



An den Grossen Rat

17.0519.01

15.5162.02

BVD/P170519

Basel, 26. April 2017

Regierungsratsbeschluss vom 25. April 2017

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**

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation	4
2.3 Perimeter.....	5
2.4 Ziele 5	
3. Projektentwicklung	6
3.1 Vorgehen.....	6
3.2 Bezug zum Gestaltungskonzept Innenstadt	6
3.3 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben	7
3.4 Einbezug der Öffentlichkeit	7
4. Projekterläuterung	7
4.1 Projektbeschrieb	7
Verkehr.....	12
4.2 12	
4.3 Infrastruktur	13
4.4 Umweltaspekte.....	13
5. Termine	13
5.1 Termine	13
6. Kosten	14
6.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	14
6.1.1 Neue Ausgaben.....	14
6.1.2 Gebundene Ausgaben	14
6.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung.....	15
6.3 Ausgaben Dritter	15
7. Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trassee für Tram 3 und Bus 80 und 81.....	16
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	18
9. Antrag.....	18

1. Begehren

In der St. Alban-Anlage, Abschnitt Hardstrasse bis und mit Knoten Sevogelstrasse/Gellertstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden. Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen daher, für die Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs im genannten Strassenabschnitt sowie und für die Umgestaltung der ÖV-Haltestelle „St. Alban-Tor“ gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) Ausgaben von insgesamt 11,337 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- | | | |
|-----|------------|--|
| Fr. | 2.555 Mio. | für die Neuorganisation der St. Alban-Anlage zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Position 6170.250.20024) |
| Fr. | 0.790 Mio. | für die Gleisanpassungen bei der Haltestelle St. Alban-Tor 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 | als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements |

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

- | | | |
|-----|------------|---|
| Fr. | 2.230 Mio. | für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000) |
| Fr. | 0.650 Mio. | für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Position 6170.250.56000) |
| Fr. | 0.205 Mio. | für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen (Mobilität, Position 6618.300.57000) |
| Fr. | 4.900 Mio. | für die Erhaltung der Schienen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB |

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

Ferner werden durch Dritte (IWB und Swisscom) für Werkleitungen Ausgaben in Höhe von 3,569 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Die unterirdischen Leitungen in der St. Alban-Anlage, Abschnitt Hardstrasse bis Gellertstrasse, haben ihr Lebensende erreicht und müssen erneuert werden. Bei dieser Gelegenheit ebenfalls erneuert werden die Beläge und Tramgleise. Diese Sanierungsmassnahmen bieten die Chance, die Haltestelle St. Alban-Tor und den Kreuzungsbereich Zürcherstrasse/Gellertstrasse/Sevogelstrasse an die aktuellen Anforderungen und Bedürfnisse anzupassen.

Dies beinhaltet die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Verbesserungen für den Veloverkehr gemäss Teilrichtplan Velo sowie die Schaffung hindernisfreier Haltestellen für den öffentlichen Verkehr in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Die St. Alban-Anlage ist Bestandteil des kantonalen Fusswegnetzes. Die Fusswegverbindung führt von der St. Alban-Anlage (Grünpromenade) in die St. Albantor-Anlage und von da weiter über den Kreuzungsbereich von St. Alban-Anlage und Zürcherstrasse in die Gellertstrasse.

Das behördenverbindliche Gestaltungskonzept Innenstadt definiert die St. Alban-Anlage als Teil des Grünen Rings und den Knoten Zürcherstrasse/Gellertstrasse/Sevogelstrasse als Ringplatz (vgl. Kap. 3.2). Die damit verbundenen Gestaltungskriterien können im Zuge der Sanierung umgesetzt werden.

Im Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trasse für Tram 3 und Bus 80/81 bitten die Anzugstellenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob

- mit der Umsetzung des BehiG die Haltestellen von der Breite bis zum Aeschenplatz so umgebaut werden können, dass auch die Busse der Linie 80 und 81 auf dem Tramtrasse fahren können;
- mit dem Umbau der Tramhaltestelle St. Alban-Tor als erstes diese Massnahme umgesetzt werden kann.

Mit vorliegendem Ratschlag beantworten wir den Anzug und beantragen dem Grossen Rat, diesen abzuschreiben.

2.2 Situation

In der St. Alban-Anlage teilt sich heute das stadtauswärts fahrende Tram – zwischen Hardstrasse und St. Alban-Vorstadt – die Fahrspur mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Bedeutung der Haltestelle wird unter Berücksichtigung der drei Kriterien Ein- und Aussteiger pro Tag, Umsteigemöglichkeit und Anzahl Nutzungen gemäss Ratschlag II zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt vom 19. Oktober 2016 als „niedrig“ eingestuft. Die Haltestelle St. Alban-Tor weist in keiner der beiden Fahrtrichtungen den gültigen Normen entsprechende Inseln auf.

Im Teilrichtplan (TRP) Velo 2013 ist die St. Alban-Anlage sowohl als Pendlerroute, als auch als Basisroute ausgewiesen. Bereits heute ist in beide Fahrtrichtungen ein Radstreifen markiert – mit Ausnahme im Kreuzungsbereich mit der Gellertstrasse.

Die St. Alban-Anlage ist als Lifeline-Achse erster Priorität ausgewiesen und zählt zu den Ausnahmetransportrouten.



Abbildung 1: Haltestelle St. Alban-Tor

2.3 Perimeter

Die Erhaltungsmassnahmen erfolgen in der St. Alban-Anlage im Abschnitt Aeschenplatz bis Gellertstrasse (beidseits der mittigen Parkanlage). Der Perimeter der Umgestaltung umfasst die St. Alban-Anlage im Abschnitt Hardstrasse bis zum Knoten Sevogelstrasse/Gellertstrasse und den Einmündungsbereich zur St. Alban-Vorstadt.

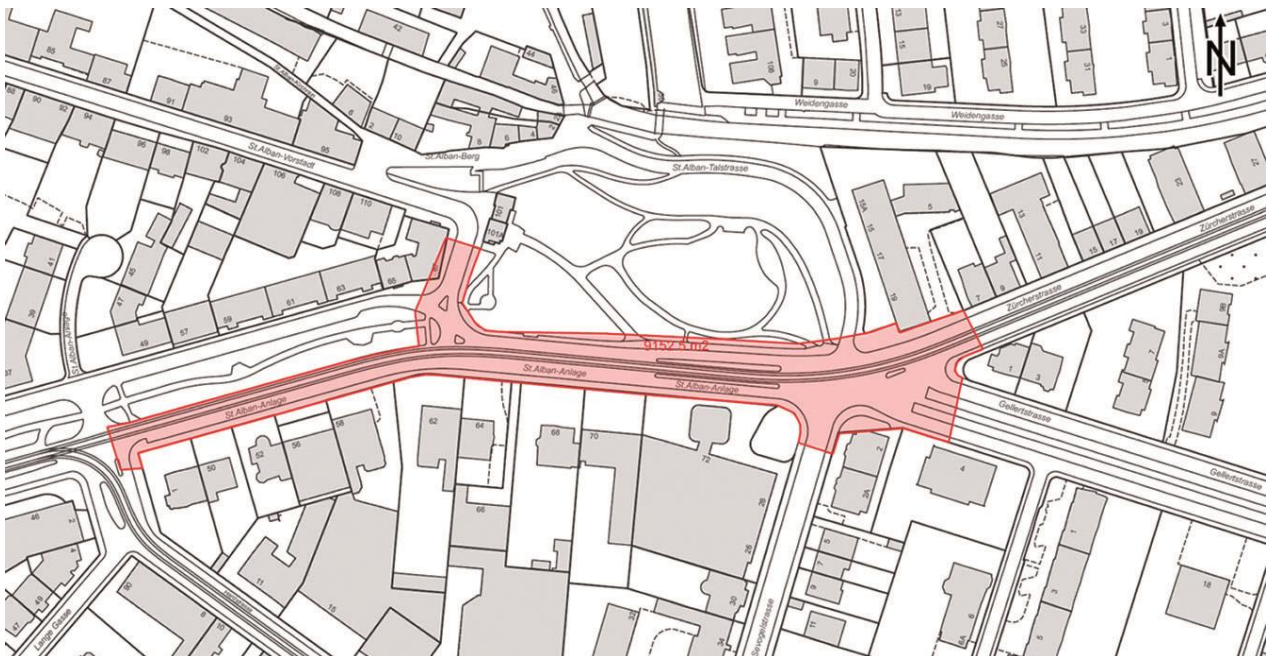


Abbildung 2: Projektperimeter der Umgestaltung (rot)

2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4.1 erläuterten Massnahmen werden neben dem erstrangigen Ziel einer langfristig funktionstüchtigen städtischen Infrastruktur folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhen der Verkehrssicherheit am Knoten Gellertstrasse/Zürcherstrasse/Sevogelstrasse
- Beschleunigter und störungsfreier öffentlicher Verkehr im Abschnitt Hardstrasse bis St. Alban-Tor
- Verbessern von Sicherheit und Komfort für den Veloverkehr (Basis- und Pendlerroute)
- Erhöhen der Verbindungsqualität für Fussgänger/-innen
- Schaffen des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr

3. Projektentwicklung

3.1 Vorgehen

Um die Haltestelle St. Alban-Tor und die Parkanlage St. Alban-Anlage räumlich und funktional zu optimieren, wurden im Rahmen der Projektierung mögliche Haltestellentypen für die Schaffung eines hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr untersucht und eine Verkehrszählung vor Ort durchgeführt. Bei der Beurteilung der Lösungen waren das ansteigende Gelände der Parkanlage im Bereich der heutigen Fussgängerstreifen und der geschützte Baumbestand besonders zu berücksichtigen.



Abbildung 3: Die bestehende Topografie der Parkanlage erfordert eine Haltestellenlösung, die den heutigen Strassenquerschnitt möglichst nicht verbreitert, weil sonst Stützbauwerke in der Grünanlage erforderlich sind.

3.2 Bezug zum Gestaltungskonzept Innenstadt

Die St. Alban-Anlage ist im Gestaltungskonzept Innenstadt als Bestandteil des Grünen Rings definiert, der wie folgt beschrieben ist:

„Die ehemalige äusserste Zone der Stadtbefestigung auf der Grossbasler Seite soll als zentrales Bindeglied zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Quartieren etabliert und entlang des gesamten Rings der grüne Charakter gestärkt werden. Zu unterscheiden gilt es diesbezüglich klar zwischen den Abschnitten mit grünen Mittelpromenaden und den Bereichen mit Alleen. Insbesondere bei den Letzteren sollen die Lücken mit Alleebäumen geschlossen werden.

Die bestehenden Stadttore sollen innerhalb des Rings als historische Fragmente und wichtige Orientierungspunkte eine Sonderrolle einnehmen. Sie sollen räumlich optimal zur Gel-

tung kommen und gut einsehbar sein. Die abgesetzten Fahrbahnen liegen, ausgenommen in den Bereichen mit den grünen Mittelpromenaden, zentral und werden von grünen Seitenstreifen mit Bäumen und grosszügigen Trottoirbereichen flankiert.

Entscheidend für die postulierte Bindegliedfunktion sind bestmöglich ausgestattete Quermöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr. Der rollende Verkehr (MIV, ÖV, Velo) spielt, mit Ausnahme im Abschnitt Klingelbergstrasse und St. Johannis-Ring, auf dem Ring die Hauptrolle. Asphalt ist angesichts der dynamischen Ausrichtung des grünen Rings das dominante Bodenmaterial. Vegetationsflächen und wassergebundene Beläge unterstreichen das grüne Image des Rings.“

Die Kreuzung St. Alban-Anlage/Sevogelstrasse/Gellerstrasse ist im Gestaltungskonzept Innenstadt als Ringplatz definiert. Ringplätze sind dabei wie folgt beschrieben:

„Die Ringplätze sind eng verbunden mit dem grünen Ring und dem Stadtring. Als besondere Elemente dieser prägnanten Ringstrukturen erfüllen sie eine wichtige Scharnierfunktion in die angrenzenden Quartiere. Eine gute Orientierung und bestmöglich ausgestattete Quermöglichkeiten sind für das Funktionieren entscheidend. Die Plätze zeichnen sich durch viel Bewegung aus. Als Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs müssen sie aber auch ruhige Warte- oder Aufenthaltsräume anbieten. Zwischen diesen Gegensätzen muss ein Gleichgewicht gefunden werden. Die gestalterische Identität der Ringplätze ist eng mit der Gestaltung des grünen Ringes und des Stadtrings verknüpft.“

3.3 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben

In der Hardstrasse sind im Abschnitt zwischen St. Alban-Anlage und St. Alban-Ring in den Jahren 2019 und 2020 Gleise, Strasse und Werkleitungen (Wasser, Gas und Elektrizität) instand zu stellen. Zurzeit erarbeitet die Verwaltung dazu ein Projekt, das dem Grossen Rat voraussichtlich im 2016 unterbreitet wird.

3.4 Einbezug der Öffentlichkeit

Die Interessensverbände Fussverkehr Schweiz, VCS Sektion Basel und Pro Velo beider Basel wurden am 7. Mai 2015 zu einem offenen Austausch zum vorliegenden Projekt eingeladen. Die Teilnehmenden haben das vorgestellte Projekt begrüsst und sich konstruktiv in die Diskussion eingebracht.

4. Projekterläuterung

4.1 Projektbeschreibung

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele zu erreichen, braucht es in der St. Alban-Anlage im Abschnitt Hardstrasse bis und mit Knoten Sevogelstrasse/Gellertstrasse bauliche Massnahmen. Das Variantenstudium hat gezeigt, dass unter den gegebenen räumlichen Umständen die Ziele am besten erreicht werden, wenn die Tramhaltestelle St. Alban-Tor stadteinwärts als Kaphaltestelle mit Velobypass und stadtauswärts als Inselhaltestelle ausgebildet wird.

Kreuzungsbereich Gellertstrasse/Sevogelstrasse

Die Gestaltung des Verkehrsraums ist ein Flickwerk, das sukzessiv über die Jahre entstanden ist. Besonders gut ist dies an den grossflächigen Sperrmarkierungen zu erkennen, die den Verkehr führen sollen, oft aber überfahren werden, was zu gefährlichen Situationen führt. Besonders gefährdet sind die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Bewertung der Verkehrssicherheit beruht auf der Unfallauswertung der Kantonspolizei Basel-Stadt. Aus dieser ist ersichtlich, dass in den Jahren 2007 bis 2013 drei Unfälle mit jeweils einem

Leicht- oder Schwerverletzten registriert wurden. Bei den Unfällen handelt es sich um zwei Fussgängerunfälle auf den beiden Fussgängerstreifen über die St. Alban-Anlage stadtauswärts. Zudem wurde stadteinwärts auf Höhe der Einmündung der St. Alban-Talstrasse ein Schleuder- oder Selbstunfall beim Ausweichen festgehalten. Alle Unfälle ereigneten sich am Tag auf trockener Fahrbahn, ohne eine Beeinträchtigung der Sicht und bei regem bzw. starkem Verkehr. Die Unfälle lassen sich somit nicht auf schlechte äussere Bedingungen zurückführen. Die sehr kurzen Abstände der Konfliktpunkte im Kreuzungsbereich könnten hingegen in Verbindung mit dem starken Verkehrsaufkommen dazu führen, dass der Knoten für Autofahrer/-innen unübersichtlich ist.



Abbildung 11: Kreuzungsbereich Gellertstrasse/Sevogelstrasse: Die Verkehrsführung mit grossflächigen Sperrmarkierungen ist ein Flickwerk und kann im Zuge der Umgestaltung sicherer gestaltet werden.

Mit baulichen Massnahmen wird die Situation im Kreuzungsbereich mit der Gellertstrasse bzw. der Sevogel- und der St. Alban-Talstrasse entschärft. Dabei verbessert die gewählte Lösung mit der als Kap mit Velo-Bypass gestalteten Tramhaltestelle stadteinwärts die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, weil Tram und MIV im Mischtrasse auf einer Spur fahren und die Fahrbeziehungen dadurch übersichtlicher werden.



Abbildung 10: Kreuzungsbereich Gellertstrasse/Sevogelstrasse nach der Umgestaltung

In den Einmündungsbereichen der Gellertstrasse und der Sevogelstrasse werden die Fahrbahn­ränder optimiert, um möglichst kurze Querungsdistanzen über die Fahrbahn bzw. kurze Fuss­gängerstreifen zu gewährleisten. Gleichzeitig werden die Fussgängerstreifen in ihrer Lage ver­schoben. Dies stellt sicher, dass in die Zürcherstrasse einbiegende Fahrzeuge nicht mehr auf dem Fussgängerstreifen zu stehen kommen. Die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer wird dadurch verbessert. Zudem werden die zwei stadteinwärts führenden Fahrspuren auf eine Spur reduziert, was die Fussgängersicherheit zusätzlich erhöht, da der Fussgängerstreifen nur noch über eine einzige Fahrspur führt. Gleichzeitig wird damit auch eine Verbesserung für den linkseinbiegenden Verkehr aus der Gellertstrasse erreicht, weil dieser nicht mehr zwei Fahrspu­ren kreuzen muss.

An der Einmündung der St. Alban-Talstrasse wird eine Trottoirüberfahrt erstellt, wodurch den Fussgängerinnen und Fussgängern der Vortritt gewährt und der Komfort auf dem Fusswegnetz gesteigert wird.

Haltestellenbereich

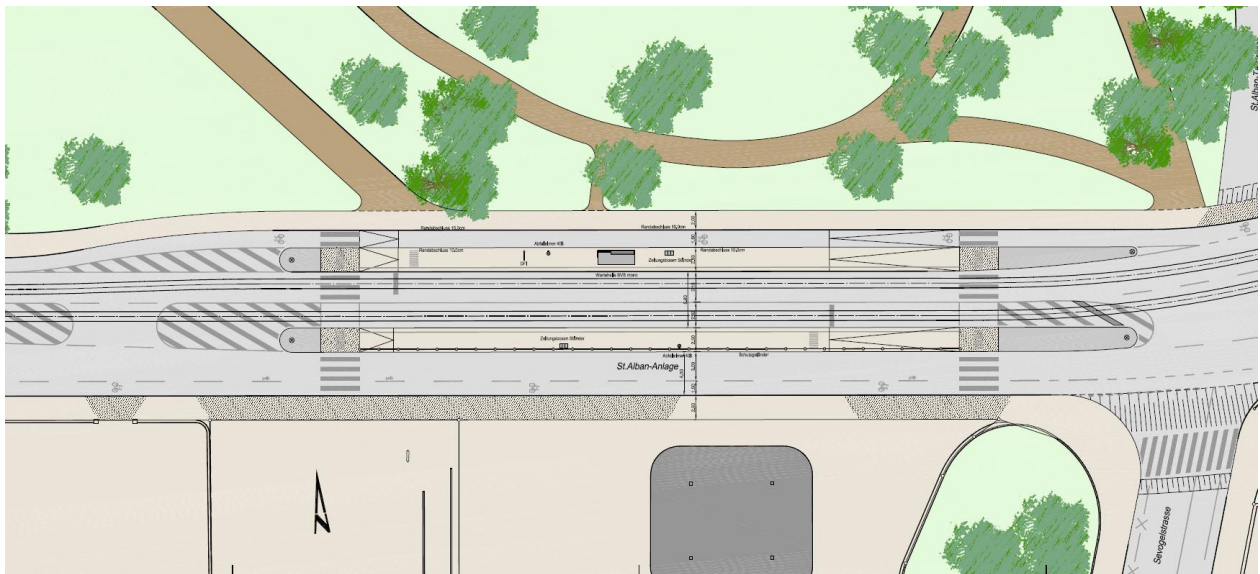


Abbildung 4: Haltestelle St. Alban-Tor nach der Umgestaltung

Mit dem Gestaltungsprojekt wird die Haltestelle St. Alban-Tor räumlich und funktional stärker an die St. Albantor-Anlage angebunden, da diese stadteinwärts nur noch durch einen Velobypass vom Trottoir bzw. dem Fusswegsystem der St. Albantor-Anlage getrennt ist. Stadteinwärts wird der MIV durch die Kaphaltestelle geführt. Die Haltestelle stadtauswärts bleibt weiterhin eine Inselhaltestelle. Beide Haltestellen erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vollumfänglich.

Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor

Vom Aeschenplatz bis zum St. Alban-Tor soll das Tram ein durchgängiges Eigentrassees erhalten, was gleichermassen der Verkehrssicherheit wie der Fahrplanstabilität dient. So werden Tram und MIV künftig auch im Abschnitt zwischen Hardstrasse und St. Albantor-Anlage auf separaten Fahrspuren geführt. Der Grossteil der notwendigen Anpassungen erfolgt in Bereichen, wo aufgrund von Gleis- und Werkleitungserneuerungen ohnehin umfangreiche Grabarbeiten durchgeführt werden müssen. Dadurch können sowohl die Kosten reduziert als auch die Bauzeit optimiert werden.

Durch die Schaffung eines Eigentrassees für das Tram müssen 18 Parkplätze aufgehoben werden, die nicht im näheren Umfeld kompensiert werden können. Die Parkplatzbilanz im Projektperimeter beträgt somit -18 Parkplätze. Die Aufhebung der Parkplätze ist Bestandteil der Kompensationsmassnahmen des Parkings Kunstmuseum. Gemäss Bestimmung 5 des Bebauungsplans 204 „Parkhaus Kunstmuseum“ müssen 60% der neu erstellten (350) Parkplätze im Umkreis von rund 500 m auf Allmend aufgehoben werden. Dies entspricht der Zahl von 210 Parkplätzen.

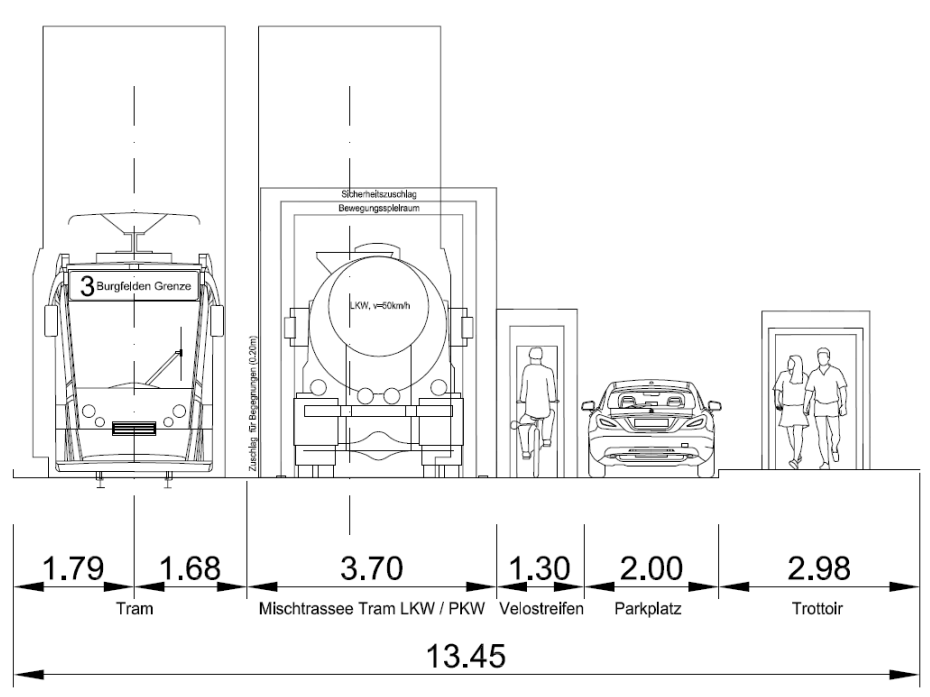


Abbildung 5: Bestehender Querschnitt Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor mit Mischtrasse und Parkierung

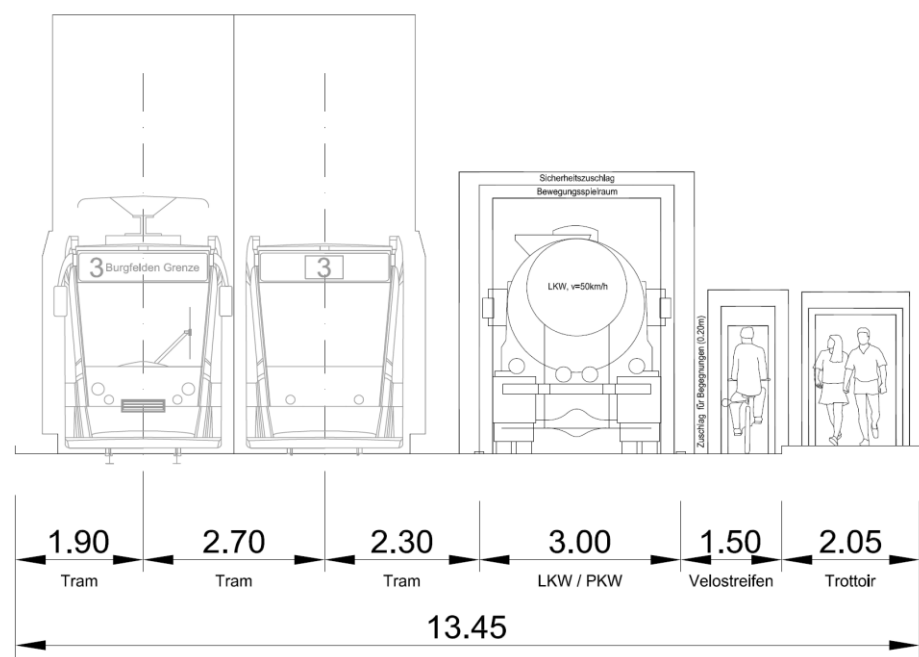


Abbildung 6: Querschnitt Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor nach der Umgestaltung mit Tram im Eigentrassee



Abbildungen 7 und 8: Links Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor mit Tram im Mischtrassee und 1.30 m breiten Velostreifen. Rechts: Bereits realisierter Abschnitt Engelgasse bis Hardstrasse mit Tram im Eigentrassee und 1.50 m breiten Velostreifen wie im Ratschlagsprojekt für den folgenden Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor vorgesehen



Abbildung 9: Abschnitt Hardstrasse bis Haltestelle St. Alban-Tor (Ausschnitt) mit Tram im Eigentrassee und 1.50 m breiten Velostreifen wie im Ratschlagsprojekt vorgesehen. In gelber Farbe sind die heutigen Parkplätze erkennbar, die aufgrund des Eigentrassees für das Tram entfallen.

4.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Für den öffentlichen Verkehr wird mit der Trennung von der Fahrspur des MIV zwischen Hardstrasse und St. Albantor-Anlage ein durchgehendes Eigentrassee zwischen Aeschentplatz und St. Albantor-Anlage geschaffen; die Haltestelle St. Alban-Tor wird vollumfänglich hindernisfrei.

Veloverkehr

Stadtauswärts wird die Situation für Velofahrende durch einen nicht mehr entlang parkierter Fahrzeuge führenden Velostreifen verbessert, der neu auch über den Knoten mit der Sevogelstrasse und der Gellertstrasse führt. Stadteinwärts lassen die örtlichen Gegebenheiten bei der Haltestelle St. Alban-Tor die Schaffung eines Velobypasses zu, wodurch Velofahrende die Haltestelle komfortabel umfahren können.

Fussverkehr

Mit der Umgestaltung von Haltestelle und Kreuzungsbereich werden Sicherheit und Komfort für die Fussgänger/-innen deutlich verbessert. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Kaphaltestelle mit Velobypass bei der St. Albantor-Anlage
- ausreichend dimensionierte Wartebereiche an der Haltestelle
- zusätzlicher Fussgängerstreifen am westlichen Ende der Haltestelle
- normgerechte Anordnung der Fussgängerstreifen im Knotenbereich,
- Reduktion der Querungsdistanzen
- Trottoirüberfahrt zur St. Alban-Talstrasse

Motorisierter Individualverkehr

Die St. Alban-Anlage hat gemäss aktueller Strassennetzhierarchie die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Gemäss schweizerischer Norm (SN 640 042) sollten der öffentliche Verkehr und damit auch der MIV auf Hauptverkehrsstrassen ein Eigentrassee bzw. separate Fahrspuren aufweisen. Mit der Umgestaltung dem Rechnung getragen, was zu mehr Verkehrssicherheit und Komfort für den MIV führt.

Rückstaulängen des MIV durch neue Kaphaltestelle

Die Haltestelle wird nur von einer Tramlinie bedient, die in den massgebenden Morgen- und Abendspitzenstunden im 7-Minuten-Takt verkehrt. Wenn das Tram in der Kaphaltestelle steht, kann sich hinter diesem ein Rückstau bilden. Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass die in der ausschlaggebenden Morgenspitzenstunde (von 7.30–8.30 Uhr) fahrenden Fahrzeuge kurzfristig ein Rückstau von maximal 48 m bilden, der sich aber schnell wieder auflöst. Ausserhalb der Morgenspitzenstunde ist die Rückstaulänge so gering, dass keine der Verkehrsbeziehungen am Knoten beeinträchtigt wird.

4.3 Infrastruktur

Werkleitungsbau

Die sanierungsbedürftigen Werkleitungen werden vollständig ausgewechselt. Dazu gehören alle Elektrizitäts-, Gas-, Wasser- und Kanalisationsleitungen. Die Leitungen der Fernwärme müssen nicht erneuert werden. Von den Sanierungsmassnahmen ist auch der nördlich von der mittigen Grünanlage gelegene Bereich der St. Alban-Anlage betroffen. Verteilkästen und Entlüftungsschächte werden in das Gesamtkonzept eingebunden und neu angeordnet. Alle sanierungsbedürftigen Hausanschlüsse werden durch die Werke ersetzt.

Gleisbau

Im gesamten Perimeter werden die Gleise erneuert. Um gleichzeitig den hindernisfreien Zugang zum Tram zu gewährleisten, erfolgt der Ersatz in leicht veränderter Lage.

Strassenbau

Aufgrund der Werkleitungsbauten und der Oberflächenanpassungen wird bei der Instandstellung die gesamte Strassenentwässerung inklusive Schachtbauten neu erstellt. Ausserdem werden alle Asphaltbeläge inkl. Unterbau nach den gültigen Normen ersetzt. Der Strassenbau richtet sich nach den Werkleitungsetappen und wird in Baulose unterteilt.

4.4 Umweltaspekte

Vegetation

Neue Fahrbahnanhebungen mit Fussgängerstreifen kennzeichnen die Ein- und Ausfahrten in die Tempo 30-Zone der Gellertstrasse. In diesem Zusammenhang sieht das Projekt vor, einen Baum zu fällen, der ansonsten genau auf der Gehlinie der Fussgänger/-innen wäre. Im Zuge der Umgestaltungsmassnahmen entstehen neue Grünflächen anstelle von asphaltierten Fahrbahnbelägen. Einerseits entstehen ca. 460 m² Rasentrassee im Gleisabschnitt Hardstrasse bis Einmündung in die St. Alban-Vorstadt; andererseits wird die Parkanlage um ca. 112 m² Rasenfläche vergrössert.

5. Termine

5.1 Termine

3. Quartal 2017	Fertigstellung Bauprojekt
4. Quartal 2017	Öffentliche Planaufgabe
1. Quartal 2018	Bewilligungen und Projektfreigabe
1. Quartal 2018	Submissionen

3. Quartal 2018	Baubeginn
4. Quartal 2019	Fertigstellung

6. Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Sanierung sowie die Projektierung und den Bau eines für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraums in der St. Alban-Anlage im Abschnitt Hardstrasse bis Gellertstrasse.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 11,337 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung, resp. Darlehen BVB (s. Kap. 6.1)	
▪ neue Ausgaben	3'345'000
▪ gebundene Ausgaben	7'985'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 6.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	6'000
▪ jährliche Folgekosten	1'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	11'337'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Private; s. Kap. 6.3)	3'569'000

6.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

6.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 8% MwSt. 3,345 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB 1	
▪ Strassenanlage	2'555'000
Kosten als Darlehen an die BVB	
▪ Gleisanlagen	790'000
Total neue Ausgaben	3'345'000

6.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen St. Alban-Anlage ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgaben-

bewilligungen Strassen, Abwasserableitungsanlagen (beide IB1) und Gleisanlagen (IB2) belaufen sich auf gesamthaft 7,985 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
Zu Lasten IB 1	
▪ RAB Erhaltung Strassen	2'230'000
▪ RAB Erhaltung Abwasserableitungsanlagen	650'000
▪ RAB Erhaltung Lichtsignalanlagen	205'000
	3'085'000
Darlehen an die BVB	
▪ RAB Erhaltung Gleisanlagen	4'900'000
	4'900'000
Total gebundene Ausgaben	7'985'000

6.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen des Baumbestands verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kap. 3 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 7'000 Franken pro Jahr. Diese werden im ZBE der jeweiligen Dienststelle kompensiert.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	6'000
Unterhaltsbudgets	
▪ Pflege Bäume und Vegetationsflächen (STG)	1'000
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	7'000

6.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	3'554'000
Private	15'000
Total Ausgaben Dritter	3'569'000

7. Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trasse für Tram 3 und Bus 80 und 81

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Mai 2015 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Von Birsfelden her bis zum Aeschenplatz fahren die Busse der Linien 80 und 81 parallel zum Tram 3 auf der Strasse. Abgesehen von den Behinderungen durch den MIV und der Benachteiligung an der Lichtsignalanlage bei der Autobahnausfahrt, ist eine Parallelführung kundenunfreundlich und erschwert das Umsteigen. Wollen die Busfahrgäste in die Innenstadt fahren, dann müssen sie in der Breite oder am Aeschenplatz aufs Tram 3 umsteigen. Dies ist jedoch mit gefährlichen Strassenüberquerungen verbunden. Würde der Bus auf dem Tramtrasse fahren, dann könnten die Fahrgäste bequem an der gleichen Haltestellenkante umsteigen (Beispiel Haltestelle Dorenbach).

Wenn der Bus künftig auf dem Tramtrasse fahren würde, dann könnte er künftig jede städtische Tramhaltestelle bedienen. Fahrgäste könnten ohne umzusteigen bequem Ziele in der Breite und im Gellert erreichen. Mit der Führung des Busses auf dem Tramtrasse könnte ohne nennenswerte Mehrkosten eine Taktverdichtung und Kapazitätssteigerung auf der Achse Breite - Aeschenplatz erreicht werden.

Mit der gemeinsamen Führung von Tram und Bus könnte auf die BeHiG-Anpassung der Bushaltestellen verzichtet werden. Damit liessen sich nennenswerte Kosten einsparen. Demnächst soll die Tramhaltestelle St. Alban-Tor BeHiG-konform ausgestaltet werden. Dieser Umbau bietet die Gelegenheit, den Anfang zur gemeinsamen Führung von Tram und Bus auf der Achse Aeschenplatz-Breite umzusetzen.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob

- mit der Umsetzung des BeHiG die Haltestellen von der Breite bis zum Aeschenplatz so umgebaut werden können, dass auch die Busse der Linie 80 + 81 auf dem Tramtrasse fahren können;

- mit dem Umbau der Tramhaltestelle St. Alban-Tor als erstes diese Massnahme umgesetzt werden kann.

Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Christian Egeler, Aeneas Wanner, Heiner Vischer, Bruno Jagher, Michael Wüthrich, Beatrice Isler, Anita Lachenmeier-Thüring, Murat Kaya, Remo Gallacchi, Helmut Hersberger“

Wir berichten dazu wie folgt:

Fahrplan und Behinderung durch den MIV

Sich stauender Autoverkehr auf der gesamten Strecke zwischen Liestal und Basel verlängert die Fahrzeiten des Busses. Wie der Anzugssteller in einer Schriftlichen Anfrage vorgeschlagen hatte, wurde zur Verbesserung der Situation u.a. die rechte Spur in der St. Alban-Anlage in Richtung Zufahrt Aeschenplatz für den geradeausfahrenden Bus freigegeben.

Die Lichtsignalanlage beim Knoten an der Haltestelle Breite wird im Sommer 2016 ersetzt. Die Federführung liegt aufgrund der Nähe zur Autobahn beim Bundesamt für Strassen (ASTRA-Perimeter). Beim Ersatz der Anlage ist für den Bus 80/81 eine bessere Priorisierung vorgesehen.

Im Rahmen des Projektes Fahrplanstabilität Busverkehr des Kantons Basel-Landschaft werden ausserdem Massnahmen erarbeitet, um die Verspätungen der Buslinien 80/81 auf der gesamten Strecke zu verringern. Dazu zählen sowohl technische und bauliche als auch betriebliche Massnahmen.

Umsteigesituation

Die neue Bushaltestelle vor der Migros-Bank erleichtert das Umsteigen am Aeschenplatz. Die Haltestelle liegt näher an den Tramhaltestellen und die angrenzenden Fussgängerstreifen haben Fussgängerinseln. Auch in der Breite in Richtung Innenstadt ist der Weg zum Umsteigen sehr kurz und die Strassenquerung ist mit Fussgängerstreifen gesichert. In umgekehrter Richtung ist die Umsteigedistanz grösser, doch sind die Fussgängerstreifen mit Mittelinseln und Lichtsignalanlagen ausgerüstet, weshalb der Regierungsrat die Umsteigesituation als sicher erachtet.

Bauliche Anpassungen

Der Belag im Bereich einer Bushaltestelle muss so ausgeführt werden, dass er der Belastung durch bremsende und anfahrende Busse standhält. In Basel wird dazu eine Busbetonplatte im Haltestellenbereich eingebaut. Bei Kombihaltestellen Tram und Bus wird die Konstruktion aufwändiger und teurer, weil die Gleise einbetoniert werden müssen. Wenn der Bus in Kombihaltestellen mit dem Tram halten soll, wird er sinnvollerweise auch auf demselben Trasse geführt, um gefährliche und zeitraubende Einspurmanöver in die MIV-Spur zu vermeiden. Ein Bus ist breiter als ein Tram und benötigt daher im Strassenquerschnitt mehr Platz. Würde das heutige Tramtrasse für den Bus befahrbar gemacht, würde diese ÖV-Spur mehr Breite in Anspruch nehmen. Dies hätte im Abschnitt zwischen Aeschenplatz und St. Alban-Tor aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse zur Folge, dass entweder die vorhandenen Velomassnahmen aufgehoben oder der Randstein auf der ganzen Länge angepasst werden müssten. Damit wären hohe Kosten verbunden; aufgrund des schmalen Trottoirs würden zudem Sicherheit und Komfort für Fussgänger/-innen verschlechtert.

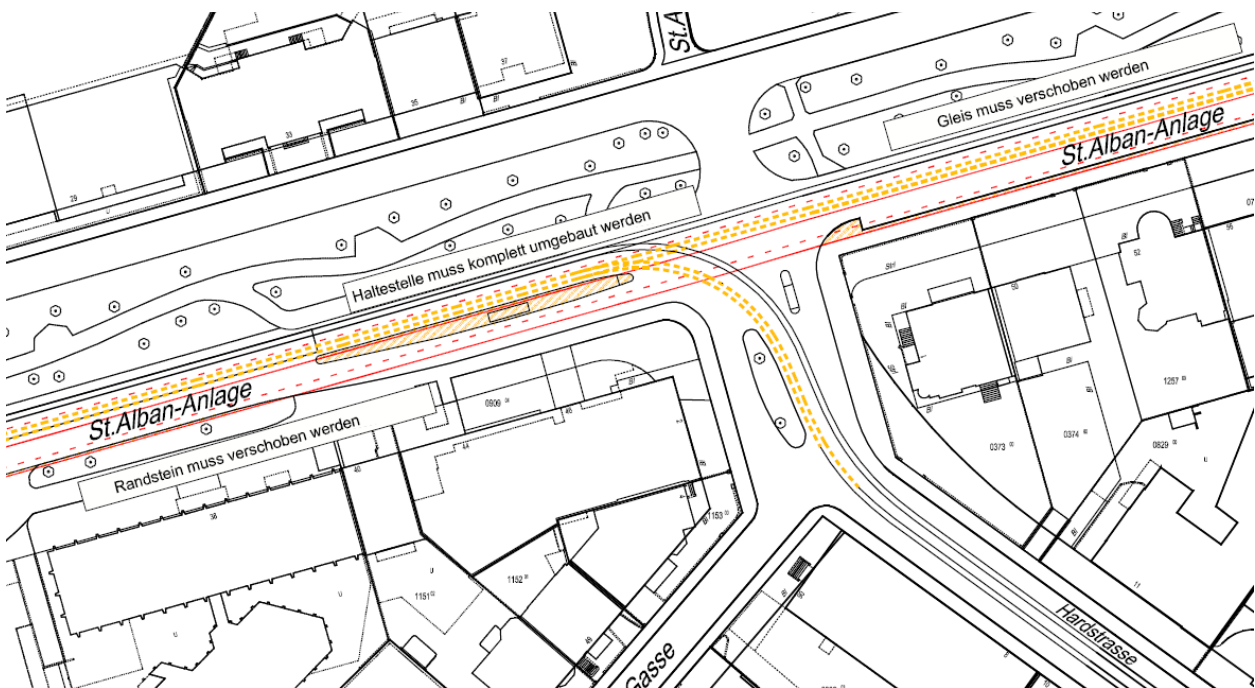


Abbildung 12: Bauliche Anpassungen, um die Busse der Linien 80 und 81 auf dem Tramtrasse fahren zu lassen (rot: neuer Randstein, gelb: Abbruch)

Fahrzeit und Auslastung

Der Bus 80/81 hält heute nur an den Haltestellen Breite und Aeschenplatz. Würde er alle Haltestellen auf der Achse Aeschenplatz–Breite bedienen, würde seine Fahrzeit deutlich verlängert. Der Anteil der profitierenden Reisenden mit einem Ziel oder Ausgangspunkt einer Haltestelle zwischen Breite und Aeschenplatz ist vergleichsweise gering. Ausserdem ist der Bus 80/81 auf dem Abschnitt Breite–Aeschenplatz bereits sehr gut ausgelastet. Würden die Haltestellen in der Breite und im Gellert bedient, würde die Auslastung zwar weiter zunehmen, gleichzeitig würden dem Tram, das mehr Kapazität hat, die Fahrgäste entzogen.

Kombihaltestellen

Die Anzugstellenden stellen fest, dass auf die Anpassungen der Bushaltestellen an die Vorgaben des BehiG verzichtet werden könnte, wenn der Bus die Tramhaltestellen benutzt. Allerdings bedarf es eines viel grösseren technischen und finanziellen Aufwands für eine Busführung auf dem Tramtrassee als für die Anpassung der zwei Haltestellen der Buslinie 80/81 auf Basler Boden. Bei für Bus und Tram getrennten Teilhaltestellen kann zudem mit der für den Bus vorgesehenen Haltekante (22 cm, Sonderbord) ein autonomer Ein- und Ausstieg ohne Klapprampe für einen Grossteil der Rollstuhlfahrenden geschaffen werden. Dies gilt nicht für die von den Anzugstellenden vorgeschlagenen Lösung mit Kombihaltestellen für Tram und Bus: Der autonome Zustieg zum Tram bedingt nämlich eine Haltekantenhöhe von 27 cm, was dazu führt, dass bei Kombihaltestellen für Rollstuhlfahrende, die einen Bus benutzen möchten, stets die Rampe eingesetzt werden muss, um die Höhendifferenz zu überwinden. Dies würde auch zwangsläufig zu einer Fahrzeitverlängerung führen.

Den von den Anzugstellenden aufgeführten Vorteilen einer Busführung auf dem Tramtrassee stehen also gewichtige Nachteile entgegen. Der Regierungsrat rät dem Grossen Rat daher davon ab, den Bus auf der Achse Breite–Aeschenplatz auf dem Tramtrassee zu führen.

Zu den Fragen der Antragstellenden

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob

- mit der Umsetzung des BehiG die Haltestellen von der Breite bis zum Aeschenplatz so umgebaut werden können, dass auch die Busse der Linie 80 + 81 auf dem Tramtrassee fahren können;

Eine von den Antragstellern angeregte gemeinsame Nutzung der Haltestellen hätte gemäss obigen Ausführungen vor allem einen Totalumbau der Haltestelle Hardstrasse, eine durchgehende Verschiebung der Gleislage und der bestehenden Rasengittersteine sowie entweder die Aufhebung des Velostreifens oder eine beträchtliche Verschmälerung des Trottoirs zur Folge, wodurch die erhofften Vorteile durch gewichtige Nachteile mehr als neutralisiert würden.

- mit dem Umbau der Tramhaltestelle St. Alban-Tor als erstes diese Massnahme umgesetzt werden kann.

Aufgrund der obigen Ausführungen ist der Umbau der Tramhaltestelle St. Alban-Tor für die Busse 80 und 81 zwecklos, wenn kein Totalumbau des Tramtrassees auf der ganzen Länge erfolgt.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

9. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend gemeinsames Trassee für Tram 3 und Bus 80/81 abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Grossratsbeschluss

Ratschlag

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

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. 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.