



An den Grossen Rat

19.0702.02

19.5300.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 4. November 2020

Kommissionsbeschluss vom 4. November 2020

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli

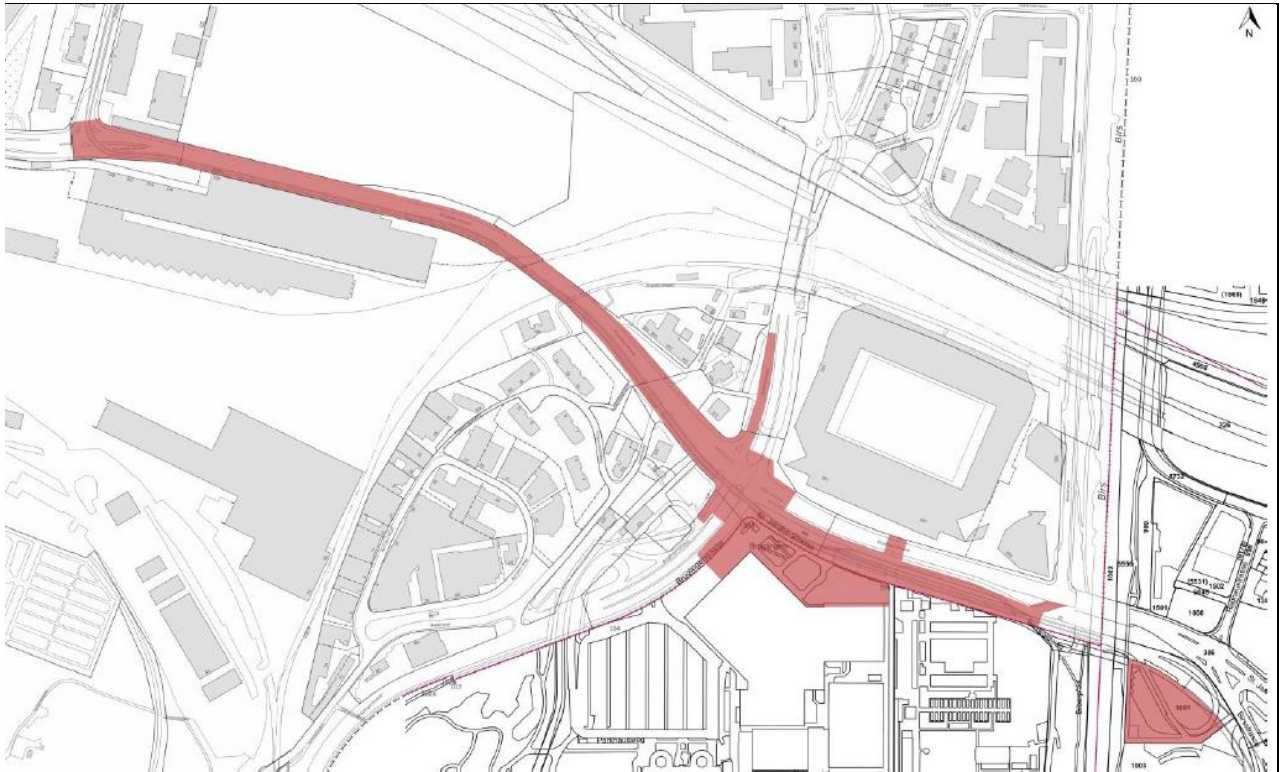
sowie

zum Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend Joggeli und FCB-Match-Abtransporte. Verbesserung der Tram-Gleisanlagen anstelle der neu geplanten Verschlechterungen

1. Ausgangslage

Auslöser für das Projekt zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse sind Erhaltungsmassnahmen an Strassen, Schienen und Werkleitungen, Sicherheitsdefizite, nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechende Bus- und Tramhaltestellen, eine verbesserungswürdige Veloinfrastruktur sowie nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechende Tramanlagen. Der Projektperimeter erstreckt sich von der Einmündung der Zeughausstrasse in die St. Jakobs-Strasse über den Knoten Gellertstrasse / Brüglingerstrasse bis zu einem Teil des Bereichs zwischen St. Jakobs-Park und St. Jakobshalle (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Projektperimeter



Projektziele sind die Erstellung hindernisfreier ÖV-Haltestellen, die Sicherstellung des ÖV-Betriebs in normalen Zeiten wie auch bei Grossveranstaltungen, die Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Einhaltung der Richtlinien für die Führung von Trams in Tunnels.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli* am 26. Juni 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Zusätzlich überwiesen erhalten hat die UVEK am 20. November 2019 den *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend Joggeli und FCB-Match-Abtransporte. Verbesserung der Tram-Gleisanlagen anstelle der neu geplanten Verschlechterungen*.

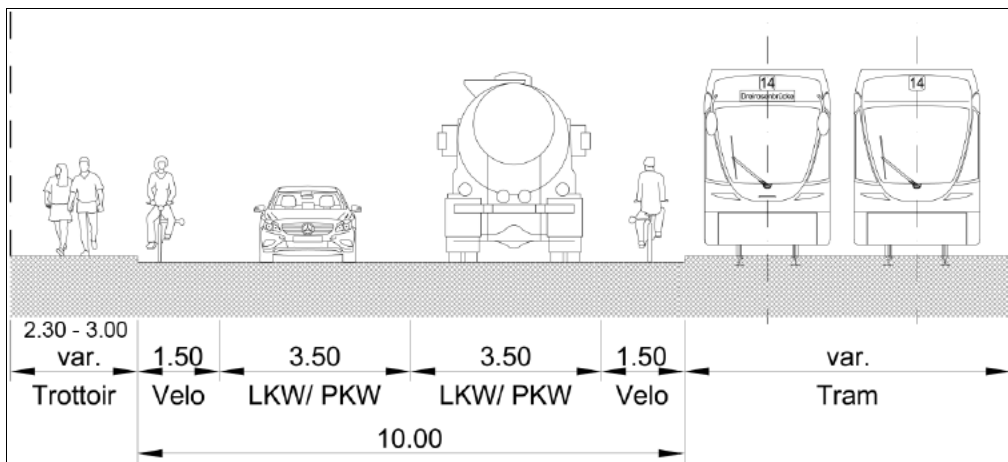
Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 25. September, 30. Oktober und 11. Dezember 2019 sowie 19. Februar, 1. April, 17. Juni und 12. August 2020 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Anlässlich der Sitzung vom 30. Oktober 2019 liess sie sich die geplanten Massnahmen vor Ort

erläutern. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten. Der vorliegende Bericht fasst die geführte Diskussion zusammen und bringt die Haltung der Kommission zu Ratschlag und überwiesenen Anzug zum Ausdruck.

2.1 Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse

Zwischen Zeughausstrasse und Gellertstrasse verläuft die St. Jakobs-Strasse zu einem grossen Teil in einem Tunnel. Die beiden Fahrspuren sind heute je 3.5 Meter, die beiden Velostreifen je 1.5 Meter breit. Das Trottoir auf der Nordseite des Tunnels ist zwischen 2.3 und 3.0 Meter breit. Das Tramtrassee befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite und ist zwischen 6.00 und 6.90 Meter breit (vgl. Abbildung 2). Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

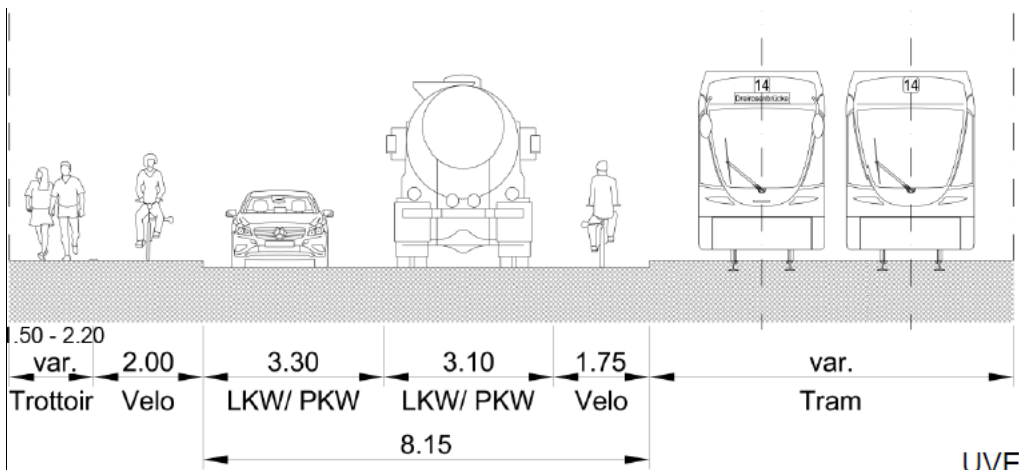
Abbildung 2: Aktueller Strassenquerschnitt Abschnitt Zeughausstrasse - Gellertstrasse



Im Rahmen der Erneuerung der St. Jakobs-Strasse muss das Tramtrassee an die aktuellen Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) angepasst werden. Es wird in Zukunft zwischen 6.70 und 7.65 Meter breit sein, was – im Gegensatz zu heute – Unterhaltsarbeiten ohne Sicherung und eine Evakuierung von Trampassagierinnen und -passagieren in Richtung Tunnelwand ermöglicht. Ist die Mindestnormbreite für das Tramtrassee nach der Sanierung nicht auf der gesamten Länge des Tunnels eingehalten, lässt das BAV keinen Tramverkehr mehr zu.

Das breitere Tramtrassee hat zur Folge, dass für den übrigen Verkehr im schmalsten Bereich des Tunnels statt 12.3 nur noch 11.65 Meter Breite zur Verfügung steht. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h erlaubt es, die beiden Fahrspuren um insgesamt 0.6 Meter zu verschmälern. Da das Trottoir gemessen an der Nutzung eher breit ist, kann auch hier etwas Fläche gewonnen werden. Die Trottoirbreite liegt neu zwischen 1.5 und 2.2 Metern. Für den Veloverkehr sieht das Projekt eine Gesamtbreite von 3.7 Metern vor, 0.7 Meter mehr als heute. In Fahrtrichtung Stadt ist ein Veloweg auf gleicher Höhe wie das Trottoir vorgesehen, in Fahrtrichtung St. Jakob wie heute ein Velostreifen (vgl. Abbildung 3). Für den von der Fahrspur abgehobenen Veloweg verlangt die Norm einen Sicherheitszuschlag und deshalb eine Mindestbreite von 2.0 Metern. In Fahrtrichtung St. Jakob können sich Velofahrende durch Ausweichen auf die Fahrbahn überholen. Das Projekt erfüllt die Normen für alle Verkehrsteilnehmenden.

Abbildung 3: Projektierter Strassenquerschnitt Abschnitt Zeughausstrasse - Gellertstrasse



Zu Diskussionen Anlass gegeben haben in der UVEK im Bereich des Tunnels in erster Linie die Velomassnahmen. Allgemein begrüsst wird die Realisierung eines von der Fahrbahn abgehobenen Velowegs in Fahrtrichtung Stadt. Trotz Verbreiterung von 1.5 auf 1.75 Meter auf Widerstand gestossen ist hingegen der Vorschlag, in Fahrtrichtung St. Jakob am Velostreifen festzuhalten. Weil dem Verkehr in Fahrtrichtung St. Jakob aufgrund der Verschmälerung der Fahrbahn von 3.5 auf 3.1 Meter insgesamt nur noch eine Breite von 4.85 statt 5.0 Meter zur Verfügung steht, wurde argumentiert, die Gefahren für Velofahrende würden trotz Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h erhöht statt reduziert. Für die vielen Lastwagen sei eine Fahrbahnbreite von 3.1 Metern zudem (zu) knapp. In der Kurve im Tunnel werde der Velostreifen noch häufiger von motorisierten Fahrzeugen befahren, als dies schon heute der Fall ist.

Zur Verbesserung der Situation für die Velofahrenden im Tunnel haben Mitglieder der UVEK mehrere Ideen eingebracht und diese mit den Fachpersonen aus verschiedenen Dienststellen diskutiert:

Veloweg in beide Fahrtrichtungen

Für Velowege in beide Fahrtrichtungen bräuchte es im Tunnel 0.45 Meter zusätzliche Breite. Zum einen müsste auch ein Veloweg in Richtung St. Jakob mindestens 2.0 Meter breit sein (+ 0.25 Meter gegenüber dem vorgeschlagenen Velostreifen), zum anderen müsste die danebenliegende Fahrbahn aufgrund der baulichen Abtrennung zum Veloweg normbedingt 3.3 Meter breit sein (Sicherheitszuschlag von 0.2 Metern). Erstellte man den zweiten Veloweg zu Lasten des Trottoirs, wäre dieses auf eine Länge von etwa 90 Metern nur noch 1.05 Meter breit. Die Mindestnormbreite für Trottoirs liegt aber bei 1.5 Metern. Für den Fussverkehr bedeutet diese Breite, dass der Gehkomfort für Begegnungen eingeschränkt und für das Überholen und Nebeneinandergehen ungenügend ist. Spielraum für eine Reduktion des den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehenden Raums ist deshalb nicht vorhanden. Notabene wird aufgrund des geringen Fussverkehrsaufkommens auf den aufgrund der Tunnelwand eigentlich nötigen Zuschlag von 0.2 Metern verzichtet.

Da die Geschwindigkeitsunterschiede der Velofahrenden in Fahrtrichtung Stadt grösser sind als in Fahrtrichtung St. Jakob, macht ein Veloweg in diese Richtung mehr Sinn, wenn sich aus Platzgründen nur einer realisieren lässt. Ein Veloweg stadtauswärts befände sich zudem zwischen Tramtrasse und Fahrspur („auf einem Podest“). Für Überholmanöver wäre dies auch aufgrund der hohen Geschwindigkeiten zumindest heikel. In die Gegenrichtung kann – auch wenn grundsätzlich nicht erlaubt – auch auf den neben dem Veloweg liegenden Fussgängerbereich ausgewichen werden.

Nicht normgerecht wäre vor dem Hintergrund, dass für das Überholen (illegalerweise) das Trottoir genutzt werden könnte, auch eine Verschmälerung des Velowegs in Richtung Stadt auf z.B. 1.5 Meter zugunsten eines Velowegs in Richtung St. Jakob. Ein zu schmaler Veloweg ist mit der Gefahr verbunden, dass Velofahrende auf die Fahrbahn stürzen, und deshalb seitens der Verkehrspolizei nicht bewilligungsfähig wäre. Diese Lösung würde zudem bedeuten, dass die zusätzliche Sicherheit für die Velofahrenden in Fahrtrichtung St. Jakob zu Lasten der Sicherheit der Velofahrenden in Fahrtrichtung Stadt ginge.

Die genannten Breiten und Sicherheitszuschläge gelten unabhängig vom Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Veloweg. Ein Veloweg mit abgeschrägtem Randstein, der das Überholen via Fahrbahn ermöglichte, wäre eher ein Hindernis oder sogar eine Gefahrenstelle für die überholenden Velofahrenden als für die Autofahrenden.

Mischverkehrsfläche für Fuss- und Veloverkehr in Fahrtrichtung Stadt

Als zweite Option, um Platz für einen Veloweg oder allenfalls auch einen breiteren Velostreifen und/oder eine breitere Fahrspur in Fahrtrichtung St. Jakob zu gewinnen, hat die UVEK eine Mischverkehrsfläche für den Fuss- und Veloverkehr in Fahrtrichtung Stadt in Betracht gezogen.

Das Mindestmass für eine solche Mischverkehrsfläche liegt allerdings bei 4.2 Metern – was sogar mehr ist als die im Ratschlag vorgesehene Gesamtbreite für Trottoir und Veloweg von 3.5 bis 4.2 Metern. Auf einer Mischverkehrsfläche darf mit dem Velo nur mit Tempo 20 gefahren werden, was für die vielen auf dieser Strecke verkehrenden Pendlerinnen und Pendler mit E-Bike eine Einschränkung bedeutete. Gemäss Einschätzung des Amts für Mobilität funktioniert Mischverkehr auf einer Hauptverkehrsachse mit viel Velo-Pendelverkehr nicht. Auch die Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei lehnt diese Variante entschieden ab und deklariert sie als nicht bewilligungsfähig.

Fussgängerinnen- und Fussgängerverbot zwischen Zeughausstrasse und St. Jakob

Von Grossveranstaltungen im Gebiet St. Jakob abgesehen benutzen nur wenig zu Fussgehende das Trottoir zwischen Zeughaus und St. Jakob. Bei Grossveranstaltungen ist die Fahrbahn für Autos gesperrt, weshalb es dann kein Trottoir braucht. Die UVEK hat sich deshalb die Frage gestellt, wie zwingend ein Fussweg auf dieser Strecke ist, bzw. welche Alternativen dazu existieren. Mit Verzicht auf das Trottoir könnte die Situation für den Veloverkehr deutlich verbessert werden. Solange es im Tunnel ein Trottoir hat, nimmt dieses unabhängig vom Umfang des Fussverkehrs im Minimum 1.5 Meter an Breite weg.

Mangels Alternativen ist eine Aufhebung des Trottoirs zumindest zum jetzigen Zeitpunkt nicht opportun. Eine andere – vermutlich attraktivere – Route könnte im Rahmen der Entwicklung des Gebiets auf dem Wolf gefunden werden. Der Zeithorizont dafür liegt aber bei mindestens 15 Jahren. Und da völlig offen ist, wie die angedachte Verbindung über den Wolf aussehen wird, lässt sich das vorliegende Projekt nicht darauf ausrichten – beispielsweise mit provisorischen Massnahmen, die eine einfache Umwandlung eines Velostreifens in einen Veloweg ermöglichen. Denkbar ist auch, dass nach der Entwicklung des Gebiets auf dem Wolf der Tunnel an der St. Jakobs-Strasse auch für die Velofahrenden nicht mehr erste Wahl ist. Will man in 15 oder 20 Jahren eine andere Lösung, muss man diese dann neu projektieren.

Abtausch Veloweg / Velostreifen

Von den Platzverhältnissen her möglich wäre ein Abtausch von Veloweg und Velostreifen. In Fahrtrichtung Stadt liesse sich ein 1.5 Meter breiter Velostreifen und eine 3.3 Meter breite Fahrspur oder ein 1.7 Meter breiter Velostreifen und eine 3.1 Meter breite Fahrspur realisieren. Der Veloweg in Fahrtrichtung St. Jakob befände sich dann aber auf einem 2.0 Meter breiten „Sockel“ ohne Möglichkeit, in die eine oder andere Richtung auszuweichen. Die Fachleute empfehlen deshalb, von diesem Abtausch abzusehen. Sie bezeichnen einen Velostreifen für das gegenseitige Überholen

von Velos bei vergleichsweise hoher Geschwindigkeit als einfacher und sicherer. Um das Überholen auf einem Veloweg gefahrenlos zu ermöglichen, sollte dieser mindestens 2.60 Meter breit sein.

Verbreiterung des Velostreifens und Verschmälerung des Velowegs

Im Sinne von mehr Sicherheit für die Velofahrenden in Fahrtrichtung St. Jakob ist als weitere Variante eine Verbreiterung des Velostreifens in Fahrtrichtung St. Jakob auf 2.0 Meter bei gleichzeitiger Verschmälerung des Velowegs in Fahrtrichtung Stadt auf 1.75 Meter vorgeschlagen worden. Dagegen spricht der Umstand, dass eine Mindestbreite von 2.0 Metern bei einem von der Fahrbahn abgehobenen Veloweg zwingend sind. Andernfalls besteht die Gefahr, dass insbesondere breitere Velos (Kistenvelos, Velos mit Anhänger) auf die Fahrbahn stürzen und/oder nicht überholen und nicht überholt werden können. Zudem ist die Kantonspolizei skeptisch gegenüber „zu breiten“ Velostreifen, weil solche zum Nebeneinanderfahren animieren.

Verzicht auf richtungsgetrennten Veloverkehr

Zudem hat die UVEK schliesslich überlegt, ob der gesamte Velo- und Fussverkehr gebündelt zwischen Tramtrasse und Fahrbahn abgewickelt werden könnte, um für den gesamten Langsamverkehr die grösstmögliche Fläche zu schaffen. Allerdings müsste eine entsprechende Fläche mindestens 4.9 Meter breit sein – 1.5 Meter für das Trottoir und 3.4 Meter für zwei Velospuren im Gegenverkehr. Die beiden Fahrspuren wären auf je 3.3 Meter (Zuschläge von je 0.2 Metern aufgrund des abgehobenen Velowegs und der Tunnelwand) zu dimensionieren. Unter dem Strich fehlen auch für diese Lösung 0.5 Meter. Eine reine Mischverkehrsfläche bezeichnen die Fachleute situationsbedingt (hohe Geschwindigkeitsdifferenzen) als unvorstellbar.

Auch bei ausreichender Tunnelbreite wäre die Rückführung der auf der „falschen“ Seite fahrenden Velos auf die „richtige“ Seite am jeweiligen Knoten eine grosse Herausforderung. Es bräuchte dafür zusätzliche lichtsignalgesicherte Querungen und indirekte Abbieger, was zu längeren Wartezeiten und geringeren Knotenkapazitäten führte. Abgelehnt wurde diese Variante auch aus Fussgängerinnen- und Fussgängersicht: Entlang der Tunnelwand zu gehen ist sicher angenehmer als zwischen Trams, Velos und Autos.

Fazit

Eine Mehrheit der UVEK empfindet die Lösung für den Veloverkehr in Fahrtrichtung St. Jakob als unbefriedigend. Trotz intensiver Auseinandersetzung mit dem Ratschlag konnte aber diesbezüglich keine bessere Lösung gefunden werden. Unter Einhaltung aller geltenden Normen kommt faktisch nur die vom Regierungsrat vorgelegte Variante in Frage. Die Vertreter der Kantonspolizei haben gegenüber der Kommission deutlich gemacht, dass angesichts der Tatsache, dass ein Projekt existiert, das alle Normen erfüllt, ein von einzelnen Normen abweichendes Projekt nicht bewilligungsfähig ist. Vor dem Hintergrund der seit dem Aufkommen der E-Bikes grösser gewordenen Geschwindigkeitsunterschiede ist wichtig, dass das Überholen zwischen St. Jakob und Zeughaus in beide Fahrtrichtungen gefahrenlos möglich ist. Im Interesse der Sicherheit des Veloverkehrs in Fahrtrichtung St. Jakob fordert die UVEK den Regierungsrat aber auf, einige zusätzliche Massnahmen zu ergreifen (vgl. Kapitel 2.5).

2.2 Kreuzung St. Jakobs-Strasse / Gellertstrasse / Brüglingerstrasse

Der Knoten St. Jakobs-Strasse / Gellertstrasse / Brüglingerstrasse ist für Velofahrende zwar relativ sicher, aber wenig komfortabel. Wer vom Gartenbad St. Jakob in Richtung Stadt fährt, muss zuerst die Strasse queren und danach ein eigentliches „Insel-Hopping“ machen, um auf die anderen Seiten des Knotens zu gelangen. Auch von MuttENZ kommend ist die Verkehrsführung eher umständlich. Für in die Brüglingerstrasse abbiegenden Veloverkehr gibt es gar keine Velomassnahmen.

Das Projekt sieht für die Velofahrenden eine Querungsmöglichkeit auf Höhe des Eingangs zum Shopping-Center St. Jakob vor. Danach kann über den Knoten in Richtung Stadt, nach rechts in die Gellertstrasse und über einen indirekten Linksabbieger in die Brüglingerstrasse gefahren werden. Nicht mehr erlaubt sein wird das Befahren der Nebenfahrbahn in Richtung Basel. Gestattet werden soll dafür ausserhalb von Grossanlässen das Velofahren über den Vorplatz der St. Jakobs-halle in die Brüglingerstrasse (analog dem Befahren des Messeplatzes).

Die UVEK unterstützt diese Änderungen. Eine weitere Anpassung erwartet sie in der Gellertstrasse bei der Zufahrt auf den Knoten. Die drei Spuren (für links- und rechtsabbiegende sowie geradeaus-fahrende Fahrzeuge) müssen aus Kapazitätsgründen zwar aufrechterhalten bleiben, für den Velo-verkehr kann die Situation aber trotzdem verbessert werden. Eine Gefahr stellen vor allem die von der mittleren in die rechte Spur wechselnden Fahrzeuge dar. Mit einer möglichst grosszügigen Verlängerung des Velostreifens (d.h. Kürzung der Spur für rechtsabbiegende Fahrzeuge auf das absolute Minimum) und dem Einbau einer Nase kann der schleifende Spurwechsel unterbunden werden. Autofahrende müssen dann den Blinker stellen, um in die rechte Spur zu wechseln. Geradeausfahrende sowie links abbiegende Velofahrende sollen zudem in einem «Velosack» vor der Fussgängerquerung warten (analog der Lösung Schützenmattstrasse vor dem Strafgericht stadt-auswärts).

2.3 Tramhaltestelle St. Jakob

Die Tramhaltestelle St. Jakob befindet sich in einer leichten Kurvenlage. Um die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen, muss sie leicht in Richtung Schänzli verschoben werden.

Entfernt werden soll die Barriere am Ende der Grossen Allee. Diese wird vor allem rund um Fussballspiele immer wieder beschädigt. Sie wird weder von den BVB noch der Kantonspolizei als zwin-gend erachtet. An ihrer Stelle soll eine Tramsicherungsanlage mit optischen und akustischen Sig-nalen gebaut werden. Mit dem Verzicht auf die Barriere kann der Verkehrsfluss zwischen Grosser Allee und St. Jakobs-Strasse verbessert werden.

Die UVEK hat die Frage gestellt, ob aus Sicherheitsüberlegungen nicht doch an der Barriere fest-gehalten werden sollte. Das Planungsamt verweist auf die bessere Einsehbarkeit durch die Entfer-nung der dortigen Hecken sowie den Umstand, dass die Trams an dieser Stelle infolge der Ver-schiebung der Haltestelle St. Jakob in beiden Fahrtrichtungen weniger schnell fahren als heute.

Angesichts des im Gesamtprojekt um lediglich 88 Quadratmeter zunehmenden Grünflächenanteils hat sich die UVEK nach der Möglichkeit erkundigt, im Bereich der Tramhaltestelle weitere Bäume zu pflanzen. Gemäss erhaltener Auskunft ist die Fläche bei Grossanlässen äusserst stark frequen-tiert. Die Polizei ist deshalb schon über die bestehende Baumreihe nicht glücklich. Weitere Baum-pflanzungen in Erwägung gezogen worden sind auf Höhe Walkeweg. Die Stadtgärtnerei spricht sich aber dagegen aus, weil die dortige Böschung ein wichtiger Raum für Kleinlebewesen ist, für welche eine Beschattung nachteilig wäre.

Thematisiert hat die UVEK weiter eine Begrünung der Tramwartehalle und des Dachs der neuen Bike-and-Ride-Anlage. Da es sich bei der langgezogenen Wartehalle an der Haltestelle St. Jakob um keine Normwartehalle mit Glasdach handelt, dürfte eine Begrünung möglich sein. Die Bike-and-Ride-Anlage erhält hingegen ein nicht begrünbares Glasdach. Die UVEK erwartet eine Begrünung des Dachs der Tramwartehalle.

2.4 Tramabstellanlagen

Heute können bei Grossanlässen in der Abstellanlage St. Jakob (hinter der Einmündung in die Grosse Allee) bis zu sechs und in der Abstellanlage Schänzli bis zu drei Tramzüge abgestellt werden. Aufgrund der Verschiebung der Tramhaltestelle sinkt die Kapazität der Abstellanlage St. Jakob auf vier Tramzüge. Die Abstellanlage Schänzli verfügt zwar über fünf Gleise, aufgrund der heutigen Tramlängen können aber nur noch drei genutzt werden. Mit einer Anpassung der Abstellanlage

Schänzli kann aber die heutige Kapazität aufrechterhalten werden. Auf Wunsch der BVB werden beide Abstellanlagen eingezäunt.

Der der UVEK überwiesene *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend Joggeli und FCB-Match-Abtransporte. Verbesserung der Tram-Gleisanlagen anstelle der neu geplanten Verschlechterungen* fordert eine Anpassung der Gleisanlagen, damit der Abtransport nach Fussballspielen verbessert statt verschlechtert wird, Abstellgleise für sechs Tramzüge in Fahrtrichtung Stadt und von ein bis zwei in Fahrtrichtung MuttENZ auf Höhe Walkeweg. Die UVEK stellt fest, dass die Zahl der Abstellgleise in Fahrtrichtung Stadt nicht abnimmt. Betreffend mögliche Abstellgleise in Fahrtrichtung MuttENZ hat sie sich bei den BVB nach entsprechendem Bedarf erkundigt.

Eine Abstellanlage in Fahrtrichtung MuttENZ hat es im Raum St. Jakob noch nie gegeben. Der Abtransport wird gemäss den BVB heute sichergestellt, indem ohne Behinderung des übrigen Tramverkehrs ein oder zwei Trams am Aeschenplatz abgestellt werden. In der Vorstudie zur Umgestaltung des Aeschenplatzes ist ein entsprechendes Gleis weiterhin vorgesehen. Weitere Trams sind bei Bedarf direkt aus dem Depot abrufbar. Ist das Ende einer Veranstaltung planbar, sind die Trams zur gewünschten Zeit in St. Jakob. Bei Anlässen mit offenem Ende ist die Ausgangslage etwas schwieriger. Bei Fussballspielen ist dies eher die Ausnahme, bei Anlässen in der St. Jakobs-halle etwas häufiger. In der Regel kommen aber nicht alle Leute sofort nach Ende der Veranstaltung aus der Halle, und ihre Zahl ist zudem deutlich geringer als bei Fussballspielen. Häufig braucht es deshalb gar keine Zusatzkurse.

Wertvoll wären für die BVB zusätzliche Abstellanlagen deshalb nur bei (den seltenen) Anlässen im St. Jakobs-Park mit vielen Zuschauern und ungewissem Ende. In solchen Fällen sind auch schon Trams für den Abtransport in Richtung MuttENZ von der Abstellanlage Schänzli rückwärts (mit Notführerstand) in die Haltestelle St. Jakob gefahren worden. Eine Abstellanlage auf Höhe Walkeweg bedingte den Einbau von zwei Weichen mit der Konsequenz, dass auf diesem Streckenabschnitt noch maximal mit 30 km/h gefahren werden könnte. Unter dem Strich sprechen sich die BVB deshalb gegen den Bau einer Abstellanlage an diesem Ort aus.

Da für die BVB mehr Argumente gegen als für eine Abstellanlage beim Walkeweg sprechen, eine solche gemäss Stadtgärtnerei die Zerstörung eines Trockenstandorts mit hohem ökologischem Wert zur Folge hätte und sich die Abstellkapazität in Fahrtrichtung Stadt gar nicht reduziert, beantragt die UVEK, den Anzug Beat Leuthardt und Konsorten abzuschreiben.

2.5 Weitere Velomassnahmen

Die UVEK regt weitere Velomassnahmen an. Ein Teil davon kann im Rahmen der Umsetzung der Erneuerung der St. Jakobs-Strasse umgesetzt werden, ein anderer Teil liegt ausserhalb des Projektperimeters.

Velostreifen in Fahrtrichtung St. Jakob

Vor dem Hintergrund der für die UVEK nicht vollständig befriedigenden Velomassnahmen im Tunnel zwischen Zeughausstrasse und St. Jakob (vgl. Kapitel 2.1) fordert die UVEK die Prüfung der Umsetzung von zusätzlichen Massnahmen:

- Doppellinie zwischen Velostreifen und Fahrbahn: Durchgezogene gelbe Linie (für Autos) bzw. gestrichelte innere gelbe Linie (für Velos). Mit dieser Markierung ist das Befahren des Velostreifens für Autos untersagt, ein Überholen für Velos unter Nutzung der Fahrbahn hingegen erlaubt.
- Taktile Markierung auf der durchgezogenen gelben Linie, die das Überfahren „spürbar“ macht, ohne aber für die Velofahrenden eine Sturzgefahr zu generieren.
- Optische Abgrenzung zwischen Auto- und Veloverkehr mittels anderer Belagsfarbe.
- Bessere Ausleuchtung des Tunnels, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

Veloführung in der Brüglingerstrasse

In der Brüglingerstrasse regt die UVEK zwischen der Haltestelle der Buslinie 36 und der Einmündung in den Walkeweg die Markierung eines Velostreifens an. Die Strecke liegt zwar ausserhalb des Projektperimeters, da es aber um keine bauliche, sondern lediglich um eine markierungstechnische Massnahme handelt, lässt sich diese aus dem ordentlichen Budget des Amts für Mobilität finanzieren.

Anzug betreffend ergänzende Velomassnahmen zur Sanierung St. Jakobs-Strasse, Zeughaus - Birsstrasse

Weitere, leicht ausserhalb des Projektperimeters liegende Velomassnahmen, die bauliche Veränderungen bedingen, bringt die UVEK gleichzeitig mit Verabschiedung des vorliegenden Berichts mit einem Kommissionsantrag ein.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:0 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des nachstehenden, gegenüber dem Ratsschlag unveränderten Beschlussentwurfs.

Weiter beantragt sie mit 11:0 Stimmen, den *Antrag Beat Leuthardt und Konsorten betreffend Joggegi und FCB-Match-Abtransporte. Verbesserung der Tram-Gleisanlagen anstelle der neu geplanten Verschlechterungen* abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 4. November 2020 mit 11:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus-und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 19.0702.01 des Regierungsrats vom 29. Mai 2019 sowie den Bericht Nr. 19.0702.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 4. November 2020:

Den Gesamtbetrag von Fr. 16'821'000 für die Erneuerung der St. Jakobs-Strasse im Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus-und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 3'328'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation der St. Jakobs-Strasse zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau-und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
- Fr. 4'688'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Gleiserneuerung und Neuorganisation der St. Jakobs-Strasse als Darlehen an die BVB.
- Fr. 440'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau-und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr.
- Fr. 2'074'000 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. 6'291'000 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 unterliegt dem Referendum.