



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.

## Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)

- ▷ Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.
- ▶ Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.

An den Grossen Rat

**18.0443.02**

08.5297.07

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

Kommissionsbeschluss vom 4. November 2020

## Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt im Zuge von Sanierungsmassnahmen**

sowie

**zum Bericht zum Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts**

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 6. November 2020

Fehler!  
Unbekannt  
er Name  
für  
Dokument-  
Eigenschaf  
t. 1/11

## 1. Ausgangslage

Das Projekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse – Missionsstrasse – Spalenvorstadt wird durch Erhaltungsmassnahmen an Werkleitungen und Gleisanlagen ausgelöst. Die Gestaltung der Strassen soll an geltende Normen und gesetzliche Anforderungen angepasst werden. Die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität ist ungenügend, für den Fuss- und Velo-verkehr bestehen Sicherheitsmängel, die Anforderungen an eine Notfallachse sind nicht erfüllt und die Tramhaltestellen ermöglichen keinen hindernisfreien Ein- und Ausstieg,

Der Projektperimeter ist mit 1.5 Kilometern vergleichsweise lang. Er reicht vom Westfeld (Felix Platter-Areal) in der Burgfelderstrasse bis zum Petersgraben (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Projektperimeter



In den Abschnitten A (Largitzenstrasse bis Strassburgerallee) und B (Strassburgerallee bis Burgfelderplatz) bestehen Sicherheitsmängel wegen zu schmaler Fahrstreifen, zu geringen Abständen zwischen Tram und parkierten Autos und fehlenden Sichtweiten. Trams können Velofahrende teilweise nicht überholen. Das Gleiche gilt auch für Abschnitt C (Missionsstrasse). Darüber hinaus kommt es hier regelmäßig zu Rückstaus vom Knoten Spalentor, teilweise bis auf Höhe Hegenheimerstrasse. Davon betroffen ist auch das Tram. Hauptproblem im Abschnitt D (Spalenvorstadt) ist die in der Kurve neben dem Spalentor liegende Tramhaltestelle, die nicht zu einer hindernisfreien Haltestelle umgebaut werden kann.

Mit den vorgeschlagenen Umgestaltungsmassnahmen möchte der Regierungsrat die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Der ÖV soll gemäss § 30 der Kantonsverfassung Vorrang erhalten, der Ein- und Ausstieg in Tram und Bus gemäss Behindertengleichstellungsge- setz hindernisfrei werden. Die Veloführung soll verbessert und die Spalenvorstadt für den Veloge- genverkehr geöffnet werden. Unter Erhalt von möglichst vielen Parkplätzen soll die Funktionalität des Verkehrsablaufs für den MIV erhöht werden. Dem Leitbild Strassenbäume folgend sollen schliesslich vorhandene Baumreihen ergänzt werden.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt im Zuge von Sanierungsmassnahmen sowie den Bericht*

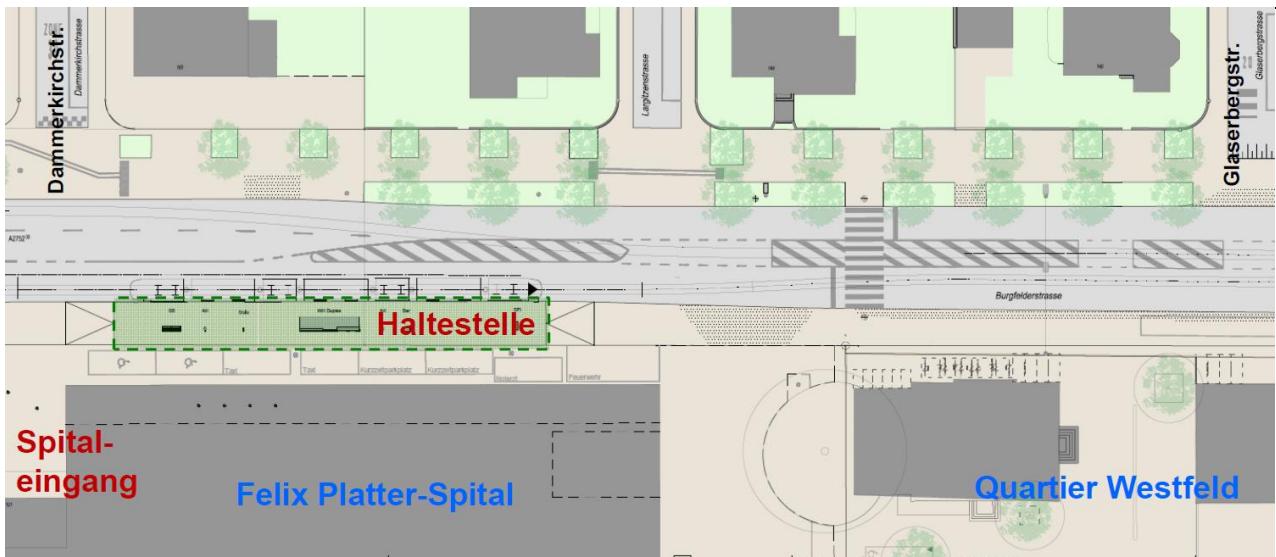
zum Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts am 27. Juni 2018 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 25. September, 23. Oktober und 18. Dezember 2019 sowie 1. April, 22. April, 17. Juni und 12. August 2020 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten. Der vorliegende Bericht fasst die geführte Diskussion zusammen und bringt die Haltung der Kommission zum Ratschlag zum Ausdruck.

## 2.1 Abschnitt A: Burgfelderstrasse (Largitzenstrasse – Strassburgerallee)

Hauptdiskussionspunkt im hinteren Teil der Burgfelderstrasse waren in der UVEK die beiden relativ nahe beieinanderliegenden Haltestellen Felix Platter-Spital und Im Westfeld. Die Haltestelle Felix Platter-Spital liegt zwar ausserhalb des Projektperimeters, trotzdem hat die UVEK die Verwaltung beauftragt, im Interesse der Beschleunigung des ÖV die Notwendigkeit der beiden Haltestellen zu prüfen und darzulegen, was die Aufhebung der einen oder der anderen bedeuten würde. Nach Abwägung der Vor- und Nachteile spricht sich die UVEK für den Verzicht auf die Haltestelle Im Westfeld aus. Dass der Regierungsrat in seinem Ratschlag an beiden Haltestellen festhält, geht auf einen früheren Grossratsbeschluss zurück. Von der Erschliessungsqualität und den Haltestellenabständen her spricht nichts gegen eine Reduktion um eine Haltestelle. Sie hat eine kürzere Fahrzeit für die TrampassagierInnen und weniger Behinderungen für die anderen Verkehrsteilnehmenden zur Folge.

Bei Verzicht auf die Haltestelle Im Westfeld sollte die Haltestelle Felix Platter-Spital im Interesse einer bestmöglichen Erschliessung um rund 150 Meter stadteinwärts vor den Eingang des neuen Spitalgebäudes verschoben werden. Die Distanz zwischen den Haltestellen Felix Platter-Spital und Strassburgerallee liegt dann bei gut 400 Metern. Heute befinden sich beide Haltestellen Felix Platter-Spital in Fahrtrichtung gesehen vor dem Knoten Burgfelderstrasse / Luzernerring. Die neue Lage der Haltestelle in Richtung Stadt ist auf Abbildung 2 aufgezeichnet.

**Abbildung 2: Alternativer Standort der Haltestelle Felix Platter-Spital (stadteinwärts)**



Auch wenn der stadteinwärts fliessende Verkehr gemeinsam mit dem Tram geführt wird, ist bei einem in der Haltestelle stehenden Tram aufgrund der Länge der Aufstellfläche kein Rückstau bis zum Knoten Luzernerring zu erwarten. In die Gegenrichtung muss die Tramsicherungsanlage bei der Largitzenstrasse geringfügig verschoben werden. Um eine optimale Erschliessung der Haltestelle sicherzustellen, braucht es eine zusätzliche Lichtsignalanlage für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Entfernt werden müssen fünf Bäume, eine 35 Quadratmeter grosse Grünfläche und sechs Parkplätze. Das Tramgleis muss stadteinwärts auf einer Länge von 230 Metern neu verlegt

werden, die Lichtsignalanlage am Knoten angepasst und die bisherige Haltestelle zurückgebaut werden. Leicht schlechter wird die Umsteigebeziehung zur Buslinie 36.

Um vor dem Felix Platter-Spital statt einer reinen Kaphaltestelle eine solche mit Velolichtinsel zu realisieren, müssten das Trottoir bis zur Front des Spitalgebäudes gezogen und rund 1.5 Meter Fläche der privaten Parzelle beansprucht werden. Da die Spitalvorfahrt und die Parkfelder dem Notarzt, der Feuerwehr, dem Taxiverkehr sowie der barrierefreien Erschliessung des Spitals dienen, lehnt das Spital eine solche Lösung ab. Da viele Personen auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, braucht es zum Ein- und Aussteigen genug Platz. Auf der fraglichen Fläche befindet sich zudem ein Notausstieg, der stets freigehalten werden muss. Flächen für die Mitnutzung durch den Veloverkehr freizugeben kommt für die Spitalleitung nicht in Frage. Mit der Verschiebung des Haltestellenstandorts ist sie einverstanden.

Von den vom Regierungsrat beschlossenen Vorgaben für die Realisierung einer Velolichtinsel abzuweichen, ist für die angehörten Fachpersonen keine Option. Eine Mehrheit der UVEK schliesst sich dieser Haltung an, da die Haltestelle Felix Platter-Spital von vielen mobilitätseingeschränkten Personen genutzt wird. Deren Sicherheitsgefühl gilt es zu gewährleisten. Es kommt deshalb nur der Typ Kaphaltestelle in Frage. Wird, wie von der UVEK beantragt, auf die Haltestelle Im Westfeld verzichtet und werden an der Haltestelle Pilgerstrasse Velolichtinseln realisiert (vgl. Kapitel 2.3), ist die Haltestelle vor dem Felix Platter-Spital die einzige im Projektperimeter ohne Velomassnahmen.

Um die mit Kaphaltestellen verbundenen Probleme wenigstens teilweise aufzufangen, beantragt die UVEK zusätzliche Mittel, um an der Haltestelle Felix Platter-Spital stadteinwärts ein velofreundliches Gleis einzubauen. Sie weist weiter darauf hin, dass die Verlegung der Haltestelle stadteinwärts nach den Knoten Burgfelderstrasse / Luzernerring mit einer Verschiebung der Gleislage zur Strassenmitte hin verbunden ist, was für die Velofahrenden als positiv zu werten ist. Weiter regt die UVEK an, die Velo-Pendlerroute durch die Hegenheimerstrasse zu stärken. Kaphaltestellen sollte es auf Velo-Pendlerrouten im Prinzip keine geben, sind sie doch für einen Teil der Velofahrenden Anlass, andere Routen zu wählen.

Angesichts der Tatsache, dass der Verschiebung der Haltestelle fünf Bäume und eine Grünrabatte von 35 Quadratmetern zum Opfer fallen, hat sich die UVEK nach Ersatzmassnahmen – beispielsweise im Bereich der heutigen Haltestelle – erkundigt. Solche können dort wegen der engen Platzverhältnisse nicht realisiert werden. Auch in der Fortsetzung der neu platzierten Haltestelle vor dem Spital in Richtung Ensisheimerstrasse besteht kein Potenzial für eine Kompensation, da sich in diesem Bereich viele Werkleitungsachsen befinden, welche eine Baumpflanzung nicht ermöglichen. Der Entfall der erwähnten 35 Quadratmeter Grünrabatte im Bereich der neuen Haltestellensetzung kann jedoch bei der aufzuhebenden Haltestelle Im Westfeld mit Grünrabatten von über 70 Quadratmetern kompensiert werden.

## 2.2 Abschnitt B: Burgfelderstrasse (Strassburgerallee bis Burgfelderplatz)

Die im zweiten Abschnitt des Projektperimeters liegenden Haltestellen Strassburgerallee und Burgfelderplatz werden als behindertengerechte Inselhaltestellen neu gebaut. Bei beiden handelt es sich um wichtige Umsteigeplätze. Der übrige Verkehr kann an einem in der Haltestelle stehenden Tram vorbeifahren. Um die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen, wird die Lichtsignalanlage am Knoten Burgfelderstrasse / Strassburgerallee optimiert.

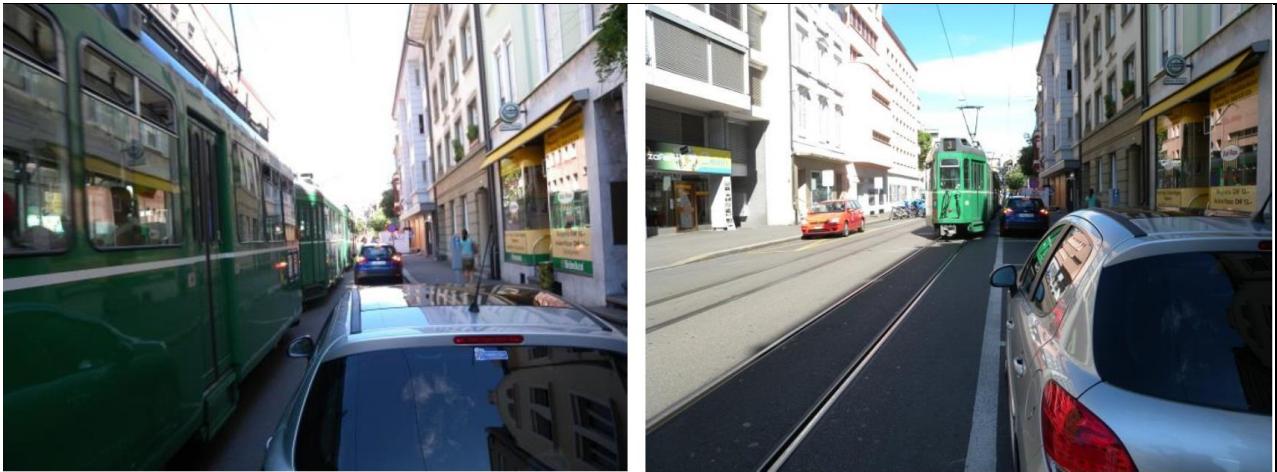
Angeregt wurde in der UVEK, den Veloverkehr vor dem Kannenfeldpark zwischen den beiden Baumreihen zu führen. Diese Fläche ist heute den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Um die Verkehrssicherheit bei Mischverkehr Fuss/Velo zu gewährleisten, verlangt die Norm eine Mindestbreite von 4.2 Metern; vorhanden sind aber lediglich 2.9 Meter. Auch eine Signalisation «Velos gestattet» ist aus Fachsicht angesichts des hohen Anteils an Kindern und älteren Menschen auf diesem Trottoir nicht opportun.

Angesichts der Tatsache, dass die Haltestelle Im Westfeld in der projektierten Lage nicht realisiert wird, können die Velofahrenden auf der Strasse mittels einem Velostreifen in beiden Richtungen geführt werden.

## 2.3 Abschnitt C: Missionsstrasse (Burgfelderplatz bis Birmannsgasse)

Die Missionsstrasse ist in ihrer heutigen Ausgestaltung zwischen Spalenring und Hegenheimerstrasse eingeengt (vgl. Abbildung 3). Das Tram kann nicht an einer stehenden Autokolonne vorbeifahren, die Velos haben zwischen Tram und parkierten Autos zu wenig Platz. Verbessern lässt sich die Situation nur durch die Aufhebung von Parkplätzen. Dies ermöglicht Velostreifen neben dem Trottoir in beiden Fahrtrichtungen. Das Tram kann Velos durchgehend ungehindert überholen. Der Regierungsrat sieht für diese Parkplätze keinen Ersatz vor.

Abbildung 3: Heutige Situation an der Missionsstrasse



Die Haltestelle Pilgerstrasse stadtauswärts wird in Richtung Burgfelderplatz verschoben und befindet sich künftig zwischen den Einmündungen von Maiengasse und Friedensgasse. An der heutigen Lage lässt sie sich aufgrund von Hauszufahrten nicht behindertengerecht realisieren. Die Verschiebung vereinfacht die Querung der Missionsstrasse auf Höhe Friedensgasse, was einem Wunsch der Bevölkerung entspricht.

Das Ratschlagsprojekt sieht auch an der Pilgerstrasse Kaphaltestellen ohne Velomassnahmen vor, obwohl es sich bei der Missionsstrasse gemäss Teilrichtplan Velo um eine Velo-Pendlerroute handelt. Gegen Velolichtinseln spricht das jeweilige Fussgängeraufkommen. Würde man stadtauswärts trotzdem eine Velolichtinsel bauen, ginge dies zu Lasten von 48 Quadratmetern Grünfläche und zwei Parkplätzen. Anstelle von Baumrabatten müssten Baumroste gesetzt werden, die drei Fussgängerstreifen müssten aufgrund der breiteren Fahrbahn mit Lichtsignalanlagen ausgestattet werden, was Kosten von rund 0.5 Mio. CHF nach sich ziehen würde. Stadteinwärts ist das Fussgängeraufkommen noch höher. Rein von den Platzverhältnissen her wäre eine Velolichtinsel allerdings auch hier möglich. Neben dem Wegfall von drei Parkplätzen würde eine solche die Nutzung der Allmend durch Gastrobetriebe einschränken.

Der Grosse Rat hat den Regierungsrat auf Antrag der UVEK um eine Überprüfung der Kriterien für Velolichtinseln gebeten. Von den im Jahr 2016 definierten Vorgaben kann in einer Einzelfallbetrachtung aufgrund individueller lokaler, verkehrlicher und städtebaulicher Aspekte abgewichen werden. Es handelt sich bei den Kriterien weder um eine gesetzliche Vorgabe noch um eine Norm. An der Pilgerstrasse ist «nur» das Kriterium Fussgängeraufkommen nicht erfüllt. Aus Fachsicht liessen sich Velolichtinseln rechtfertigen, auch wenn diese einzelne andere Bedürfnisse einschränken. Unter dem Strich handelt es sich um eine politisch zu entscheidende Frage. Aus Sicht einer deutlichen Mehrheit der UVEK überwiegen die Vorteile für die Velofahrenden die Nachteile für die zu Fuss gehenden. Für eine Minderheit der Kommission wird dadurch die Sicherheit der Fussgänger und Fussgängerinnen eingeschränkt. Die Kommission beantragt deshalb, an der Haltestelle Pilgerstrasse zwei Velolichtinseln zu realisieren. Die UVEK erwartet, dass auch hier im Ausführungsprojekt zumindest ein Teil der 48 Quadratmeter wegfallende Grünfläche kompensiert wird, zum Beispiel durch unversiegelte Parkierflächen oder die Vergrösserung vorgesehener Rabatten.

## 2.4 Abschnitt D Spalenvorstadt (Birmannsgasse bis Schützenmattstrasse / Petersgraben)

Ab der Birmannsgasse sieht das Projekt des Regierungsrats eine separate Veloführung bis zum Knoten Spalentor und über diesen hinaus in die Spalenvorstadt vor. Wie mit dem *Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts* gefordert, soll die Spalenvorstadt für den Velo-gegenverkehr geöffnet werden. Um den Rückstaus in der Missionsstrasse zu begegnen, soll der Fahrstreifen für nach rechts abbiegende Fahrzeuge deutlich verlängert und die Lichtsignalanlage am Knoten optimiert werden.

Eine Voraussetzung für den Velo-gegenverkehr in der Spalenvorstadt ist die Verlegung der Tramhaltestelle Spalentor. Dies ist auch deshalb unabdingbar, weil an der heutigen Lage eine behindertengerechte Haltestelle aus geometrischen Gründen unmöglich ist. Dass die heutige Haltestellennlage aus Sicht der Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus die bestmögliche ist, steht nicht in Zweifel, die vom Behindertengleichstellungsgesetz vorgegebenen maximalen Spaltmasse werden aber auf dem gesamten Haltestellenbereich überschritten. Aufgrund der heutigen Tramlängen versperrt ein stadtauswärts fahrendes Tram beim Haltestellenaufenthalt zudem die Gleisquerungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger an der Kreuzung Spalentor. Stadteinwärts beträgt die Trottoirbreite im vorderen Haltestellenbereich zwischen Tram und Spalentor weniger als 90 cm. Projekte mit Massüberschreitungen werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht genehmigt. Auf Wunsch der UVEK hat das BAV gegenüber dem Bau- und Verkehrsdepartement mit Schreiben vom 17.2.2020 zum Ausdruck gebracht, dass es die Genehmigungsfähigkeit der Haltestelle Spalentor an der heutigen Lage als nicht gegeben erachtet.

Der Ratschlag sieht vor, den optischen Eingriff in die Spalenvorstadt so gering wie möglich zu halten und das Altstadtbild zu wahren. Verbunden mit dem Bau der beiden Haltestellen sollen die Trottoirs um je 30 cm verbreitert und die Strasse für die ansässigen Geschäfte aufgewertet werden. Auf Wartehallen soll aus ästhetischen Gründen verzichtet werden. Damit die Häuser aufgrund der 27 cm hohen Haltekanten nicht über eine Stufe betreten werden müssen, soll die Fahrbahn abgesenkt werden. Das Niveau des Trottoirs bliebe unverändert. Trotzdem ist gegen diese Lösung Widerstand absehbar und auch bereits angekündigt worden. Vor diesem Hintergrund sowie dem Umstand, dass die beengten Verhältnisse und das hohe Fussgängeraufkommen den Bau von Velolichtinseln verunmöglichen, hat die UVEK hinter die geplanten Haltestellen in der Spalenvorstadt ein Fragezeichen gesetzt und sich nach Alternativen erkundigt.

Um die Haltestelle Spalentor in die Missionsstrasse zu versetzen bräuchte es knapp fünf Meter an zusätzlicher Breite. Auf der einen Strassenseite bilden aber die Hausfassaden die Parzellengrenze, auf der anderen sind die Häuser inklusive ihrer Vorgärten denkmalgeschützt. Haltestellen sind hier deshalb unrealistisch. Eine Verschiebung der Haltestelle Pilgerstrasse in Richtung Spalentor mit gleichzeitiger Aufhebung der Haltestelle Spalentor wäre wenig kundschaftsfreundlich, ist das Spalentor doch ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Tram und Bus. Würde das Tram bereits auf Höhe der Mission 21 halten, müsste man zum Umsteigen auf den Bus am Spalentor einen längeren Fussmarsch mit Überquerung der Birmannsgasse auf sich nehmen. Heute sind dies mehr als 1'000 Personen pro Tag. Im Falle einer nicht unwahrscheinlichen künftigen Aufhebung der Haltestelle Universität hätte die Tramlinie 3 auf einer Distanz von rund 800 Metern (bis zum Leonhardsgraben) keine Haltestelle mehr, was für den innerstädtischen Bereich sehr viel wäre und die Erschliessungsqualität sowie die Umsteigemöglichkeiten rund um das Spalentor deutlich verschlechtern würde. Der Umgang mit der Haltestelle Universität wird im Rahmen des Ratschlags zum Tram Petersgraben definiert. Denkbar ist eine Zusammenlegung mit der Haltestelle Musikakademie; dies würde die Umsteigebeziehungen verbessern. Die Haltestellen Universität und Musikakademie liegen aber ausserhalb des Projektperimeters.

Als weiteren referendumsträchtigen Aspekt neben einer Tramhaltestelle empfindet die UVEK die geplante Umgestaltung der Spalenvorstadt. Die Fahrbahn soll abgesenkt werden und der Trottoirbelag aus geschliffenen Kieselwacken bestehen. Im Gegensatz zur St. Alban-Vorstadt, die nach der anstehenden Umgestaltung Begegnungszone wird, haben die Fussgängerinnen und Fussgänger auch auf dem asphaltierten Bereich Vortritt. In der Spalenvorstadt müssten sie – wie auf dem

Münsterplatz – durchgehend mit den geschliffenen Wackensteinen Vorlieb nehmen. Auch wenn diese konform zum behindertengerechten Bauen sind und auf dem Gestaltungskonzept Innenstadt aufbauen und von der Denkmalpflege akzeptiert sind, ist dagegen politischer Widerstand absehbar. Die UVEK empfindet geschliffene Wackensteinen dort als unproblematisch, wo eine Ausweichalternative dazu existiert, was in der Spalenvorstadt zum einen wegen der Tramführung, zum anderen wegen des Höhenversatzes nicht gegeben ist.

Aufgrund der Vorbehalte gegenüber dem Projektinhalt im Abschnitt D Spalenvorstadt (Birmannsgasse bis Schützenmattstrasse / Petersgraben) spricht sich die UVEK einstimmig dafür aus, nur die Ausgaben für die Abschnitte A bis C des Ratschlags zu bewilligen. Damit kann der wenig umstrittene Teil des Projekts voraussichtlich ohne nachfolgendes Referendum beschlossen und umgesetzt werden. Der zeitliche Druck zur Erneuerung von Werkleitungen und Gleisanlagen sowie zur Anpassung der Haltestellen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes bliebe zwar auch bei einer Auftrennung bestehen. Allfällige (weitere) Überbrückungsmassnahmen müssten nur noch im Abschnitt D ergriffen werden. Würde ein Referendum gegen das Gesamtprojekt ergriffen, wäre der Regierungsrat womöglich gezwungen, eine (finanzrechtlich gebundene) Sanierung im Bestand zu beschliessen. Weiter gingen dann wegen zeitlicher Bauverzögerungen Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm verloren.

Die UVEK hält an dieser Stelle ausdrücklich fest, dass der Verzicht auf eine Ausgabenbewilligung für den Abschnitt D nicht dahingehend zu verstehen ist, dass dort am Status quo festgehalten werden soll. Ziel muss es sein, eine möglichst breit abgestützte und akzeptierte Lösung zu finden. Allenfalls ist dafür eine Erweiterung des Projektperimeters mit Einbezug der Haltestellen Universität und Musikakademie hilfreich. Alle Interessen unter einen Hut bringen dürfte aber wohl zu viel verlangt sein. Früher oder später braucht es auch für die Gestaltung der Spalenvorstadt einen politischen Entscheid.

Gemäss Abklärungen bei der Geschäftsstelle Aggro Basel kann davon ausgegangen werden, dass das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bei einer Umsetzung nur des Projektteils Missionsstrasse (ab Birmannsgasse) stadtauswärts den bereits bewilligten maximalen Bundesbeitrag von 6.7 Mio. Franken nicht reduziert. Ausgeschlossen wäre aber, bei der separaten Umsetzung des Projekts Spalenvorstadt nochmals Bundesgelder zu beantragen.

## 2.5 Parkplatz- und Grünflächenbilanz

Heute befinden sich im Projektperimeter gemäss Antrag der UVEK (Abschnitte A bis C) 205 Parkplätze. Bei einer Sanierung im Bestand reduziert sich die Zahl auf 136 – wegen der zwingenden Anpassung der Tramhaltestellen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (-21) sowie des Strassenraums an geltende Normen (-48). Der Grossteil der wegfallenden Parkplätze betrifft die Missionsstrasse zwischen Burgfelderplatz und Birmannsgasse (-2 durch Umgestaltung der Tramhaltestellen, -31 aufgrund von Sicherheits- und Betriebsmängeln). In der Burgfelderstrasse zwischen Luzernerring und Burgfelderplatz entfallen 19 Parkplätze wegen der Anpassung der Haltestellen, 17 aufgrund von Sicherheits- und Betriebsmängeln.

Die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Velomassnahmen haben eine Reduktion um weitere 14 Parkplätze zur Folge. Es verbleiben gemäss Antrag der UVEK 122. Das Projekt verbessert den Zustand allerdings nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr, sondern dank eines sichereren und homogeneren Verkehrsablaufs auch für ÖV und MIV. Die durch die parkierten Autos verursachte Enge der Strasse führt heute zu erheblichen Behinderungen beim Vorbeikommen im Gegenverkehr von Tram und Lastwagen und daraus resultierend Rückstaubildungen. Zu gewissen Zeiten kann man die Strasse kaum überqueren und das Velofahren ist aufgrund der am Strassenrand parkierten Autos gefährlich, weil der Abstand zum Tramgleise zu gering ist. Will man die Strasse besser organisieren, braucht es mehr Platz. Und dieser Platz kann nur zu Lasten von Parkplätzen geschaffen werden. Der Regierungsrat sieht für diese Parkplätze keinen Ersatz vor.

Die Verkehrsfläche nimmt insgesamt um 1'500 Quadratmeter ab, die verkehrsreie Fläche um dieselbe Zahl zu. Die unversiegelte Fläche steigt um 160 Quadratmeter, die Zahl der Bäume von 117 auf 125. Die für den Veloverkehr reservierte Fläche erhöht sich von 0 auf 1'600 Quadratmeter.

## 2.6 Einhaltung Lärmgrenzwerte

Die UVEK stellt fest, dass eine Reduktion der Lärmelastung unter den im Ratschlag aufgeführten Projektzielen fehlt. Die Missionsstrasse ist flächendeckend von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts betroffen. Gemäss einer Vorgabe des Bundes müssten Strassen mit Überschreitung des Lärmgrenzwerts seit rund zwei Jahren saniert sein.

Mit dem vorgesehenen Einbau eines lärmindernden Belages und der ebenfalls vorgesehenen Gleisdämmung kann der Tagesgrenzwert abgesehen von wenigen Überschreitungen rund um den Burgfelderplatz eingehalten werden. In der Nacht braucht es allerdings weitere Massnahmen. Gemäss Bundesgesetz haben Massnahmen an der Quelle Priorität. Ob in der Missionsstrasse die Einführung von Tempo 30 in der Nacht verhältnismässig wäre, müsste gemäss Auskunft des von der UVEK angehörten Vertreters der kantonalen Lärmschutzfachstelle in einem Gutachten geklärt werden. Zu berücksichtigen wären dabei u.a. die mit Tempo 30 verbundene Fahrzeitverlängerungen für das Tram, allfälliger Mehrverkehr in den umliegenden Quartierstrassen sowie die Konsequenzen für Blaulichtfahrzeuge, handelt es sich bei der Achse Missionsstrasse – Burgfelderstrasse doch um eine Notfall- und Rettungssachse.

Wie die UVEK weiter in Erfahrung gebracht hat, beabsichtigt der Regierungsrat, dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung für Planungskosten für StrassenlärmSANIERUNGEN vorzulegen. Eine der davon betroffenen Strassen ist die Missionsstrasse. Die Kosten für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen werden – sofern sie sich in der durchgeführten Prüfung als verhältnismässig erweisen – mit separatem Ratschlag beantragt.

Die UVEK spricht sich aufgrund der Bedeutung der Achse Missionsstrasse – Burgfelderstrasse gegen eine generelle Einführung von Tempo 30 aus. Für Notfall- und Lifelineeinsätze ist ein rasches Vorankommen wichtig. Die Achse muss mit Tempo 50 befahrbar sein, zumal mangels separater ÖV-Spuren ein Überholen des MIV für Rettungsfahrzeuge nicht möglich ist. Pro Fahrtrichtung steht nur eine Fahrspur im Mischverkehr zur Verfügung. Die UVEK sieht Tempo 30 während der Nacht als geeignetes Mittel, um die gesetzlichen Lärmgrenzwerte einzuhalten. Sie begrüßt deshalb die Prüfung der Verhältnismässigkeit dieser Massnahme und erwartet im weiteren Projektverlauf eine fachliche Überprüfung zur deren Umsetzbarkeit.

## 2.7 Zusammenfassendes Fazit

Die UVEK beantragt folgende Anpassungen am vom Regierungsrat vorgelegten Projekt:

- Einkürzung des Projektperimeters durch Verzicht auf eine Ausgabenbewilligung für den Abschnitt D Spalenvorstadt (Birmannsgasse bis Schützenmattstrasse)
- Verschiebung der Haltestelle Felix Platter-Spital (stadteinwärts) und damit Erweiterung des Projektperimeters in der Burgfelderstrasse bis zum Knoten Luzernerring.
- Realisierung von zwei Velolichtinseln an der Haltestelle Pilgerstrasse
- Aufhebung der Haltestelle Im Westfeld
- Die Umsetzung geeigneter Massnahmen zur Kompensation der betroffenen Baumstandorte und unversiegelten Flächen durch diese Anpassungen
- Die Umsetzung geeigneter Massnahmen, um die gesetzlichen Lärmgrenzwerte im Projektperimeter einzuhalten.

Diese in den Kapiteln 2.1 bis 2.4 näher umschriebenen Projektänderungen haben eine Anpassung der Ausgabenbewilligung zur Folge. Der Ratschlag des Regierungsrats geht beim Teil Gleisanlagen von Ausgaben von 17.825 Mio. Franken aus. Die Einkürzung des Projektperimeters um den Abschnitt Spalenvorstadt reduziert diesen Betrag auf 13.54 Mio. Franken, die beiden Velolichtinseln an der Pilgerstrasse und die Verschiebung der Haltestelle Felix Platter-Spital mit Einbau eines

velofreundlichen Gleises und die damit verbundene Erweiterung des Projektperimeters erhöhen ihn wieder auf 15.03 Mio. Franken. Beim Teil Strassen erhöht sich die Summe um 1.08 auf 9.50 Mio. Franken. Der Verzicht auf die Umgestaltung der Spalenvorstadt reduziert die Gesamtsumme von 11.505 auf 9.50 Mio. Franken. Da sich der Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes als Anteil an diesen Summen bemisst, gehen die Mehrausgaben teilweise zu Lasten des Bundes.

### 3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Mit 11:0 Stimmen beantragt sie, den *Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts* stehen zu lassen.

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 Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen**

(vom .....

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 18.0443.01 des Regierungsrats vom 6. Juni 2018 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.0443.02 vom 4. November 2020:

den Gesamtbetrag von Fr. 31'094'000 für die Reduktion von ÖV-Behinderungen und den hinderlosen Ausbau der Haltestellen gemäss BehiG, für die Verbesserung der Streckenführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, für die Aufwertung des Strassenraums, für die Verbesserungen der Grünbilanz durch Baumneupflanzungen bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 6'080'000 neue Ausgaben für eine normengerechte Fahrbahnaufteilung, hindernisfreie Tram- und Bushaltestellen, sowie verbesserte Verkehrsführungen des Fuss- und Veloverkehrs zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 6'260'000 neue Ausgaben für Anpassungen der Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
- Fr. 380'000 neue Ausgaben für die Schienenkopfbenetzungsanlagen als Darlehen an die BVB
- Fr. 2'640'000 einmalige Ausgaben für den Tramersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
- Fr. 4'000 jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächenorte zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
- Fr. 3'420'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassen-standards zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 2'400'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 980'000 gebundene Ausgaben für die Anpassung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen
- Fr. 160'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung des Strassenbegleitgrüns gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Strassenbegleitgrün

- Fr. 8'770'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.