



An den Grossen Rat

17.0519.02

15.5162.03

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 14. März 2018

Kommissionsbeschluss vom 14. März 2018

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der
St. Alban-Anlage und für die Umgestaltung der Tramhaltestelle
St. Alban-Tor**

sowie

**Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemein-
sames Trasse für Tram 3 und Bus 80/81**

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

In der St. Alban-Anlage stehen im Abschnitt Hardstrasse bis und mit Knoten Sevogelstrasse / Gellertstrasse umfangreiche Sanierungsmassnahmen an. Die Werkleitungen haben ihr Lebensende erreicht und müssen erneuert werden. Ebenfalls ersetzt werden die Strassenbeläge und Tramgleise. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden. Es geht dabei in erster Linie um die Haltestelle St. Alban-Tor und den Kreuzungsbereich Zürcherstrasse / Gellertstrasse / Sevogelstrasse. Der Regierungsrat beantragt Ausgaben von insgesamt 11.3 Mio. Franken. Davon sind fast 8 Mio. finanzrechtlich gebunden. Finanzrechtlich neu sind die Ausgaben für die Neuorganisation der St. Alban-Anlage und die Gleisanpassungen bei der Haltestelle St. Alban-Tor.

Erhaltungsmassnahmen erfolgen beidseits der mittigen Parkanlage in der St. Alban-Anlage zwischen Aeschenplatz und Gellertstrasse. Der Perimeter der Umgestaltung betrifft den Abschnitt Hardstrasse bis Knoten Zürcherstrasse / Gellertstrasse / Sevogelstrasse sowie den Einmündungsbereich zur St. Alban-Vorstadt (vgl. Abbildung 1, rot eingefärbte Flächen).

Abbildung 1: Umgestaltungsperimeter



Beabsichtigt sind eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden am Knoten, eine Beschleunigung des ÖV durch Reduktion von potenziellen Störfaktoren, Verbesserungen für den Veloverkehr gemäss Teilrichtplan Velo, die Erhöhung der Verbindungsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Schaffung hindernisfreier ÖV-Haltestellen in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Um diese Ziele zu erreichen, sind in der St. Alban-Anlage im Abschnitt Hardstrasse bis und mit Knoten Gellertstrasse / Zürcherstrasse / Sevogelstrasse einige bauliche Veränderungen nötig. Unter den als gegeben erachteten räumlichen Voraussetzungen werden die Ziele gemäss Regierungsrat am besten erreicht, wenn die Tramhaltestelle St. Alban-Tor stadteinwärts als Kaphaltestelle mit Velo-Bypass und stadtauswärts als Inselhaltestelle gestaltet wird.

Im Rahmen des Projekts umgesetzt werden soll auch das behördenverbindliche Gestaltungskonzept Innenstadt. Diese definiert die St. Alban-Anlage als Teil des Grünen Rings und den Knoten Zürcherstrasse / Gellertstrasse / Sevogelstrasse als Ringplatz.

Die St. Alban-Anlage ist im Teilrichtplan Velo sowohl als Pendler- als auch als Basisroute ausgewiesen. Bereits heute verfügt sie in beide Fahrtrichtungen über einen Velostreifen – mit Ausnahme des Kreuzungsbereichs mit der Gellertstrasse. Die St. Alban-Anlage ist auch als Lifeline-Achse erster Priorität ausgewiesen und zählt zu den Ausnahmetransportrouten.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der St. Alban-Anlage und für die Umgestaltung der Tramhaltestelle St. Alban-Tor* sowie den *Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trasse für Tram 3 und Bus 80/81* am 7. Juni 2017 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese setzte sich an ihren beiden Sitzungen vom 27. September und 13. Dezember 2017 mit dem Geschäft auseinander. An der ersten Sitzung beauftragte sie die Verwaltung mit zusätzlichen Abklärungen, deren Ergebnisse ihr an der zweiten Sitzung präsentiert wurden. Während eine Kommissionsmehrheit den Antrag des Regierungsrats unterstützt, stellt eine Minderheit einen abweichenden Antrag. Eintreten auf den Ratschlag war unbestritten.

Die Kommissionsmehrheit hat nach den beiden Sitzungen der Gesamtkommission keine weiteren Sitzungen durchgeführt, die Kommissionsminderheit eine Sitzung.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Mehrheitsantrag: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Minderheitsantrag: André Auderset (Mitglied seit 7.2.2018), Beat Braun, Remo Gallacchi, Thomas Müry, Daniela Stumpf, Heiner Vischer (Mitglied bis 31.1.2018), Felix Wehrli.

3. Erörterungen der Kommissionsmehrheit

3.1 Knoten Gellertstrasse / Zürcherstrasse / Sevogelstrasse

Die Gestaltung des Verkehrsraums am Knoten Gellertstrasse / Zürcherstrasse / Sevogelstrasse ist sukzessiv entstanden und muss als eigentliches Flickwerk bezeichnet werden. Die grossflächigen Sperrmarkierungen sollen den Verkehr führen, werden aber oft überfahren, was zu gefährlichen Situationen führt. Besonders gefährdet sind an diesem Knoten die Fussgängerinnen und Fussgänger. Auf den beiden Fussgängerstreifen über die St. Alban-Anlage ist es auch schon zu Unfällen gekommen. Einer der Fussgängerstreifen führt ohne Mittelinsel über drei Fahrspuren und die beiden Tramgleise. Die zahlreichen Konfliktpunkte im Kreuzungsbereich machen den Knoten für die Autofahrenden unübersichtlich. Die Bodenmarkierungen bieten nur eine Scheinsicherheit. Von einem Teil der Velofahrenden wird der Knoten deshalb gemieden.

Die Situation im Kreuzungsbereich soll gemäss Ratschlag mit baulichen Massnahmen entschärft werden. Die Kaphaltestelle mit Velobypass stadteinwärts (vgl. Kapitel 3.3) ist dafür ein wesentliches Element: Das Mischtrasse für Tram und motorisierten Individualverkehr (MIV) macht die Fahrbeziehungen übersichtlicher. In den Einmündungsbereichen der Gellertstrasse und der Sevogelstrasse werden die Fahrbahnränder optimiert, um möglichst kurze Querungsdistanzen und Fussgängerstreifen zu ermöglichen. Eine Verschiebung der Fussgängerstreifen stellt sicher, dass in die Zürcherstrasse einbiegende Fahrzeuge nicht mehr auf diesen stehen bleiben. Da stadteinwärts auf eine der beiden Fahrspuren verzichtet wird, müssen die Fussgängerinnen und Fussgänger und der aus der Gellertstrasse linkseinbiegenden Verkehr nicht mehr wie heute zwei Fahrspuren queren. An der Einmündung der St. Alban-Talstrasse wird eine Trottoirüberfahrt erstellt, was den Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt gewährt und den Komfort auf dem Fusswegnetz steigert. Die Kommissionsmehrheit begrüsst diese Verbesserungen ohne Einschränkung.

3.2 Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor

Heute teilt sich das stadtauswärts fahrende Tram in der St. Alban-Anlage zwischen Hardstrasse und Einmündung der St. Alban-Vorstadt die Fahrspur mit dem MIV. Künftig soll es gemäss Projekt des Regierungsrats auch in diesem Abschnitt und damit durchgängig zwischen Aeschenplatz und Haltestelle St. Alban-Tor über ein Eigentrassee verfügen, was die Fahrplanstabilität erhöht.

Der Velostreifen stadtauswärts entspricht heute mit 1.3 Metern nicht der Norm von 1.5 Metern und verläuft neben parkierten Autos, was nicht ungefährlich ist. Mit dem Projekt erhält der Velostreifen die Normbreite und wird direkt neben das Trottoir verlegt.

Die beiden genannten Verbesserungen bedingen die Aufhebung von insgesamt 18 Parkplätzen – elf im Abschnitt nach der Einmündung der Hardstrasse, sieben weitere (halb auf dem Trottoir, halb auf der Strasse markiert) zwischen der Einmündung der St. Alban-Vorstadt und der Tramhaltestelle St. Alban-Tor. Die Aufhebung wird an die Kompensationsmassnahmen im Rahmen des Baus des neuen Parkings Kunstmuseum angerechnet. Gemäss Bebauungsplan und Parkplatzverordnung müssen in einem Perimeter von rund 500 Metern um das Parking 210 Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden.

Die Kommissionsmehrheit stellt fest, dass sich eine Kommissionsminderheit gegen die Aufhebung dieser Parkplätze sträubt – und zwar unabhängig vom Bau oder Nicht-Bau des Parkings Kunstmuseum. Die Minderheit möchte zugunsten der Parkplätze auf das Eigentrassee für das Tram verzichten. Die Mehrheit nimmt dazu wie folgt Stellung:

- Mit dem Bau des Parkings Kunstmuseum muss die Parkplatzzahl auf Allmend in einem definierten Perimeter (zu dem die St. Alban-Anlage gehört) zwingend reduziert werden. Andernfalls darf das Parking gemäss vom Grossen Rat beschlossenen Bebauungsplan nicht (vollständig) eröffnet werden.
- Bei den Parkplätzen in der St. Alban-Anlage handelt es sich um solche, deren Abbau zu einem Mehrwert (für die Velofahrenden und die Trampassagiere) führt. Andere Parkplätze im Perimeter „Kunstmuseum“, beispielsweise jene am St. Alban-Rheinweg zwischen Wettsteinbrücke und Mühlenberg, wären mit keinem vergleichbaren Nutzen verbunden.
- Hält der Grosse Rat bei allen Vorhaben, über die er befinden kann, an den bestehenden Parkplätzen fest, zwingt er den Regierungsrat indirekt dazu, dort Parkplätze aufzuheben, wo keine Verknüpfung zu einem Projekt besteht. Ob dies zu einem besseren Ergebnis führt, ist fraglich.
- Das heutige Mischtrassee zwischen Hardstrasse und St. Alban-Tor führt gemäss den BVB zu einem Fahrzeitverlust – in der Abendspitze im Jahresdurchschnitt etwa 15 Sekunden, an Spitzentagen durchschnittlich bis zu 50 Sekunden. Die BVB sprechen sich deshalb klar für ein Eigentrassee aus. Auf der Linie 3 fahren in diesem Abschnitt täglich etwa 5'600 Fahrgäste, die zu Gunsten von wenigen Parkplätzen Fahrzeitverluste in Kauf nehmen müssen. In der Breite besteht zudem eine Umsteigebeziehung vom und zum Bus Nr. 36.
- Alle Anlieger, vor deren Liegenschaften sich Parkplätze auf Allmend befinden, verfügen für sich und ihre Kundschaft über eigene Parkplätze in Vorgärten oder Tiefgaragen oder können solche mieten. Ein Verzicht auf die Parkplätze auf Allmend ist also unproblematisch.
- Jene sieben Parkplätze, die sich heute je hälftig auf der Strasse und auf dem Trottoir befinden, lassen sich auch bei einem Verzicht auf das Eigentrassee nicht aufrechterhalten. Sie entfallen aufgrund der neu behindertengerechten und deshalb breiteren und längeren Haltestelle (vgl. Kapitel 3.3). Dies gälte auch bei einer Sanierung im Bestand.
- Von den elf Parkplätzen nach der Einmündung der Hardstrasse müssen – auch bei einer Sanierung im Bestand – mindestens zwei aufgehoben werden. Der dortige „Verschwenker“ des Velostreifens wird von der Kantonspolizei als Gefahrenpunkt eingestuft. Er entspricht nicht der Norm und muss deshalb bei einer Sanierung der Strasse entschärft werden. Die Verzugslänge des Velostreifens muss gemäss Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei auf mindestens 50

Meter erhöht werden. Dies hat eine Reduktion der möglichen Parkfläche um rund 15 Meter (was etwa zwei Parkplätzen entspricht) zur Folge.

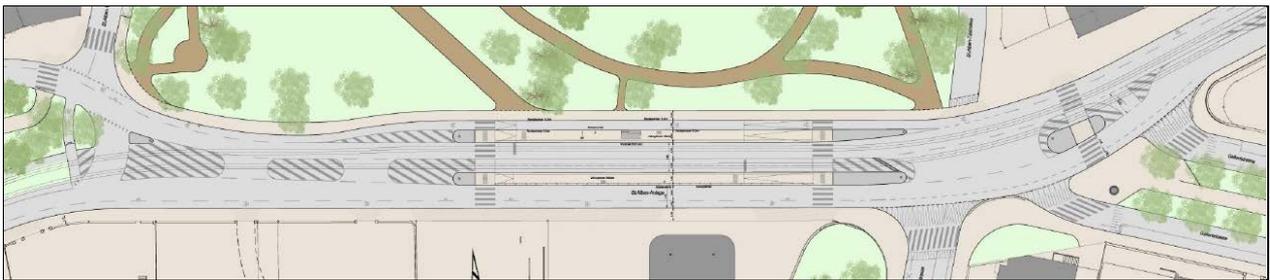
Von den heutigen 18 Parkplätzen liessen sich als auch unter Verzicht auf das Eigentrassee für das Tram und unter Inkaufnahme eines Velostreifens neben parkierten Autos lediglich die Hälfte aufrechterhalten. Es wäre dann zudem kein Rasentrassee möglich; das Regenwasser müsste auf einer Fläche von 460 Quadratmetern statt zu versickern in die Kanalisation geleitet werden, was ein kleiner ökologischer Abstrich wäre. Ein Rasentrassee dämpft den Lärm des Trambetriebs.

Unter Abwägung aller Argumente steht für die Kommissionsmehrheit fest, dass ein Aufrechterhalten der besagten neun Parkplätze nicht angemessen wäre.

3.3 Tramhaltestelle St. Alban-Tor

Die beiden Inselhaltestellen am St. Alban-Tor entsprechen weder den geltenden Normen noch den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Mit der vorgesehenen Umgestaltung werden sie verbreitert und verlängert und erhalten niveaugleiche Haltekanten. Die Haltestelle wird zudem stärker an die St. Alban-Tor-Anlage angebunden. Sie ist künftig stadteinwärts nur noch durch einen Velobypass vom Trottoir und der Anlage getrennt (vgl. Abbildung 2). Der MIV wird stadteinwärts durch die Kaphaltestelle geführt. Stadtauswärts bleibt das Verkehrsregime unverändert.

Abbildung 2: Geplante Situation an der Haltestelle St. Alban-Tor



Die St. Alban-Tor-Anlage erfordert eine Haltestellenlösung, die den heutigen Strassenquerschnitt beibehält. Ohne Eingriff in die Anlage ist eine eigene Spur für den MIV stadteinwärts nicht möglich, auch nicht unter Verzicht auf den Velostreifen. Der Velobypass nimmt hingegen weniger Platz in Anspruch, was es ermöglicht, zumindest den Velofahrenden die Fahrt durch die Kaphaltestelle zu ersparen.

Mit der skizzierten Lösung wird der MIV hinter einem in der Kaphaltestelle stehenden Tram aufgehalten. Gemäss Verkehrszählungen führt dies in der Morgen- und Abendspitze zu kleinen Rückstaus. Diese werden aber nie so gross, dass ein Abbiegen aus der Zürcherstrasse in die Gellertstrasse verunmöglicht wird. In die Gegenrichtung bleibt es beim Status quo.

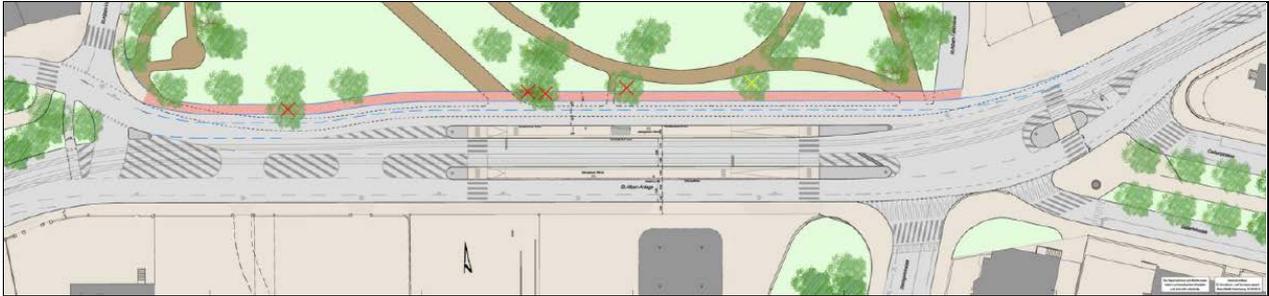
Gemäss Aussagen der Verwaltung hat man zu Beginn des Planungsprozesses alle denkbaren Varianten angeschaut. Aufgrund des massiven Eingriffs in die St. Alban-Tor-Anlage hat man die Variante „Verbreiterung des Strassenraums“ und eigene Spur für den MIV allerdings nicht weiterverfolgt. Es liegen dafür deshalb auch keine Kostenschätzungen vor.

Aufgrund der Intervention einer Kommissionsminderheit hat die UVEK die Verwaltung beauftragt, zumindest optisch darzustellen, welche Auswirkungen eine Verbreiterung des Strassenraums auf die Parkanlage hätte. Sollte der Grosse Rat diese Variante gegenüber der vorliegenden präferieren, müsste er den Ratschlag aber an den Regierungsrat zurückweisen. Das Projekt müsste hierfür komplett überarbeitet werden.

Einer eigenen Spur für MIV und Veloverkehr neben der Haltestelle würden gemäss Verwaltung vier oder fünf Bäume und 150 Quadratmeter Grünfläche zum Opfer fallen (vgl. Abbildung 3). Auf-

grund der Topografie der Anlage müssten zusätzliche Stützmauern gebaut werden. Da sich die Anlage in der Grünanlagenzone befindet, wäre zudem eine Umzonung nötig.

Abbildung 3: Haltestelle St. Alban-Tor mit eigener Spur für den MIV



Für die Kommissionsmehrheit steht fest, dass ein Eingriff in die St. Alban-Anlage nicht in Frage kommt. Sie begründet dies wie folgt:

- Das Mischtrasse Tram / MIV führt auch in den Hauptverkehrszeiten zu keinen grossen Rückstaus.
- Die Haltestelle St. Alban-Tor wird nur von der Tramlinie 3 im 7.5'-Takt (abends 15'-Takt) bedient. Bei einem durchschnittlichen Haltestelleaufenthalt von 15 Sekunden ist die Durchfahrt für den MIV also pro Stunde lediglich während zwei Minuten blockiert. Zudem müssten die Autofahrenden bei einer eigenen Spur damit rechnen, an einem der beiden Fussgängerstreifen (statt hinter dem Tram) anhalten zu müssen und den aussteigenden Trampassagieren Vortritt zu gewähren.
- Die Parkanlage hat für das Quartier eine wichtige Funktion. Bei einer Verbreiterung des Strassenquerschnitts würden einige der die Anlage prägenden grossen Bäume gefällt. Dies wäre irreparabel und würde bei der Anwohnerschaft mit Sicherheit auf grossen Widerstand stossen.
- Die Parkanlage hat auch historischen Wert: Nach dem Abbruch der Stadtmauer 1860 entstand ein grüner Gürtel rund um die Stadt, der inzwischen zu einem beträchtlichen Teil verschwunden ist. In Basel Ost besteht noch ein relativ gut erhaltenes Stück dieses Grüngürtels – von der Elisabethenanlage zum St. Alban-Tor und weiter bis zum Letziturm. Man kann von einem eigentlichen „Garten-Denkmal“ sprechen. Der Baumbestand stammt zu einem grossen Teil aus der Zeit, in der der Hofgärtner des Bayrischen Hofes in Basel tätig war.
- Bei einer anderen räumlichen Aufteilung des Strassenraums müssten Werkleitungen verschoben werden, was zu Mehrkosten in unbekannter Höhe führen würde.

3.4 Möglicher Kompromiss

Von Seiten der Kommissionsminderheit wurde ein Kompromissvorschlag eingebracht: An der Haltestellensituation solle gemäss Ratschlag festgehalten, auf das Eigentrasse für das Tram stadtauswärts aber zu Gunsten von neun Parkplätze verzichtet werden. Dieser Lösung würden die Mitglieder der Minderheit entweder zustimmen oder sich der Stimme enthalten. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit ist ein selbst vorgeschlagener Kompromiss allerdings unglaubwürdig, wenn man gleichzeitig ankündigt, sich der Stimme zu enthalten. Die Kommissionsmehrheit ist auf den Kompromiss deshalb nicht eingetreten.

3.5 Gemeinsames Trasse für Tram 3 und Bus 80/81

Der Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trasse für Tram 3 und Bus 80/81 bittet den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob mit der Umsetzung des Behinderten-gleichstellungsgesetzes die Haltestellen von der Breite bis zum Aeschenplatz so umgebaut wer-

den können, dass auch die Busse der Linie 80 und 81 auf dem Tramtrasseee fahren können. Der Regierungsrat nimmt dazu im *Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der St. Alban-Anlage und für die Umgestaltung der Tramhaltestelle St. Alban-Tor* Stellung und beantragt, den Anzug abzuschreiben.

Die Mehrheit der UVEK schliesst sich diesem Antrag an. Würde der Bus (in beide Fahrtrichtungen) auf der Spur des Trams statt auf der Strasse geführt, bedingte dies einen 1.2 Meter breiteren Strassenraum. Busse brauchen mehr Platz als Trams. Diesen Platz könnte man nur auf der Seite der St. Alban-Anlage „dazugewinnen“. Man müsste die Gleislage verschieben und die erst vor kurzem neu gebaute Haltestelle Hardstrasse komplett umbauen. Leitungen im Untergrund und Strassenbelag weisen in diesem Perimeter einen Restwert von nahezu 100% auf.

4. Antrag der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die Mehrheit der UVEK dem Grossen Rat mit 7:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden, unveränderten Beschlussentwurfs und mit ebenfalls 7:0 Stimmen, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trasseee für Tram 3 und Bus 80/81 abzuschreiben.

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



Michael Wüthrich
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Bericht der Kommissionsminderheit

Grossratsbeschluss

Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der St. Alban-Anlage und für die Umgestaltung der Tramhaltestelle St. Alban-Tor

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 17.0519.01 des Regierungsrats vom 26. April 2017 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 17.0519.02 vom 14. März 2018,

Den Gesamtbetrag von Fr. 11'337'000 für die Neuorganisation der St. Alban-Anlage zu einem für Fussgänger und Velofahrer attraktiven Strassenraum im Abschnitt Hardstrasse bis und mit Knoten Sevogelstrasse/Gellertstrasse zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 2'555'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation der St. Alban-Anlage zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 790'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen bei der Haltestelle St. Alban-Tor als Darlehen an die BVB
- Fr. 2'230'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 650'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 205'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
- Fr. 4'900'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB
- Fr. 6'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 1'000 Franken wiederkehrend für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der 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.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Erörterung der Kommissionsminderheit

1.1 Ausgangslage und Zusammenfassung

Der Projektperimeter umfasst neben der St. Alban-Anlage die Einmündungsbereiche von Gellert-, Sevogel- und Zürcherstrasse. Tramgleise, Infrastrukturleitungen und Strassenbelag müssen saniert werden. Bestehende Gesetze und Verordnungen werden berücksichtigt. Der Kreuzungsbereich ist eine komplexe Situation: Die Verkehrsführung mit den grosszügigen Sperrflächen ist ein Flickwerk und soll mit der Umgestaltung sicherer gemacht werden.

Zwischen Hardstrasse und St. Alban-Tor ist auf der gleichen Breite wie heute ein Eigentrassee für das Tram in beide Richtungen, eine Spur für den MIV, ein Velostreifen und ein Trottoir vorgesehen. Setzt man den Ratschlag des Regierungsrates um, würden bei dieser Lösung 18 Parkplätze wegfallen.

Für die Tramhaltestelle St. Alban-Tor stadteinwärts ist eine Inselhaltestelle mit Velo-Bypass vorgesehen. Der MIV wird bei dieser Lösung hinter dem Tram gestaut (Mischtrasse).

Für den MIV verschlechtert sich mit dem Parkplatzabbau und dem Stau hinter dem ÖV die Situation erheblich.

Leider konnte kein Kompromiss zwischen der Minderheit und der Mehrheit der UVEK gefunden werden, da die Mehrheit der UVEK Verbesserungen, welche Vorteile für den MIV bringen, konsequent ablehnt.

Die Minderheit der UVEK erachtet die vorgeschlagene Lösung als verkehrstechnisch nicht ausgewogen und beantragt dem Grossen Rat, diesen Ratschlag zurückzuweisen.

1.2 Erhalt von neun Parkplätzen

Für die Schaffung des vorgeschlagenen Eigentrassees für das Tram müssten 18 Parkplätze aufgehoben werden. Die Minderheit der UVEK bevorzugt eine alternative Lösung: Wenn auf das Eigentrassee verzichtet wird, können neun Parkplätze erhalten bleiben (s. Abbildung 1). Da die Schlepplänge über die Einmündung der Hardstrasse zu gross ist, muss die Verzugslänge des Velostreifens auf mindestens 50m erhöht werden. Dies bedeutet zwar den Wegfall von zwei Parkplätzen, es kann aber so auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer garantiert werden. Der Wegfall der restlichen sieben Parkplätze auf der Höhe der ASAG Garage ist situationsbedingt durch die neue Haltestellenanordnung nicht zu vermeiden.

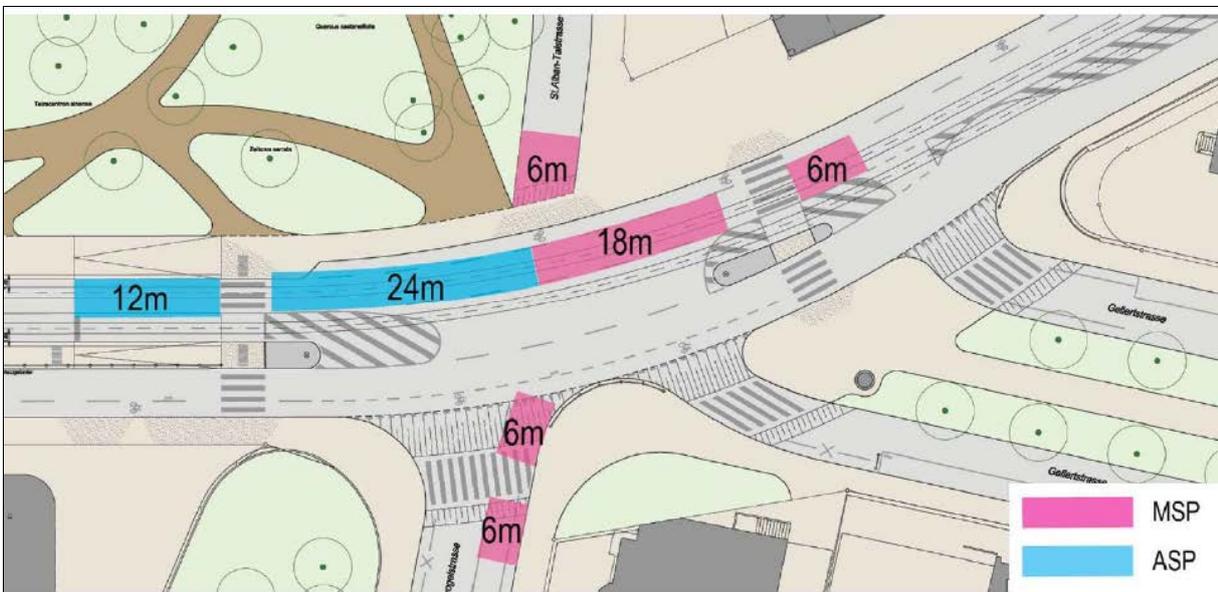
Abbildung 1: Planausschnitt Knotenbereich Hardstrasse mit Erhalt von neun Parkplätzen



1.3 Kein Rückstau bei der Haltestelle St. Alban-Tor

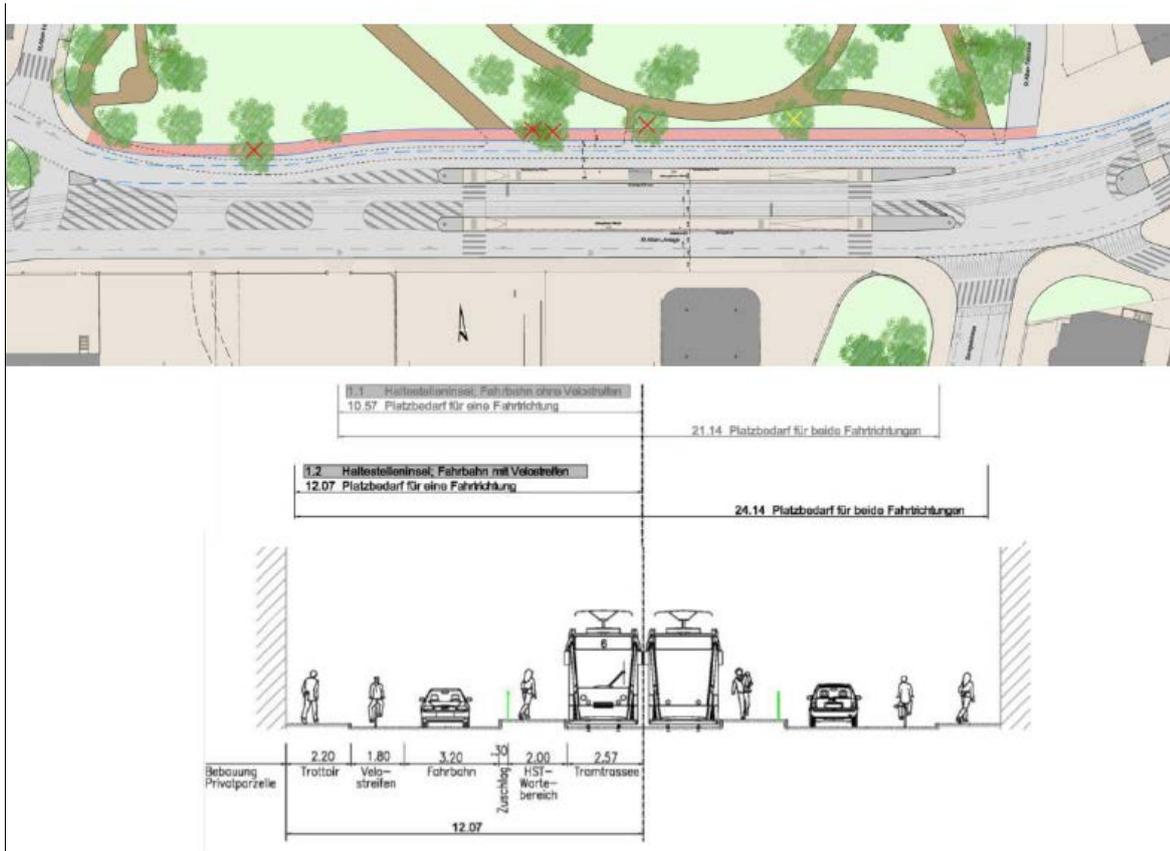
Ohne zusätzliche Fahrspur für den MIV bei der Haltestelle St. Alban-Tor wird es grössere Rückstaus geben. Berechnet wurde eine Rückstaulänge von bis zu 60m in der Morgenspitze zwischen 7 und 8 Uhr (Abbildung 2). Zudem ist bei einem Notfall der Weg stadteinwärts für die Blaulichtorganisationen blockiert: dies erhöht das Sicherheitsrisiko erheblich.

Abbildung 2: Berechnung der maximalen Rückstaulängen in den Morgen- und Abend-Spitzenstunden (MSP und ASP)



Eine zusätzliche Fahrspur für den MIV bei der Haltestelle St. Alban-Tor würde den Rückstau des MIV verhindern und garantiert ein rasches Durchkommen der Blaulichtorganisationen (s. Abbildung 3).

Abbildung 3: Die von der Minderheit der UVEK bevorzugte Variante ohne Mischtrasse



Die St. Alban-Tor-Anlage müsste um etwa drei Meter entlang der Fahrbahn mittels Stützbauwerken zurückgebaut werden. Dabei müssten maximal fünf Bäume gefällt werden. Für die Fussgänger, welche wie bisher durch die St. Alban-Tor-Anlage gehen, ergeben sich gegenüber heute keine Nachteile.

1.4 Schlussfolgerung und Antrag

Der vorliegende Ratschlag bevorzugt einseitig den ÖV, die Velofahrenden und die zu Fuss Gehenden. Für den MIV verschlimmert sich die Verkehrssituation gegenüber heute jedoch erheblich. Mit den geschilderten Anpassungen lässt sich der motorisierte Verkehr eindeutig flüssiger gestalten und die Hälfte der Parkplätze würde erhalten bleiben. Aus diesen Überlegungen beantragt die Minderheit der UVEK mit 6:0 Stimmen, diesen unausgewogenen Ratschlag an die Regierung zurückzuweisen, verbunden mit dem Auftrag, dem Grossen Rat einen neuen Ratschlag mit den geschilderten Anpassungen vorzulegen.

Die Minderheit der UVEK hat Beat Braun zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

Dr. Beat Braun