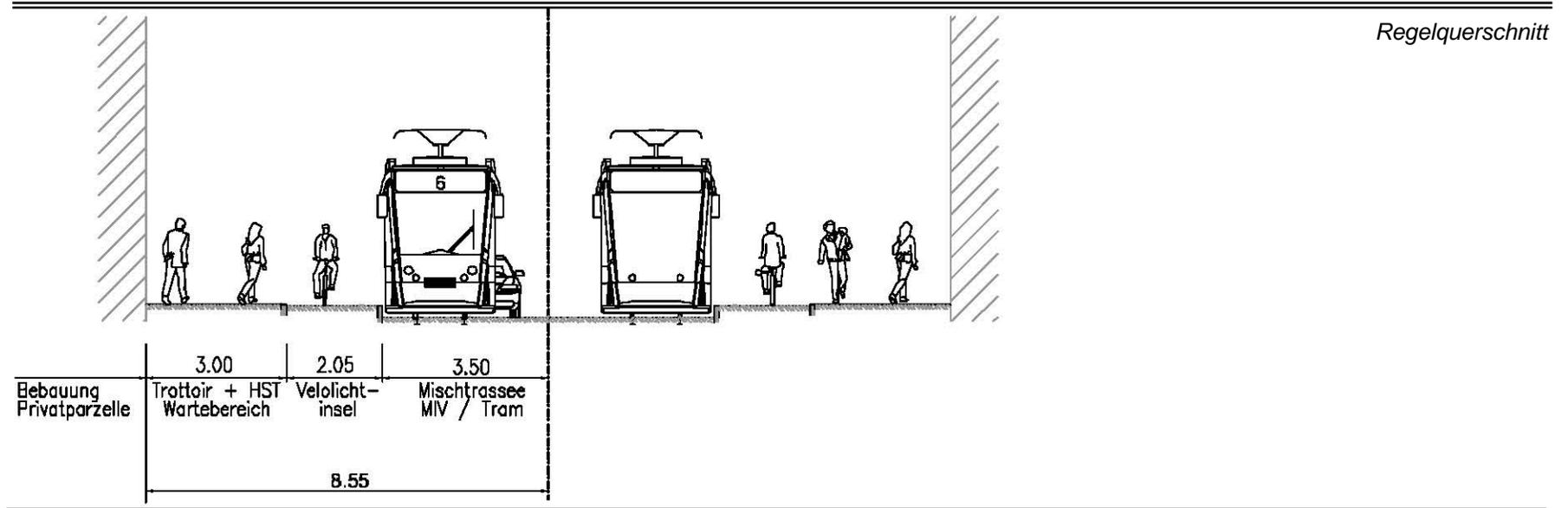
2. Kaphaltestelle → 2.2 Kaphaltestelle; Mischtrasse MIV/Tram, mit FG-querungshilfe

Regelquerschnitt




Kanton Basel-Stadt

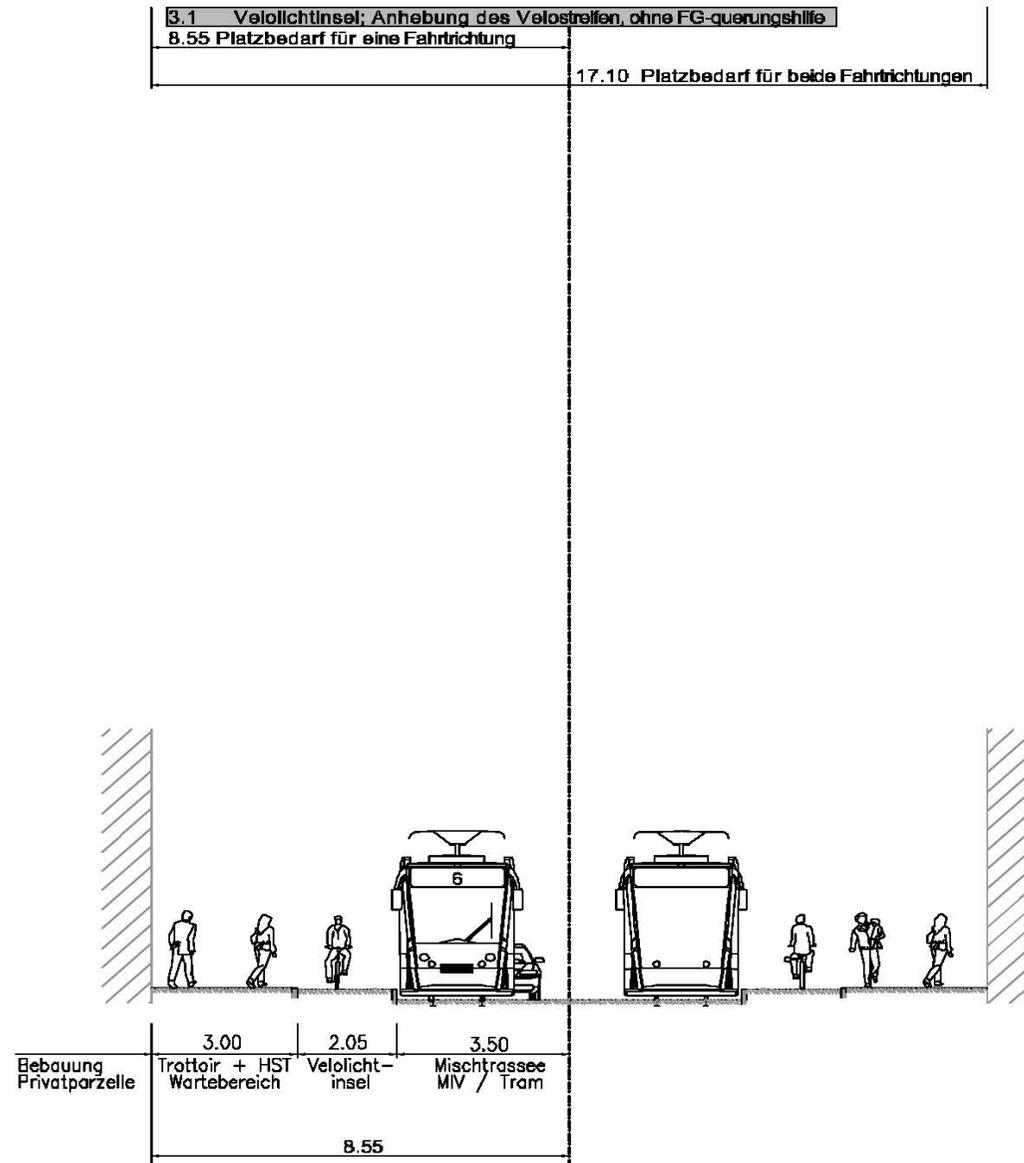
3. Lichtinsel → 3.1 Velolichtinsel; Anhebung des Velostreifen, ohne FG-querungshilfe

*Situation*



Kanton Basel-Stadt

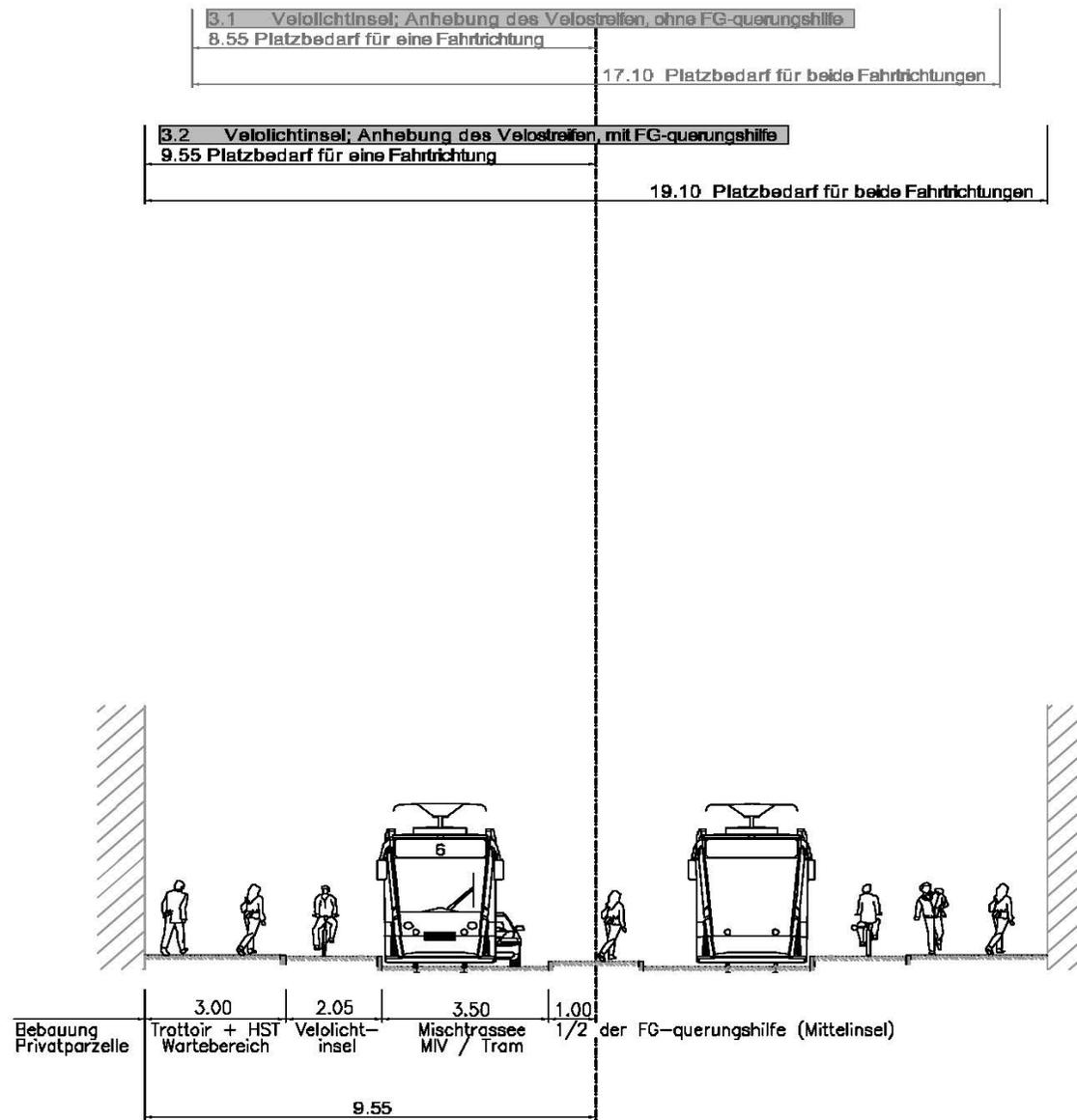
3. Lichtinsel → 3.1 Velolichtinsel; Anhebung des Velostreifen, ohne FG-querungshilfe





Kanton Basel-Stadt

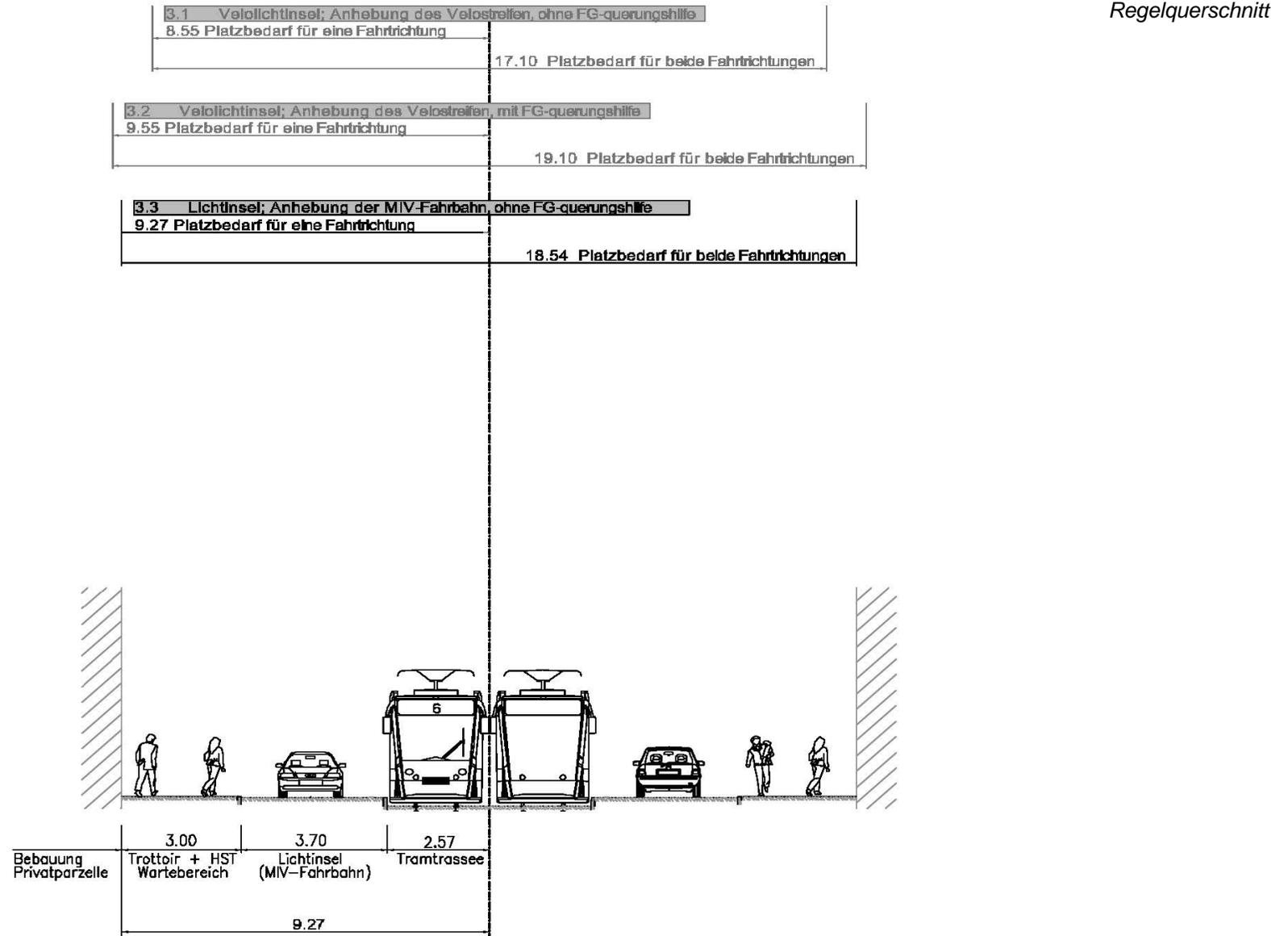
3. Lichtinsel → 3.2 Velolichtinsel; Anhebung des Velostreifen, mit FG-querungshilfe





Kanton Basel-Stadt

3. Lichtinsel → 3.3 Lichtinsel; Anhebung der MIV-Fahrbahn, ohne FG-querungshilfe

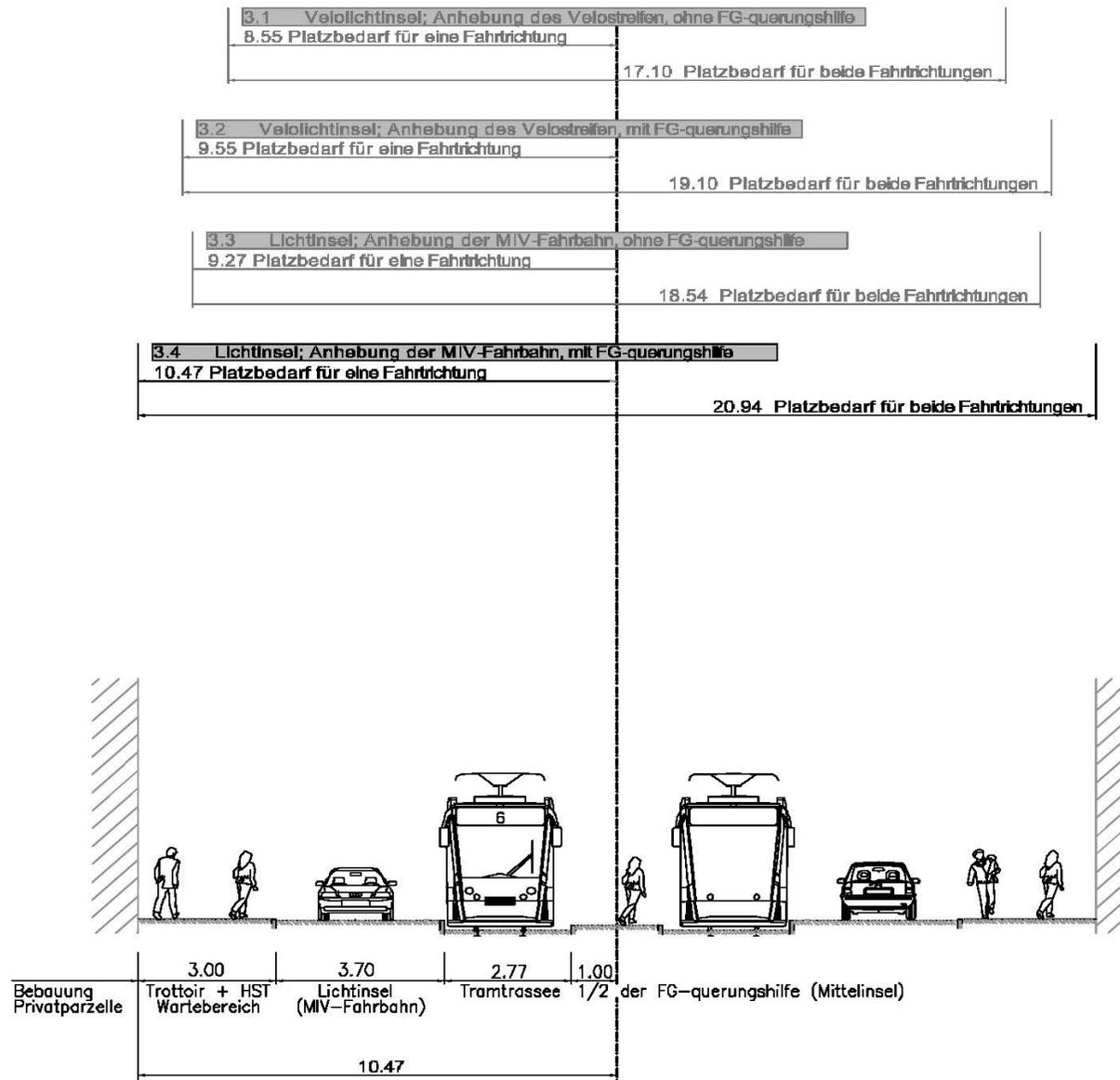




Kanton Basel-Stadt

3. Lichtinsel → 3.4 Lichtinsel; Anhebung der MIV-Fahrbahn, mit FG-querungshilfe

Regelquerschnitt



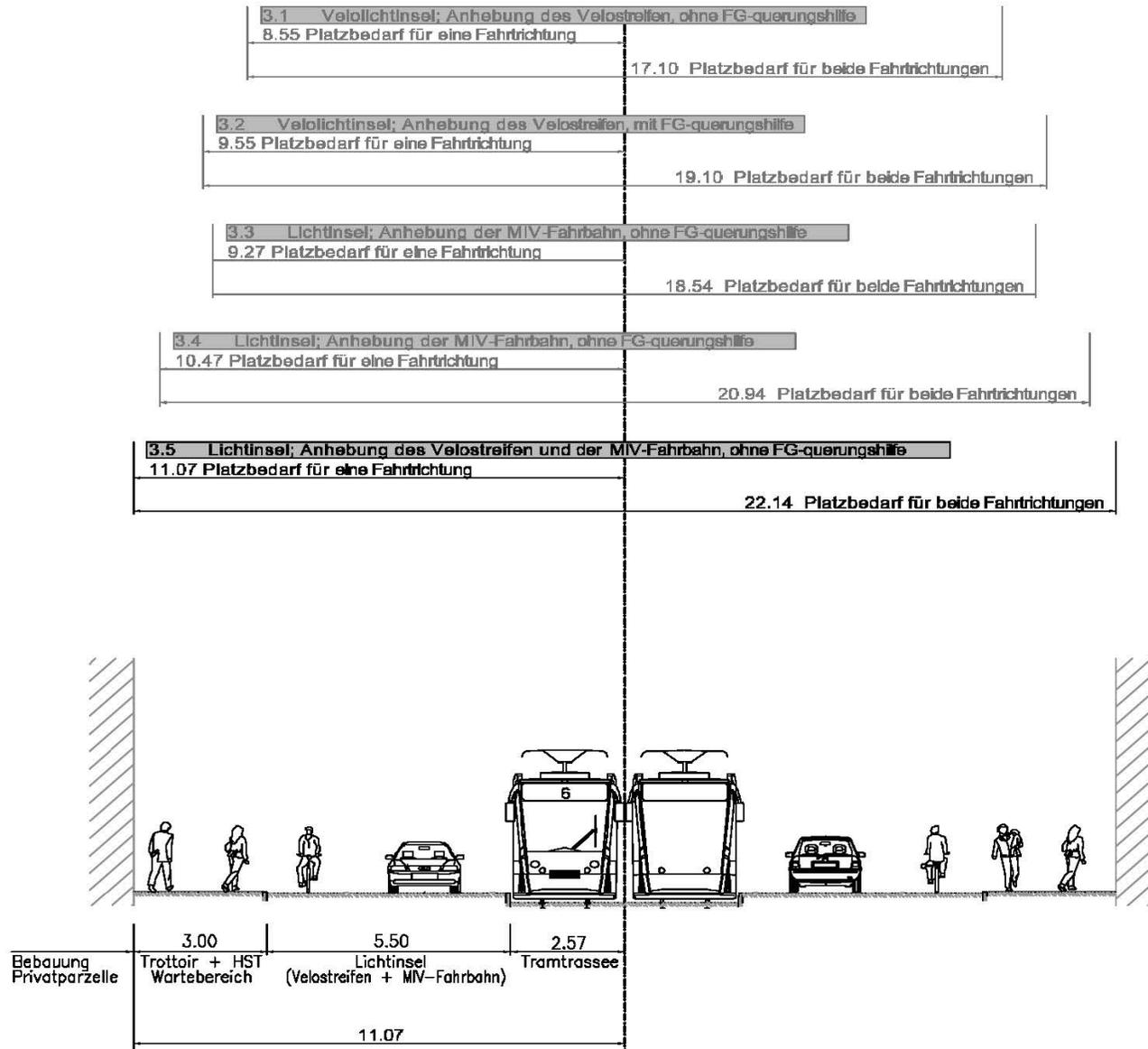


Kanton Basel-Stadt

3. Lichtinsel → 3.5 Lichtinsel;

Anhebung des Velostreifen und der MIV-Fahrbahn, ohne FG-querungshilfe

Regelquerschnitt





Kanton Basel-Stadt

3. Lichtinsel → 3.6 Lichtinsel;

Anhebung des Velostreifens und der MIV-Fahrbahn,
mit FG-querungshilfe

Regelquerschnitt

