



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

10.2209.02

Basel, 2. März 2011

Kommissionsbeschluss
vom 2. März 2011

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Ratschlag 10.2209.01 Elsässerstrasse und Hüningerstrasse Projektierung und Ausführung der Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen Tram-Endhaltestelle und Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz mit Velomassnahmen

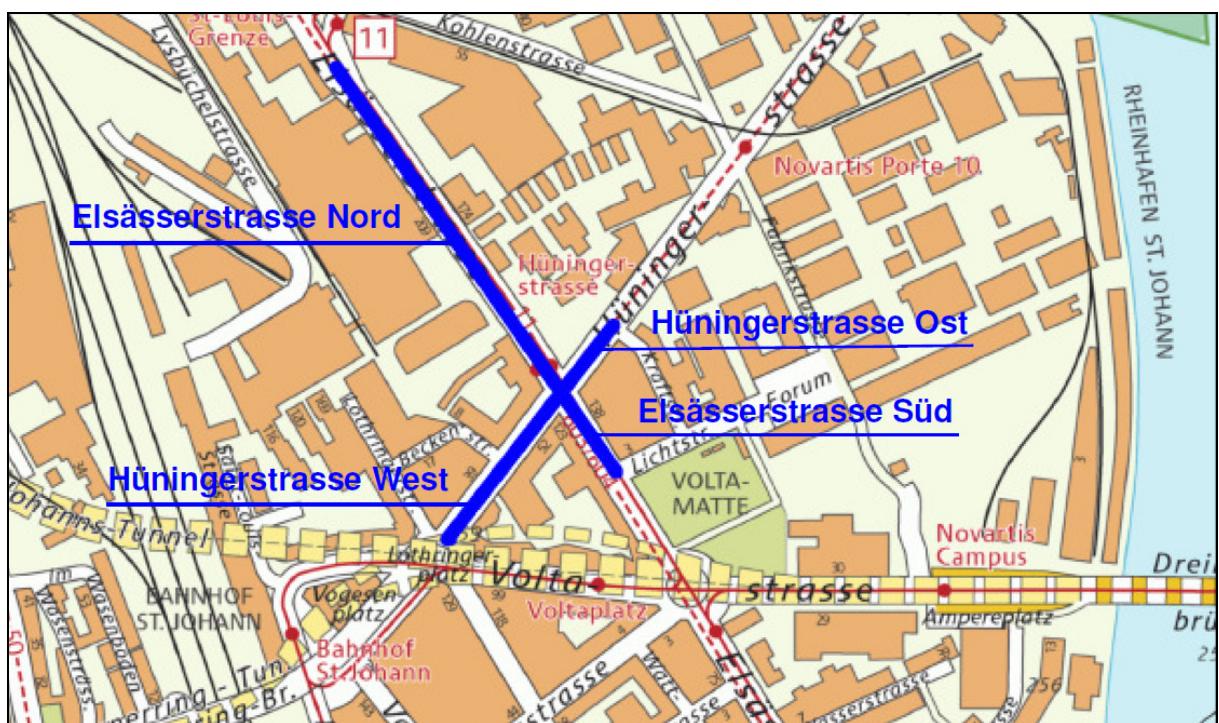
1. Ausgangslage

Die Elsässerstrasse befindet sich gemäss Regierungsrat im Abschnitt Lichtstrasse bis Landesgrenze in einem baulich schlechten Zustand. Sowohl die Fahrbahn als auch die Tramgleise müssen saniert werden. Die Verkehrsflächenaufteilung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) soll bei dieser Gelegenheit verändert werden. Künftig soll die Elsässerstrasse, bei der es sich um eine kantonale Velo- und Fusswegroute handelt, beidseitig über Velostreifen verfügen. Diese Velostreifen sollen unter Bewahrung der Idee einer Baumallee (Baumreihe West bleibt erhalten, Baumreihe Ost wird neu gepflanzt) und ohne grössere zusätzliche Versiegelung von Boden für Verkehrsflächen möglich werden, indem auf ein Eigentrasse des Trams in Richtung Grenze verzichtet wird.

Überdimensioniert ist beim heutigen Verkehrsaufkommen die Hüningerstrasse. Ihr Querschnitt soll nach der Impropriation eines Teils der Strasse in den Novartis Campus und der Eröffnung der Nordtangente den aktuellen Anforderungen angepasst werden. In Richtung Novartis Campus wird sie entsprechend ihrer neuen Erschliessungsfunktion zurückgebaut und umgestaltet. In Richtung Lothringerplatz erhält sie auf beiden Seiten Velostreifen.

Schliesslich sollen die Tramhaltestellen im Projektperimeter den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden.

Abbildung 1: Projektperimeter



Im Norden fügt sich das Projekt verkehrstechnisch und gestalterisch an die vom Grossen Rat 2010 beschlossene Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse (Ratschlag 09.0766.01) an, im Süden an die bereits realisierte Umgestal-

tung der Elsässerstrasse vom Voltaplatz bis zur Lichtstrasse. Es ist auch auf die Umgestaltung der Lichtstrasse und der Voltamatte abgestimmt.

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 10.2209.0 Elsässerstrasse und Hüningerstrasse. Projektierung und Ausführung der Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen Tram-Endhaltestelle und Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz mit Velomassnahmen* am 12.1.2011 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 19.1.2011 und 2.2.2011 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 2.3.2011 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

Die UVEK zeigt sich mit der Umgestaltung von Elsässerstrasse und Hüningerstrasse im Grundsatz einverstanden. Sie ist überzeugt, dass mit den vorgesehenen Massnahmen ein Mehrwert geschaffen wird und der gesamte Strassenabschnitt eine Aufwertung erfährt.

Die UVEK hat sich die von der Verwaltung im Rahmen des Variantenstudiums zur Verkehrs-führung geprüften Verkehrs- und Betriebskonzepte sowie die dahinter stehenden Verkehrs-simulationen präsentieren lassen (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Vergleich der Betriebskonzepte

	❶ Eigentrassee in beide Richtungen	❷ Eigentrassee stadtauswärts, Mischstrasse stadteinwärts	❸ Eigentrassee stadteinwärts, Mischstrasse stadtauswärts	❹ wechselseitiges Eigentrassee
+	ungehinderter ÖV-Betrieb in beide Richtungen	- ungehinderter ÖV-Betrieb in beide Richtungen - Reduktion Landerwerb	- ungehinderter ÖV-Betrieb in beide Richtungen - Reduktion Landerwerb - Ausstossen MIV stadteinwärts möglich	- ungehinderter ÖV-Betrieb in beide Richtungen → ausstossen MIV vor den Knoten nicht nötig
-	-Grosser Flächenbedarf -Velostreifen nicht durchgehend möglich -Verlust Güterumschlagplätze	- MIV muss für ungehinderter ÖV-Betrieb in Richtung Voltaplatz ausgestossen werden → kritisch	- MIV muss für ungehinderter ÖV-Betrieb in Richtung St. Louis ausgestossen werden → möglich	-unruhige Verkehrs-führung -zu kurze Streckenabschnitte

Ein Eigentrasse in beide Richtungen ist vor allem im Südteil der Elsässerstrasse nicht zusammen mit der Markierung von Velostreifen möglich – selbst wenn man auf die dortigen Güterumschlagplätze verzichten würde. Ein Eigentrasse nur stadtauswärts funktioniert gemäss Simulation nicht. Für einen ungehinderten Betrieb des ÖV muss der Verkehr in Richtung Voltaplatz ausgestossen werden können. Ein wechselseitiges Eigentrassee führt zu einer unruhigen Verkehrs-führung. Als beste Lösung kristallisiert sich unter der Vorgabe, dass Velostreifen markiert werden sollen, möglichst wenig Fläche für den Verkehr neu versiegelt werden und eine Baumallee weiterhin prägendes Element sein soll, ein Eigentrasse nur stadt-

einwärts heraus. Ein für den ungehinderten ÖV-Betrieb notwendiges Ausstossen des MIV in Richtung Saint-Louis ist möglich. Man kann den ÖV mittels Lichtsignal priorisieren, ohne die anderen avisierten Ziele aufzugeben. Diese Variante bietet daneben auch eine optimale Anbindung der neuen Kaphaltestelle Hüningerstrasse an die Eingangssituation der Novartis, den Erhalt der Baumreihe West und eine mögliche Verlängerung der Baumreihe Ost und einen kontinuierlichen Strassenverlauf.

Der Trambetrieb stadt auswärts verfügt zwar in Zukunft nicht mehr über ein räumliches, dank verkehrsabhängiger Lichtsignalanlage aber über ein zeitliches Eigentrassee. Zu Problemen kann dieses Verkehrsregime bei einem Unfall oder einem Rückstau vom Grenzübergang her führen. In diesen Fällen wäre auch der Tramverkehr betroffen. Die Verkehrssimulation zeigt aber, dass das vorgeschlagene Mischtrasse im Normalbetrieb – auch zu Hauptverkehrszeiten – problemlos funktioniert. Ein Eigentrassee für das Tram in beide Richtungen wäre nur unter Verzicht auf die Velomassnahmen, dem Wegfall der Baumallee oder mit erheblich mehr Flächeninanspruchnahme für den Verkehr möglich.

Die Querprofile der umgestalteten Elsässerstrasse sind im Ratschlag abgebildet. Im Nordteil bleiben das westliche Trottoir und die Baumreihe bestehen. Neu hinzu kommt ein Velostreifen und ein eigenes Trasse für MIV und ÖV in Richtung Voltaplatz. In die Gegenrichtung teilen sich MIV und ÖV das Trasse, daneben kommen ein Velostreifen und eine neue Baumreihe. Das Trottoir auf der Ostseite ist 2,40 Meter breit und entspricht damit den Anforderungen an einen kantonalen Fussweg. Im Südteil der Elsässerstrasse ändert sich am Trottoir auf der Ostseite nichts, auf der anderen Strassenseite ist ein überbreites Trottoir von 3,70 Metern vorgesehen, das auch für den Güterumschlag dienen soll. Die Spuren für den rollenden Verkehr entsprechen dem Nordteil der Strasse.

Im Detail auseinandergesetzt hat sich die UVEK mit drei Fragen, auf die sie im Folgenden näher eingeht:

1. Dem Zusammenhang mit dem Projekt zur Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse,
2. der Aufteilung der Trottoirflächen im Südteil der Elsässerstrasse zwischen Hüningerstrasse und Lichtstrasse sowie
3. dem Veloverkehr im Bereich der Tramhaltestelle Hüningerstrasse.

2.1 Zusammenhang mit dem Projekt zur Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse

Am 14.4.2010 hat der Grosse Rat dem Ratschlag 09.0766.01 zur Projektierung und Ausführung der Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse zugestimmt. Dabei ging es um den Umbau dieses Knotens zur Erhaltung dessen Leistungsfähigkeit in Folge der Impropriation eines Teils der Hüningerstrasse in den Novartis Campus. Der Regierungsrat hat sich gegenüber den französischen Behörden dazu verpflichtet, die Verkehrsqualität nicht unter ein definiertes Niveau fallen zu lassen.

Das im nun vorliegenden Ratschlag vorgeschlagene Projekt zur Umgestaltung der Elsässer- und der Hüningerstrasse soll koordiniert mit den Massnahmen zum Knotenausbau Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse und der Entwicklung Novartis Campus Plus

(Kanalisation, Werkleitungen, Zugang Hüningerstrasse, Altlastensanierung Papageienhäuser) umgesetzt werden. Bei der Erarbeitung des aktuellen Ratschlags hat sich gezeigt, dass das Knotenprojekt etwas angepasst werden muss, damit es optimal auf die umgestaltete Elsässerstrasse abgestimmt ist. Mit der ursprünglich vorgesehenen Lösung käme es vor dem Knoten zu einem für die Trampassagiere unangenehmen Gleisverschwenk. Die Optimierungen an dieser Schnittstelle sind im Ratschlag beschrieben und aus Sicht der UVEK sinnvoll. Sie führen zu keinen Mehrkosten am bereits bewilligten Projekt.

2.2 Aufteilung der Trottoirflächen im Südteil der Elsässerstrasse

Die UVEK hat die ungleiche Aufteilung der Trottoirflächen im Südteil der Elsässerstrasse hinterfragt. Auf der Ostseite dieses Abschnitts soll das bestehende Trottoir eine unveränderte Breite von 2,00 Metern aufweisen. Der zusätzliche Raum, der durch den Verzicht auf ein Eigentrasse für das Tram in Richtung Landesgrenze geschaffen wird, soll neben den beiden Velostreifen für ein überbreites Trottoir von 3,70 Metern auf der Westseite genutzt werden. Dieses Trottoir soll auch dem Güterumschlag zur Verfügung stehen, ohne dass allerdings entsprechende Flächen markiert werden.

Vor dem Hintergrund, dass das überbreite Trottoir auf der Westseite zum widerrechtlichen Parkieren verleiten könnte, hat die UVEK über einen Antrag diskutiert, die beiden Trottoirs gleich breit – je etwa 2,80 Meter – auszustalten. Sie hat den Antrag allerdings aus den im Folgenden aufgeführten Überlegungen grossmehrheitlich abgelehnt und hält damit am Projektvorschlag im Ratschlag fest.

- Auf der Ostseite der Strasse verfügt fast jedes Grundstück über eine eigene Einfahrt. Deshalb wird das Trottoir kaum für den Güterumschlag benutzt. Auf der Westseite existiert hingegen keine vergleichbare Erschliessung.
- Bei symmetrisch breiten Trottoirs wäre Güterumschlag auf beiden Seiten der Strasse möglich, allerdings nur „rittlings“ unter Benutzung sowohl eines Teils des Trottoirs als auch des Velostreifens. Einem Anlieferer ist in einem solchen Fall zwar bewusst, dass er so bald wie möglich wieder wegfahren sollte, denn der Velostreifen ist während dieser Zeit teilweise blockiert und die Platzverhältnisse für die Fussgänger sind eingeschränkt. Ausweichende Velofahrer müssten auf das Tramgeleise und die MIV-Spur ausweichen, was sogar gefährlich ist, wenn kein Tram oder Auto naht.
- Das Projekt sieht vor, dass Güterumschlag im Grundsatz nur auf der Westseite stattfindet. Dort befinden sich Geschäfte, die auf entsprechende Flächen angewiesen sind. Nur ein „überbreites“ Trottoir ist auch bei Güterumschlag genug breit für die Fussgänger. Mit dem eher schmalen Trottoir auf der Ostseite wird zu verhindern versucht, dass auch dort Güterumschlag stattfindet.
- Es ist nicht vorgesehen, die Randsteine zur Erleichterung des Güterumschlags abzusenken. Weil zudem auf dem Trottoir keine Flächen für den Güterumschlag markiert werden, dürfte die Verlockung, das Trottoir wie beispielsweise an der Güterstrasse zum unerlaubten Parkieren zu benutzen, kleiner sein.

Unter dem Strich kommt die UVEK zum Schluss, dass der Variante im Ratschlag der Vorzug zu geben ist, damit die Situation für Velofahrer und Fussgänger möglichst optimal gestaltet

wird. Bei gleich breiten Trottoirs ginge die Verbesserung der Anlieferqualität zu Lasten des Langsamverkehrs.

2.3 Veloverkehr im Bereich der Tramhaltestelle Hüningerstrasse

Bei der Tramhaltestelle Hüningerstrasse sieht das Projekt stadtauswärts neu eine Kaphaltestelle vor. Befindet sich ein Tram in der Haltestelle, wird der Individualverkehr vor der Kreuzung durch ein Rotlicht zurückgehalten. Die Fahrbahnbreite beträgt im Bereich der Haltestelle wie vor dem Knoten 4,60 Meter; das Tramgleis befindet sich dort allerdings durch den Gleisverschwenk an die Haltekante in Fahrtrichtung am rechten Rand. Die „Überbreite“ soll sicherstellen, dass die Velofahrer genug Platz haben. Weil auf den Tramschienen kein Velostreifen markiert werden kann und die Velofahrer nicht zwischen Tramgeleise und dem 27 Zentimeter hohen Randstein „eingeklemmt“ werden sollen, sollen sie auch zwischen den Tramschienen fahren können, ohne dadurch ein Überholen durch Autos zu verunmöglichen.

Die UVEK hat diese Lösung aus verschiedenen Gründen hinterfragt und als Alternative eine so genannte „Velo-Lichtinsel“ ins Spiel gebracht. Nach interner Prüfung hat sich die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe mit dieser Alternative einverstanden erklärt und sie auf die gleiche Planungsstufe gebracht.

2.3.1 Argumente gegen die Variante Ratschlag

Die breite Fahrbahn im Haltestellenbereich ist aus Sicht der UVEK mit der Gefahr verbunden, dass Autos und Velos das stehende Tram trotz Rotlicht überholen. Beobachtungen zeigen, dass beispielsweise in der Güterstrasse das stehende Tram sogar trotz Sicherheitslinie überholt wird. Die Situation für die Velofahrenden ist überdies suboptimal, weil sich aufgrund der Kaphaltestelle das Tram von der MIV-Spur in den Bereich der Velos verschwenkt. Zwar sind die Platzverhältnisse für die Velos relativ grosszügig, das Fahren zwischen Tramschienen bzw. das dazu nötige schleifende Überqueren einer Tramschiene ist aber nicht jedermanns Sache. Viele Velofahrenden würden wohl trotz der breiten Strasse zwischen Tramschiene und Randstein fahren, wenn sie ein Auto im Nacken spüren. Fahren sie aber zwischen den Schienen, müssen sie nach der Haltestelle die rechte Schiene abermals schleifend kreuzen, um auf den Velostreifen zurückzukommen.

2.3.2 Variante Velo-Lichtinsel

Die UVEK regt an, den Komfort für den Veloverkehr im Bereich der Haltestelle Hüningerstrasse zu erhöhen, indem dieser dort nicht auf der Fahrbahn, sondern auf einem Velostreifen auf Niveau Trottoir bzw. Tramhaltestelle geführt wird – also aus Sicht der Velos rechts vom Tram. Der Velostreifen würde so an der Haltestelle nicht unterbrochen und die Velos nicht zusammen mit dem MIV auf dem Mischtrasse hinter dem ÖV durch die Haltestelle geführt. Die Tramschienen können in einer gestreckten Lage verlegt und das Trottoir nach vorne gezogen werden. Im Haltestellenbereich gäbe es wie davor und danach ein Mischtrasse Auto / Tram. Autofahrer könnten das stehende Tram aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite von nur noch 3,20 Meter nicht überholen.

Das Planungsamt hat den als „Velo-Lichtinsel“ bezeichneten Vorschlag der UVEK planerisch umgesetzt (vgl. Abbildungen 3 & 4). Vorgesehen ist für den durch die Elsässerstrasse fahrenden Veloverkehr ein Doppelsignal. Zum einen wird er wie bei der Variante Ratschlag zusammen mit dem MIV vor der Kreuzung gestoppt, zum anderen unmittelbar vor der Haltestelle. Wenn sich ein Tram in der Haltestelle befindet, dürfen die Velofahrenden den Veloweg nicht befahren; die Trampassagiere haben Vortritt. Ohne Tram in der Haltestelle haben hingegen die Velofahrenden Vortritt. Der grosszügige Wartebereich für die Trampassagiere befindet sich hinter dem Veloweg. Die Abgrenzung des Velowegs zum Wartebereich respektive Trottoir erfolgt mittels einer taktilen Markierung, um den sehbehinderten Menschen die Situation zu vermitteln, gleichzeitig aber keine Stolperstelle für die ein- und aussteigenden Fahrgäste zu schaffen. Zur Verdeutlichung der besonderen Situation für die wenigen einsteigenden Fahrgäste werden im Haltestellenbereich mehrere Velo-Piktogramme auf dem Veloweg markiert.

Abbildung 3: Planausschnitt Umgestaltung Elsässerstrasse / Hüningerstrasse, Variante Velo-Lichtinsel

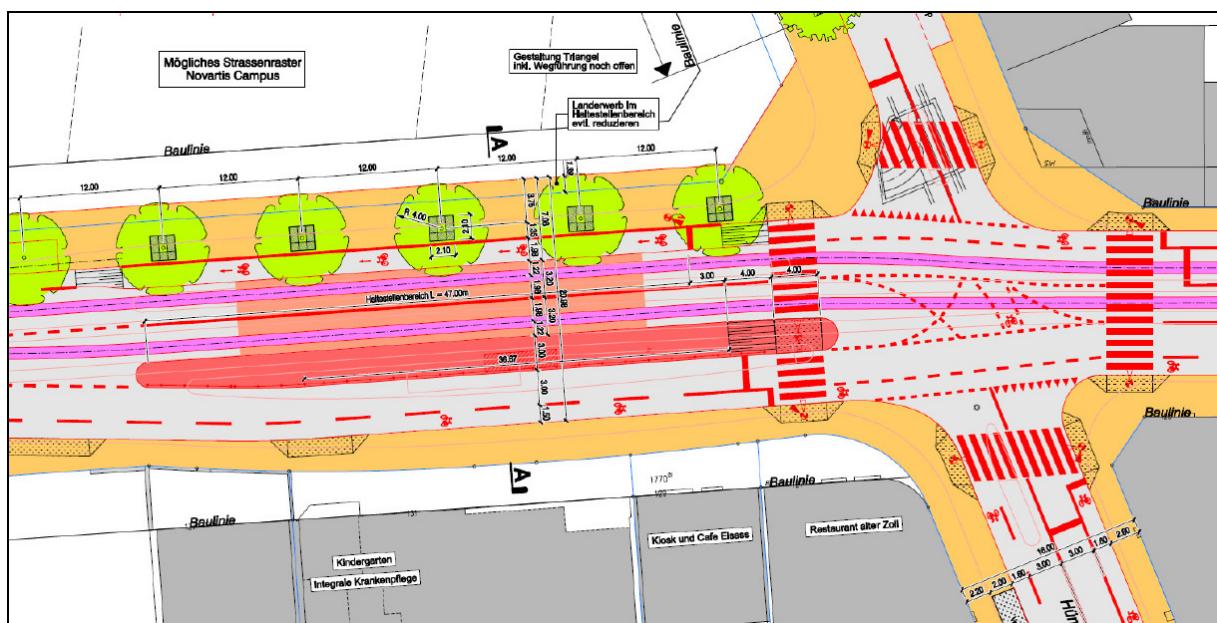
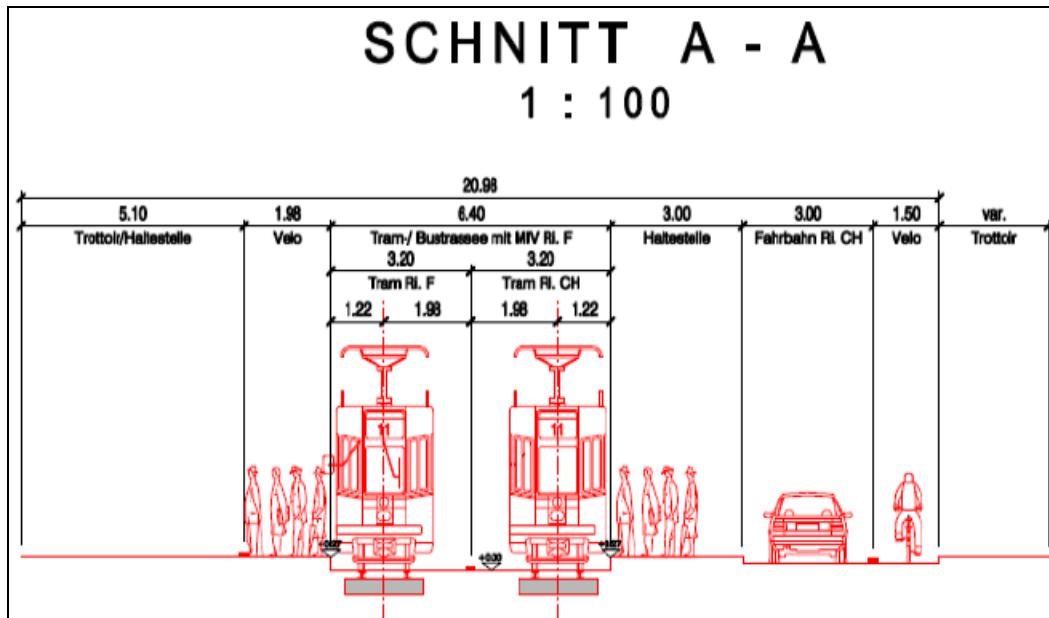


Abbildung 4: Velo- Lichtinsel während des Fahrgastwechsels

2.3.3 Vor- und Nachteile der Variante Velo-Lichtinsel

Die Vor- und Nachteile der Variante „Velo-Lichtinsel“ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Vorteile:

- Velofahrende müssen nicht zwischen Gleis und Haltekante oder zwischen den Schienen fahren.
- Die Entwässerung der Strasse tangiert die Velos nicht.
- Die Tramgleisführung kann dank der Verschiebung des Fahrbahnbereichs in Richtung Ost gestreckt werden.
- Die Bäume im Haltestellenbereich müssen wegen des grösseren Abstands zum Tram weniger stark zurückgeschnitten werden.
- Das westliche Trottoir kann verbreitert werden.

Nachteile:

- Konfliktpotenzial zwischen Fahrgästen des Trams und Velofahrenden bei Missachtung der Signalisation.
- Mehrkosten für ein zusätzliches Lichtsignal von ca. CHF 15'000.

2.3.4 Evaluation der Variante Velo-Lichtinsel

Die Verwaltung empfiehlt die Variante „Velo-Lichtinsel“ zur Umsetzung. Sie bedeutet für den Veloverkehr eine eindeutige Komfortsteigerung. Nur die BVB gewichten die Nachteile dieser Lösung stärker als die Vorteile. Für sie kommt die Sicherheit ihrer Fahrgäste an erster Stelle.

Weil es sich bei der „Velo-Lichtinsel“ um ein für Basel neuartiges Konzept handelt, soll nach der Inbetriebnahme ein Monitoring der Situation stattfinden. Nach einer Betriebsdauer von einem Jahr will die Verwaltung der UVEK einen Erfahrungsbericht vorlegen, in dem sie das

weitere Vorgehen definiert. Für den Fall, dass die Velofahrenden die Lichtsignale ignorieren und auch bei stehendem Tram durch den Haltestellenbereich fahren, bleibt ein Rückbau vorbehalten. Hohe Kosten wären damit nicht verbunden.

Sollte sich die „Velo-Lichtinsel“ an diesem Ort als erfolgreich erweisen, heisst dies hingegen nicht, dass sie auch für andere Kaphaltestellen die richtige Lösung ist. Denn die Haltestelle Hüningerstrasse unterscheidet sich in gewissen Punkten von anderen Haltestellen: Sie verzeichnet vor allem aussteigende und kaum zusteigende Passagiere, da es sich um die zweitletzte Haltestelle der Linie 11 handelt; der Trottoirbereich ist sehr komfortabel und der Fussgänger-Längsverkehr gering, entsprechend besteht im Wartebereich kaum Mehrfachnutzung; die Haltestelle befindet sich ausserhalb der Innenstadt und weist daher ein generell geringeres Passagier- und Fussgängeraufkommen auf.

3. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK beantragt einstimmig, die in Kapitel 2.3 ausgeführten Veränderungen am Ratschlagsprojekt, mit denen die Verwaltung einverstanden ist, umzusetzen. Zu einer Veränderung der Kredithöhe führen die Anpassungen nicht.

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 2. März 2011 mit 8:0 Stimmen ohne Enthaltungen verabschiedet und den Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden Be schlussentwurfs.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Christian Egeler

Vizepräsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Elsässerstrasse / Hüningerstrasse

Projektierung und Ausführung der Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz mit Velomassnahmen

(vom [\[Hier Datum eingeben\]](#))

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 10.2209.0 und den Bericht Nr. 10.2209.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen der Kraftstrasse und dem Lothringerplatz wird ein Kredit von CHF 3'700'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, inkl. 8% MWSt.) bewilligt. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts (Position 6170.100.20023) im Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) eingestellt.
2. Für die Anpassung der Gleisanlage in der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse wird ein Kredit von CHF 5'700'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010= 103.9, inkl. 8% MWSt.) bewilligt. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes (Position 6170.100.20024) im Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr) eingestellt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.