



An den Grossen Rat

18.0462.01
------------

BVD/P180462

Basel, 23. Mai 2018

Regierungsratsbeschluss vom 22. Mai 2018

## **Ratschlag**

**zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der  
Tramhaltestellen in der Hardstrasse**

# Inhalt

<b>1. Begehren.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Begründung.....</b>	<b>4</b>
2.1 Ausgangslage .....	4
2.2 Situation .....	5
2.3 Perimeter.....	7
2.4 Ziele.....	7
<b>3. Projektentwicklung .....</b>	<b>7</b>
3.1 Haltekantenanordnung.....	8
3.2 Abhängigkeiten zu anderen Projekten .....	8
3.3 Information des Quartiers.....	8
<b>4. Projekterläuterung .....</b>	<b>9</b>
4.1 Projektbeschrieb .....	9
4.2 Verkehr.....	12
4.3 Infrastruktur .....	14
4.4 Umweltaspekte.....	14
4.5 Projektbilanz.....	15
<b>5. Termine und Kosten.....</b>	<b>15</b>
5.1 Fristen bzw. Termine.....	15
5.2 Kosten .....	16
<b>6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....</b>	<b>18</b>
<b>7. Antrag.....</b>	<b>18</b>

## 1. Begehren

In der Hardstrasse, zwischen St. Alban-Anlage und Karl Barth-Platz, 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 der Verkehrssicherheit im genannten Strassenabschnitt sowie für die Umgestaltung der Tram-Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) Ausgaben von insgesamt 17,480 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- |     |            |   |
|-----|------------|---|
| Fr. | 3.640 Mio. | neue Ausgaben für die Neuorganisation der Hardstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Position 6170.250.20021) |
| Fr. | 2.692 Mio. | neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Neuorganisation der Hardstrasse als Darlehen an die BVB  |
| Fr. | 1.141 Mio. | einmalige Ausgaben für den Trammersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr   |
| Fr. | 11'000     | als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds  |
| Fr. | 3'000      | 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. | 2.510 Mio. | für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52100) |
| Fr. | 7.483 Mio. | für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen 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, BVB, Private) für Werkleitungen und Haltestelleninfrastruktur Ausgaben in Höhe von 3,217 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

## 2. Begründung

### 2.1 Ausgangslage

In der Hardstrasse müssen Tramgleise und Werkleitungen zustandsbedingt erneuert werden. Daraus ergibt sich die Pflicht, die Gestaltung der Hardstrasse vor allem aus verkehrstechnischer Sicht an die gesetzlichen Anforderungen anzupassen.

Dies umfasst die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (vgl. nachfolgendes Kap. 2.1.1), Verbesserungen für den Fussverkehr gemäss kantonalem Richtplan (kantonales Fusswegenetz) sowie die Schaffung hindernisfreier Tramhaltestellen in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Die Hardstrasse ist nicht Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes und ist im Teilrichtplan Velo nur im sehr kurzen Abschnitt von St. Alban-Graben bis Lange Gasse als Basisroute ausgewiesen. Dennoch besteht hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts für Velofahrende ein gewisses Potenzial, das im Rahmen des Projektes und in Abwägung mit weiteren Bedürfnissen nach Möglichkeit ausgeschöpft werden soll.

Dem Freiraumkonzept entsprechend sind Teile der Hardstrasse als quartierbezogener Begegnungsraum und als bedeutsame Achse für den Langsamverkehr zu fördern.

Gemäss Leitbild Strassenbäume sind in der Hardstrasse Baumpflanzungen zu prüfen.

#### 2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

Umgestaltungen im Strassenraum haben heute meist einen Abbau von Autoparkplätzen auf Allmend zur Folge. Dies führt häufig zu Kontroversen, bei denen unter anderem Motive und Bedarf eines Abbaus infrage gestellt werden.

Vor allem im engen städtischen Strassenraum prallen zahlreiche, sich zum Teil widerstrebende Zielsetzungen aufeinander, was einen entsprechenden Regelungsbedarf mit sich zieht. Massgebend für die Gestaltung eines Strassenraumes sind u.a. die geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie die darauf basierenden verkehrstechnischen Normen.<sup>1</sup> In der Vergangenheit wurden bei deren Umsetzung die verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben oft nicht konsequent berücksichtigt. So entspricht eine Vielzahl der Strassen Basels, die schon längere Zeit nicht mehr saniert und umgestaltet wurden, nicht den geltenden Vorgaben.

In den vergangenen Jahren hat das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung im Strassenverkehr deutlich zugenommen. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen, was u.a. auch im Handlungsprogramm Via Sicura des Bundes aus dem Jahr 2012 seinen Ausdruck gefunden hat. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Dies hat zur Folge, dass bei der Sanierung von Strassen in Basel und anderswo die geltenden Normen und Gesetze konsequent eingehalten und umgesetzt werden. Dabei wird vorhandener Handlungsspielraum im Sinne einer ausgewogenen Interessensabwägung genutzt. Durch die konsequente Einhaltung und Umsetzung von verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben konnten denn auch die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit signifikant gesenkt werden.

---

<sup>1</sup> Im Rahmen von Via sicura hat das Bundesparlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Konkrete Vorgehensvorgaben finden sich in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Die Umsetzung genannter Vorgaben führt zum Teil zu deutlichen Veränderungen von Strassenräumen im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Möglicherweise wurden bei einer Strasse, die vor Jahrzehnten das letzte Mal saniert worden war, nicht alle geltenden Normen eingehalten. Zudem sind ältere Strassen heute das Ergebnis kontinuierlicher und zum Teil partieller Änderungen und Anpassungen und entsprechen als Ganzes nicht mehr dem heutigen Standard.

Während viele Vorgaben bereits seit Längerem unverändert bestehen und erst heute konsequent nachvollzogen werden, gibt es auch gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen, die der Entwicklung der Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten Rechnung tragen. Zum einen wurden motorisierte Fahrzeuge immer breiter und höher<sup>2</sup> und zum anderen müssen auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ berücksichtigt werden, die seit 2001 in der Schweiz zugelassen sind. Dass die Fahrzeuge (PW und LW) immer grösser werden, führte zur Anpassung (Normvorgaben) der zu berücksichtigenden Breiten für die Fahrspuren. Diese grösseren Fahrzeugbreiten (inkl. grösseren Türen) führten gleichfalls zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes muss mit Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen werden.

So führen die breiteren Fahrspuren für den motorisierten Verkehr sowie breitere Velostreifen zu grundsätzlich mehr Platzbedarf für den rollenden Verkehr. Unverändert bleibt parallel dazu der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen. Bei gleichbleibendem Platzangebot schränken all diese geänderten Faktoren den verfügbaren Platz für den ruhenden Verkehr (Parkplätze) zwangsläufig erheblich ein. Die Parkplatzauslastung wird dadurch zunehmen, sollte aber die mit der Parkplatzpolitik angestrebte maximale Auslastung von 95% nicht überschreiten (s. Kap.4.5).

Auch Erkenntnisse aus den Untersuchungen zu Via Sicura flossen in die neuen Vorgaben ein. So wurden z.B. die Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker vor Fussgängerstreifen angepasst. Dies hat zur Folge, dass am Strassenrand parkierte Fahrzeuge heute einen deutlich grösseren Abstand zu einem Fussgängerstreifen einhalten müssen als früher, was zu einem entsprechenden Verlust von Parkplätzen führt.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nicht nur die Anpassung von gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen an heutige Gegebenheiten ein wesentlicher Grund für Umgestaltungen bildet. Mindestens ebenso bedeutend ist der Nachvollzug von bereits älteren Vorgaben vor dem Hintergrund eines deutlich gewachsenen Sicherheitsbedürfnisses in der Gesellschaft und der damit verbundenen Einschränkung von Handlungsspielräumen bei der Auslegung von Vorgaben. Dieser konsequenten Umsetzung der geltenden Vorgaben ist es schliesslich zu verdanken, dass die Unfallzahlen und die Schwere von Unfällen in der Schweiz aber auch in anderen vergleichbaren Ländern in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen haben.

## 2.2 Situation

Die Hardstrasse ist gleichsam die Pulsader des St. Alban-Quartiers und eine wichtige Verbindung bzw. Tramachse (Tram 14) für Pendler/-innen sowie Besucher/-innen von Sportanlässen und Konzerten in den St. Jakob-Anlagen. Darüber hinaus dient sie in Interventionsfällen als Verbindungsachse für Lifeline und Notfall. Lifeline-Achsen verbinden wichtige Standorte der Blaulichtorganisationen und der technischen Dienste mit den Lifeline-Gebäuden wie etwa dem Uni-Spital oder dem Spiegelhof und gewährleisten die Versorgung des Kantons mit Hilfsgütern sowie die Zufahrt für Hilfsorganisationen von aussen.

---

<sup>2</sup> Laut einer im 2018 veröffentlichten Auswertung des CAR-Instituts der Universität Essen-Duisburg wuchsen die Autos in Deutschland seit 1990 um zwölf Zentimeter in die Breite. Waren Neuwagen 1990 im Schnitt 1,68 Meter breit, waren es im vergangenen Jahr 1,80 Meter.

Im Bereich zwischen Grellingerstrasse und Hirzbodenweg ist die Strasse als Zentrum des St. Alban-Quartiers zu verstehen. Dort befinden sich mehrere Detailhandels- und Dienstleistungsangebote. Die heutige Ausgestaltung der Hardstrasse trägt dem jedoch kaum Rechnung.

Aufgrund des relativ engen Querschnitts der Hardstrasse und der angesprochenen Anforderungen, herrschen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Auto, Velo, Tram, Fussgänger) teilweise unübersichtliche Situationen, welche die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen.

Besonders für die Nutzer/-innen des öffentlichen Verkehrs bestehen an sämtlichen Haltestellen erhebliche Mängel in Form fehlenden hindernisfreier und sicherer Zugänge und Aufenthaltsflächen. Aktuell betragen die minimalen Einstiegshöhen bei den Haltestellen auf der Fahrbahn über 25 cm.

Die Hardstrasse, wie sie sich heute präsentiert, wurde letztmals in den 1970er-Jahren mit den Gleisanlagen erneuert. Seither hat sich eine Vielzahl der massgebenden Parameter verändert: Verkehrsdichte, Fahrzeuggrössen, Nutzungsansprüche, Sicherheitsbedürfnisse der Bevölkerung usw. Die gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen, sowie deren konsequente Umsetzung tragen diesen Entwicklungen Rechnung und führen dazu, dass Strassenräume im Zuge von baulichen Erneuerungen angepasst werden müssen, auch wenn keine anderweitige Neugestaltung angestrebt wird.



Abb. 1: Die Hardstrasse heute mit unübersichtlichen und beengten Platzverhältnissen für alle Verkehrsteilnehmer/-innen





Abb. 2: Die Haltestelle Sevogelplatz mit dem beschwerlichen Ein- und Ausstieg ab der Fahrbahn

## 2.3 Perimeter

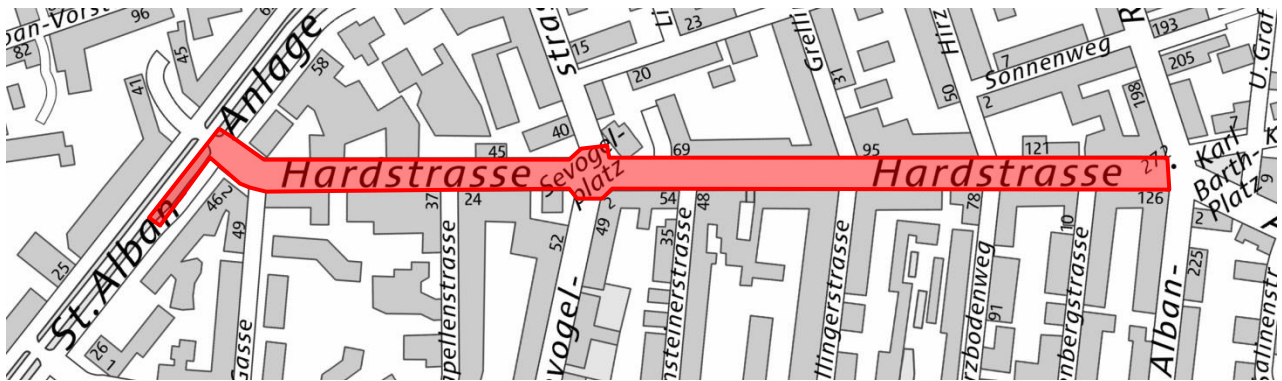


Abb. 3: Projektperimeter (rot)

Der Projektperimeter umfasst die Hardstrasse im Abschnitt St. Alban-Anlage bis Karl Barth-Platz.

## 2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4.1 erläuterten Massnahmen werden bei der Gesamterneuerung der Hardstrasse folgende Ziele verfolgt:

- Verbessern der Verkehrssicherheit
- Schaffen eines hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr und Sicherstellen einer optimalen Quartierserschliessung
- Steigern der Aufenthaltsqualität im Abschnitt Grellingerstrasse bis Hirzbodenweg

## 3. Projektentwicklung

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur in enger interdepartementaler Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche mit Zuständigkeiten im öffentlichen Raum erarbeitet. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen beispielsweise zu Verkehrssicherheit, Bau und Umwelt berücksichtigt sind.

### 3.1 Haltekantenanordnung

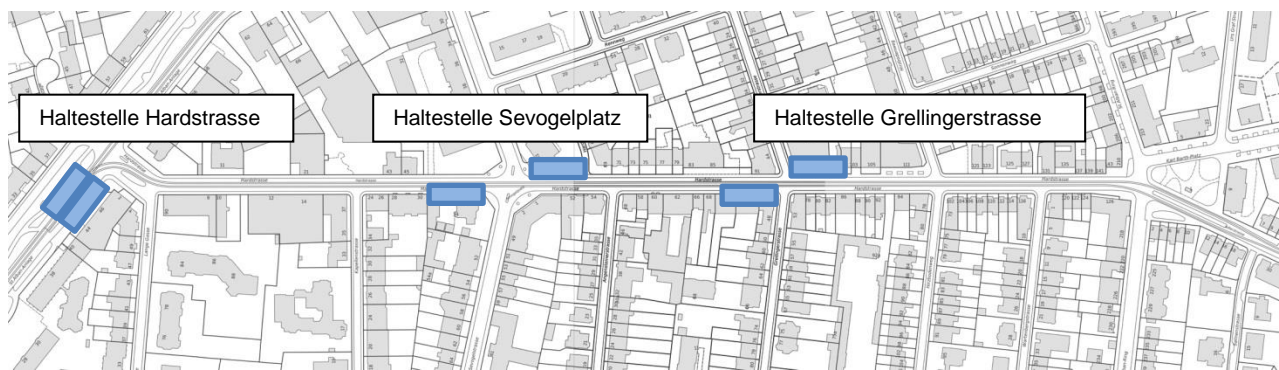



Abb. 4:  Heutige Lage der Haltekanten

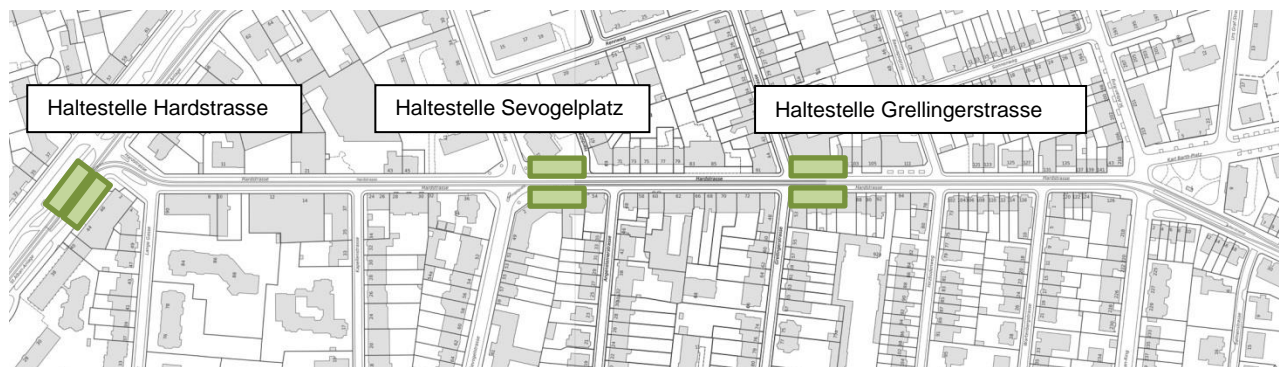


Abb. 5:  Projektierte Lage der Haltekanten

Ausgehend von der in Kapitel 2.2 beschriebenen Problematik der heutigen Haltestellen und aufgrund bestehender Zufahrten zu Privatgrundstücken wurde zu Beginn der Projekterarbeitung nach idealen Haltestellenstandorten gesucht, welche die Forderungen für notwendige Haltekantenlängen und -abstände zum Gleis, notwendigen Sichtweiten bei Strasseneinmündungen und erforderlichen Mindestbreiten der Aufenthaltsflächen für Fahrgäste erfüllen. Daraus ergibt sich, dass einige Haltekanten verschoben werden müssen. Künftig liegen sich die Haltekanten wie in Abb. 5 dargestellt an beiden Haltestellen gegenüber.

### 3.2 Abhängigkeiten zu anderen Projekten

Angrenzende Projekte sind einerseits der BehiG-konforme Umbau der Tramhaltestelle Karl Barth-Platz im 2023 sowie die Sanierung und Umgestaltung des St. Alban-Rings im Jahre 2019. Die Bauarbeiten zur Erneuerung der St. Alban-Anlage sollten gemäss aktuellen Planungen im 2019 abgeschlossen sein.

### 3.3 Information des Quartiers

Die Anwohnerschaft in der Hardstrasse sowie die betroffenen Haushalte in den angrenzenden Strassen wurden mittels einer Infobroschüre über die Gesamterneuerung informiert. Die Infobroschüre wird auch in den Geschäften des Quartiers aufgelegt und ist auch als barrierefreie PDF-Datei auf der Website des Planungsamtes unter der Adresse abrufbar ([www.planungsamt.bs.ch/oeffentlicher-raum/hardstrasse.html](http://www.planungsamt.bs.ch/oeffentlicher-raum/hardstrasse.html)).



## 4. Projekterläuterung

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele im Strassenraum der Hardstrasse erreichen zu können, sind die nachfolgend erläuterten baulichen Massnahmen erforderlich.

### 4.1 Projektbeschreibung

#### Strassenquerschnitt

Die Hardstrasse genügt mit ihrer heutigen Raumaufteilung den aktuellen Normen und den Ansprüchen an die Verkehrssicherheit nur bedingt (vgl. Kap. 2.1.1). So müssen etwa Velofahrer/-innen aufgrund der beengten Platzverhältnisse (vgl. Abb. 1 und Abb. 4) zwischen überholenden und parkenden Autos in einem relativ schmalen Korridor fahren und sind so einem erhöhten Risiko ausgesetzt. Zudem können sie von Trams nicht überholt werden, was sich negativ auf die Fahrplanstabilität auswirkt. Je Fahrtrichtung teilen sich Autos und Tram eine knapp 3 m breite Fahrbahn und beidseits der Hardstrasse sind beinahe durchgehend Parkfelder angeordnet. Die Trottoirs weisen heute zwar eine normgerechte Breite auf, sind aber vor allem im von Fussgängerinnen und Fussgängern stark frequentierten Zentrumsbereich zwischen Grellingerstrasse und Hirzbodenweg nicht dem Bedarf entsprechend dimensioniert.

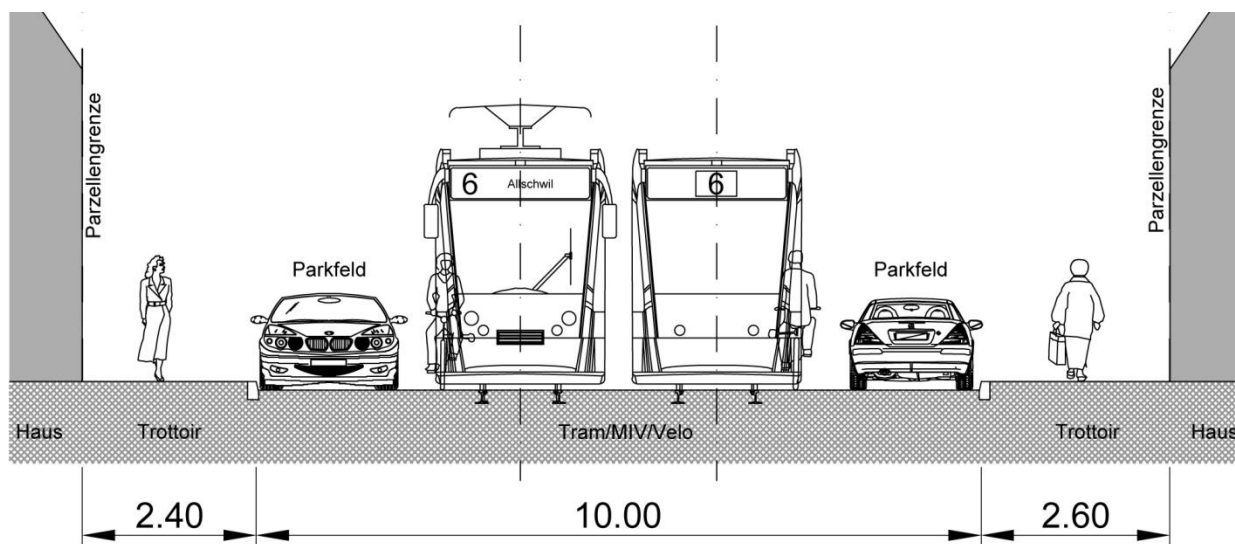


Abb. 6: Strassenquerschnitt der Hardstrasse heute

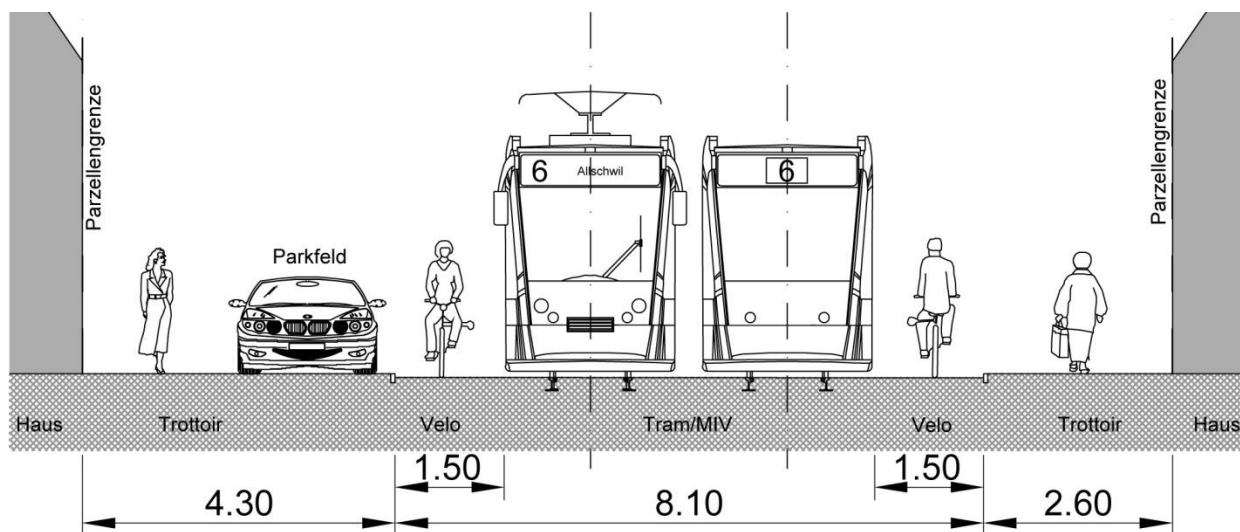


Abb. 7: Strassenquerschnitt der Hardstrasse nach der Umgestaltung

Eine Anpassung der Hardstrasse an die gültigen Normen und Gesetze (u.a. BehiG) sowie die Anforderungen der Verkehrssicherheit (Fahrbahnbreiten, Sichtweiten usw.) *ohne* umfassende Neuorganisation bedingt die Aufhebung von 44 Parkplätzen. Die Neuorganisation umfasst zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit und des -komforts, was die Aufhebung weiterer sechs Parkplätze bedingt (vgl. dazu Kap. 4.2).

Mit der Neuorganisation wird die Strasse in grossen Bereichen übersichtlicher ausgestaltet. Durch die Reduktion und Verlagerung der Parkplätze auf die südliche Strassenseite in den Abschnitten zwischen St. Alban-Anlage bis Haltestelle Sevogelplatz und zwischen Haltestelle Grellingerstrasse bis Karl Barth-Platz (vgl. Abb. 8) kann Platz für einen normgerechten und sichereren Strassenraum geschaffen werden. Im Abschnitt Sevogelplatz bis Grellingerstrasse bleibt die beidseitige Parkierung erhalten, um eine möglichst hohe Zahl an Parkplätzen erhalten zu können. Mit der Aufhebung von insgesamt 50 Parkplätzen kann die Verkehrssicherheit massgeblich gesteigert sowie der Verkehrsfluss verbessert werden. Das Tram kann die Velos in den Abschnitten St. Alban-Anlage bis Sevogelplatz und Grellingerstrasse bis Karl Barth-Platz gefahrenfrei überholen. In dem verhältnismässig kurzen Abschnitt Sevogelplatz bis Grellingerstrasse ist ein Überholen aufgrund der relativ geringen Geschwindigkeiten, welche die Trams zwischen den beiden Haltestellen erreichen, nicht nötig. Eine entsprechende Interessensabwägung fällt daher zugunsten der Beibehaltung von beidseitigen Parkierungsmöglichkeiten aus.

Zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Fussgänger/-innen – vor allem auch auf Schulwegen – werden bei den in die Hardstrasse einmündenden Strassen Trottoirüberfahrten erstellt. Die Randsteinhöhe zwischen Trottoir und Fahrbahn beträgt neu 3 cm und die Parkfelder werden auf den verbreiterten Trottoirbereichen (analog dem Projekt Rosentalstrasse) angeordnet. Dadurch wird einerseits die Sicherheit der Velofahrenden verbessert und gleichzeitig eine grössere Flexibilität für künftige Nutzungsansprüche gewährleistet.

Durch Baumneupflanzungen im Abschnitt zwischen Sevogelstrasse und Wartenbergstrasse wird das Kernstück der Hardstrasse aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Um möglichst viele Parkplätze zu erhalten, wird auf die Umsetzung einer durchgehenden Baumreihe verzichtet.



Abb. 8: Baumneupflanzungen und Parkplatzanordnung in der Hardstrasse nach der Umgestaltung

### **Einmündungsbereich St. Alban-Anlage in Hardstrasse**

Im Einmündungsbereich von der St. Alban-Anlage in die Hardstrasse (vgl. Abb. 8 und 9) wird die unübersichtliche Situation mit der bestehenden Mittelsinsel aufgehoben und an das im weiteren Verlauf der Hardstrasse bereits bestehende Mischtrasse (Tram/MIV) angepasst. Dies ergibt eine erhebliche Mehrfläche für den Fussverkehr und verbessert durch mehr Übersichtlichkeit und weniger Querungen bei kürzerer Querungsdistanz die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

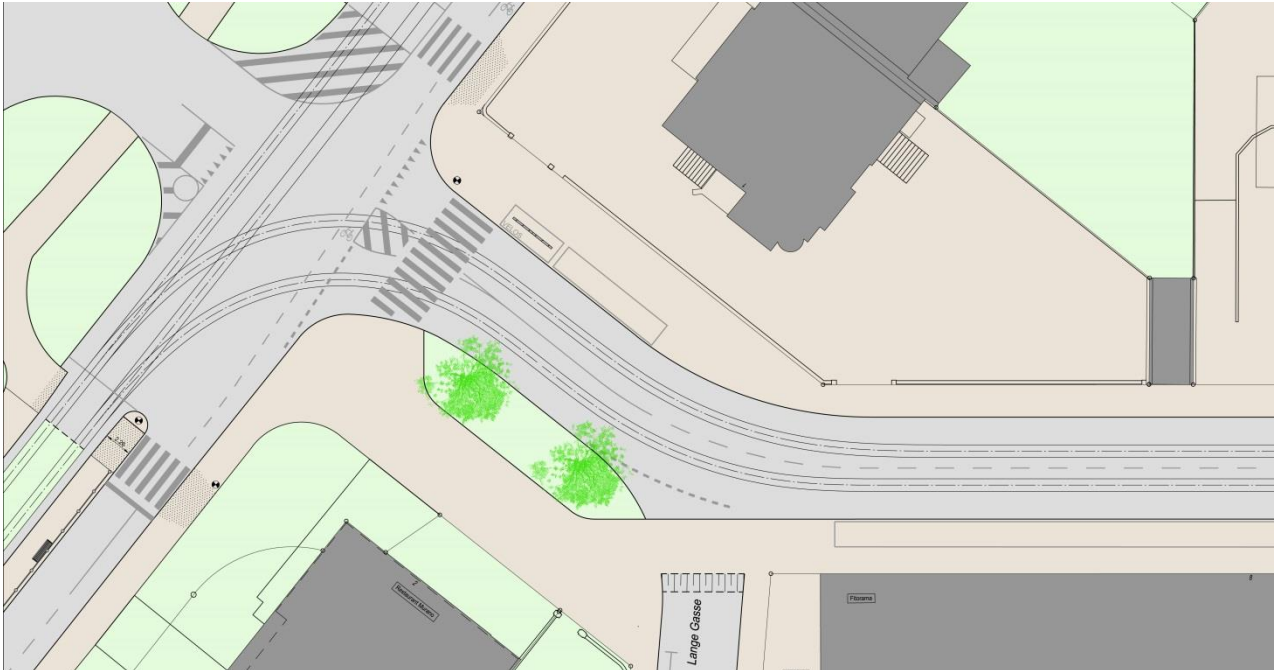


Abb. 8: Geplante Situation im Einmündungsbereich von St. Alban-Anlage in die Hardstrasse

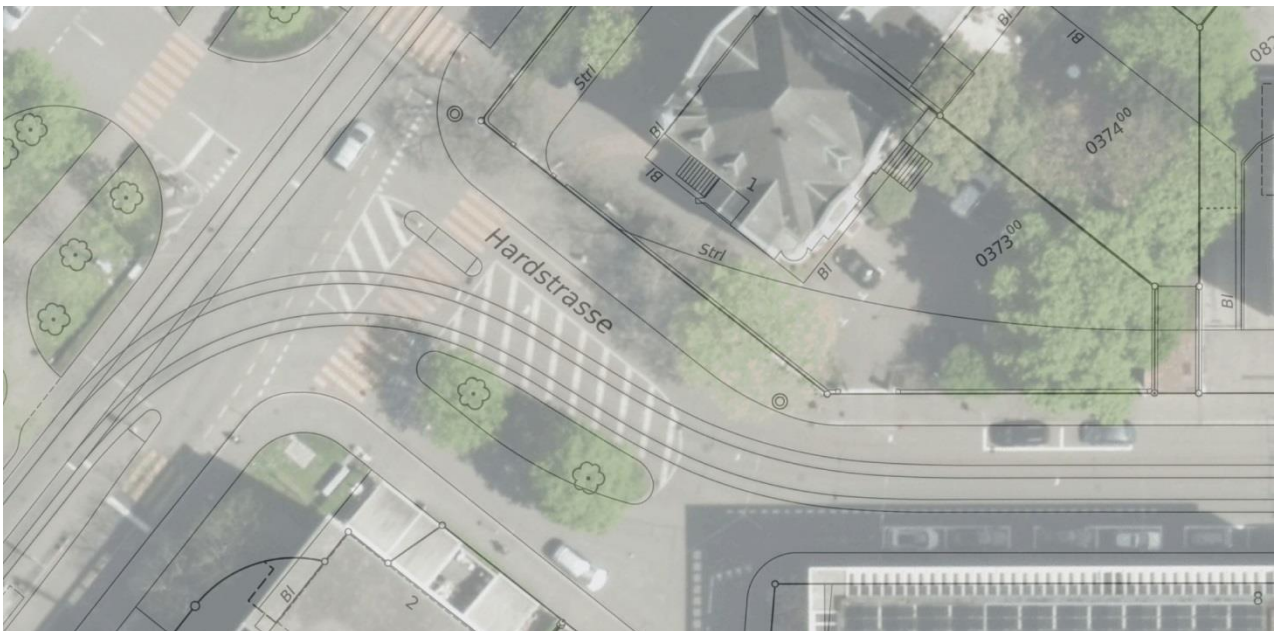


Abb. 9: Heutige Situation im Einmündungsbereich von St. Alban-Anlage in die Hardstrasse

## Sevogelplatz

Dank den beiden neuen Trottoirüberfahrten gewinnt der Sevogelplatz viel nutzbaren Raum für den Langsamverkehr, ohne dass die Funktion gegenüber heute eingeschränkt wird. Der Platzcharakter wird durch die Umgestaltung gestärkt.



Abb. 10: Kreuzungsbereich mit Trottoirüberfahrten und Haltestelle Sevogelplatz, BehiG gerechte Ausgestaltung

## Zentrumsabschnitt

Im Abschnitt zwischen Grellingerstrasse und Hirzbodenweg befindet sich das „Zentrum“ des St. Alban-Quartiers. Durch die neue Kaphaltestelle, Trottoirüberfahrten sowie durch die Reduktion von Parkfeldern erfährt auch dieser Teilbereich eine Aufwertung in Bezug auf Übersichtlichkeit, Sicherheit, Komfort und Raumgefühl (vgl. Abb. 11).



Abb. 11: „Zentrumsbereich“ mit Haltestelle Grellingerstrasse

## 4.2 Verkehr

### Fussverkehr

Durch die Ausbildung von Trottoirüberfahrten (Vortrittsrecht Fussgänger/-innen), der Reduktion von Querungen sowie der Verkürzung von Querungsdistanzen und der Verbesserung der Übersichtlichkeit beim Queren der Fahrbahn können sowohl die Fussgängersicherheit deutlich verbessert als auch der Komfort auf dem im Richtplan ausgewiesenen Fusswegnetz erhöht werden. Die neuen Kaphaltestellen (analog Karl Barth-Platz) ermöglichen einen hindernisfreien Zugang zum Tram und tragen damit ebenfalls zur Komfortsteigerung für Fussgänger/-innen bei

## Veloverkehr

Die Hardstrasse ist im kurzen Abschnitt von St. Alban-Graben bis Lange Gasse im Veloteilrichtplan als Basisroute ausgewiesen. Eine weitere Basisroute in der Sevogelstrasse kreuzt die Hardstrasse. Der neue Strassenquerschnitt von gut 4 m pro Fahrtrichtung in den Abschnitten St. Alban-Anlage bis Sevogelplatz und von der Haltestelle Grellingerstrasse bis zum Karl Barth-Platz ermöglicht ein sicheres Nebeneinander von Velo und Tram und bedeutet eine Steigerung von Sicherheit und Komfort für Velofahrer/-innen (vgl. Abb. 7). In den Haltestellenbereichen sowie im kurzen Abschnitt Sevogelplatz bis Grellingerstrasse – aufgrund der dort beidseitigen Parkierungsmöglichkeiten – bleibt der Strassenquerschnitt relativ schmal. An mehreren Stellen werden zusätzliche Veloabstellplätze eingerichtet (+44).

## Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen werden unter anderem nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) barrierefrei ausgestaltet was für alle Nutzer/-innen des öffentlichen Verkehrs eine deutliche Komfortsteigerung bedeutet. Durch die an die aktuellen Erfordernisse angepasste Fahrbahnbreite kann das Tram Velofahrer/-innen in grossen Teilen der Hardstrasse zukünftig überholen, was sowohl betriebliche Vorteile als auch eine verbesserte Fahrplanstabilität mit sich bringt.

Die Hardstrasse ist relativ eng und nicht Teil des Veloroutennetzes. Deswegen, und um dem Fussverkehr keine weiteren Flächen zu entziehen, wird in der Hardstrasse konsequent auf den Haltestellentyp Kaphaltestelle gesetzt. Für den ÖV entsteht ein Zeitgewinn, da der Fahrgastwechsel schneller erfolgt. Neu wird bei allen Haltestellen jeweils in beide Fahrtrichtungen eine Wartehalle platziert.

Tab. 1: Haltestellentypen

	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>
„Hardstrasse“ stadtauswärts	Inselhaltestelle	Inselhaltestelle
„Hardstrasse“ stadteinwärts	KAP-Haltestelle	KAP-Haltestelle
„Sevogelplatz“ stadtein-/auswärts	Fahrbahnhaltestelle	KAP-Haltestelle
„Grellingerstrasse“ stadtein-/auswärts	Fahrbahnhaltestelle	KAP-Haltestelle

## Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrsführung in der Hardstrasse bleibt unverändert. Hingegen muss der Strassenraum aufgrund veränderter Bedingungen (mehr Verkehr, grössere Fahrzeuge, erhöhtes Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung usw.) und der damit einhergehenden Anpassung der Normen auf Bundesebene (Gewährleistung von Sichtweiten, Fahrbahnbreiten usw.) umgestaltet werden (vgl. auch Kap. 2.1.1). Zudem muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes der hindernisfreie Zugang zum Tram gewährleistet werden. Die geltenden Vorgaben werden so umgesetzt, dass möglichst viele der heute vorhandenen Parkplätze bestehen bleiben. So können von ursprünglich 141 Parkplätzen trotz Sanierung und Neuorganisation und der damit verbundenen Verbesserungen deren 91 erhalten (vgl. nachfolgende Tabelle 2) bleiben.

Zur Einhaltung der vorgeschriebenen Sichtweiten bei Fussgängerstreifen müssen 28 Parkplätze aufgehoben werden; der Umbau der Haltestellen gemäss Anforderungen des BehiG bedingt den Wegfall weiterer 16 Parkplätze. Auch nach Umsetzung dieser Massnahmen blieben in Bezug auf die Raumaufteilung wie auch auf die Fahrbahnbreiten aber noch grobe Mängel bestehen. Diese können unter Verzicht auf sechs zusätzliche Parkplätze weitgehend behoben werden.

Abgesehen vom Bereich zwischen den beiden Haltestellen Sevogelplatz und Grellingerstrasse sind die Parkplätze zukünftig nur noch auf einer Strassenseite angeordnet (vgl. Abb. 4 und 5).



Tab. 2: Entwicklung Parkplatzangebot

Parkplatzangebot aktuell	141 PP
Sanierung im Bestand:	
• <i>Einhaltung aktueller Strassenverkehrsnormen</i>	-28 PP
• <i>Hindernisfreier ÖV-Zugang (BehiG)</i>	-16 PP
<b>Parkplatzangebot bei Sanierung im Bestand</b>	<b>97 PP</b>
Umsetzung Wirkungsziele:	
• <i>Massnahmen für Fussgängersicherheit und -komfort</i>	-6 PP
<b>Parkplatzangebot bei Umsetzung des Gesamtprojekts</b>	<b>91 PP</b>

### 4.3 Infrastruktur

#### Werkleitungsbau

Die Elektrizitätsleitungen bzw. das Kabeltrasse muss in grossen Teilen der Strasse ersetzt werden. Ausserdem müssen die Hausanschlussleitungen für Gas und Wasser in diversen Teilbereichen saniert werden. Die Reorganisation und Umgestaltung der Hardstrasse erfolgt koordiniert mit diesen notwendigen Werkleitungserneuerungen.

#### Gleisbau

Die Gleisanlagen sind seit rund 45 Jahren in Betrieb. Eine Gesamterneuerung der Gleisanlagen (Gleisoberbau und -unterbau) ist daher dringend. Damit verbunden ist auch der Einbau von Schienenbenetzungsanlagen im Einmündungsbereich von der St. Alban-Anlage in die Hardstrasse, welche das Tramquietschen reduzieren.

#### Beleuchtung

Die Ausleuchtung der Hardstrasse erfolgt wie heute mittels Überspannungen zwischen den Gebäuden mit einer mittig positionierten, auf die Strasse gerichteten Lichtquelle mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik.

#### Mobiliar

In der Hardstrasse wird wie im übrigen Stadtgebiet das Basler Standardmobiliar (Sitzbänke, Veloständer) eingesetzt. Die Haltestellen Hardstrasse, Sevogelplatz und Grellingerstrasse werden entsprechend den BVB-Projektierungsrichtlinien möbliert und mit jeweils einer Normwartehalle pro Fahrtrichtung ausgestattet.

### 4.4 Umweltaspekte

Der Baumbestand auf Allmend bleibt weitestgehend erhalten. Zwei der vorhandenen Bäume werden im Zuge der Erneuerung der Hardstrasse und aufgrund der veränderten Strassenaufteilung ersetzt, zusätzliche neun Bäume werden gepflanzt (vgl. Abb. 8). Zukünftig wird es in der Hardstrasse 22 Bäume geben.

## 4.5 Projektbilanz

Die wichtigsten Kennwerte zur Bilanz Hardstrasse sind nachfolgend aufgeführt.

Tab. 3: Quantitative Projektkennwerte

	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	9200 m <sup>2</sup>	7500 m <sup>2</sup>	-1700 m <sup>2</sup>
Verkehrsfreie Fläche	4500 m <sup>2</sup>	6200 m <sup>2</sup>	+1700 m <sup>2</sup>
<i>davon unversiegelte Fläche</i>	<i>80 m<sup>2</sup></i>	<i>93 m<sup>2</sup></i>	<i>+13 m<sup>2</sup></i>
Bäume	13	22	+9
Parkplätze MIV	141	91	-50
Parkplätze Velo	20	64	+44
Tram-Haltekannten hindernisfrei	0 von 6	6 von 6	+6

Die Umsetzung der Vorgaben wird sich zweifellos auf die Parkplatzauslastung auswirken. Heute besteht im Projektperimeter eine im städtischen Vergleich eher geringe Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum mit weniger als 80% am Abend bzw. mit 81–90% am Vormittag. In der Umgebung des Projektperimeters gibt es heute 782 Parkplätze in der blauen Zone. Es ist davon auszugehen, dass eine Reduktion um 50 Parkplätze zu einer Auslastungserhöhung von rund 5% führt. Damit läge die Auslastung künftig mit maximal rund 95% noch immer im Bereich der von der im März 2018 vorgestellten Parkierungspolitik angestrebten Auslastung von 90–95% – wenn auch an der oberen Grenze.

Der vom Grossen Rat erlassene Bebauungsplan für das Kunstmuseum-Parking unter dem St. Alban-Graben sieht vor, dass mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend als Kompensation aufgehoben werden. Mit einer geplanten Kapazität des Parkings von 350 Parkplätzen sind somit 210 Parkplätze in der Umgebung aufzuheben. Die 15 Parkplätze, die in der Hardstrasse zwischen der St. Alban-Anlage und dem Sevogelplatz wegfallen, werden dieser Kompensation angerechnet.

## 5. Termine und Kosten

### 5.1 Fristen bzw. Termine

Ab Vorliegen der Ausgabenbewilligung (AB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

- ca. 12 Monate nach AB : Fertigstellung Bauprojekt
- ca. 21 Monate nach AB: Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planaufgabe
- ca. 21 Monate nach AB: Ausschreibung Baumeisterarbeiten
- ca. 2,5 Jahre nach AB: Baubeginn
- ca. 4,5 Jahre nach AB: Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Mitte 2018 kann demnach mit einer Fertigstellung bis Ende 2022 ausgegangen werden.

## 5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraums und Einrichtung der geforderten BehiG-Massnahmen in der Hardstrasse.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 17,480 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung, resp. Darlehen BVB (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	6'332'000
▪ Gebundene Ausgaben	9'993'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	11'000
▪ Folgekosten	3'000
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	1'141'000
<b>Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)</b>	<b>17'480'000</b>
<b>pro memoria</b>	
zu Lasten Dritter (IWB, Private; s. Kap. 5.2.3)	3'217'000

### 5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

#### 5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 7,7% MWSt. 6,332 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB1	
▪ Strassenanlage	3'640'000
Kosten als Darlehen an die BVB	
▪ Gleisanlagen	2'692'000
<b>Total neue Ausgaben</b>	<b>6'332'000</b>

**5.2.1.2 Gebundene Ausgaben**

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Hardstrasse ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen (IB1) und Gleisanlagen (Darlehen BVB) belaufen sich auf 9'993 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3).

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht gebundene Ausgaben</b>	<b>Fr.</b>
Zu Lasten IB1	
▪ RAB Erhaltung Strassen	2'510'000
Darlehen an die BVB	
▪ RAB Erhaltung Gleisanlagen	7'483'000
<b>Total gebundene Ausgaben</b>	<b>9'993'000</b>

**5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung**

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>	<b>Fr.</b>
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	11'000
Unterhaltsbudgets	
▪ Unterhaltskosten Grünfläche	2'200
▪ Unterhaltskosten Strasse	800
Globalbudget Öffentlicher Verkehr	
▪ Einmalige Kosten Trammersatz Baustellenverkehr	1'141'000
<b>Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>	<b>1'155'000</b>

**5.2.3 Ausgaben Dritter**

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

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht Ausgaben Dritter</b>	<b>Fr.</b>
IWB	2'546'000
BVB	591'000
Private	80'000
<b>Total Ausgaben Dritter</b>	<b>3'217'000</b>

## 6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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

## 7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss



## Grossratsbeschluss

### Ratschlag

#### **zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse** (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. 17'480'000 für die Umgestaltung der Hardstrasse zu einem für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum zwischen St. Alban-Anlage bis Karl Barth-Platz zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
  - Fr. 3'640'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation der Hardstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
  - Fr. 2'692'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Gleiserneuerung und Neuorganisation der Hardstrasse als Darlehen an die BVB.
  - Fr. 1'141'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr.
  - Fr. 11'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
  - Fr. 3'000 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 Verkehrsdepartement.
  - Fr. 2'510'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.
  - Fr. 7'483'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.