



**An den Grossen Rat**

**17.1165.02**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 15. August 2018

Kommissionsbeschluss vom 15. August 2018

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum Ratschlag zur Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten**

## 1. Ausgangslage

Im Abschnitt St. Alban-Graben bis Malzgasse der St. Alban-Vorstadt stehen Erhaltungsmassnahmen an Werkleitungen und Fahrbahn an. Dies ermöglicht es gemäss Regierungsrat, die Strasse an die aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden, der Passantinnen und Passanten sowie der Quartierbevölkerung anzupassen. Im dem Grossen Rat vorgelegten Projekt berücksichtigt sind die Vorgaben und Bestimmungen des kantonale Richtplans, des Entwicklungsrichtplans Innenstadt, des Teilrichtplans Velo, des Gestaltungskonzepts Innenstadt, des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes, des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes sowie geltende Strassenbaunormen.

Entsprochen wird mit dem Projekt auch der im *Anzug 09.5242.01 Mirjam Ballmer und Konsorten bezüglich Verbreiterungen von Velospuren* geforderten Verbesserung in der St. Alban-Vorstadt. Gemäss Anzugstext sei es für Velofahrende, die von der Wettsteinbrücke in Richtung St. Alban-Tor unterwegs, sehr schwierig, mit Autos zu kreuzen. Vor den Häusern Nr. 64 bis 82 (zwischen Schöneckbrunnen und Malzgasse) behinderten zudem parkierte Autos den Veloverkehr.

Im vom Grossen Rat zur Kenntnis genommenen Gestaltungskonzept Innenstadt ist die St. Alban-Vorstadt als historische Vorstadtstrasse aufgeführt. Für solche gelten u.a. folgende Gestaltungsmerkmale: Niveaugleiche Strasse ohne oder mit maximal 3cm hohem Trottoirabsatz, Schwarzbelag in der Strassenmitte, Pflasterung oder Platten aus Alpnacher Quarzsandstein am Strassenrand.

Der Projektperimeter lässt sich in drei Abschnitte unterteilen:

Der vorderste Teil der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und der Verzweigung vor dem Schöneckbrunnen ist elf Meter breit, der Fahrbahnquerschnitt beträgt 6.5 Meter. Für den Autoverkehr gilt ab der Einmündung Beim Goldenen Löwen ein Einbahnregime in Fahrtrichtung Mühlenberg / Malzgasse. Die Strasse hat beidseitig ein Trottoir und verfügt über acht Parkplätze, zwei Behindertenparkplätze, 45 Abstellplätze für Velos und Anlieferungsfelder. Das Projekt sieht dem Gestaltungskonzept Innenstadt folgend einen Strassenraum ohne Niveauunterschied vor. Analog der Rittergasse ist in der Strassenmitte ein 4.5 Meter breiter, asphaltierter Bereich und daneben beidseitig ein mit geschliffenen Wackensteinen gepflasterter Bereich vorgesehen. Die Zahl der Parkplätze für Autos bleibt unverändert, jene für Velos steigt auf 60. Unabhängig vom vorliegenden Projekt besteht die Option, die Parkplätze nach Eröffnung des Parkings Kunstmuseums – ohne weitere bauliche Eingriffe – als Kompensationsmassnahme aufzuheben.

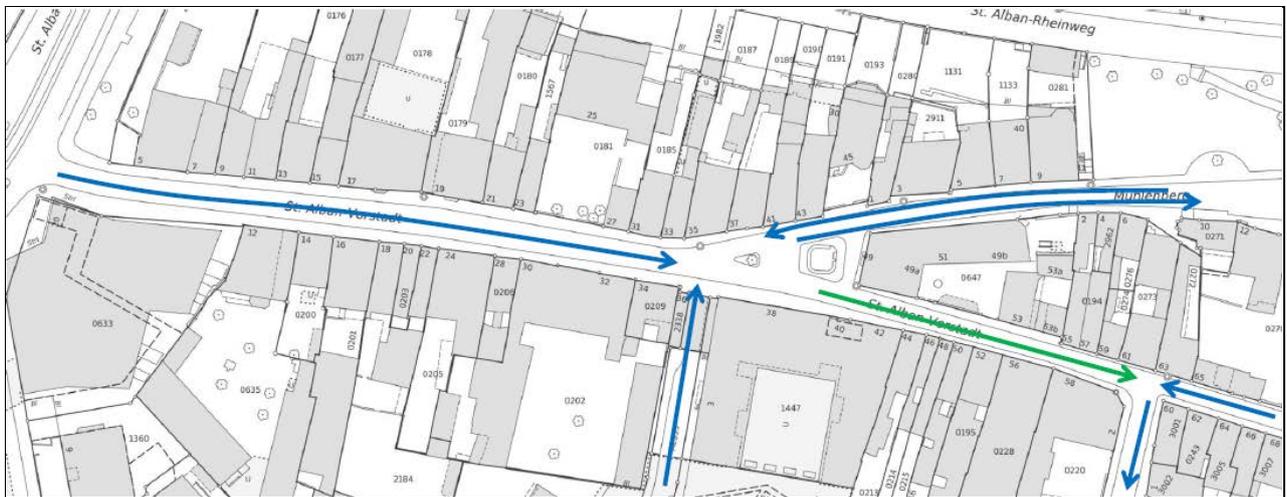
Der Kreuzungsbereich St. Alban-Vorstadt / Mühlenberg wird vom Schöneckbrunnen geprägt. Die Verkehrssituation rund um den Brunnen ist auf den MIV ausgerichtet, obwohl dieser dort nicht im Vordergrund steht. Der Bereich rund um den Brunnen ist von der Fahrbahn leicht abgehoben. Das Projekt sieht einen „Ort der Begegnung“ mit rund um den Brunnen geschliffenen Wackensteinen ohne Höhenversatz vor. Es entsteht eine ähnliche Situation wie am Martinskirchplatz.

### Abbildung 1: St. Alban-Vorstadt zwischen Schöneckbrunnen und Malzgasse



Im Abschnitt Schöneckbrunnen bis Malzgasse ist die St. Alban-Vorstadt sehr eng und eher unübersichtlich. Die Trottoirs sind stellenweise nicht einmal 80cm breit, zehn Nachtparkplätze verengen die schon schmale Strasse zusätzlich (vgl. Abbildung 1). Die im Zweirichtungsverkehr befahrene Strasse müsste gemäss Norm 5.8 Meter breit sein, ist an der Engstelle aber nur 4.4 Meter breit. Zur Erhöhung der Sicherheit sollen die Nachtparkplätze aufgehoben und das zwischen Beim Goldenen Löwen und St. Alban-Graben bereits bestehende Einbahnregime mit Velo-Gegenverkehr bis zur Malzgasse weitergezogen werden (vgl. Abbildung 2). Dies reduziert zwar die notwendige Mindestbreite der Fahrbahn, erlaubt aber nach wie vor keine normgerechten (1.5 Meter breiten) Trottoirs. Den Normen entsprochen werden kann „nur“ mittels Verzicht auf die Trottoirs und Einrichtung einer Begegnungszone. Dem vorderen Teil der St. Alban-Vorstadt entsprechend sieht das Projekt deshalb ein drei Meter breites Asphaltband und Pflasterung der danebenliegenden Bereiche vor. Eine vergleichbare Situation findet sich in der Martinsgasse, bei der es sich allerdings um eine Sackgasse handelt und wo deshalb in beide Richtungen gefahren werden darf.

**Abbildung 2: Geplante Verkehrsführung für Autos**



Der Mühlenberg bleibt für Autos in beide Richtungen offen. Für Velos und Mofas bleiben alle heutigen Fahrbeziehungen auch in Zukunft offen.

Mit dem Projekt sind folgende Ziele verbunden: Steigerung der Verbindungsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger; Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Veloverkehr; Sicherstellung der Aufenthaltsqualität rund um den Schöneckbrunnen; Umsetzung der Vorgaben aus dem Gestaltungskonzept Innenstadt. Im Urteil des Regierungsrats führt die Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt zu einer klaren Strassenraumgestaltung mit Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt. Die Veloführung wird sicherer, die Verkehrsführung für den MIV wird angepasst (Einbahnverkehr im Abschnitt Schöneckbrunnen bis Malzgasse, Tempo 20).

## 2. Kommissionsbehandlung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten* am 13. September 2017 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihrer Sitzung vom 27. September 2017 ein erstes Mal mit dem Geschäft auseinander, sistierte die weitere Beratung aber in der Folge (siehe dazu Kapitel 2.1). Die zweite Traktandierung erfolgte an der Sitzung vom 20. Juni 2018, den vorliegenden Bericht verabschiedete die UVEK am 15. August 2018.

Zur Erörterung des Ratschlags hat die UVEK die zuständigen Fachpersonen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement angehört und befragt. Eine deutliche Mehrheit der Kommission stellt sich grundsätzlich hinter den Ratschlag. Eintreten auf die Vorlage war nicht bestritten. Der vorliegende Bericht fasst die geführten Diskussionen und die Erwägungen der UVEK zusammen.

## **2.1 Partizipation der Anwohnerinnen und Anwohner**

Nach Publikation des Ratschlags haben Anwohnerinnen und Anwohner der St. Alban-Vorstadt via Medien und auch im direkten Kontakt mit Mitgliedern der UVEK ihren Missmut über einzelne Projektbestandteile kundgetan. Hauptkritikpunkt war die Aufhebung der Trottoirs und damit verbundene Sicherheitsbedenken (vgl. Kapitel 2.6).

Gemäss § 55 der Kantonsverfassung bezieht der Staat die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind. Die UVEK stellt fest, dass dies bei der Erarbeitung des Projekts St. Alban-Vorstadt nicht geschehen ist. Das Bau- und Verkehrsdepartement begründet den Verzicht auf ein Mitwirkungsverfahren mit dem Umstand, dass damit nur falsche Erwartungen – und nachfolgende Enttäuschungen – geweckt worden wären. Der Handlungsspielraum war auch für das Planungsamt, welches das Projekt erarbeitete, nicht gross: Normen und Richtlinien, Konzepte und gesetzlichen Bestimmungen setzen der Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt enge Leitplanken. Bei Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens hätte man sich deshalb dem Vorwurf einer Alibi-Übung ausgesetzt. Man hätte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern letztlich nur erklären können, warum ihre Anliegen nicht berücksichtigt werden können. Mitwirkungsverfahren machen nur Sinn, wenn bezüglich der Nutzungsorganisation ein gewisser Spielraum besteht.

Die UVEK kann die Gründe für den Verzicht auf ein Mitwirkungsverfahren nachvollziehen, versteht aber auch, dass sich die Anwohnerinnen und Anwohner brüskiert gefühlt haben. Deshalb hat sie das Bau- und Verkehrsdepartement bei der ersten Erörterung des Ratschlags im September 2017 aufgefordert, nicht wie geplant nach dem Grossratsbeschluss, sondern noch vor Abschluss der Kommissionsberatung eine Anwohnerinformation durchzuführen. Aus dem Feedback könnte die UVEK allfällige Projektanpassungen anregen.

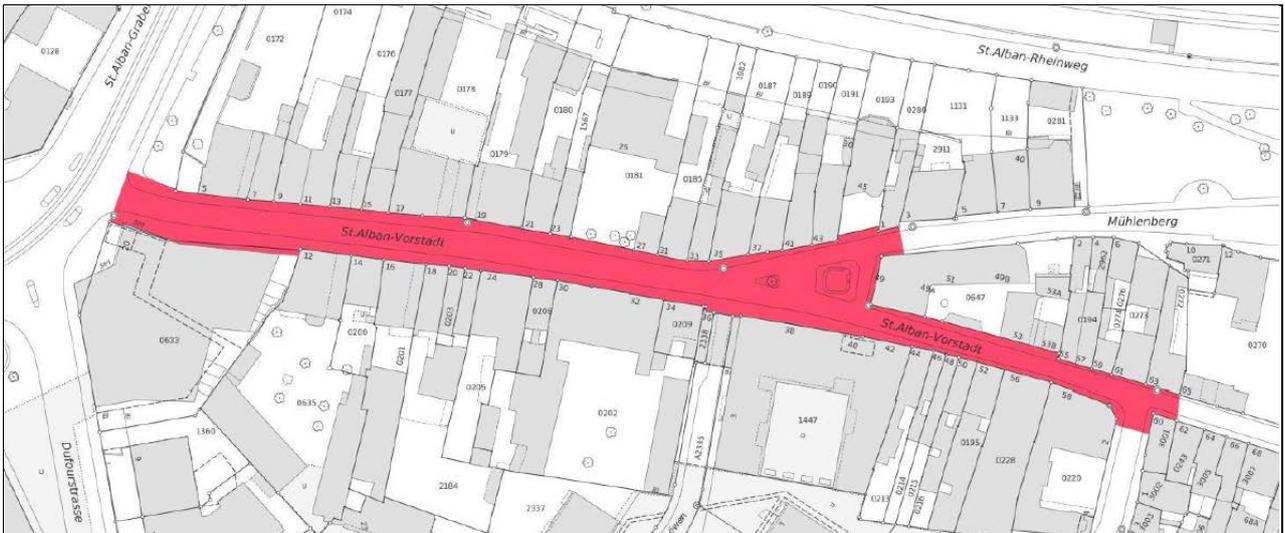
Bei diesem Anlass, der am 23. Mai 2018 stattgefunden hat, handelte es sich explizit um kein Mitwirkungsverfahren im Sinne von § 55 der Kantonsverfassung, sondern lediglich um eine Anwohnerinformation. Dies wurde den eingeladenen Personen auch so kommuniziert. Mitwirkungsverfahren sind nach Verabschiedung eines Ratschlags durch den Regierungsrat nicht mehr möglich. Hat der Regierungsrat ein Geschäft zu Händen des Grossen Rats verabschiedet, entscheidet dieser oder allenfalls das Stimmvolk abschliessend. Für die Direktbetroffenen besteht neben der Ergreifung des Referendums beim Projekt St. Alban-Vorstadt die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe Einsprache zu erheben.

Über die Anwohnerinformation hat sich die UVEK an ihrer Sitzung vom 20. Juni 2018 informieren lassen. Ihre daraus gezogenen Schlüsse sind Bestandteil des vorliegenden Berichts.

## **2.2 Projektperimeter**

Hinterfragt worden ist in der UVEK der Projektperimeter. Dieser endet zum einen bei der Liegenschaft Nr. 1 des Mühlenbergs, zum anderen bei der Einmündung der Malzgasse (vgl. Abbildung 1). Das schmale Trottoir zieht sich bis zur Liegenschaft Mühlenberg Nr. 9. Auch in der Fortsetzung der St. Alban-Vorstadt nach der Malzgasse wäre eine weitergehende Umgestaltung beispielsweise bis zum Brunnen des Pflegeheims wünschenswert. Die Erneuerung der St. Alban-Vorstadt ist auch eine Art Stadtmarketing, handelt es sich doch um eine touristisch wichtige Verbindung.

**Abbildung 3: Projektperimeter**



Aus planerischer Sicht spräche gemäss erhaltener Auskunft nichts gegen diese Erweiterungen. Ursprünglich sollte die St. Alban-Vorstadt auf ihrer ganzen Länge bis zum St. Alban-Tor erneuert werden. Der Regierungsrat hält aber auch bei diesem Projekt an seinem Grundsatz fest, Umgestaltungen nur gleichzeitig mit Erhaltungsmaßnahmen vorzunehmen. Der Projektperimeter beschränkt sich deshalb auf den Abschnitt mit Erhaltungsbedarf. Die Neugestaltung von Mühlenberg und Fortsetzung der St. Alban-Vorstadt folgt den gleichen Prinzipien, allerdings erst zu einem späteren Zeitpunkt. Eine Ausweitung des Projektperimeters hätte Mehrkosten zur Folge: Man müsste entweder die Werkleitungen vorzeitig erneuern oder bei deren Ersatz einen noch relativ neuen Strassenbelag ersetzen. Beides wäre mit einer Restwertvernichtung verbunden.

Die UVEK hat eine Ausdehnung des Projektperimeters mit 4:3 Stimmen bei 3 Enthaltungen verworfen.

## 2.3 Historie

Der Heimatschutz Basel hat der UVEK mit Schreiben vom 27. März 2018 mitgeteilt, die geplante Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt zerstöre aus seiner Sicht die historische Strassengestaltung von 1860 und beeinträchtige überdies den denkmalgeschützten Schöneckbrunnen. Mit der Kombination von Asphaltbelag und Wackensteinen gehe die schöne Gestaltung rund um den Brunnen verloren. Heute stehe der Brunnen dank den Kopfstein-Pflastersteinen abgesetzt vom Verkehr gewissermassen auf einer Insel. Dieses Bild gehe mit der Pflasterung verloren. Die heutige Gestaltung der Strasse stamme wie die meisten Häuser aus der Zeit vor 1860. Deshalb müsste eigentlich auch die Gestaltung des Strassenraums der Schutzzone zugewiesen werden.

Wie der UVEK vom Bau- und Verkehrsdepartement vorgelegte historische Fotografien zeigen, wird mit der Pflasterung rund um den Schöneckbrunnen kein historischer Zustand zerstört. Statt der heutigen leichten Absetzung von der Strasse war der Brunnen früher nämlich durch Steinpoller „geschützt“. Strasse und Bereich rund um den Brunnen waren identisch gepflastert. Die Verkehrsinsel rund um den Brunnen stammt aus der Zeit der „autogerechten Stadt“. Mit einer durchgehenden Pflasterung wird die Einzigartigkeit des Brunnens nicht negativ beeinträchtigt.

Trottoirs gibt es in der St. Alban-Vorstadt erst seit Anfang des 20. Jahrhunderts. Ihre Erstellung war eine Folge des aufkommenden Fuhrwerk- und Fahrzeugverkehrs. Davor hatte und brauchte es in der Strasse keine Trottoirs. Die ehemalige Pflasterung befindet sich übrigens immer noch unter dem heutigen Asphaltbelag.

Das Gestaltungskonzept Innenstadt definiert den Rahmen für alle innerstädtischen Strassen und Plätze und ist mit der Denkmalpflege bezüglich den historischen Situationen abgestimmt. Mit der dem Konzept folgenden Neugestaltung wird zwar der historische Zustand der St. Alban-Vorstadt nicht 1:1 wiederhergestellt, von einer Zerstörung eines solchen Zustands zu sprechen ist aber eindeutig falsch.

## 2.4 Gestaltung

Über die Notwendigkeit und Wünschbarkeit der neuen Gestaltung der St. Alban-Vorstadt hat die UVEK – auch vor dem Hintergrund der Opposition eines Teils der Anwohnerschaft – intensiv diskutiert. Umstritten war insbesondere der Verzicht auf Trottoirs. Dabei wurde von einer Seite darauf hingewiesen, dass das Gestaltungskonzept Innenstadt zwar behördenverbindlich ist, aber keinen Gesetzescharakter aufweist. Der Grosse Rat hat sich mit Kenntnisnahme des Konzepts nicht zu dessen durchgehender Umsetzung verpflichtet. Von anderer Seite wurde erwidert, man könne ein einmal beschlossenes Konzept nicht bei jeder Umgestaltung neu diskutieren, bliebe es doch ansonsten Makulatur. Von Verwaltungsseite wurde darauf hingewiesen, dass es sich beim Gestaltungskonzept Innenstadt um ein Dokument handelt, das von der Politik über Jahre gefordert worden ist. Andere Projekte sind mit Verweis auf ein fehlendes Konzept abgelehnt worden.

Dass sich die Verwaltung bei ihrer Planung an die im Gestaltungskonzept Innenstadt festgehaltenen Grundsätze hält, ist richtig und nachvollziehbar, besteht doch darüber ein politischer Konsens. Wird das Konzept als zwingende Vorgabe genommen, ist auch klar, dass der Handlungsspielraum bei der Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt nicht gross ist. Der Vorschlag des Regierungsrats zu deren Gestaltung ist nicht im Rahmen der Erarbeitung des Projekts „erfunden“ worden, sondern ist grösstenteils mit dem Gestaltungskonzept Innenstadt definiert worden.

Das Feedback bei den bereits nach dem Gestaltungskonzept Innenstadt umgestalteten Strassen – z.B. Spalenberg, Rittergasse, Augustinergasse, Martinsgasse oder Münsterberg – ist positiv. Die Gestaltung des Spalenbergs wird von Behindertenorganisationen regelmässig als gutes Beispiel genannt. Auch die Geschäftsinhaber am Spalenberg sind mit dem Ergebnis der Umgestaltung äusserst zufrieden. In allen genannten Strassen haben notabene weder Mitwirkungsverfahren noch Befragungen der Anwohnerinnen und Anwohner stattgefunden.

Auf die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger ist beim Gestaltungskonzept Innenstadt speziell Rücksicht genommen worden. Die geschliffenen Wackensteine sind optisch ansprechend und angenehm zu begehen. Auch im Rollstuhl sind sie problemlos zu befahren. Wer lieber auf dem Schwarzbelag geht, ist in Begegnungszonen frei, dies zu tun. Der „Basler Ansatz“, die Wackensteine zur Sicherstellung des grösstmöglichen Gehkomforts zu bearbeiten, wird von den Städten Konstanz und Freiburg bereits kopiert.

Zu Kritik Anlass gegeben hat bei der Anwohnerschaft die Pflästerung rund um den Schöneckbrunnen. Es wird befürchtet, der Brunnen werde zu einem Erlebnisplatz mit Aktivitäten und nächtlichen Lärmemissionen. Eine klare Mehrheit der UVEK teilt diesbezüglich die Meinung des Regierungsrats: Eine der Bedeutung des Ortes entsprechende Gestaltung wird kaum zu einer stärkeren Nutzung des Schöneckbrunnens führen. Zu den bestehenden Elementen – Brunnen, Sitzbank und Baum – kommen keine weiteren hinzu. Der Brunnen wird im Sommer regelmässig zum Baden genutzt. Mit der neuen Gestaltung dürfte weder mehr noch weniger und auch nicht länger gebadet werden als bisher. Auch zu „Jubel und Trubel“ in den Nachtstunden dürfte eine Pflästerung alleine nicht führen. Als verbesserungswürdig erachtet die UVEK hingegen die Sicherheit rund um den Brunnen. Mit der durchgehenden Pflästerung entfällt der Höhenunterschied zur Fahrbahn. Da der Brunnen von Kindern „als Badi“ genutzt wird, empfiehlt die UVEK, rund um den Brunnen Steinpoller zu setzen und damit zu verhindern, dass zu nahe oder zwischen dem Schöneckbrunnen und der Liegenschaft St. Alban-Vorstadt Nr. 49 durchgefahren wird. Mit solchen Pollern wird im Übrigen ein historischer Zustand wiederhergestellt.

## 2.5 Innerstädtische Begegnungszonen

Wird in einem Wohnquartier eine Begegnungszone eingerichtet, geschieht dies immer nur in Absprache und mit dem Einverständnis der ansässigen Bevölkerung. In der Innenstadt werden Begegnungszonen auch aus anderen Motiven eingerichtet. In der St. Alban-Vorstadt liegt der Fokus zum einen auf der vom geltenden tieferen Tempo ausgehenden Verkehrsberuhigung, zum anderen auf dem touristischen Mehrwert. Eine Befragung der Anwohnerinnen und Anwohner zu Tempo 20 hat nicht stattgefunden. Widerstand aus dem Quartier dagegen ist der UVEK nicht bekannt.

Die bereits nach dem Gestaltungskonzept Innenstadt umgestalteten Begegnungszonen werden von den UVEK-Mitgliedern als optisch ansprechend empfunden. Allerdings wird immer wieder moniert, die Verkehrsteilnehmenden würden sich nicht an der Optik (unterschiedliche Beläge) orientieren. Nicht wenige Fussgängerinnen und Fussgänger gingen auf dem asphaltierten Bereich, weil sie die Wackensteine nicht mögen. In der Rittergasse hielten sich die Touristengruppen vor allem auf dem Asphaltbelag auf, die Bereiche mit Wackensteinen würden zum Parkieren von Fahrzeugen genutzt.

Die UVEK verweist an dieser Stelle auf die in der Signalisationsverordnung des Bundes festgehaltenen Bestimmungen zu Begegnungszonen:

- Das Signal „Begegnungszone“ kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
- Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Wie auf allen Strassen, wo nichts anderes ausgeschildert ist, gilt in Begegnungszonen Rechtsfahren und Rechtsvortritt. Trottoirs in Begegnungszonen bleiben den Fussgängern vorbehalten. Für die Einrichtung von Begegnungszonen im Kanton Basel-Stadt bestehen Vorgaben bezüglich der Verkehrsmenge. Gemäss Kantonspolizei und Amt für Mobilität sind die Voraussetzungen für eine Begegnungszone in der St. Alban-Vorstadt erfüllt.

Die UVEK stellt fest, dass die in Begegnungszonen geltenden Bestimmungen vielen Verkehrsteilnehmenden nicht bekannt sind. So ist das Asphaltband in der Rittergasse keine Fahrbahn, haben die Fussgängerinnen und Fussgänger doch auch dort Vortritt. Die gepflasterten Bereiche sind umgekehrt nicht den zu Fuss gehenden vorbehalten; parkiert werden darf dort nicht, es sei denn, dies sei entsprechend signalisiert. Dass es in der Rittergasse zu gewissen Zeiten aufgrund von vielen zu Fuss gehenden (Touristen, Schülerinnen) zu einem „Gewusel“ kommt, kann nicht direkt auf die Einführung der Begegnungszone zurückgeführt werden. Sicher nicht optimal sind die vielen Baustellen in der Rittergasse mit entsprechend vielen Fahrzeugen. Auch hier besteht kein Zusammenhang zur Gestaltung der Strasse. Platztechnisch kann eine Fläche für alle Verkehrsteilnehmenden auch von Vorteil sein.

## 2.6 Sicherheit

Der Wegfall der Trottoirs wird von einem Teil der Anwohnerinnen und Anwohner der St. Alban-Vorstadt als Sicherheitsverlust empfunden. Ohne Trottoir trete man beim Verlassen des Hauses direkt auf die Strasse. Die UVEK hat diese Bedenken ausführlich diskutiert. Sie stellt fest, dass zumindest in einem Teil der St. Alban-Vorstadt aufgrund des verfügbaren Strassenraums zu wenig Platz für Trottoirs mit einer normgerechten Breite vorhanden ist. Würden im Rahmen der Sanierung nicht normgerechte (sprich zu schmale) Trottoirs erstellt, könnte dagegen Einsprache erhoben werden. Faktisch kann im Teilen der St. Alban-Vorstadt nur mit einem Verzicht auf Trottoirs (oder alternativ dem Verzicht auf eine Fahrbahn für Autos) ein normgerechter Zustand erreicht werden. Dies gilt im vorliegenden Projekt für den Abschnitt Mühlenberg bis Malzgasse, und in einem künftigen Projekt auch für den Abschnitt Malzgasse bis Castellioweglein. Mit dem

Verzicht auf Trottoirs und der Einführung einer Begegnungszone kann dieser Problematik begegnet und dem Behindertengleichstellungsgesetz Rechnung getragen werden: Fussgängerinnen und Fussgänger haben dann auf der ganzen Strasse Vortritt. Die Begegnungszone ist insbesondere für jene Leute, die heute das Trottoir aufgrund der zu geringen Breite nicht oder nur eingeschränkt nutzen können, mit Sicherheit eine Verbesserung.

Das Gestaltungskonzept Innenstadt lässt für eine historische Vorstadtstrasse zwischen gepflastertem und asphaltiertem Belag auch einen maximalen Absatz von 3cm zu. Um zu gewährleisten, dass der Fahrverkehr beim Kreuzen die dann leicht höher liegenden Seitenbereiche nicht überfährt, müssten diese Randabsätze 4.6 Meter auseinanderliegen. Dies ergäbe im schmalsten Bereich der St. Alban-Vorstadt beidseitige Randbereiche ("Trottoirs") mit einer Breite von je 0.9 bis 1.3 Metern. Ein Randstein von 3cm Höhe könnte überdies zu einer Stolperfalle werden. Die UVEK präferiert deshalb die Variante der niveaugleichen Ausgestaltung.

Im Interesse eines einheitlichen Erscheinungsbilds spricht sich die UVEK auch gegen den Beibehalt der Trottoirs zwischen St. Alban-Graben und Mühlenberg aus. Als Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit vor den Hauseingängen schlägt sie dafür ergänzend zum Ratschlagsprojekt wie rund um den Schöneckbrunnen (vgl. Kapitel 2.4) Steinpoller vor. Solche verhindern bei geeigneter Platzierung das zu nahe Vorbeifahren an den Häusern und signalisieren darüber hinaus, dass der gepflasterte Belag nicht als Parkierfläche gedacht ist. Für den Güterumschlag kann zwischen den Steinpollern angehalten werden.

Aus der Verwaltung hat die UVEK zur „Idee Steinpoller“ grundsätzlich positive Signale erhalten. Gemäss ersten Abklärungen des Planungsamts könnten im Rahmen des Projekts rund zehn solche Poller gesetzt werden. Die exakten Standorte würden im Detailprojekt definiert und mit der Denkmalpflege abgesprochen. An den engsten Stellen wären sie vermutlich eher ein Hindernis. Nach Eröffnung der erneuerten St. Alban-Vorstadt lassen sich weitere Poller platzieren, sofern sich dafür ein Bedarf zeigt. Der Steinpoller an der Ecke vor dem Münster wurde aufgrund des Feedbacks, dass die dortige Kurve zu eng geschnitten wird, auch erst nachträglich gesetzt.

Die UVEK erwartet, dass mit der Platzierung von Steinpollern die objektive und subjektive Sicherheit in der umgestalteten St. Alban-Vorstadt erhöht und damit den Ängsten der ansässigen Bevölkerung begegnet wird. Zur Finanzierung von zehn Steinpollern im Bereich des Schöneckbrunnens beantragt sie dem Grossen Rat deshalb eine Erhöhung der Ausgaben um 40'000 Franken. Weitere Steinpoller sind aufgrund konkreter Wünsche der betroffenen Anwohnerschaft möglich und werden aus dem laufenden Budget des Bau- und Verkehrsdepartements finanziert.

Als weiteren Grund für die Bedenken der Anwohnerschaft vermutet die UVEK die unbefriedigenden Zustände in der benachbarten Rittergasse. Zwar überzeugt die Gestaltung der Strasse, es muss aber konstatiert werden, dass ein ansehnlicher Teil der dort (mit oder ohne Zufahrtsbewilligung) verkehrenden Autofahrer und E-Bike-Lenkerinnen zu schnell unterwegs ist und das Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger negiert. Auch sieht man in der Rittergasse fast zu jeder Tageszeit auf den Wackensteinen abgestellte Fahrzeuge. Die in Begegnungszonen geltenden Verkehrsregeln (vgl. Kapitel 2.5) dürften zum einen zu wenig bekannt sein, werden zum anderen von der Kantonspolizei ungenügend durchgesetzt.

Dass es bei identischer Gestaltung in der St. Alban-Vorstadt zu identischen Problemen kommen wird wie in der Rittergasse, ist deshalb eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich. Vor diesem Umstand zu kapitulieren und auf eine Neugestaltung zu verzichten, wäre aus Sicht der UVEK aber falsch. Sie sieht aber den Regierungsrat in der Pflicht, nach der Umgestaltung mit geeigneten Mitteln deutlich darauf aufmerksam zu machen, dass es sich bei der St. Alban-Vorstadt um eine Begegnungszone handelt und welche Regeln in solche Zonen gelten. Sagt der Regierungsrat Ja zu Begegnungszonen, muss er auch Ja sagen zur Durchsetzung der dort geltenden Regeln und die dazu notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen. Dies gilt notabene auch für die weiteren innerstädtischen Begegnungszonen (z.B. Rittergasse oder Marktplatz).

Die UVEK ist überzeugt, dass das für die St. Alban-Vorstadt vorgeschlagene Verkehrs- und Gestaltungskonzept bei den Anwohnerinnen und Anwohnern auf weniger Widerstand stossen wür-

de, wenn das gleiche Konzept in der Rittergasse konsequent durchgesetzt würde. Nur Plakate aufzustellen reicht dazu nicht. In Begegnungszonen sind auch viele E-Bikes zu schnell unterwegs. Die Geschwindigkeitsvorgaben gelten auch für diese – und müssen auch bei diesen durchgesetzt werden. Die UVEK erwartet deshalb vom Regierungsrat nach Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt eine Begleitkampagne und beantragt dafür einen Betrag von 20'000 Franken. Zudem erwartet sie vermehrte polizeiliche Kontrollen. Ziel muss eine Strasse sein, an der alle Anspruchsgruppen Freude haben. Die UVEK erwartet vom Regierungsrat im Übrigen auch eine Kampagne zur Sensibilisierung des Verhaltens in Begegnungszonen auf dem gesamten Kantonsgebiet.

Aufgrund der aus der Anwohnerschaft signalisierten Sicherheitsbedenken hat das Bau- und Verkehrsdepartement nach Publikation des Ratschlags bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ein sogenanntes „Road Safety Audit“ für die Begegnungszone St. Alban-Vorstadt eingeholt. Die bfu kommt in ihrer Gesamtbeurteilung zum Schluss, „dass das vorliegende Projekt einen deutlichen Sicherheitsgewinn bringen wird. Das Projekt erhöht die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in hohem Mass“. Die bfu empfiehlt die Umsetzung des Projekts. Als wichtig bezeichnet auch sie eine intensive Kommunikationsarbeit über die Änderungen, die das neue Regime mit sich bringt. Wie Befragungen der bfu zeigen, ist das Vortrittsrecht für Fussgängerinnen und Fussgänger in Begegnungszonen vielen Verkehrsteilnehmenden nicht bekannt.

Nur am Rande weist die UVEK darauf hin, dass der Autoverkehr in der St. Alban-Vorstadt mit einer Aufhebung von Parkplätzen am St. Alban-Rheinweg und am Mühlenberg im Zuge der Kompensation der im Parking Kunstmuseum entstehenden neuen Parkplätze reduziert werden könnte. Die St. Alban-Vorstadt verlöre so ihre Funktion als Verbindungsachse hinunter zum Rhein und würde als Flanierzone gestärkt. Autoverkehr „nur für Zubringer“ wäre in der St. Alban-Vorstadt nur möglich, wenn damit keine Zufahrten zu Parkplätzen auf Allmend verhindert würden. Eine „Reservation“ von öffentlichen Parkplätzen für eine eingeschränkte Gruppe ist nicht zulässig.

## **2.7 Sanierung im Bestand**

Sollte der Grosse Rat nicht auf den vorliegenden Ratschlag eintreten, würde die St. Alban-Vorstadt voraussichtlich im Bestand saniert. Dafür bräuchte es keinen (weiteren) Grossratsbeschluss. Trotzdem käme es aber zu gewissen Anpassungen: Eine 1:1 Sanierung würde geltende Normen verletzen und könnte mittels Einsprachen (vermutlich erfolgreich) bekämpft werden. Die St. Alban-Vorstadt wird deshalb nach der zwingend anstehenden Sanierung der Werkleitungen ungeachtet der davor gefällten politischen Entscheide nicht mehr genau gleich aussehen wie heute. Es gibt Normen, die bei einer Sanierung zwingend zu berücksichtigen sind. So ist unvorstellbar, dass alle Trottoirs in der heutigen Breite belassen werden, sind sie doch an einzelnen Stellen so schmal, dass die Räder von Kinderwägen und Rollstühlen in der Luft hängen.

Negiert würde bei einem Nichteintreten hingegen das Gestaltungskonzept Innenstadt. Bei einer Sanierung im Bestand müsste auf die teilweise Pflasterung der Strasse verzichtet werden.

## **3. Antrag**

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 8:2 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 15. August 2018 mit 8:2 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Wüthrich', written in a cursive style.

Michael Wüthrich  
Präsident

**Beilage**  
Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### **Ratschlag zur Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten Titel**

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 17.1165.01 des Regierungsrats vom 16. August 2017 sowie den Bericht Nr. 17.1165.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 15. August 2018,

den Gesamtbetrag von Fr. 3'121'000 für die Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 1'695'000 für die Erstellung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
- Fr. 1'426'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.