



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

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

An den Grossen Rat

**21.0189.02**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 21. September 2022

Kommissionsbeschluss vom 21. September 2022

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung**

## Inhalt

Zusammenfassung.....	3
1. Ausgangslage .....	4
2. Kommissionsberatung .....	4
3. Variantenentwicklung Regierungsrat.....	6
4. Erörterte Varianten .....	8
4.1 Variante Untergrund.....	8
4.2 Variante A (Regierungsrat; Kreisel Ost, Gartenstrasse zweigleisig) .....	10
4.3 Variante B (Regierungsrat; Kreisel Ost, Gartenstrasse eingleisig).....	12
4.4 Variante C (UVEK; Verzicht auf Tramführung durch die Gartenstrasse) .....	12
4.5 Variante IGöV / Gewerbeverband (Grosskreisel West) .....	14
4.6 Variante D (UVEK; Grosskreisel Ost) .....	16
5. Verkehrssimulationen .....	18
6. Abkreuzen der Trams .....	20
7. Generelle Erkenntnisse aus den Hearings .....	21
8. Einschätzung und Fazit der UVEK.....	21
8.1 Streckenführung Tramlinie 15.....	21
8.2 Abkreuzen der Trams.....	22
8.3 Fazit 23	
9. Weitere Aspekte .....	23
9.1 Autofreier Bankverein.....	23
9.2 Entsieglung und Begrünung.....	24
9.3 Reduktion MIV im Gebiet Aeschenplatz .....	24
9.4 Beschleunigungsmassnahmen Tramlinie 15 .....	25
9.5 Velostation Aeschenplatz.....	25
9.6 Kurzfristige Massnahmen.....	25
10. Antrag.....	26
Grossratsbeschluss.....	27
Anhang: Ausgewählte Abbildungen.....	28

## Zusammenfassung

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 3. März 2021 eine Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung vorgelegt. Die UVEK hat sich ab Juni 2021 während eines guten Jahres mit der Vorlage auseinandergesetzt. Sie hat dabei nicht nur die beiden vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bestvarianten, sondern aufgrund von öffentlicher und teilweise auch direkt an sie herangetragener Kritik auch mehrere weitere Varianten geprüft. Im Rahmen dieses Prozesses hat sie die relevanten Verkehrsverbände und Interessenorganisationen an Hearings eingeladen und sich mit ihnen über alle auf dem Tisch liegenden Ansätze ausgetauscht.

Die Haupterkenntnis der UVEK aus dem sehr intensiven Prozess lautet, dass es die alle Interessen vollumfänglich abdeckende Lösung für den Aeschenplatz nicht gibt. Unbestritten ist für sie gleichzeitig, dass die beiden Bestvarianten des Regierungsrats gemessen am Status quo zu einer deutlichen Verbesserung führen. Ebenfalls einig ist sie sich, dass sich unter den geprüften weiteren Lösungsvorschlägen keiner findet, der unter Abwägung aller Vor- und Nachteile besser abschneidet. Nach umfassender Prüfung hält sie dies für die beste Richtung. Sie möchte festhalten, dass bei einer Ablehnung der von ihr intensiv abgeklärten Bestvariante der heutige unbefriedigende Zustand bestehen bleibt.

Offenlassen möchte die UVEK vorerst, welcher der beiden vom Regierungsrat vorgeschlagenen Varianten der Vorzug gegeben wird. Im jetzigen Projektstadium – der Ausgabenbericht basiert erst auf einer Vorstudie – sind noch zu viele Fragen offen. So ist die technische Machbarkeit des Fahrseitenwechsels der Trams vor und nach der Haltestelle im Zentrum des Aeschenplatzes noch nicht nachgewiesen. Welches diesbezüglich die beste Lösung ist, wird sinnvollerweise basierend auf dem Vorprojekt entschieden. Sobald dieses vorliegt, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung zur Umsetzung.

## 1. Ausgangslage

Im Jahr 2013 hat der Grosse Rat Planungsausgaben von 1.15 Mio. Franken zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität des Aeschenplatzes bewilligt (Geschäft Nr. 13.0630). Im Rahmen eines Studienauftrags erarbeiteten in der Folge mehrere Teams Projektszenarien. Der Prozess wurde von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe fachlich geführt und von einer Gruppe mit Vertretungen aus Politik, Quartier, Transportunternehmen und Verbänden begleitet. Die Resultate wurden Mitte 2016 öffentlich kommuniziert und im Anschluss – basierend auf aus dem Studienauftrag abgeleiteten Empfehlungen und Stossrichtungen – eine Vorstudie erarbeitet. Im *Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung* stellt der Regierungsrat die Ergebnisse der Vorstudie dar und beantragt zur Erarbeitung eines Vorprojekts eine Ausgabenbewilligung über 1.4 Mio. Franken.

Die Vorstudie identifiziert als grösste Schwachstellen des Aeschenplatzes eine ungenügende Übersichtlichkeit und Funktionalität zum einen, mangelnde Sicherheit und Aufenthaltsqualität zum anderen. Als problematisch eingestuft werden insbesondere die Zufahrten aus der Dufourstrasse und der St. Jakobs-Strasse auf den Platz sowie das Kreuzen von Tram und MIV bei der Einmündung zur Aeschenvorstadt. Velomassnahmen fehlen auf dem Aeschenplatz heute weitgehend, das Umsteigen für die ÖV-Passagiere ist umständlich und nicht hindernisfrei, die Querungsdistanzen für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind gross. Grundsätzlich ist es schwierig, sich auf dem Aeschenplatz zu orientieren.

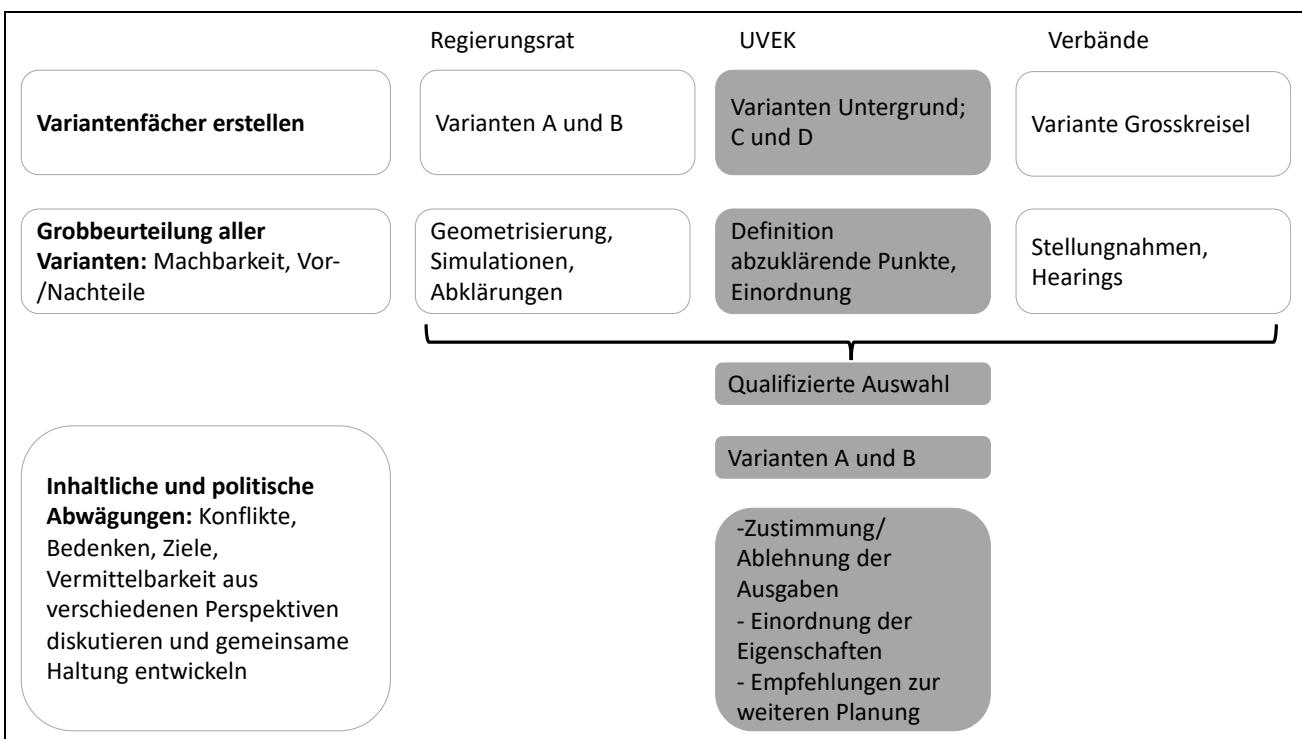
Aufgrund erster Machbarkeitsabklärungen und qualitativer Einschätzungen stuft der Regierungsrat die Konzeptvariante «Kreisel Ost» als das geeignete verkehrliche System ein (vgl. Kapitel 3). Sie entspricht einem Grosskreisel, der sich von der St. Jakobs-Strasse bis zum Brunngässlein erstreckt und alle Hauptverkehrsachsen miteinander verbindet. Die Tramlinie 15 wird entweder in beide Fahrtrichtungen oder nur in Fahrtrichtung Aeschenplatz über die Gartenstrasse geführt. Diese Lösung ist aus Sicht des Regierungsrats funktional und dank Vereinfachung des Gesamtsystems verständlich und stressfrei. Sie berücksichtigt zudem die sich teilweise widersprechenden Interessen angemessen. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat aber bewusst bereits die Vorstudie und nicht wie sonst üblich das Vorprojekt vor, um frühzeitig eine politische Einschätzung abzuholen.

Die Vorstudie ist als fachliches Konzept zu verstehen. Es liegt also noch kein ausgereiftes Projekt vor. Ziel des Regierungsrats ist, eine ausgewogene Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden mit Verbesserungen für die stadtverträglichen Verkehrsmittel zu finden. Der Aeschenplatz soll auch in Zukunft alle heutigen Funktionen erfüllen – als Verkehrsknoten, als ÖV-Umsteigeort und als Eingangstor zur Innenstadt. Die Sicherheit soll mit einer möglichst klaren Lösung erhöht, Behinderungen des ÖV sollen vermieden werden. In die Überlegungen eingeflossen sind auch absehbare Kritikpunkte wie die längere Fahrzeit der Linie 15, die Reduktion der MIV-Spuren und der Verzicht auf eine Entflechtung der Verkehrsströme durch Tunnellösungen.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung* am 14. April 2021 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese hat sich zwischen dem 23. Juni 2021 und dem 15. Juni 2022 an insgesamt 14 Sitzungen mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Eintreten wurde nicht bestritten. Ein in der 13. Sitzung gestellter Rückweisungsantrag wurde mit 8:4 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Das Argument für den Antrag lautete, dass im Rahmen der intensiven Auseinandersetzung mit dem Vorhaben nicht nur die UVEK, sondern auch die Verwaltung dazugelernt hat und der Regierungsrat deshalb einen überarbeiteten Ausgabenbericht vorlegen sollte. Den vorliegenden Bericht hat die UVEK nach zwei Lesungen am 21. September 2022 verabschiedet. Das Vorgehen ist in folgender Skizze schematisch dargestellt.

**Abbildung 1: Skizze zum Vorgehen der UVEK**



Auch wenn der Regierungsrat dem Grossen Rat mit dem vorliegenden Ausgabenbericht «nur» die Finanzierung des Vorprojekts beantragt, war der UVEK die Brisanz der Neuorganisation des Aeschenplatzes auch bereits im aktuellen Projektstadium bewusst. Dies haben auch die öffentlichen Reaktionen auf die Veröffentlichung des Ausgabenberichts gezeigt. Mehrheitsfähig kann nur ein Projekt sein, das alle Ansprüche einigermassen zufriedenstellt. Alle Interessen unter einen Hut zu bringen scheint beim Aeschenplatz besonders schwierig zu sein. Vor diesem Hintergrund war es der UVEK nach einer ersten Auseinandersetzung mit dem Vorschlag des Regierungsrats wichtig, sich mit allen relevanten Organisationen auszutauschen, um deren Argumente in ihre Überlegungen einbeziehen und die Vor- und Nachteile aller im Raum stehenden Ideen abwägen zu können. Sie hat folgenden Organisationen Gelegenheit geboten, ihre Haltung zur Neuorganisation des Aeschenplatzes im Rahmen eines Hearings darzulegen: ACS Sektion Basel, Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), Behindertenforum (auch im Namen von Pro Infirmis Basel-Stadt), Fussverkehr Schweiz Region Basel, Gewerbeverband Basel-Stadt, IGöV Nordwestschweiz, Pro Velo beider Basel, TCS Sektion beider Basel, VCS beider Basel. Der ACS Sektion Basel und der TCS Sektion beider Basel äusserten sich schriftlich, alle anderen folgten der Einladung zu einer Anhörung in der UVEK. Den Vertreterinnen und Vertretern aller Organisationen gewährte die UVEK unter Vertraulichkeit Einblick in ihre bisherigen Überlegungen. Dies machte den gegenseitigen Austausch sehr wertvoll. Die UVEK weist zudem darauf hin, dass alle genannten Verbände sowie die BVB von der Verwaltung in die Erarbeitung der Vorstudie einbezogen worden sind.

Bei der Beurteilung jeder Variante zur Neugestaltung des Aeschenplatzes ist der Ist-Zustand als Referenz zu betrachten. Dass beim heutigen Platz Verbesserungspotenzial besteht, ist augenfällig und unbestritten. Mangels Gesamtperspektive und weil nie Erhaltungsbedarf für den ganzen Platz bestanden hat, sind in der Vergangenheit nur punktuelle Verbesserungen vorgenommen worden. Der Aeschenplatz ist heute ein unwirtlicher Platz mit einer anforderungsreichen, unübersichtlichen Verkehrsabwicklung. Er erfüllt die Anforderungen als ÖV-Umsteigeknoten und als Tor zur Innenstadt nicht. Die massgebende Frage lautet, wie ein mehrheitsfähiges Projekt aussehen kann. Deshalb ist es aus Sicht der UVEK richtig, dass sich der Regierungsrat im jetzigen Projektstadium nicht nur auf die rein fachliche Sicht abstützt, sondern auch eine politische Einschätzung abholt.

### 3. Variantenentwicklung Regierungsrat

Der grundsätzliche Projektansatz des Regierungsrats lautet, ein effizientes Strassensystem aufzubauen, das mit möglichst wenig Strassenfläche auskommt und diese optimal nutzt. Das Nadelöhr im heutigen System ist der Aeschenplatz selber – und nicht die Zufahrtsstrecken. Trams und Autos blockieren sich *auf dem Aeschenplatz* gegenseitig. Gelingt es, mit einer Reduktion der Konfliktpunkte auf dem Platz den Verkehrsstau zu verbessern, können die Zufahrtsachsen so dimensioniert werden, dass die Stauräume in der täglichen Spitzenstunde ausgelastet, aber nicht überlastet sind. Die Kapazität auf den zuführenden Straßen kann mit anderen Worten in einem gewissen Ausmass reduziert werden, ohne dass dies zu Problemen führt. Wichtig ist, dass sich Rückstaus (in den Spitzenstunden) nicht auf den nächstgrösseren Knoten hinter dem Stauraum ausdehnen und den ÖV behindern. Stark belastet sind die auf den Aeschenplatz führenden Straßen und auch der Platz selber nur während jeweils etwa einer Stunde am Morgen und am Abend.

Die Empfehlung aus dem Studienauftrag lautet, auf dem Aeschenplatz einen Kreisel zu realisieren. Im Rahmen der Vorstudie ist geprüft worden, wie ein solcher gelegt werden und wie umfassend er die zu- und wegführenden Straßen anbinden könnte. Es gibt drei grundsätzliche Konzeptvarianten: ein Kreisel mittig, ein Kreisel lang und ein Kreisel Ost (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Konzeptvarianten und erste Beurteilung aus Simulation

Kreisel mittig		Kreisel lang wesentlich leistungsfähiger als Kreisel mittig: Auseinanderziehen der Verflechtungspunkte im Kreisel führt zu einem besseren Verkehrsstau
Kreisel lang mit Anbindung Engelstrasse		Kreisel lang führt zu enormen Umwegen zum Brunngässlein: direktere Verbindung wünschenswert
Kreisel Ost mit MIV in Gartenstrasse		Kreisel Ost führt die starken MIV-Ströme (Beziehung Dufourstrasse-St. Jakobsstrasse) am neuralgischen Punkt vorbei

Eine erste grobe Simulation zeigte, dass der Kreisel lang leistungsfähiger ist als der Kreisel mittig, da die Konfliktstellen mit einem grösseren Kreisel stärker auseinandergezogen werden. Sowohl der Kreisel mittig als auch der Kreisel lang führen aber über den kritischsten Punkt auf dem Aeschenplatz, die Einmündung Aeschenvorstadt. Dort treffen MIV, alle Tramlinien und die grössten Fussgängerströme aufeinander. Ein weiterer Nachteil des Kreisels lang ist die Länge der zurückzulegenden Wege. Der Kreisel Ost ist kompakter und bezieht die kritische Einmündung Aeschenvorstadt nicht ins Kreiselsystem ein.

Aufgrund der geringsten Leistungsfähigkeit und der Konflikte ist der Kreisel mittig ausgeschlossen worden. Der Vergleich der beiden anderen Varianten zeigt, dass sich die Konfliktstellen beim Kreisel Ost besser bewältigen lassen. Deshalb ist auch der Kreisel lang nicht weiterverfolgt und in der Vorstudie der Kreisel Ost in einem Variantenfächer genauer untersucht worden.

Weil eine Verlagerung des MIV in die Gartenstrasse aufgrund der fehlenden Anbindung der St. Jakobs-Strasse an den Kreisel sowie die MIV-Gleisquerung auf freier Strecke auf Höhe Engelgasse in Bezug auf die Verkehrssicherheit als kritisch erachtet worden ist, ist der «Kreisel Ost» so angepasst worden, dass der MIV aus der St. Jakobs-Strasse direkt an den Kreisel angebunden werden kann. Um die Tramlinie 15 störungsfrei zum Aeschenplatz zu führen, wurde neben der bestehenden Führung geprüft, sie entweder in eine Fahrtrichtung oder in beide Fahrtrichtungen durch die Gartenstrasse zu führen. Ebenfalls untersucht wurde eine nach Osten verschobene Kreisellage zwischen Brunngässlein und Engelgasse mit der Absicht, dass kein MIV mehr quer über den zentralen Aeschenplatz verkehrt. Da diese Variante keine sichere, leistungsfähige und qualitätsvolle Alternative darstellt, wurde sie nicht weiterverfolgt. Auch die Variante mit Beibehalt der heutigen Führung der Linie 15 erwies sich als kritisch; sie hätte mehr Konfliktstellen für alle Verkehrsteilnehmenden und in den Hauptverkehrszeiten womöglich einen zeitweisen Systemzusammenbruch zur Folge. Als Bestvarianten wurden deshalb die Varianten Kreisel Ost mit Führung der Linie 15 in beide Richtungen (nachfolgend Variante A, vgl. Abbildung 3) oder nur in Richtung Innenstadt (nachfolgend Variante B) durch die Gartenstrasse geometrisch und verkehrstechnisch vertieft.

**Abbildung 3: Konzeptvariante A (Kreisel Ost)**

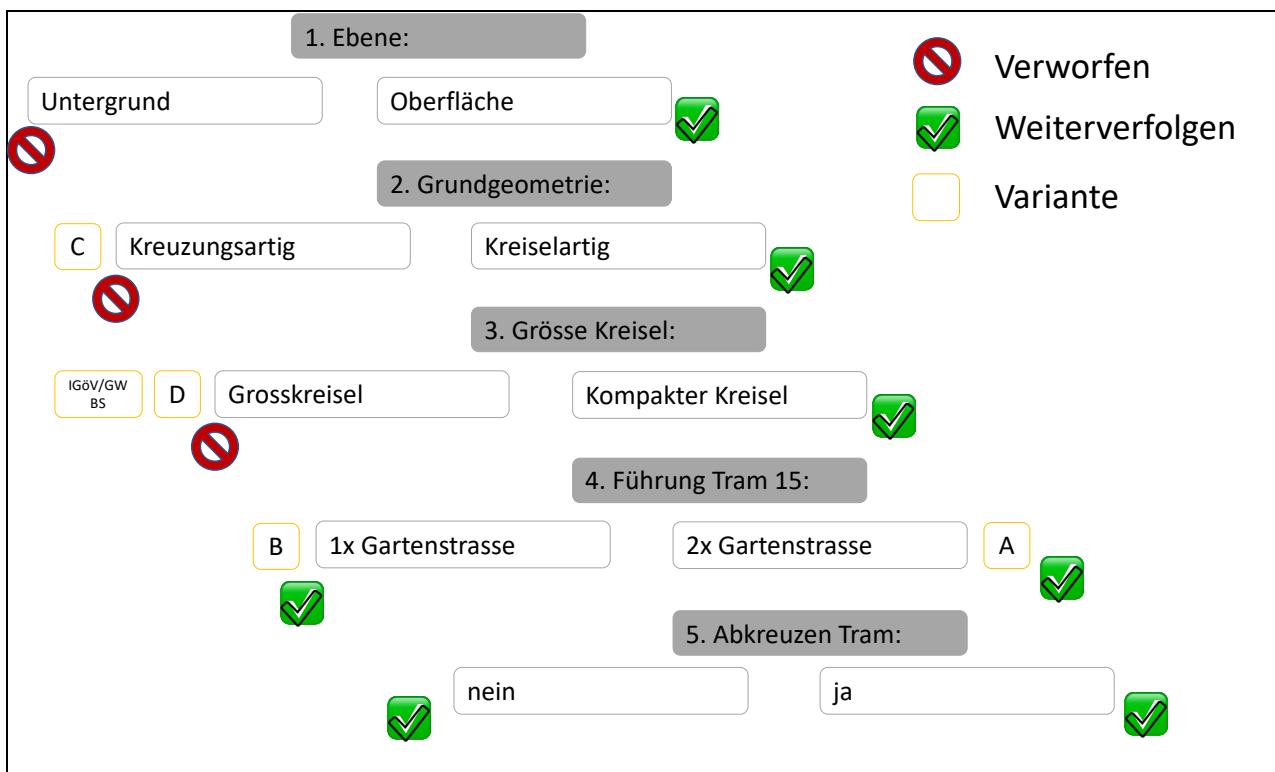


Auf Basis der Bewertung der Gesamtwirkung im Vergleich zum Ist-Zustand empfiehlt der Regierungsrat, die Variante A «Gartenstrasse zweigleisig» weiterzuverfolgen. Sie weist gegenüber Variante B mehr Vorteile für eine deutlich grössere Gruppe von Verkehrsteilnehmenden auf, die den Nachteil einer auch stadtauswärts längeren Reisezeit für die eher kundenschwache Tramlinie 15 überwiegen.

## 4. Erörterte Varianten

Die UVEK hat nicht nur die beiden vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bestvarianten, sondern auch eine Variante, die sich stärker am heutigen Zustand orientiert (nachfolgend Variante C, vgl. Kapitel 4.4), den Vorschlag von IGöV und Gewerbeverband (vgl. Kapitel 4.5), einen Grosskreisel (nachfolgend Variante D, vgl. Kapitel 4.6) sowie eine teilweise unterirdische Verkehrsführung (vgl. Kapitel 4.1) geprüft.

**Abbildung 4: Entscheidungsbaum der Optionen einer Neugestaltung und Haltung der UVEK**



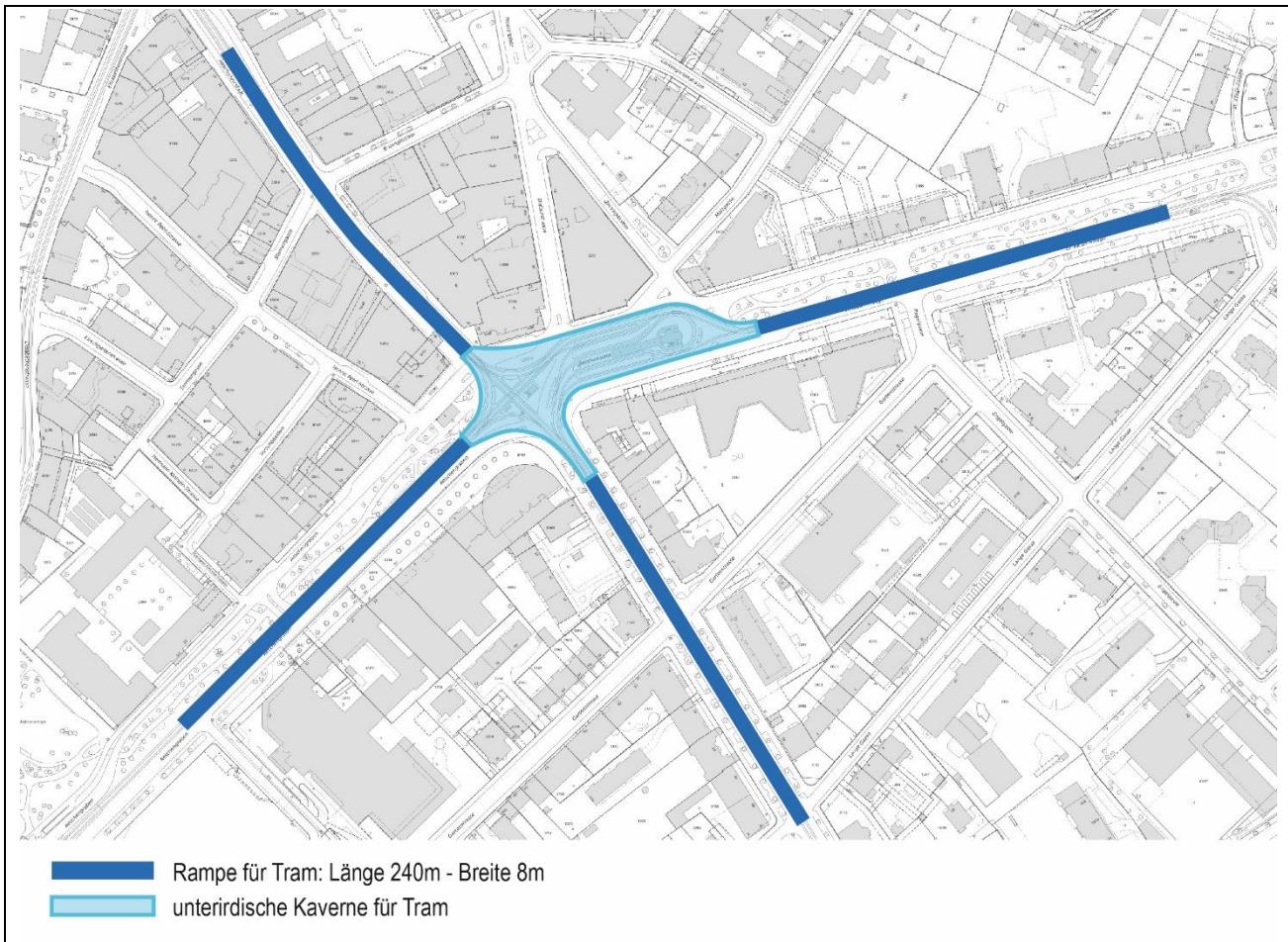
### 4.1 Variante Untergrund

Die UVEK hat sich mit der von den Automobilverbänden propagierten Idee auseinandergesetzt, den über den Aeschenplatz führenden Verkehr mit einer unterirdischen Verkehrsführung zu entflechten. Dies im Bewusstsein, dass der Grosse Rat die *Motion Beat K. Schaller und Konsorten* betreffend «eine moderne Verkehrsführung am Aeschenplatz», die eine solche Verkehrsführung forderte, nach der ersten Stellungnahme des Regierungsrates vom 1. April 2020 nicht zweitüberwiesen hat.

Für eine komplett unterirdische Tramführung bräuchte es in Aeschenvorstadt, Aeschengraben, St. Jakobs-Strasse und St. Alban-Anlage eine jeweils 240 Meter lange und acht Meter breite Rampe (vgl. Abbildung 5). Diese Bauwerke würden den Raum in den genannten Strassen durchschneiden

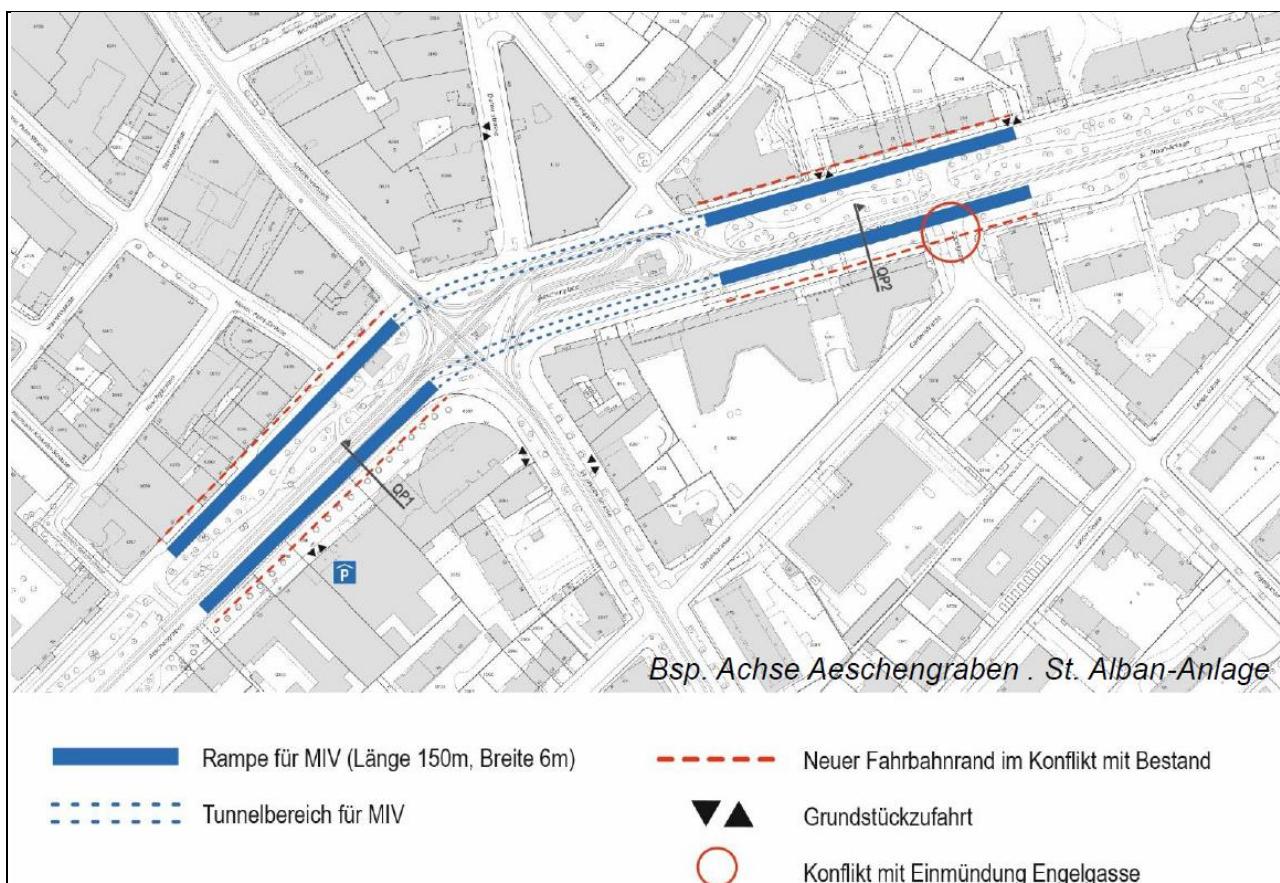
und das Queren durch Fussgängerinnen und Fussgänger verunmöglichen. Zudem wäre eine unterirdische Haltestelle Aeschenplatz für die Passagiere wenig attraktiv. Es müssten Liftanlagen und Treppen gebaut werden.

**Abbildung 5: Unterirdische Tramführung**



Um den MIV komplett unter den Boden zu verlagern, bräuchte es Rampen in Aeschengraben, St. Jakobs-Strasse, St. Alban-Graben, Brunngässlein, Dufourstrasse und Aeschenvorstadt sowie ein Kreiselsystem unter dem Platz. Das wäre ein extremer Eingriff und entsprechend kostspielig. Etwas weniger aufwendig wäre eine Beschränkung auf die unterirdische Führung des MIV auf der Achse Aeschengraben – St. Alban-Anlage (vgl. Abbildung 6). Da beim MIV ein stärkeres Gefälle möglich ist, wären die Rampen mit 150 Metern weniger lang als beim Tram. Trotzdem würde der Stadtraum in Aeschengraben und St. Alban-Graben durchschnitten. Ausserdem läge die Einmündung der Engelgasse in den St. Alban-Graben im Bereich der Rampe. Da auf Fahrspuren an der Oberfläche für andere Fahrbeziehungen (z.B. Aeschengraben – Wettsteinbrücke), Ausnahmetransporte, Notfallfahrzeuge oder Anlieferungen nicht verzichtet werden könnte, müssten oberirdisch die gleichen Verkehrsbeziehungen angeboten werden wie heute. Insgesamt nähme der benötigte Strassenraum an der Oberfläche nicht ab, sondern aufgrund der Rampen sogar zu.

**Abbildung 6: Unterirdische MIV-Führung**

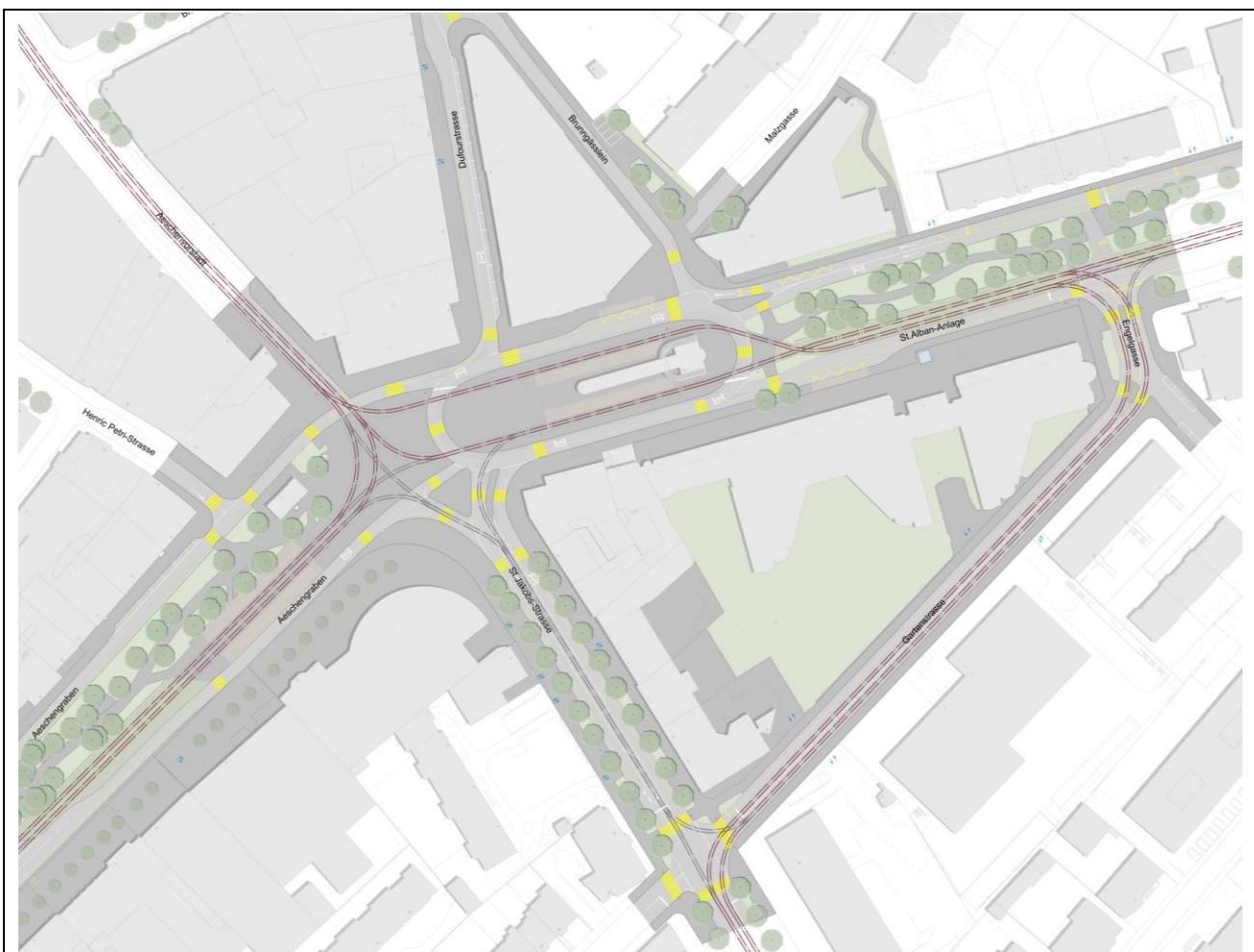


Für eine sehr deutliche Mehrheit der UVEK ist ein «Aeschenplatz auf zwei Ebenen» kein valabler Lösungsansatz. Eine Tieferlegung von MIV oder Tramverkehr wäre mit mehr Nach- als Vorteilen verbunden. Die Verflechtung in den Anschlussbereichen würde neue Konfliktpunkte schaffen, die Zufahrtsrampen zerschnitten – ästhetisch unschön – den öffentlichen Raum, es entstünden Konflikte mit Werkleitungen und Bäumen. Ausserdem wären die Bau- und Betriebskosten wesentlich höher und die Bauzeit mit provisorischen Verkehrsführungen und Tramsersatz deutlich länger. Zum von ACS und TCS vermuteten Flächengewinn an der Oberfläche für andere Nutzungen käme es nicht. Im Gegenteil ginge mit dem Bau der Rampen zusätzliche Fläche verloren. Dies gälte auch dann, wenn die Unterfahrung für LKW-ähnliche Fahrzeuge untersagt würde, was steilere Rampen ermöglichte.

#### **4.2 Variante A (Regierungsrat; Kreisel Ost, Gartenstrasse zweigleisig)**

Unter den beiden im Ausgabenbericht dargestellten Varianten favorisiert der Regierungsrat den Kreisel Ost mit Führung der Tramlinie 15 in beide Fahrtrichtungen durch die Gartenstrasse (vgl. Abbildung 7 und Anhang 22).

**Abbildung 7: Variante A (Regierungsrat; Kreisel Ost, Gartenstrasse zweigleisig)**



Um die Funktionalität des Gesamtsystems sicherzustellen, wird die Tramlinie 15 via Gartenstrasse, Engelgasse und St. Alban-Anlage statt durch die St. Jakobs-Strasse geführt. Dies erhöht die Reisezeit zwischen Denkmal und Aeschenplatz um 40 bis 50 Sekunden. Ohne direkte Platzquerung der Linie 15 wird der Aeschenplatz sicherer, die Verkehrsabwicklung klarer und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz höher. Bei Netzstörungen kann dank der neuen Tramverbindung durch die Gartenstrasse und einem Dienstgleis in der St. Jakobs-Strasse jedes Tram in jede Richtung fahren, zudem lässt sich bei Anlässen ein Tram kurzzeitig auf dem Dienstgleis abstellen.

Dank der Bündelung auf zwei Haltestellenpunkte (Platzmitte und Aeschengraben) verkürzen sich die Umsteigewege. Die Linien 3, 14 und 15 teilen sich die Haltestelle in der Platzmitte, die Linien 8, 10 und 11 jene im Aeschengraben. Ein Halt der Linie 15 mitten auf dem Platz wie heute ist in jedem Fall ausgeschlossen, lässt sich dort doch keine behindertengerechte Haltestelle erstellen. Die Bushaltestelle im Zentrum des Platzes verkürzt dafür die Reisezeit der beiden Buslinien 80 und 81 und den Umsteigeweg von diesen zu den Tramlinien 3, 14 und 15. Weiter wird das Umsteigen von den Bussen auf die Linien 8, 10 und 11. Der grössere Teil der Passagiere der Buslinien hat aber kein Fahrziel in Richtung Bahnhof SBB.

Mit dem (optionalen) Abkreuzen der Trams (vgl. Kapitel 6) lässt sich die Haltestelle im Zentrum des Aeschenplatzes so gestalten, dass alle Trampassagiere in Richtung Platzmitte auf einen vom rollenden Verkehr nicht tangierten Aufenthalts- und Umsteigebereich aussteigen und der Kelterborn-Pavillon in seiner ursprünglichen Funktion als «Lokalbahnhof» gestärkt wird.

Die Zuverlässigkeit des ÖV soll mit einer Trampriorisierung und einer längeren Busspur in der St. Alban-Anlage erhöht werden. Der Veloverkehr wird auf allen Routen direkt und gegenüber heute

sicherer geführt. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird die Orientierung einfacher und die Führung klarer. Fussgängerquerungen über zwei Fahrspuren gibt es keine mehr. Gemäss den durchgeführten Verkehrsflusssimulationen (VISSIM) (vgl. Kapitel 5) ist das Risiko des Überstauens eines Folgeknotens trotz einspurigem Kreisel minim. Das Kreiselsystem stellt alle heutigen Fahrbeziehungen für MIV und Veloverkehr sicher.

#### **4.3 Variante B (Regierungsrat; Kreisel Ost, Gartenstrasse eingleisig)**

Variante B entspricht in ihren Grundzügen der Variante A (vgl. Anhang 24). Die Tramlinie 15 wird allerdings nur stadteinwärts durch die Gartenstrasse geführt. Stadtauswärts fährt sie wie heute quer über den Aeschenplatz (direkte Verbindung Aeschenvorstadt – St. Jakobs-Strasse) mit einer eigenen Haltestelle in der St. Jakobs-Strasse. Hauptvorteil dieser Lösung ist die um rund 40 Sekunden kürzere Reisezeit stadtauswärts, nachteilig sind die zumindest für Umsteigende und für Ortsunkundige suboptimale Lage der Haltestelle und die den übrigen Verkehr beeinträchtigende Platzquerung durch das Tram. In der Gartenstrasse braucht es bei Variante B nur ein Gleis, in der St. Jakobs-Strasse dafür zwei.

Auch Variante B stellt gemäss Regierungsrat in ihrer Gesamtwirkung eine markante Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand dar. Er empfiehlt aber, im Vorprojekt Variante A «Gartenstrasse zweigleisig» weiterzuverfolgen. Diese weist bei den Kriterien zum Fussverkehr, bei der Verkehrssicherheit und beim Komfort der ÖV-Kunden Vorteile auf.

Die Realisierungskosten von Variante A und Variante B unterscheiden sich nur geringfügig und betragen etwa 45 Mio. Franken (+/- 30%). In Variante A führt das Doppelgleis in der Gartenstrasse zu höheren Kosten, in Variante B die Haltekante in der St. Jakobs-Strasse und zusätzliche baustellenbedingte provisorische Massnahmen.

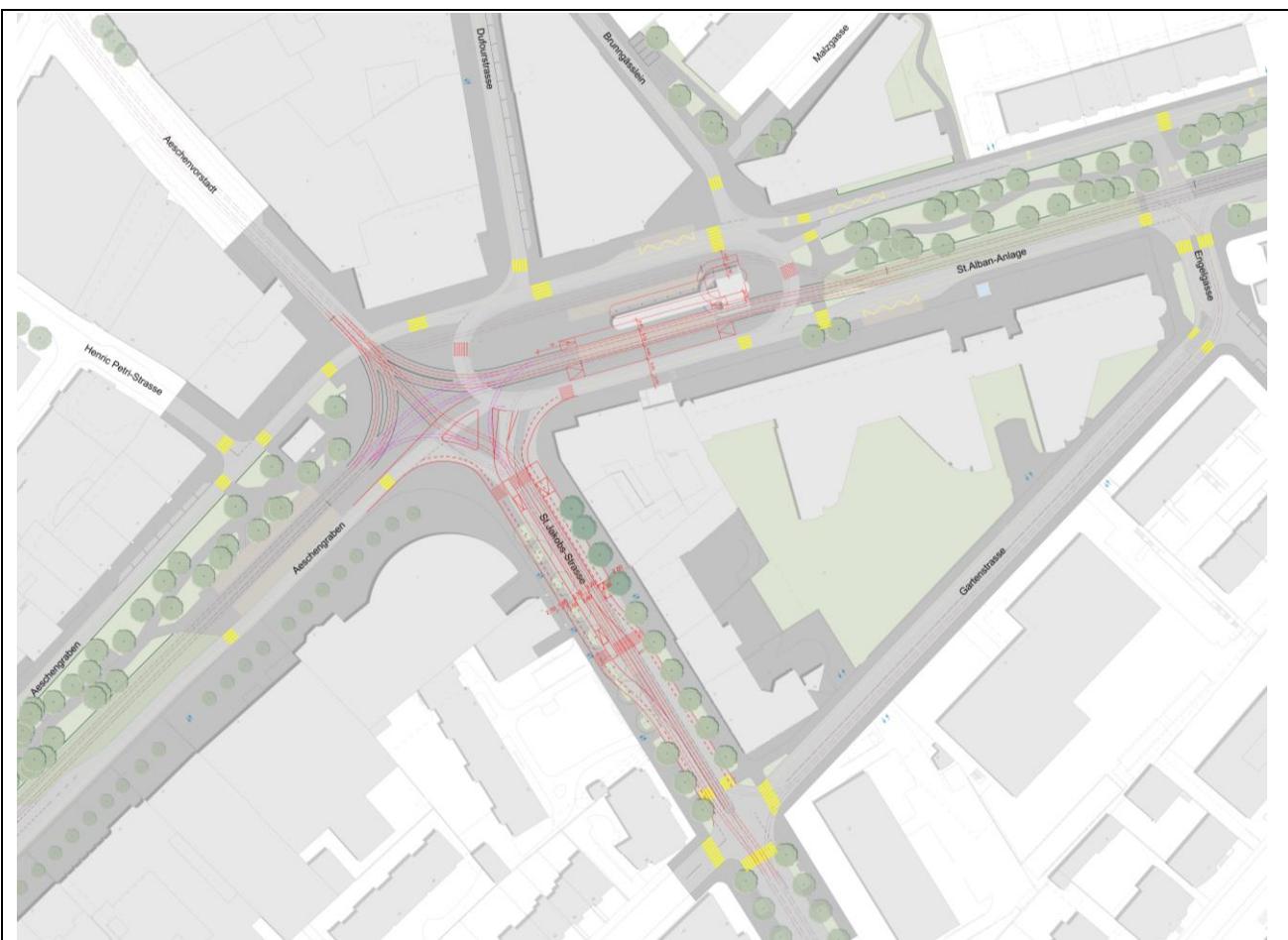
#### **4.4 Variante C (UVEK; Verzicht auf Tramführung durch die Gartenstrasse)**

Einer der grössten Kritikpunkte am Vorschlag des Regierungsrats ist die mit einer längeren Fahrzeit verbundene Umlegung der Tramlinie 15 in die Gartenstrasse. Die UVEK hat deshalb geprüft, wie sich ein Beibehalt der heutigen Streckenführung auf die Neuorganisation des Aeschenplatzes gemäss Variante A auswirken würde. Sie hat diesen Ansatz als Variante C deklariert (vgl. Abbildung 8 und Anhang 25).

Hauptthema ist in Variante C die Platzierung der Haltestelle der Linie 15. Die heutige Lage mitten auf dem Platz behindert zum einen den übrigen Verkehr, ist zum anderen für eine behindertengerechte Lösung nicht geeignet. Die UVEK hat deshalb mehrere Alternativen geprüft.

Eine Haltestelle am Ende der Aeschenvorstadt könnte theoretisch von allen sechs Tramlinien bedient werden, die über den Aeschenplatz fahren. Die Haltestelle Bankverein müsste aber aufgehoben werden, will man in der Aeschenvorstadt keine permanente Tramkolonne zwischen den beiden (Einfach-) Haltestellen. Der Verzicht auf die Haltestelle Bankverein hätte allerdings eine nicht erwünschte stärkere Konzentration der Umsteigevorgänge auf die Haltestellen Aeschenplatz und Barfüsserplatz zur Folge. Gegen deren Aufhebung spricht aber in erster Linie der Umstand, dass es sich um eine Umsteigehaltestelle auf die Tramlinien auf der Achse Elisabethenstrasse – St. Alban-Graben – Wettsteinplatz handelt. Lediglich die Haltestelle der Linie 15 in die Aeschenvorstadt zu verlegen käme einem Hindernis für alle anderen Tramlinien gleich. Der Fahrzeitgewinn der Linie 15 (verglichen mit der Fahrt durch die Gartenstrasse) würde durch Fahrzeitverluste der anderen Linien überkompensiert (vgl. Anhang 1 und 2).

**Abbildung 8: Variante C (UVEK; Verzicht auf Tramföhrung durch die Gartenstrasse)**



Mit einem gänzlichen Verzicht auf eine Haltestelle Aeschenplatz für die Linie 15 könnte diese gegenüber heute sogar beschleunigt werden. Sie würde zwischen Denkmal und Bankverein durchfahren. Die von der UVEK eingeforderte Auswertung des Tagesverkehrs zeigt, dass am Aeschenplatz stadteinwärts rund zwei Drittel der Passagiere der Linie 15 weder aus- noch umsteigen, sondern mindestens bis zum Bankverein weiterfahren. Je etwa 10% steigen in Richtung Bahnhof Basel SBB und in Richtung Breite um, für weitere 10% ist der Aeschenplatz Ziel der Fahrt (vgl. Anhang 3). Für jene Passagiere, die am Aeschenplatz ausssteigen oder in Richtung Breite umsteigen, wäre ein Wegfall der Haltestelle eine klare Verschlechterung. In Richtung Bahnhof Basel SBB könnte mit einer um rund eine Minute längeren Reisezeit am Bankverein umgestiegen werden. Zwischen Denkmal und Bahnhof Basel SBB wäre man dann etwa gleich lang unterwegs wie bei der Fahrt durch die Gartenstrasse (Varianten A und B) mit Umstieg am Aeschenplatz.

Aus Netzsicht (Erschliessungswirkung) ist die Aufhebung der Haltestelle nicht empfehlenswert. Attraktiv wäre sie nur für Durchfahrende. Dieses Argument gilt aber bei jeder Linie und jeder Haltestelle. Das Auslassen eines wichtigen Umsteigeknotens wäre für die Passagiere zudem nicht nachvollziehbar. Die UVEK kommt deshalb zum Schluss, dass die Haltestelle bei einem Beibehalt der heutigen Führung der Tramlinie 15 in der St. Jakobs-Strasse liegen müsste. Sie hat deshalb auch diese Möglichkeiten prüfen lassen.

Stadtauswärts kommt wegen der Tiefgaragenzufahrt der BIZ nur eine Inselhaltestelle in Frage. Soll diese nicht nur von den auf der Linie 15 eingesetzten Kurztrams bedient werden können, muss sie 45 Meter lang sein. In die Gegenrichtung reicht eine Haltekante-Länge von 33 Metern, da sie von längeren Trams über das Dienstgleis in der Gartenstrasse umfahren werden kann. Möglich wären

somit sowohl eine Insel- als auch eine Kaphaltestelle. Vorteil einer Inselhaltestelle wäre das separate Tramtrassee (ohne Behinderung durch den MIV) und die Gewährleistung aller Garagenzufahrten. Allerdings müssten alle 15 Bäume im Haltestellenbereich gefällt werden. Vier davon liessen sich unter Verzicht auf Velomassnahmen ersetzen. Um die Bäume zu halten, müssten MIV und Tram ab Höhe Gartenstrasse im Mischverkehr geführt und eine Kaphaltestelle erstellt werden. Velomassnahmen wären zwischen Gartenstrasse und Aeschenplatz keine möglich. Von einem Rückstau des MIV wäre auch das Tram betroffen. Bei hohem Verkehrsaufkommen könnte der Fahrzeitverlust sogar grösser sein als bei der Umwegfahrt durch die Gartenstrasse gemäss den Varianten A und B.

Mit Verschiebung des Tramgleises liesse sich in Fahrtrichtung Aeschenplatz bis auf Höhe Haltestelle eine separate MIV-Spur einrichten. Dies reduzierte den Bereich, in dem das Tram durch den MIV aufgehalten wird, auf die Länge der Kaphaltestelle. Stadtauswärts müsste dafür nach der Haltestelle auf ein Eigentrassee für das Tram verzichtet werden, was aufgrund des ungehinderten Abflusses nicht problematisch wäre. In Richtung Aeschenplatz liesse sich eine Velolichtinsel und in Richtung Denkmal ein Velostreifen realisieren, wenn 12 der 15 Bäume gefällt werden.

Die UVEK ist sich einig, dass Variante C keine valable Lösung ist (vgl. Anhang 4). Keine der erörterten Untervarianten schneidet in einer Gesamtbeurteilung besser ab als die Varianten A und B (vgl. Anhang 14 und 15). Mehrere Eigenschaften von Variante C könnten als politisches No-go wirken – namentlich Baumfällungen (vgl. Anhang 21) aus rein planerischen Gründen, die Behinderung des ÖV durch weniger Eigentrassee, fehlende Velomassnahmen auf der wichtigen Velo-Achse vom Denkmal zum Aeschenplatz oder MIV-Rückstau in Richtung Autobahnausfahrt City. Variante C wurde von der UVEK deshalb nicht weiterverfolgt.

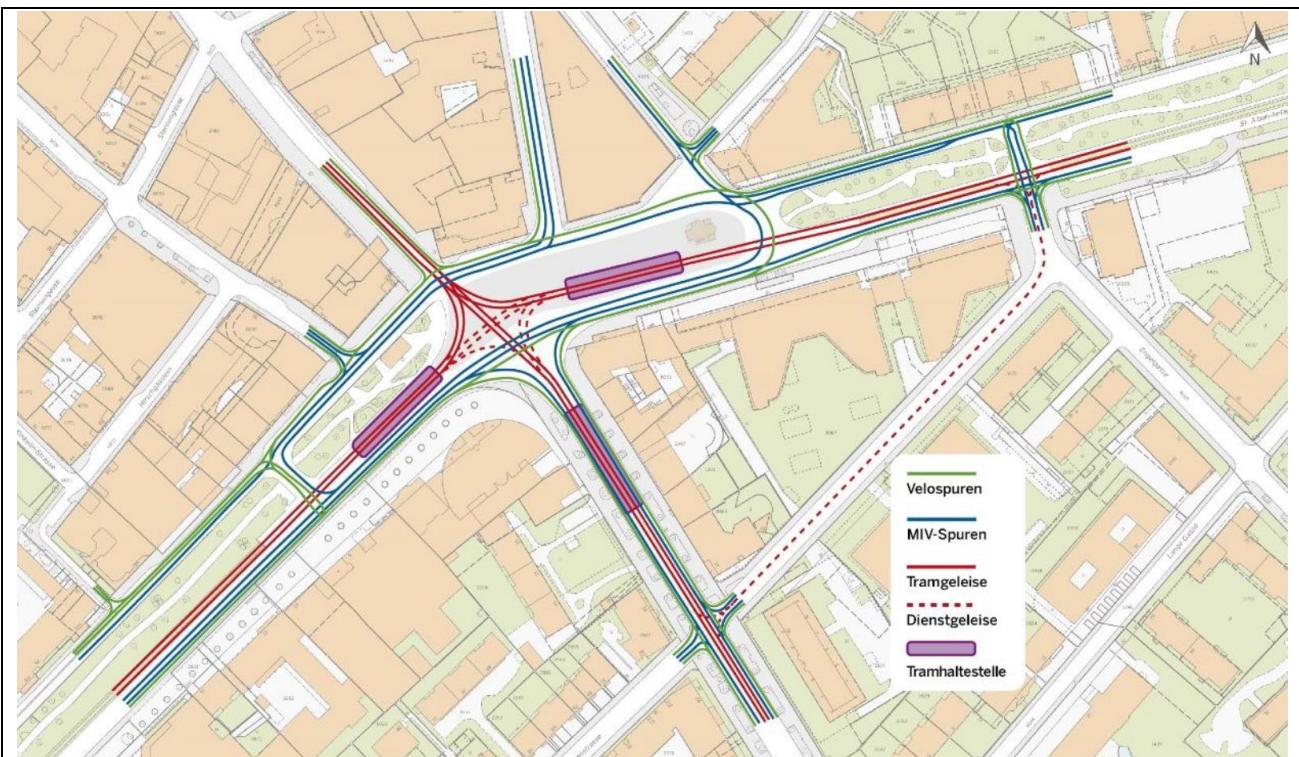
#### **4.5 Variante IGöV / Gewerbeverband (Grosskreisel West)**

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGöV) und der Gewerbeverband Basel-Stadt (GVBS) haben am 26. August 2021 einen gemeinsamen Vorschlag für die Verkehrsführung auf dem Aeschenplatz öffentlich gemacht. Sie gehen davon aus, dass dessen politische Akzeptanz höher wäre als der Vorschlag des Regierungsrats. Ziel der beiden Organisationen ist eine Stärkung des Aeschenplatzes in seiner Funktion als leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe mit gleichzeitiger Verkehrsberuhigung am Knoten Bankverein.

Der Aeschenplatz soll nach dem Prinzip eines mehrheitlich zweispurig geführten Grosskreisels umgestaltet werden. Auf die direkte Verbindung von Dufourstrasse und St. Jakobstrasse soll verzichtet, dafür eine zusätzliche Querung durch die Grünanlage im Aeschengraben eingefügt werden. Die Tramlinie 15 soll wie heute von der Aeschenvorstadt über den Platz in die St. Jakobs-Strasse fahren, die Tramlinien 3 und 14 ohne Wechsel vom Rechts- auf Linksverkehr (Abkreuzen) direkt über den Platz. Die Tramwendeschlaufe auf dem Aeschenplatz würde aufgehoben und durch eine Dienstgleisverbindung durch die Gartenstrasse ersetzt. In der Mitte des Platzes entstünde ein grosszügiger Fussgängerbereich.

Während der Aeschenplatz verkehrsorientiert bleibt, soll der Durchgangsverkehr am Bankverein unterbunden werden. Dies ermöglichte eine städtebauliche Aufwertung dieses Platzes. Die innerstädtische Fussgängerachse könnte von der Freien Strasse in die Aeschenvorstadt verlängert und der Tramverkehr am Knoten Bankverein beschleunigt werden.

Abbildung 9: Variante IGöV / Gewerbeverband (Grosskreisel West)



Quelle: Medienunterlagen IGöV und GVBS vom 26.8.2021

Die UVEK hat auch den Vorschlag von IGöV und GVBS genau geprüft. Sie stellt fest, dass dessen Umsetzung aus den folgenden Gründen schwierig wäre (vgl. Anhang 5 und 6):

- Die Ausdehnung des Kreisels in Richtung Aeschengraben bedingt eine (zweite) Durchschneidung der Grünanlage zwischen den beiden Fahrbahnen.
- Der Verzicht auf die direkte Fahrbeziehung Dufourstrasse – St. Jakobs-Strasse erhöht in der Abendspitzenstunde die Zahl der Fahrzeuge zwischen Dufourstrasse und Aeschenvorstadt von 385 auf 955 und im Aeschengraben von 690 auf 1'260. Dieses Volumen lässt sich nur mit zwei Fahrspuren bewältigen.
- Bei der Einmündung in die Aeschenvorstadt treffen die Tramlinien und bei mehreren Fussgängerstreifen die Fussgägerinnen und Fussgänger auf einen deutlich grösseren MIV-Strom. Die Fussgängerflächen in den Seitenräumen und platzseitig werden in den zweispurigen Abschnitten verkleinert.
- Verunmöglicht wird aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens vermutlich auch die direkte Veloführung über den Platz. Es muss mit dem Velo durch den gesamten Grosskreisel gefahren werden; in den zweispurigen Abschnitten ist dies mit problematischen Spurwechseln verbunden.
- Über mehr als eine Fahrspur führende Fussgängerstreifen müssen normbedingt entweder mit einer Lichtsignalanlage gesteuert oder mit einer Mittelinsel versehen werden. Die über den Aeschenplatz führende Ausnahmetransportroute verunmöglicht im Bereich des Hammering Man eine Mittelinsel. Es muss deshalb auf eine wichtige Fussgängerquerung verzichtet werden. Lichtsignalanlagen bei Fussgängerstreifen über zwei Spuren müssen aus Sicherheitsgründen (auch bei wenig Verkehr in der Nacht) rund um die Uhr in Betrieb sein. Statt eines Kreisels entsteht eine Abfolge mehrerer lichtsignalgesteuerter Knoten, was den Verkehrsfluss aufgrund des hohen Aufkommens an Fussgägerinnen und Fussgängern und des ÖV-Eingriffs in die Steuerung massiv beeinträchtigt. Von einem Grosskreisel kann faktisch nicht mehr gesprochen werden, sondern eher von einem komplex gesteuerten Platz mit Stauraumbewirtschaftung. Eine

Reduktion der Anzahl an Fussgängerstreifen wäre auch keine Lösung. Sie hätte eine Konzentration der Übergänge auf weniger Stellen und bei diesen einen noch höheren Anteil an Rot-Phasen für MIV und Veloverkehr zur Folge.

- Eine ordentliche Möblierung der Haltestelle in der Platzmitte und genügend breite Haltekanten für die Tramlinien 3 und 14 sind nur mit einer zusätzlichen Verschiebung des Pavillons um einige Meter und einem leichten S-Bogen im Tramgleis möglich. Andernfalls muss auf Wartehallen verzichtet werden, da die Ausnahmetransportroute den Haltestellbereich um 1.2 Meter überschleppt. Eine Verschiebung des Pavillons bedingt Anpassungen von Werkleitungen und kostet nach einer groben Abschätzung etwa 1.25 Mio. Franken. Bei der zweispurigen Lösung mit Mittelinseln entfällt die Zirkulationsfläche für die Fussgängerinnen und Fussgänger bei der nach der Einmündung Brunngässlein gelegenen Bushaltestelle, da die verbleibende Fläche für den Haltestellbereich benötigt wird.
- Die Haltekante der Tramlinien 8, 10 und 11 im Aeschengraben stadteinwärts kann bei zweispuriger Zufahrt auf den Aeschenplatz und Beibehalt der Gleislage nicht verbreitert werden. Die heutige minimale Breite von zwei Metern verlangsamt den Fahrgastwechsel und damit die Fahrzeit der drei Linien. Der vorgesehene neue Fussgängerstreifen in Richtung KV-Schule muss bei zweispuriger Strasse entweder LSA-gesichert oder mit einer Mittelinsel versehen werden. Letzteres bedingt eine Anpassung der Gleislage, da es sich beim Bereich vor dem BIZ-Gebäude um Privatareal handelt. Eine Verschiebung der Haltestelle in Richtung Grünanlage hat zum einen Baumfällungen zur Folge und führt zum anderen zu einem Versatz in der Gleislage in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB.

Unter dem Strich muss konstatiert werden, dass ein zweispuriger Kreisel mit Mittelinseln geometrisch nicht umsetzbar ist. Ein Aeschenplatz mit unzähligen Lichtsignalanlagen ist ebenfalls keine gangbare Lösung. Die auf den ersten Blick vermuteten Vorteile des Ansatzes von IGöV und GVBS lassen sich bei genauerer Prüfung nicht bestätigen. Die Nachteile wie zu schmale Perrons, Baumfällungen und weitere oben beschriebene Punkte fallen jedoch stark ins Gewicht. Die UVEK hat diese Variante deshalb nicht weiterverfolgt. Auf dieser aufbauend hat sie aber eine eigene Lösung entwickelt, die ebenfalls einen grösseren Kreisel vorsieht, dies allerdings nicht auf der West-, sondern auf der Ostseite des Aeschenplatzes (vgl. Kapitel 4.6).

#### **4.6 Variante D (UVEK; Grosskreisel Ost)**

Als weitere Alternative, die an der heutigen Führung der Linie 15 festhält, hat die UVEK eine stärkere Nutzung der Gartenstrasse durch den MIV evaluiert. Keine Option ist ein Grosskreisel zwischen Engelgasse und Brunngässlein, weil dann der gesamte Verkehr (auch stadtauswärts) über das Brunngässlein abgewickelt werden müsste. Geprüft hat die UVEK aber die Möglichkeit, einen Grosskreisel so zu legen, dass stadtauswärts von der Dufourstrasse direkt in die St. Jakobsstrasse gefahren werden kann, vom Denkmal stadteinwärts aber nur via Gartenstrasse und St. Alban-Anlage. Diesen «Grosskreisel Ost» hat sie als Variante D bezeichnet (vgl. Abbildung 10 und Anhang 26).

Abbildung 10: Variante D (UVEK; Grosskreisel Ost)



Die Tramlinie 15 wird bei dieser Lösung in der St. Jakobs-Strasse nicht behindert. Es braucht deshalb stadteinwärts weder eine Inselhaltestelle noch ein Eigentrassee. Um eine Inselhaltestelle stadtauswärts und eine Kaphaltestelle mit Velolichtinsel stadteinwärts zu realisieren, müssen die Bäume im Haltestellenbereich beidseitig gefällt werden. Ersatzpflanzungen sind vermutlich nur unter Verzicht auf die Velolichtinsel möglich. Die Gleislage muss für eine Haltestelle in beide Richtungen in der St. Jakobs-Strasse ab Gartenstrasse mit leichtem Bogen verschoben werden. Dadurch verschwenkt sich die Einfahrt ab dem Platz stärker. Zudem muss die Inselhaltestelle aufgrund der Befahrbarkeit für Ausnahmetransporte vom Platz wegversetzt werden, was die Umsteigewege verlängert.

Wird der MIV via Gartenstrasse auf den Aeschenplatz geführt, hat dies ab der Einmündung in den Grosskreisel bei der Engelgasse ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zur Folge. Dies führt in den Spitzestunden zu einem Rückstau über das St. Alban-Tor hinaus. Der im Projekt des Regierungsrats vorgesehene Stauraum reicht nicht aus. Ohne Dosierung des Verkehrs vor der Haltestelle St. Alban-Tor (vermutlich in der Zürcherstrasse, allenfalls mit Aufhebung von Parkplätzen) wäre davon auch der Tramverkehr betroffen. Will man den Bus am Rückstau vorbeiführen, muss die separate Busspur unter Aufhebung von Parkplätzen bis auf Höhe St. Alban-Vorstadt verlängert

werden. Nicht möglich ist im Grosskreisel Ost ein Halt der Buslinie 37. Der Bus muss den Kreisel durchfahren und kann erst vor dem Hammering Man halten.

Am Knoten St. Jakobs-Strasse / Gartenstrasse müssen in Variante D alle Autos nach rechts in die Gartenstrasse abbiegen, während die Velos geradeaus in Richtung Aeschenplatz fahren dürfen. Dies bedingt eine Lichtsignalsteuerung und Aufstellflächen für den Velo-Verkehr. Das direkte Velo-fahren vom Denkmal auf den Aeschenplatz wird dadurch unterbrochen. Um den Velo-Verkehr in Richtung Kunstmuseum nicht durch den ganzen Kreisel fahren zu lassen, muss die Dufourstrasse für den Velo-Gegenverkehr geöffnet werden. Eine nicht vortrittsberechtigte Velo-Querung des Aeschenplatzes (St. Jakobs-Strasse – Dufourstrasse) birgt aber Konfliktpotenzial mit den Tramlinien 3 und 14 sowie den Fussgängerinnen und Fussgängern bei den Zugängen zu den Haltestellen sowie mitten im Platz. Gemessen an der Reisezeit ist Variante D für den Velo-Verkehr nicht attraktiv. Aufgrund der Gleise der Linie 15 wird zudem die Platzquerung für die Fussgängerinnen und Fussgänger anspruchsvoller.

Mit einem Lichtsignal gesteuert werden muss der Fussgängerstreifen, der auf Höhe Engelgasse in die St. Alban-Anlage führt. Er quert eine MIV- und zwei Tramspuren. Eine Mittelinsel ist aus Platzgründen nicht möglich. In einem allfälligen Vorprojekt zu klären wäre die Ausnahmetransportroute über den Aeschenplatz und die Kreiselzufahrt in der St. Alban-Anlage. Diese bedingt zwingend einen Eingriff in die Anlage mit Baumfällungen. Wie gross dieser ist, hängt davon ab, in welchem Winkel die Zufahrt aus Sicherheitsgründen abgelenkt werden muss.

Die UVEK hat trotz aller Vorbehalte beschlossen, auch Variante D simulieren zu lassen. Die Simulation zeigt, dass der MIV aus der St. Alban-Anlage in den Hauptverkehrszeiten nicht vollständig abgewickelt wird und es deshalb zur Sicherstellung des ungehinderten Tramverkehrs vor der Haltestelle St. Alban-Tor eine Dosieranlage braucht. Um die Busspur bis zur St. Alban-Vorstadt zu verlängern, müssen Parkplätze aufgehoben werden. Damit der Knoten St. Jakobs-Strasse / Gartenstrasse funktioniert, braucht es eine komplexe Steuerung. Für einen Aufstellbereich für die Velo-fahrenden müssen zwei Bäume gefällt werden (vgl. Anhang 21). Eine Fussgängerquerung fällt weg, da sonst die Koordination mit dem Tram schwierig und der MIV weiter eingeschränkt wird. Für den Velo-Verkehr folgt auf eine Grünphase von etwa 15 Sekunden eine Rotphase von etwa 45 Sekunden. Den Velo-Verkehr ebenfalls über die Gartenstrasse zu führen hätte eine etwa 175 Sekunden längere Fahrzeit zur Folge. Aufgrund der Verlustzeiten (Lichtsignalanlage sowie Tramhaltestelle) verlängerte sich gegenüber heute auch die direkte Fahrt über den Platz um 60 Sekunden. Für den Fuss- und Velo-Verkehr ist Variante D nicht attraktiv. Um den Velo-Gegenverkehr in der Dufourstrasse zu ermöglichen, müssten Parkplätze abgebaut und die Einfahrt auf den Picasso-Platz baulich ermöglicht werden. Die Velo-Führung durch das Brunngässlein und die Vorfahrt des MIV müsste auch dann gewährleistet bleiben.

Das Optimierungspotenzial von Variante D ist beschränkt. Möglich wäre wie bei Variante A ein Bypass in das Brunngässlein und eine Ausstiegshaltestelle für die Buslinie 37. Die Reisezeiten wären gemäss Simulation mit den anderen Varianten vergleichbar. Auch die Umsteigewege blieben gleich. Klar schlechter als in Variante A ist aber – vor allem für den Fuss- und Velo-Verkehr – der Knoten St. Jakobs-Strasse / Gartenstrasse sowie die zentrale Platzfläche. Schlechter schneidet Variante D auch beim Kriterium Stadtraum ab. Der Charakter der durch die St. Alban-Anlage führenden Strasse wäre stark verkehrsorientiert.

Die UVEK stellt fest, dass auch bei Variante D der einzige gewichtige Vorteil gegenüber den Varianten A und B die direkte Führung der Linie 15 ist (vgl. Anhang 6, 14 und 15). Für die übrigen Verkehrsteilnehmenden – insbesondere die Fussgänger und Velo-Fahrerinnen, aber auch den Auto-Verkehr – wäre sie eindeutig schlechter. Deshalb hat die Kommission auch Variante D verworfen.

## 5. Verkehrssimulationen

Mit Verkehrssimulationen lassen sich in der Planungsphase der Verkehrsablauf und damit die Funktionalität sowie mögliche Problemstellen aufzeigen (vgl. Anhang 8 für die Kriterien). Im Zuge

der Vorstudie zum Aeschenplatz sind nebst groben Simulationen aller Konzeptvarianten ausführliche Verkehrsfluss-Simulationen zu den beiden vom Regierungsrat vorgeschlagenen Varianten A und B durchgeführt worden. Die UVEK hat im Rahmen der Beratung des Geschäfts zusätzlich die Varianten C und D simulieren lassen (vgl. Anhang 9 und 10). Allen Simulationen liegen effektive Verkehrszahlen aus der Tagesstunde mit der höchsten Verkehrsbelastung zugrunde. Es wurde vorab ermittelt, wie viele Fahrzeuge welcher Art von wo nach wo fahren und welche Wege die Fussgängerinnen und Fussgänger gehen. Die Basisdaten stammen aus dem Jahr 2018. Da davon ausgegangen werden kann, dass die MIV-Menge auf dem Aeschenplatz aufgrund der verkehrspolitischen Ziele und gesetzlichen Vorgaben des Kantons in Zukunft eher ab- als zunehmen wird und auch die Zahl der über den Platz führenden Tram- und Buslinien gemäss Liniennetzplanung nicht steigen dürfte, stuft die UVEK die Ergebnisse der Simulationen als robust ein.

Eine wichtige Fragestellung bei den Verkehrssimulationen zum Aeschenplatz war, ob die – grundsätzlich bis zum nächsten grösseren Knoten reichenden – Stauräume ausreichen. Projektansatz des Regierungsrats ist es, ein effizientes Strassensystem aufzubauen, das mit möglichst wenig Fläche auskommt, diese aber optimal nutzt. Die Stauräume dürfen und sollen in der Spitzentunde ausgelastet, aber nicht überlastet sein. Ein Rückstau wird dann problematisch, wenn er sich auf den Knoten hinter dem Stauraum ausdehnt. Zu Staubildungen rund um den Aeschenplatz kommt es (heute) während jeweils etwa einer Stunde am Morgen und am Abend, kaum jedoch ausserhalb dieser Hauptverkehrszeiten.

In den Simulationen sind zufällig generierte Verkehrsabläufe *in der Spitzentunde* untersucht worden. Die Simulation wurde bei allen Varianten insgesamt zehn Mal «laufen gelassen». Als Ergebnis ausgewiesen wird sowohl die durchschnittliche als auch die in den zehn Durchläufen ermittelte maximale MIV-Staulänge sowie die Reise- und Verlustzeiten des ÖV. Die Differenz zwischen der maximalen und der durchschnittlichen Staulänge ist ein wichtiger Indikator für die Relevanz der maximalen Staulänge. Ist sie gross, weist dies auf einen schnellen Abbau eines nur punktuell auftretenden langen Rückstaus hin. Als relevant zu beurteilen sind maximale Staulängen daher nur, wenn die Differenz zwischen mittlerem und maximalem Rückstau gering ist. Für die Beurteilung der ÖV-Qualität sind die tatsächlichen Reisezeiten (planmässige Fahrzeit mit Verlustzeiten infolge Behinderungen oder Stau) und Verlustzeiten (tatsächliche Reisezeit abzüglich theoretischer Reisezeit) aus den Simulationsdurchläufen der Spitzentunde ausgewertet worden.

Bei den Tramlinien können die Verlustzeiten gemäss den Simulationen dank Tramsteuerung bei allen Varianten tief gehalten werden (vgl. Anhang 11). Mit 35 Sekunden vergleichsweise gross ist die Verlustzeit auf der Linie 15 bei Variante C. Zurückzuführen ist dies auf die Kaphaltestelle an der St. Jakobs-Strasse, die vom MIV zeitweise blockiert wird. Zudem ist Variante C für die Busse der Linien 80/81 nachteilig. Variante D ist für das Tram 15 weniger kritisch, da der MIV stadteinwärts durch die Gartenstrasse geführt wird. Ein grosser Nachteil ist dafür, dass der Bus der Linie 37 durch den Grosskreisel fahren muss und dadurch hohe Verlustzeiten erleidet. Zudem reicht der Rückstau in den Hauptverkehrszeiten über den Betrachtungsperimeter hinaus. Die Einfahrt des Trams 3 in die Kaphaltestelle St. Alban-Tor ist zeitweise blockiert. Um dies zu verhindern, müssen zusätzliche Massnahmen ergriffen werden. Der Umweg der Linie 15 durch die Gartenstrasse manifestiert sich in den Varianten A und B. Die Reisezeit ist allerdings aufgrund der geringeren Behinderungen durch den übrigen Verkehr nicht viel länger als bei Variante C (vgl. Anhang 12). Bei den Varianten C und D werden die Busse stärker benachteiligt als bei den Varianten A und B. Eine kürzere Reisezeit der Linie 15 ginge also zu Lasten der Buslinien.

Die Rückstaulängen unterscheiden sich in den Varianten A, B und C nicht wesentlich. Bei Variante C ist sie in der St. Jakobs-Strasse grösser und kann sogar über das Denkmal hinausreichen; der Verkehr kann in der Spitzentunde nicht vollständig abgewickelt werden. Bei Variante D ist die Situation schlechter, da der Rückstau in der St. Alban-Anlage bis über die Haltestelle St. Alban-Tor hinausreicht (vgl. Anhang 13).

## 6. Abkreuzen der Trams

Im Ausgabenbericht nicht explizit erwähnt, aber in dessen Anhang (Synthesebericht zur Vorstudie) beschrieben und auf den Abbildungen (z.B. Abbildung 7 dieses Berichts) ersichtlich ist, dass die Tramlinien mit Haltestelle im Zentrum des Aeschenplatzes vor und nach der Haltestelle die Fahrseite wechseln, sich also gewissermassen abkreuzen. Begründet wird dieser spezielle Vorgang einerseits mit der Verkehrssicherheit, da sich die Sichtbeziehungen zwischen Tram und MIV an beiden Platzenden verbessern, anderseits mit dem Umstand, dass die Passagiere an der Haltestelle Aeschenplatz in Richtung Platzmitte aussteigen können und eine komfortable und attraktive Haltestellensituation entsteht. Die Türen der Basler Trams befinden sich auf der rechten Wagenseite. Ohne Abkreuzen müssen die Perrons neben der Kreiselfahrbahn angelegt werden (vgl. Anhang 16). Dafür wäre das Verschieben des Pavillons nötig. Das Perron wäre für die Trampassagiere und -passagierinnen als Warteraum klar weniger angenehm, die Umsteigebeziehungen würden für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen beschwerlicher. Wechseln die Trams die Seite, kann zwischen den Trams ein kleiner «Platz auf dem Platz» mit höherer Aufenthaltsqualität geschaffen werden, was das Warten und Umsteigen verglichen mit schmalen Aussenperrons angenehmer macht. Der «Platz auf dem Platz» könnte begrünt oder mit einem Brunnen ausgestattet werden (vgl. Anhang 19 und 20). Wer am Aeschenplatz auf ein in die Gegenrichtung fahrendes Tram umsteigt, muss zudem nicht um in der Haltestelle stehende Trams herumgehen. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Kelterborn-Pavillon nicht verschoben werden muss und in den Haltestellenbereich integriert werden kann. Der Raum zwischen den Tramgleisen und den MIV-Fahrspuren steht als Zirkulationsfläche für Fussgängerinnen und Fussgänger zur Verfügung, die das Tram nicht nutzen.

Der Abkreuz-Vorgang selbst verlängert die Reisezeit der Trams wenn, dann nur um ein paar wenige Sekunden. Zu einem Zeitverlust kommt es dann, wenn an der Abkreuzstelle ein ein- und ein ausfahrendes Tram aufeinandertreffen. Bei der Kreuzungsstelle Aeschenvorstadt erfolgt das Abkreuzen auf dem eigentlichen Knoten. Über die Kreuzungsstelle fahren (in Variante A) sechs Tramlinien stadteinwärts und drei Tramlinien stadtauswärts. Das bedeutet neun Kurse alle 7.5 Minuten. Ist der Knoten heute bei einem darüberfahrenden Tram für alle anderen Trams blockiert, können dank der vorgesehenen Tramsteuerungsanlage künftig in gewissen Phasen zwei Trams gleichzeitig darüber fahren. Mit Abkreuzen gibt es drei mögliche Phasen, ohne Abkreuzen nur zwei. Die Simulation zeigt, dass das Abkreuzen verglichen mit heute zu keinem nachteiligen Effekt führt. Über die Kreuzungsstelle in Richtung St. Alban-Anlage fahren (in Variante A) drei Linien pro Richtung. Zu systematischen Eigenbehinderungen und Reisezeitverlusten kommt es nicht. Die Verkehrssimulation mit unterschiedlichen Kombinationen von Tramabfolgen zeigt, dass nur vereinzelt zwei Trams im Abkreuzbereich aufeinandertreffen. Die geplante Tramsteuerung reduziert die Fahrzeiten deutlich. Durch das Abkreuzen entfällt ein Teil dieses Gewinns. Der Nettoeffekt bleibt aber klar positiv.

Die UVEK hat sich bei den BVB nach deren Haltung zum Abkreuzen erkundigt. Diese stellen sich nicht grundsätzlich dagegen, halten aber fest, dass die technische Machbarkeit noch nicht geklärt ist. Solange diese nicht nachgewiesen ist, ziehen sie eine technisch und betrieblich zweifelsfrei mögliche Lösung (also den Verzicht auf das Abkreuzen) vor. Heute fahren die Trams auf dem gesamten Aeschenplatz «auf Sicht». Dies soll sich in Zukunft ändern. Mit der Installation einer Tramsteuerung wird ein betrieblich optimaler Ablauf sichergestellt. Die Fahrt «auf Sicht» und das damit verbundene Vortrittsregime ist mit Zeitverlusten, namentlich für die Tramlinien 8, 10 und 11 in Fahrtrichtung Innenstadt, verbunden. Den Aeschenplatz «auf Sicht» zu befahren wäre aufgrund der anderen Haltestellenlage problematisch. Es müsste sich jedes Tram «vortasten» und stünde eine gewisse Zeit auf der Fahrbahn, statt den Knoten «in einem Zug» zu passieren. Tramsteuerungsanlagen sind nicht nur, aber auch auf dem Aeschenplatz eine Möglichkeit, um den ÖV zu beschleunigen.

Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Abkreuzen und der Installation einer Tramsteuerungsanlage besteht somit auf dem Aeschenplatz nicht. Die BVB gehen allerdings davon aus, dass eine solche Steuerung hochkomplex wäre. Koordiniert werden müssten neben dem Tramverkehr auch

alle anderen über den Platz führenden Verkehrsströme. Eine technische Lösung, wie sie für den Aeschenplatz benötigt würde, ist der BVB von nirgends bekannt. Es ist ihnen deshalb wichtig, dass die Machbarkeit mit dem Vorprojekt nachgewiesen wird. Schlimmstmöglicher Fall wäre, dass sich nach Inbetriebnahme zeigt, dass das neue System nicht funktioniert.

Seitens Verwaltung wurde in der UVEK die Evaluation des benötigten Systems im Vorprojekt in Aussicht gestellt. Es ist dem Bau- und Verkehrsdepartement wichtig, dass auch die BVB hinter dem System stehen. Man geht dort davon aus, dass das Abkreuzen nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis funktioniert. Es handelt sich dabei nicht um etwas Spezielles, werden doch überall Gleise gekreuzt, wo Trams aus verschiedenen Richtungen aufeinandertreffen. Zu mehr als einer gewissen zeitlichen Verzögerung kann das Abkreuzen nicht führen. Sollte dies wider Erwarten anders sein, würde der Regierungsrat dem Grossen Rat mit dem Ratschlag zur Ausführung eine andere Platzgestaltung – ohne Abkreuzen und mit Verschiebung des Kelterborn-Pavillons – vorschlagen. Das Projekt steht und fällt nicht mit dem Abkreuzen. Alle Fahrbeziehungen lassen sich auch ohne sicherstellen.

## 7. Generelle Erkenntnisse aus den Hearings

Eine wichtige Erkenntnis aus den Hearings mit den Verkehrsverbänden, dem Behindertenforum, dem Gewerbeverband sowie den BVB war für die UVEK, dass sich alle der schwierigen Ausgangslage bei der Neuorganisation des Aeschenplatzes bewusst sind. Der direkte Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretenen der eingeladenen Organisationen war für die Kommission wertvoll. Diese haben zum einen ihre Haltung gegenüber der UVEK zum Ausdruck gebracht, zum anderen Verständnis für die Aufgabe und Arbeit der UVEK gezeigt. Alle sind sich bewusst, dass nur eine Lösung mehrheitsfähig ist, die möglichst viele Ansprüche befriedigt, aber keine existiert, die alle Ansprüche befriedigen kann. Unabhängig von der genauen Form der Neuorganisation des Aeschenplatzes dürfte es niemanden geben, der davon restlos begeistert ist.

Die UVEK hat Hinweise, Bedenken und Wünsche zu den Varianten A und B der Verbände gesammelt und wird diese dem Bau- und Verkehrsdepartement gebündelt und anonymisiert für die weitere Planung zukommen lassen.

Die UVEK hofft, mit der Durchführung der Hearings Verständnis für ihre Arbeit und auch jene des Regierungsrats und der Verwaltung geschaffen zu haben. Sie hatte aufgrund der öffentlichen Stellungnahmen einiger Verbände nach der Veröffentlichung des Ausgabenberichts zuerst den Eindruck, dass die Mehrzahl der Organisationen den Vorschlag des Regierungsrates für keinen gangbaren Weg halten. Auch in der Kommission waren die kritischen Stimmen anfänglich in der Überzahl. Die meisten der angehörten Organisationen zeigten sich nach dem Austausch mit der UVEK jedenfalls durchaus offen gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrats. Allen ist bewusst, dass es die perfekte Lösung nicht gibt.

## 8. Einschätzung und Fazit der UVEK

Die beiden Hauptdiskussionspunkte der UVEK waren die Streckenführung der Linie 15 und das Abkreuzen der Trams auf dem Aeschenplatz.

### 8.1 Streckenführung Tramlinie 15

Einer der grössten Kritikpunkte am Vorschlag des Regierungsrats ist die Verlegung der Tramlinie 15 in die Gartenstrasse. Die UVEK ist – nachdem sie alle anderen geprüften Varianten verworfen hatte – vor der Frage gestanden, ob die Linie 15 in beide Fahrtrichtungen (Variante A) oder nur stadteinwärts (Variante B) durch die Gartenstrasse fahren soll. Zusammenfassend unterscheiden sich die beiden Varianten in den folgenden Punkten:

- In Variante A erhalten die Linien 3, 14 und 15 eine gemeinsame Haltestelle im Zentrum des Aeschenplatzes, in Variante B ist dies nur stadteinwärts der Fall. Stadtauswärts liegt die Haltestelle der Linie 15 in der St. Jakobs-Strasse.
- In Variante A ist die Haltestellenanordnung kompakter (nur zwei statt drei Haltepunkte) und das Umsteigen insgesamt einfacher.
- In Variante B ist die Fahrzeit der Linie 15 stadtauswärts kürzer als in Variante A. In Variante A profitieren dafür alle übrigen Tram- und Buslinien am Aeschenplatz von substanziellen Reisezeitgewinnen; dem steht der ungleich kleinere Reisezeitverlust der Linie 15 gegenüber (vgl. Anhang 1 und 2).
- In Variante A ist die Orientierung auf dem Aeschenplatz einfacher, da die Linie 15 in beide Fahrtrichtungen dieselbe Strecke fährt und kein Tram den Platz direkt quert (Aeschenvorstadt – St. Jakobs-Strasse).
- In Variante B müssen aufgrund der zusätzlichen Haltestelle in der St. Jakobs-Strasse sieben Bäume gefällt werden. Ein Ersatz ist möglich. In Variante A müssen keine Bäume gefällt werden.

Weitere in der UVEK genannte Argumente für die eine oder andere Variante waren die Folgenden:

- Es ist logischer und verständlicher, wenn eine Tramlinie in beide Fahrtrichtungen dieselbe Strecke fährt. Zudem dürfte die Streckenführung durch die Gartenstrasse nach einer gewissen Umgewöhnungsphase nicht mehr hinterfragt werden. Dies spricht für Variante A.
- Das Argument, die Linie 15 fahre künftig einen Umweg, dürfte auch vorgebracht werden, wenn dies nur für eine Richtung gilt. Es ist deshalb wichtig, dass diesem Nachteil möglichst viele Vorteile gegenüberstehen. Dies spricht für Variante A.
- Das Gefühl eines gut funktionierenden Tramnetzes steht und fällt damit, dass die Trams fahren und nicht stehen. Platzquerungen führen zu mehr Eigenbehinderungen und weniger Fahrfluss. Dies spricht für Variante A.
- Bei Variante B droht die sogenannte «Baum-Falle», also eine Diskussion «Fällung von Bäumen vs. ein paar Sekunden Fahrzeitgewinn». Dies spricht für Variante A.
- An der Haltestelle Aeschenplatz steigen stadtauswärts nicht viele Leute in die Linie 15 ein. Es ist deshalb nicht problematisch, wenn sich diese in der St. Jakobs-Strasse befindet. Umsteigen kann man auf die Linie 15 auch am Barfüsserplatz oder Bankverein. Dies spricht für Variante B.
- Liegt in der St. Jakobs-Strasse ein Tramgleis, das nur als Dienstgleis genutzt wird, ist dies für die vom Umweg betroffenen Passagiere nicht nachvollziehbar. Dies spricht für Variante B.

Von den Mitgliedern der UVEK werden die obigen Argumente unterschiedlich gewichtet. Für eine knappe Mehrheit schneidet Variante A unter Berücksichtigung der inhaltlichen und politischen Perspektive besser ab als Variante B.

## 8.2 Abkreuzen der Trams

Auch zum Abkreuzen (vgl. Kapitel 6) gibt es in der UVEK keine einheitliche Haltung. Ein Teil der Kommission gewichtet die damit verbundene höhere Platzqualität und Sicherheit sowie den Komfort für die Trampassagiere und den Umstand, dass auf eine über 1 Mio. Franken teure Verschiebung des Kelterborn-Pavillons verzichtet werden kann, höher als die Verlustzeiten für einzelne Tramzüge. Ein anderer Teil sieht die Sache umgekehrt und zweifelt zudem daran, dass das Abkreuzen in der Praxis funktioniert und sich diese Lösung vermitteln lässt.

Da noch kein Vorprojekt vorliegt, sind die Entscheidungsgrundlagen nicht wirklich gegeben. Auch die Skepsis der BVB beruht auf diesem Umstand. Der eher befürwortende Teil der Kommission empfindet das Abkreuzen als spannenden Ansatz, der (nur) umgesetzt werden sollte, wenn die technische und betriebliche Machbarkeit nachgewiesen ist. Eine knappe Mehrheit der UVEK empfände es für falsch, die mit dem Abkreuzen verbundenen Vorteile schon vor der Ausarbeitung des

Vorprojekts aus der Hand zu geben. Mit der eingehenden Prüfung der Machbarkeit verspielt man sich nichts, existiert doch auch eine umsetzbare Lösung ohne Abkreuzen. Der Regierungsrat kann und soll die Vor- und Nachteile des Abkreuzens mit dem Ratschlag zur Umsetzung sauber darlegen. Basierend darauf können diese dann politisch beurteilt werden. Wichtig wären in diesem Zusammenhang auch Beispiele aus der Praxis in anderen Städten. Solchen würde mehr Glauben geschenkt als theoretischen Simulationen. Dass am Abkreuzen nur festgehalten wird, wenn es ohne Zweifel funktioniert, ist für die UVEK unbestritten.

Im Sinne eines Inputs für das Vorprojekt bittet die UVEK zu prüfen, ob eine Verschiebung der Abkreuzstelle in Richtung St. Alban-Anlage die Zeitverluste reduziert, kann doch allenfalls bei grösserer Distanz zur Haltestelle schneller über den Kreuzungsbereich gefahren werden.

### 8.3 Fazit

Die UVEK hat im Zuge der über ein Jahr in Anspruch nehmenden Beratung des Ausgabenberichts zur Neuorganisation des Aeschenplatzes nicht nur die beiden vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bestvarianten intensiv geprüft, sondern auch mehrere weitere. Sie konnte weder im Austausch mit der Verwaltung noch in jenem mit den Verkehrsverbänden und Interessenorganisationen eine Lösung ausfindig machen, die ausnahmslos alle der vielfältigen und dispersen Anforderungen an den Aeschenplatz vereint. Ihr Schluss aus dem langen Prozess lautet, dass es eine solche Lösung nicht gibt.

Unbestritten ist in der UVEK, dass beide vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bestvarianten gemessen am Status quo für alle Verkehrsteilnehmenden zumindest in einigen Aspekten zu einer deutlichen Verbesserung führen. Sie sind auch in der Einschätzung der UVEK die besten. Unter den geprüften weiteren Lösungsvorschlägen findet sich keiner, der unter Abwägung aller Argumente sowie der Machbarkeit besser abschneidet. Den vermutlich grössten Nachteil des regierungsrätlichen Vorschlags – die (teilweise oder vollständige) Umlegung der Tramlinie 15 in die Gartenstrasse – gilt es deshalb im Gesamtinteresse in Kauf zu nehmen.

Nach umfassender Prüfung hält die UVEK den Vorschlag des Regierungsrats für die beste Richtung. Sie möchte festhalten, dass bei einer Ablehnung der von ihr intensiv abgeklärten Bestvariante der heutige unbefriedigende Zustand bestehen bleibt.

Da im jetzigen Projektstadium – der Ausgabenbericht basiert auf einer Vorstudie und nicht wie bei anderen Vorhaben üblich auf einem Vorprojekt – noch zahlreiche Fragen offen sind, hat die UVEK beschlossen, noch keinen Vorentscheid betreffend die beiden Varianten und betreffend das Abkreuzen zu treffen. Sie spricht sich zwar mehrheitlich für Variante A und für das Abkreuzen aus, dies jedoch unter dem Vorbehalt, dass sich die Machbarkeit dieser Kombination im Vorprojekt glaubhaft nachweisen lässt. Welches diesbezüglich die beste Lösung ist, wird sinnvollerweise basierend auf dem Vorprojekt entschieden. Sobald dieses vorliegt, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung zur Umsetzung.

## 9. Weitere Aspekte

### 9.1 Autofreier Bankverein

In Zusammenhang mit dem Vorschlag von IGöV und GVBS (vgl. Kapitel 4.5) sowie dem *Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend einer autoverkehrsfreien Kreuzung Bankverein* hat die UVEK die Auswirkungen eines autofreien Bankvereins auf den Aeschenplatz geprüft. Zu einer grossräumigen Verlagerung des MIV führte eine Sperrung des Bankvereins nicht. Die Fahrzeitdifferenz zwischen den über Elisabethenstrasse und Aeschenplatz führenden Routen ist nicht wesentlich. Zu Mehrverkehr käme es bei einem autofreien Bankverein in der Dufourstrasse und im Aeschengraben in Fahrtrichtung Bahnhof Basel SBB. In der Dufourstrasse würde die Staulänge in Fahrtrichtung Aeschenplatz nach erster Abschätzung in der kritischsten Tageszeit um etwa 100

Meter länger und tangierte deshalb auch einen Teil der Wettsteinbrücke. Mit einer Dosierungsanlage vor dem Knoten Kunstmuseum liesse sich eine Beeinträchtigung des ÖV verhindern.

Ein autofreier Bankverein wäre mit dem Projekt Aeschenplatz kompatibel. Bei gleichzeitiger Verkehrsentlastung am Bankverein und in der Elisabethenstrasse besteht Potenzial zur Aufwertung des Bankvereins, für komfortablere Querungen für den Fussverkehr und für raschere Abfahrten aus der Tramhaltestelle in die Aeschenvorstadt. Die Zu- und Wegfahrten zum und vom Parking Kunstmuseum wären davon nicht tangiert.

In der Einschätzung der UVEK spricht nichts gegen einen autofreien Bankverein. Ein solcher wäre mit mehr Vor- als Nachteilen verbunden.

## 9.2 Entsieglung und Begrünung

Die UVEK hat sich nach Potenzial für Entsieglungs- und Begrünungsmassnahmen auf dem künftigen Aeschenplatz erkundigt. Asphaltierte Plätze heizen sich im Sommer extrem auf und werden zu Hitzeinseln, von denen die Wärme abends und nachts in die umliegenden Quartiere ausströmt. Ein nicht überhitzter Aeschenplatz ist auch im Interesse der ÖV-Passagiere. Der Begrünung und Entsiegelung soll darum in der weiteren Planung besonders Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Entsprechende Vorschläge werden Gegenstand des Vorprojekts sein und können nach dessen Vorliegen beurteilt werden. Es gelten die behördenverbindlichen Grundlagen wie das Stadtklimakonzept, der Entwicklungsrichtplan Innenstadt und das Gestaltungskonzept Innenstadt. Gemäss Letzterem gehört der Aeschenplatz in die Kategorie Ringplatz. Dies bedeutet, dass er ein wichtiger Verkehrs- und Umsteigeknoten ist. Gleichzeitig ist er im Entwicklungsrichtplan als Ort der Begegnung und des Durchgangs definiert; eine gewisse Aufenthaltsfunktion ist deshalb zu gewährleisten, zumindest für die Dauer, die man z.B. auf das Tram wartet. Primär handelt es sich beim Aeschenplatz aber auch in Zukunft um einen Verkehrsknoten.

Die UVEK stellt fest, dass der heutige Aeschenplatz die beiden Promenaden im Aeschengraben und in der St. Alban-Anlage unterbricht. Sie würde begrüßen, wenn diese beiden zumindest ansatzweise miteinander verbunden werden könnten. Im Weiteren erinnert sie an ihre Forderung, ÖV-Wartehallen zu begrünen, die nicht dem Standard entsprechen.

## 9.3 Reduktion MIV im Gebiet Aeschenplatz

Sowohl im Rahmen der Hearings wie auch in der UVEK selbst wurde mehrfach bemängelt, dass die querende Kreiselanbindung an die St. Jakobs Strasse den Platz zerschneidet. In der UVEK wurde die Frage aufgeworfen, wie gross die Reduktion des MIV auf dem Aeschenplatz sein müsste, um auf die querende Kreiselanbindung an die St. Jakobs Strasse verzichten zu können. Der kritische Punkt ist dabei die Querung der Tramachse an der Einmündung der Aeschenvorstadt. Eine theoretische Annäherung geht davon aus, dass die sechs Tramlinien und der Fussverkehr den kritischen Raum etwa 40 Minuten pro Stunde beanspruchen. Die verbleibende Kapazität für den MIV liegt bei etwa 580 Fahrzeugen pro Stunde. Um auf eine direkte Anbindung der St. Jakobs-Strasse verzichten zu können, müsste die MIV-Menge um 40% und mit autofreiem Bankverein sogar um mehr als 50% geringer sein. Das mögliche Verlagerungspotenzial liegt aber nur bei etwa 20%, führt doch deutlich mehr Ziel- und Quellverkehr als Durchgangsverkehr über den Platz. Rund 10% des Verkehrs liesse sich verlagern, indem sich die Fahrzeiten des aus der Nauenstrasse in den Aeschengraben abbiegenden Verkehrs und des aus der St. Alban-Anlage auf den Aeschenplatz zufahrenden Verkehrs moderat verlängern (mit um 40 bzw. 30 Sekunden längerer Fahrdauer). Stärker belastet wären die Nauenstrasse, die Osttangente sowie – weniger erwünscht – die Gartenstrasse, das Brunngässlein und die Henric Petri-Strasse. Eine Verlagerung um weitere rund 10% wäre nur mit grösseren Fahrzeitverlängerungen möglich. Es bräuchte dafür diverse flankierende Massnahmen.

Der Grosser Rat hat den Regierungsrat 2017 per Motion zur flächendeckenden Einführung von Dosieranlagen verpflichtet, die genau diese Rolle der Steuerung und Lenkung auch im Gebiet

Aeschen übernehmen könnten. Der Regierungsrat ist diesem Parlamentsbeschluss bis heute nicht nachgekommen. Eine wirkliche MIV-Reduktion wäre erst möglich, würde weniger Auto gefahren. Wie die Auswertungen zeigen, ist der allermeiste Verkehr Ziel- und Quellverkehr in relativ naher oder mittlerer Distanz bzw. kurzräumiger städtischer Durchgangsverkehr; er könnte mit dem Velo oder ÖV unternommen werden. Dies braucht weitergehende verkehrspolitische Massnahmen und einen Wandel im Verkehrsverhalten. Ist dieser Zustand erreicht, könnte die Querung geschlossen und der Platz zu einem zusammenhängenden ÖV-Knoten aufgewertet werden. Die Varianten A und B sind mit dieser Vision kompatibel.

#### **9.4 Beschleunigungsmassnahmen Tramlinie 15**

Vor dem Hintergrund der Route der Linie 15 durch die Gartenstrasse hat sich die UVEK nach möglichen Beschleunigungsmassnahmen erkundigt, die den Fahrzeitverlust kompensieren könnten. Als generelle Massnahme ist ihr die behindertengerechte Ausgestaltung aller Haltestellen genannt worden. Optimieren lassen sich allenfalls auch einige Umsteigeverbindungen. Zu einer Beschleunigung führt die Aufhebung der Haltestelle Airolostrasse, dies allerdings nur für die Passagiere, die ab dem Bruderholz in Richtung Stadt fahren. Sinnvoller erscheinen der UVEK, klassische Massnahmen wie die tatsächliche Bevorzugung an Lichtsignalanlagen, Tram als Pulkführer, Konflikte mit Parkierung oder Fussgängerübergänge unter Licht zu nehmen vertieft zu prüfen.

#### **9.5 Velostation Aeschenplatz**

Pro Velo beider Basel hat die UVEK auf eine im Teilrichtplan Velo festgehaltene Velostation am Aeschenplatz hingewiesen. Die Kommission erkundigte sich deshalb bei der Verwaltung nach entsprechenden Abklärungen. Gemäss erhaltener Auskunft ist eine unterirdische Velostation am Aeschenplatz aufgrund der hohen Zahl an Werkleitungen kaum realisierbar. Eine tief unter dem Boden liegende Station wäre nicht attraktiv und bedingte lange Zufahrtsrampen. Die Velostation am Centralbahnhof liegt nur wenig unter der Erdoberfläche, trotzdem sind die Rampen relativ steil. Im Rahmen einer Untersuchung zu Veloabstellplätzen in der Innenstadt wurde evaluiert, ob im Raum Aeschenplatz Liegenschaften umgenutzt werden können. Dies ist aber nicht der Fall. Die dafür in Frage kommenden Erdgeschosse sind für andere Nutzungen attraktiv. Für eine Velostation am Aeschenplatz liegt deshalb derzeit noch keine Lösung vor.

Dass es am Aeschenplatz an Veloabstellplätzen mangelt, ist unbestritten. Eine Chance bieten könnten die breiteren Seitenräume, die im Zuge der Umgestaltung des Platzes entstehen. Dass der Teilrichtplan Velo im Bereich Aeschenplatz eine Velostation vorsieht, ist richtig. Dabei handelt es sich aber nicht um eine kurzfristige Vorgabe, sondern eher um eine langfristige Wunsch- oder Idealvorstellung. Der Eintrag im Teilrichtplan Velo beruht nicht auf einer Machbarkeitsprüfung und ist in diesem erst im Stand einer Vororientierung enthalten.

#### **9.6 Kurzfristige Massnahmen**

Die Strecke Aeschenplatz – Bahnhof SBB ist im Teilrichtplan Velo als Pendlerroute definiert. Auch Alltagsvelofahrende befahren diesen Abschnitt. Erlaubt ist auf dieser Strecke Tempo 50, teilweise hat es zwei Spuren und einen substanzialen Anteil Schwerverkehr. Gemäss kantonalen Standards müsste hier der Veloverkehr entweder auf einem Veloweg oder einem 1.8 Meter breiten Velostreifen geführt werden. Heute besteht jedoch zwischen Aeschenplatz und Herman-Kinkelin-Strasse überhaupt keine Veloinfrastruktur. Diese Lücke ist vorab als Sofortmassnahme zu schliessen. Parallel soll abgeklärt werden, ob anschliessend mit ergänzenden und/oder kombinierbaren Anpassungen auch eine Beschleunigung des Busverkehrs erreicht werden kann.

Im Raum Kunstmuseum – Aeschenplatz – Bahnhof SBB – Viadukt kommt es heute täglich zu Ausweichverkehr. Verbesserung wird die Umsetzung eines autofreien Bankvereins bringen. Wichtig ist der UVEK, dass dabei an den ganzen Raum Kirschgarten gedacht und der Verkehr auf den Achsen Dufourstrasse und Aeschengraben kanalisiert wird.

## **10. Antrag**

Gestützt auf ihre Ausführungen in diesem Bericht beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 21. September 2021 mit 11:2 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer  
Präsident

### **Beilagen**

Entwurf Grossratsbeschluss  
Ausgewählte Abbildungen

## **Grossratsbeschluss**

### **betreffend Ausgabenbewilligung für die zur Neuorganisation des Aeschenplatzes notwendige Projektierung**

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht des Regierungsrats Nr. 21.0189.01 vom 2. März 2021 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 21.0189.02 vom 21. September 2022, beschliesst:

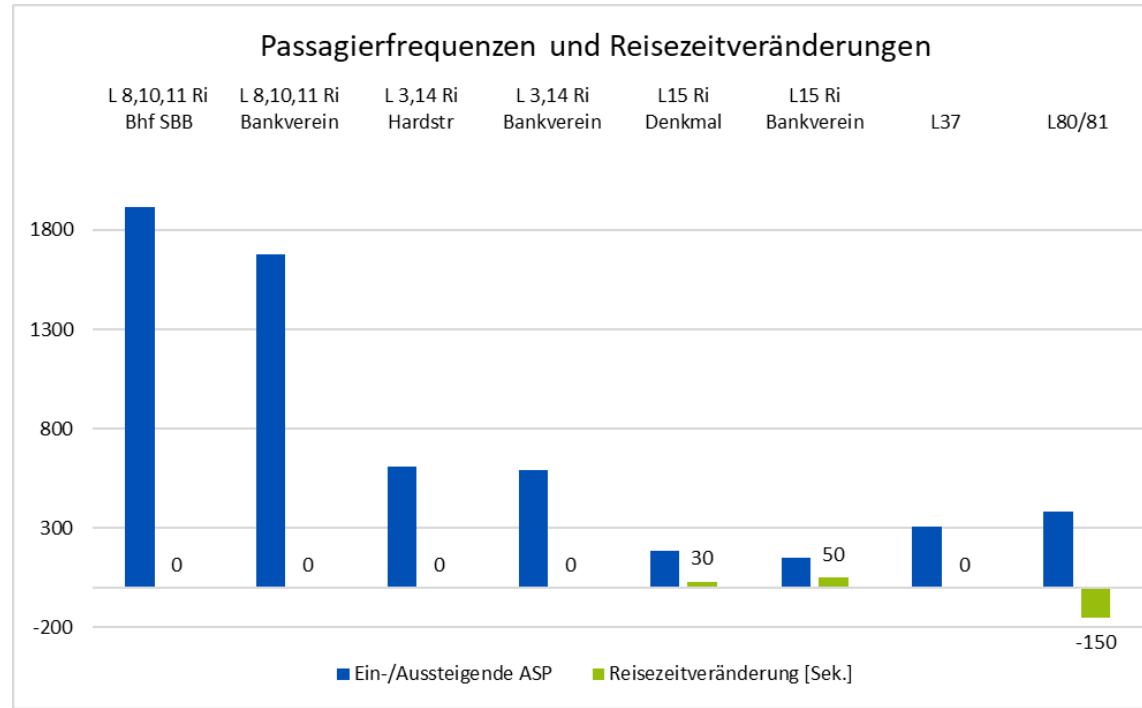
Für die Projektierung des Vorprojekts zur Neuorganisation Aeschenplatz wird eine einmalige Ausgabe von 1.408 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendeninfrastruktur» genehmigt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## **Anhang: Ausgewählte Abbildungen**

# Gesamtbetrachtung Reisezeiten ÖV

## Simulation der Reisezeitveränderung aller ÖV-Linien mit Variante A



### In Simulation nicht abbildbar:

- Beschleunigter Fahrgastwechsel dank hindernisfreien und genügend breiten Haltestellen; Auswertung der Fahrgastwechselzeiten von 2018 zeigt durchschnittliche Haltezeiten der Trams in der Abendspitze von 30-50 Sek.
  - Die Tramsteuerung stellt eine schnellere, ungehinderte Platz-Ein- und Ausfahrt sicher.
- Beide Effekte zusammen reduzieren die Reisezeiten für die beiden Hauptäste (Achse 8/10/11 sowie Achse 3/14) gegenüber heute.

### Auswertung Simulation:

- Mehrheit der Fahrgäste erfährt keine signifikante Veränderung der Reisezeit (Linien 3, 8, 10, 11, 14, 37) oder sogar eine deutliche Verkürzung (Linie 80/81).
- Nur Fahrgäste der Linie 15 erfahren Verlängerung Reisezeit von 30 bzw. 50 Sek.

# Gesamtbetrachtung Reisezeiten ÖV

## Abschätzung Reisezeitveränderung durch Fahrgastwechsel und Tramsteuerung in Variante A

	Fahrgäste in ASP (17-18 Uhr)				Reisezeitveränderung			Reisezeitbilanz der Fahrgäste [min]
	Ein-steiger	Aus-steiger	Querschnittsbelastung nach Aeschenpl.	Durchfahrende	Beschl. Fahrgastwechsel u. Steuerung	Wegzeit	gesamt [s]	
L8/10/11 Ri Bhf	530	200	2'750	2'020	-5	0	-5	-229
L8/10/11 Ri Bankverein	300	400	1'920	1'220	-10	0	-10	-320
L3/14 Ri Hardstrasse	70	160	1'510	1'280	-5	0	-5	-126
L3/14 Ri Bankverein	190	60	920	670	-5	0	-5	-77
L15 Ri Denkmal	20	40	410	350	-5	30	25	171
L15 Ri Bankverein	50	30	340	260	-5	50	45	255
L37	70	60	0	0	0	-40	-40	-47
L80/81	50	60	0	0	-150	-150	-150	-150

Quelle: Fahrgastzahlen 2017 und 2018

ASP	Querschnittsbelastung nach Hst. Aeschenplatz	Bilanz Betriebszeiten je Umlauf	Bilanz Reisezeit aller Fahrgäste [min]
L8/10/11/3/14	7'100 Fahrgäste	-65 s	-752 min
L15	750 Fahrgäste	70 s	426 min
Bus 37/80/81	240 (betroffene Aus-/Einsteiger)	-190 s	-197 min
<b>Ergebnis kumuliert:</b>		<b>-185 s</b>	<b>-523 min (~9h)</b>

### Abschätzung

- Mit verbesserten Haltestellen (gerade, hindernisfrei und breit) und Steuerung des Trambetriebes (mit Anmeldung wird Abwicklung optimiert) werden konservativ geschätzt mindestens 5s - 10s je Fahrzeuge gewonnen. L8/10/11 Rt. Innenstadt profitieren am stärksten

alle anderen Trams haben heute Vorfahrt

Umweg über Gartenstrasse

Umweg über Gartenstrasse

ca 200m weniger in beiden Ri

Busspur und Länge bis Hst > nur Aussteiger

### Erkenntnis

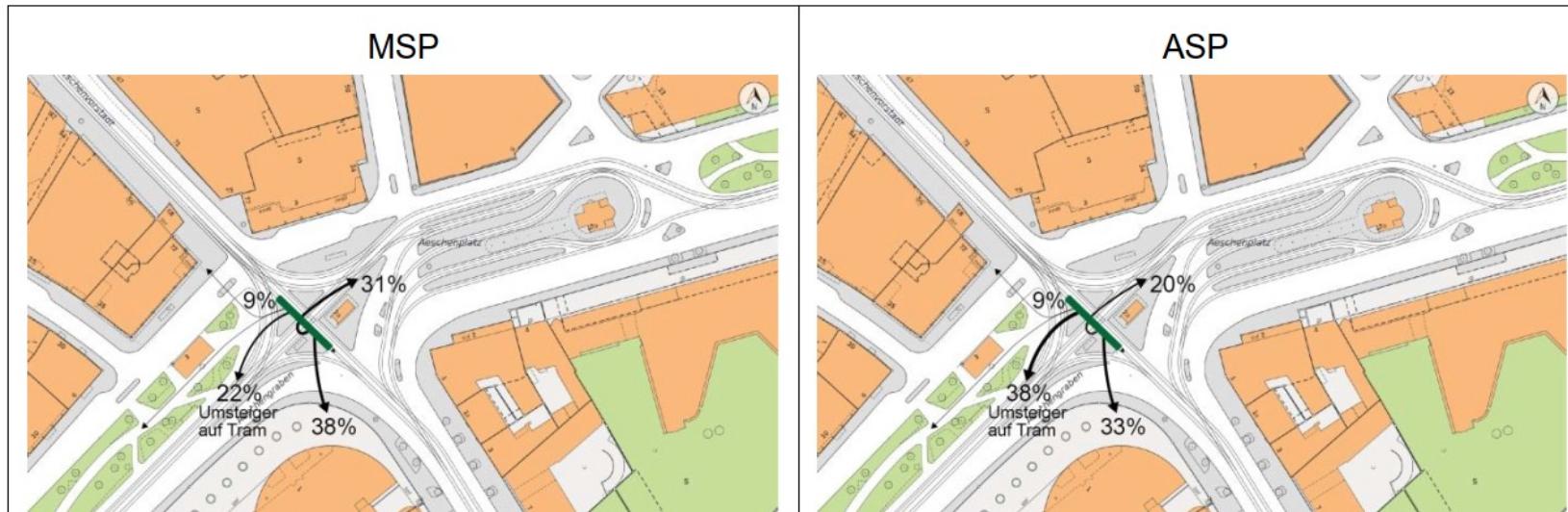
- In der kumulierten Betrachtung der Auswirkungen auf die Reisezeiten aller Trams (=Betriebskosten) und Fahrgäste fällt der Umweg der L15 nicht mehr ins Gewicht.

# Umsteigeebeziehungen der Linie 15 am Aeschenplatz

Auswertung gemäss GVM (Tagesverkehr) und Verkehrserhebung 2018 (MSP, ASP)

Verteilung der Fahrgäste aus Fahrtrichtung Denkmal:

- Endaussteiger am Aeschenplatz: ca. 10%
- Durchfahrer nach Bankverein: ca. 65%
- Umsteiger am Aeschenplatz Richtung Bahnhof SBB: ca. 10%
- Umsteiger am Aeschenplatz Richtung Hardstrasse: ca. 10%

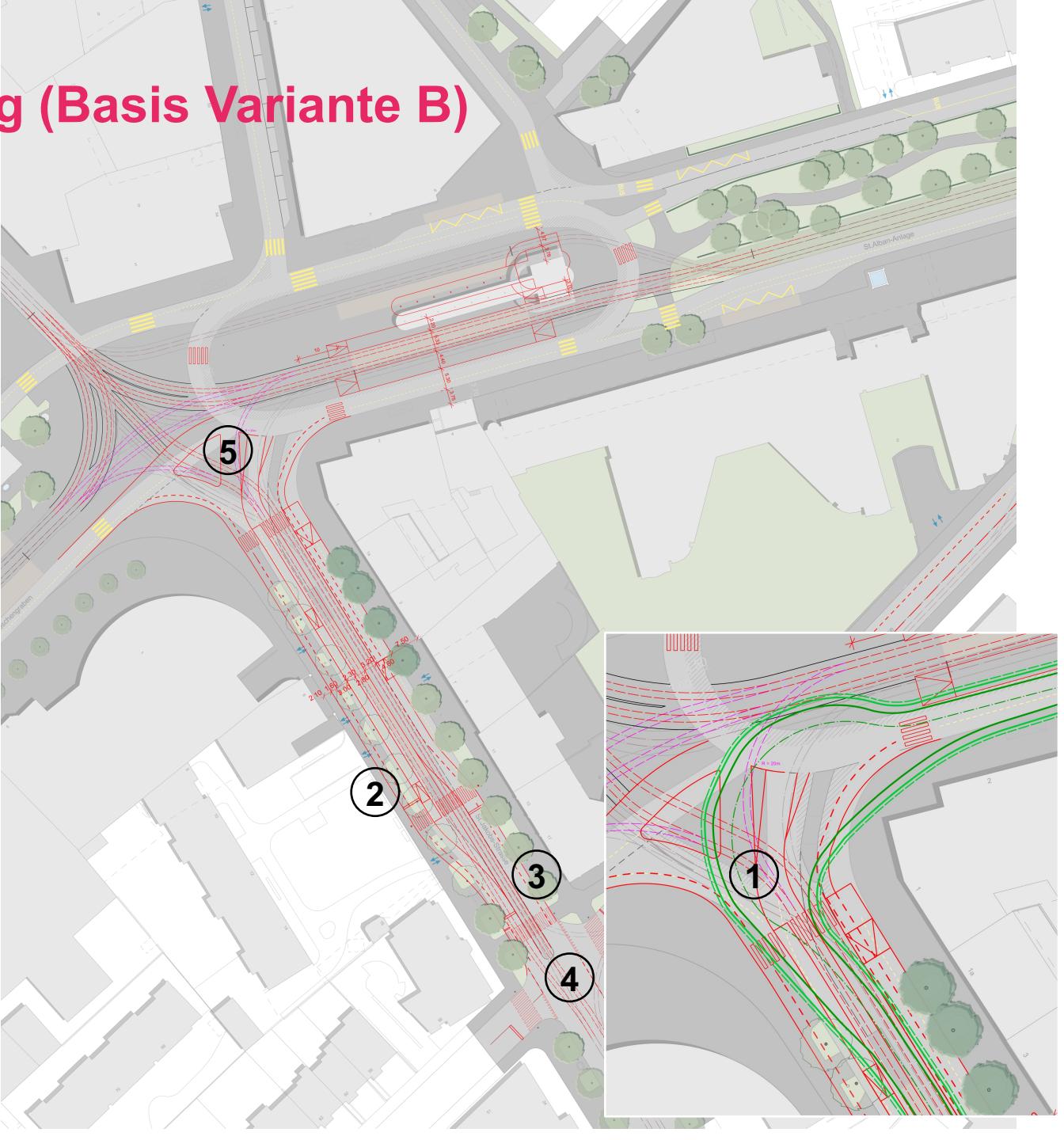


Richtungen der Aussteiger in der Morgen- (MSP) und Abendspitzenstunde (ASP) in %  
(Verkehrserhebung 2018)

# C – St. Jakobs-Strasse zweigleisig (Basis Variante B)

## Kritische Faktoren

- (1) Ausnahmetransportroute ist nur mit versetzter Haltekante Richtung Denkmal machbar. Nachteile für Umsteigebeziehungen und Querungen.
- (2) Fast alle Bäume im westlichen Seitenraum entfallen. Das Trottoir wird mit 2.1m sehr schmal.
- (3) Tramschleuse verringert Abfluss St. Jakobs-Strasse (weniger MIV als in anderen Varianten abgewickelt);
- (4) Knoten Gartenstrasse muss mit Lichtsignal geregelt werden, um Dosierung und Fussgängerübergänge zu sichern. Komplexe Steuerung beeinträchtigt Qualität für Fuss- und Veloverkehr.
- (5) Reduzierte Anzahl Fussgängerstreifen: Fussgängerströme konzentriert auf wenige Punkte, dadurch wird MIV stärker aufgehalten.

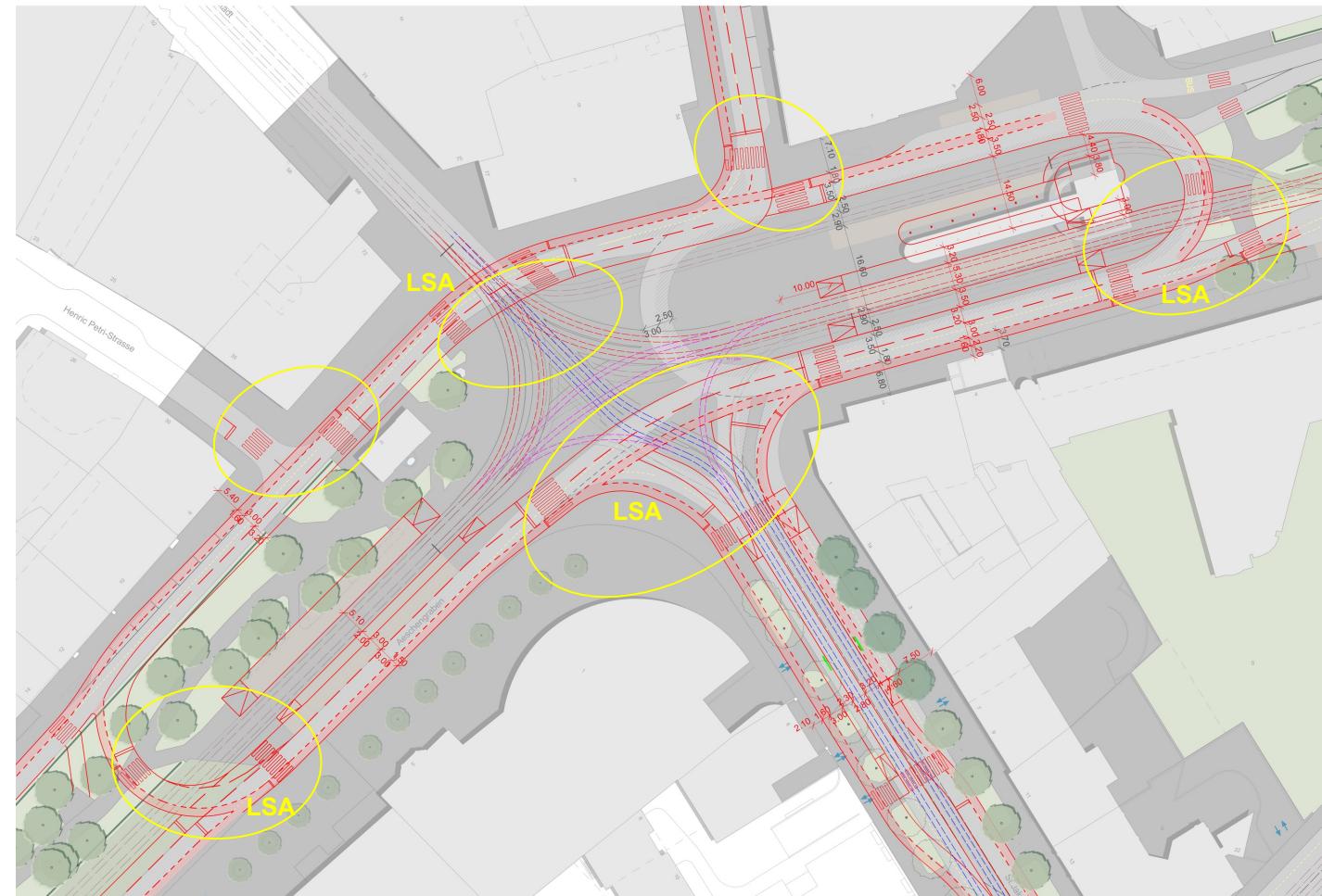


## D Variante Grosskreisel:

# Zweispuriger Grosskreisel (IGOeV / GVBS)

## a – mit bestehender Gleislage L8/11 und Lichtsignalsteuerung

- sämtliche heutige Sicherheitsdefizite noch vorhanden
- Grundstück bis schränkt Ausbau Strasse ein
- Perron Haltestelle 8/11 kann nicht verbreitert werden und bleibt nur 2.0m breit
- ➔ Kein Kreisel, sondern Abfolge mit Lichtsignalanlage gesteuerter Knoten
- ➔ Grosse Trennwirkung durch die Fahrbahnen und Knoten
- ➔ Die entstehenden Sicherheitsdefizite durch das Queren von 2 Fahrspuren ohne Mittelinsel erfordern einen 24h-Betrieb der Ampelanlagen oder die Inkaufnahme der Sicherheitsdefizite bei Nacht
- ➔ Zugang Haltestelle L8/11 kritisch
- ➔ Qualität Haltestelle und effizienter Fahrgastwechsel eingeschränkt



## D Variante Grosskreisel:

# Zweispuriger Grosskreisel (IGOeV / GVBS)

### **b – mit verschobener Gleislage L8/11 und Fussgängerschutzinseln**

- HST 8/11: Verschwenk der Gleise und Verschiebung Haltestelle weiter in die Grünanlage.
  - HST L3/14: Einschränkungen bei Perronzugänglichkeit und Seitenräumen.

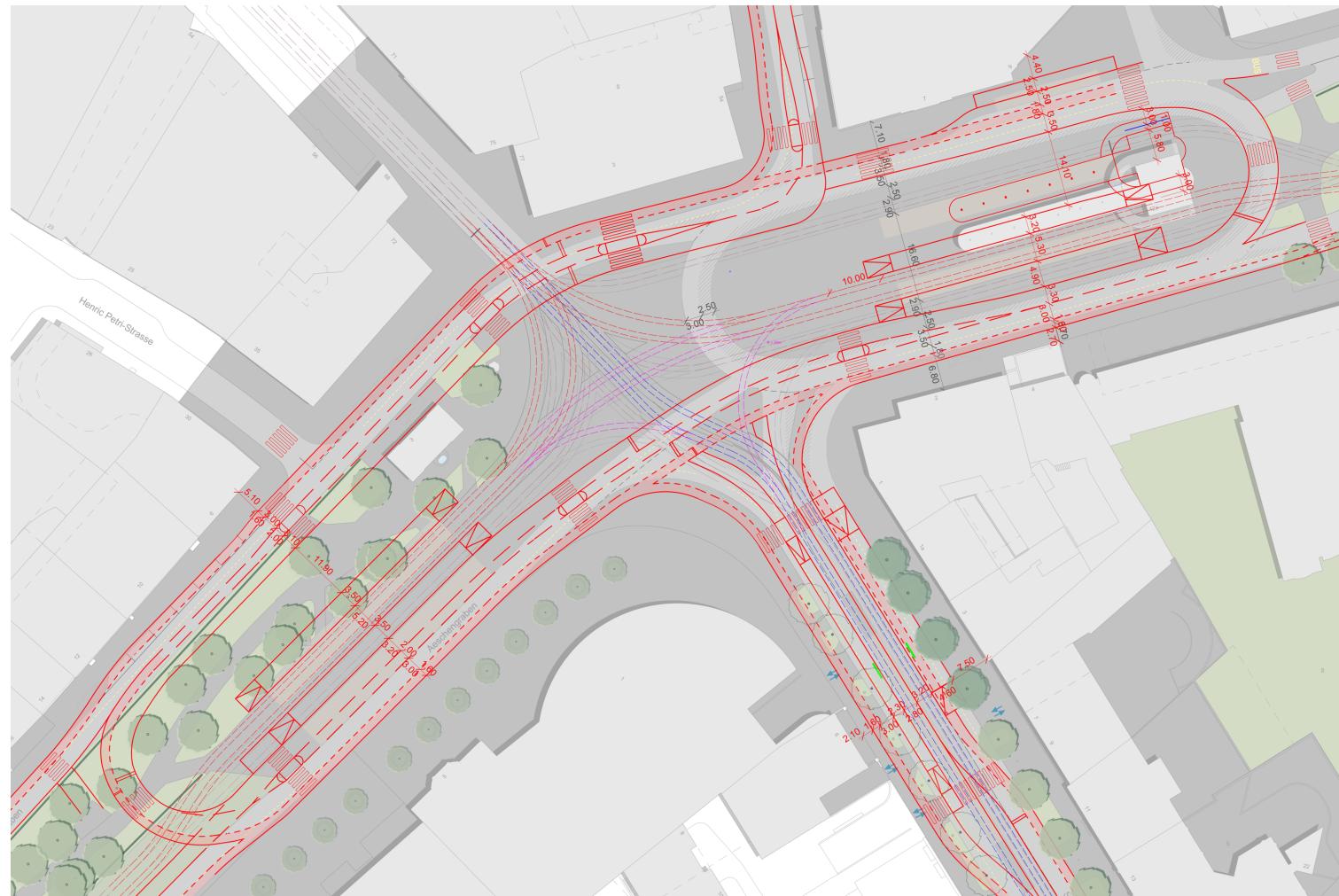
→ Extremer Eingriff in die Grünanlage

→ Anzahl der Querungsstellen reduziert, Umwege nötig, Erreichbarkeit Haltestellen verschlechtert

→ Geometrie Kreisel schwierig, Engstellen in den Seitenräume

→ Umwege und Gefahrenstellen für den Veloverkehr

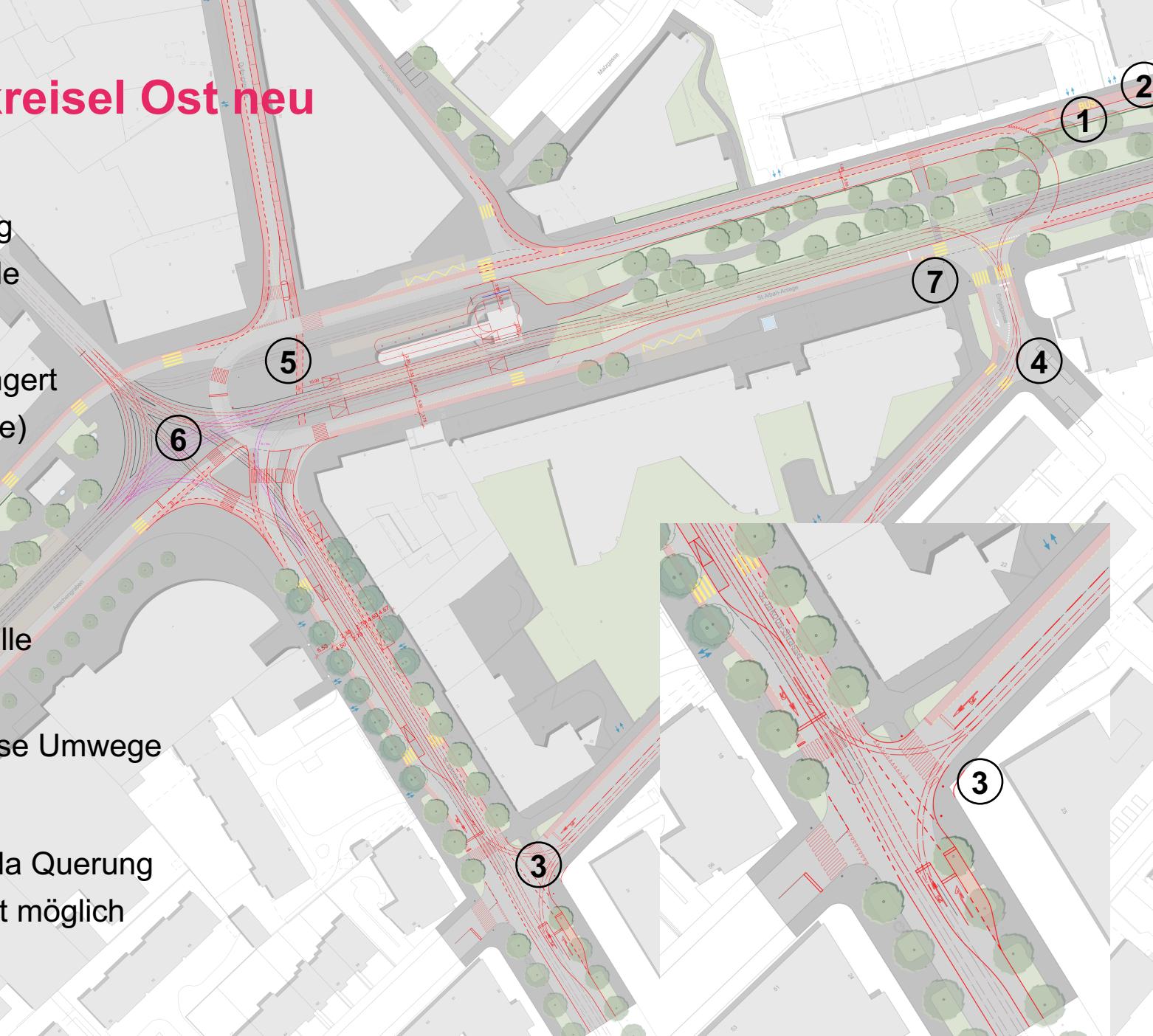
→ Grosse Trennwirkung durch Fahrbahnen



# D – Variante UVEK Grosskreisel Ost neu

## Kritische Elemente

- (1) MIV aus St. Alban-Anlage wird nicht vollständig abgewickelt; Dosierung MIV vor Kap-Haltestelle St. Alban-Tor notwendig
- (2) Busspur wird neu bis St. Alban-Vorstadt verlängert (Wegfall der Parkierung in der St. Alban-Anlage)
- (3) Komplexe LSA-Steuerung; MIV aus St. Jakobs-Strasse wird nicht vollständig abgewickelt. Qualität Fuss und Velo schlecht.
- (4) Nachteile für Bus 37: keine Ausstiegs-Haltestelle und Einfahrt in Kreisel erschwert
- (5) Direkte Veloführung mit Schwächen oder grosse Umwege
- (6) Fußgängerführung mit Schwächen
- (7) LSA-gesteuerter Fußgängerübergang nötig, da Querung über 2Tram+1MIV-Spur ohne Schutzinsel nicht möglich



# Zu simulierende Varianten und Vergleichskriterien

---



Halte-stellen	ÖV-Betrieb	Fuss-gänger	Platz-qualität	Grün-anlage
Zugänglichkeit, Komfort Fahrgäste, Wartebereich, Umsteigewege	Flexibilität, Zuverlässigkeit, Reisezeit	Sicherheit, Direktheit, Klarheit, Hindernisfreiheit	Attraktivität, Nutzbarkeit, Grösse zus.-hängende Fläche	Fläche, Eingriffe Bäume, Qualität

Seiten-raum	Velo	MIV	Kosten
Breite (Abst. Strassenraum–Gebäude), Nutzbarkeit	Sicherheit, Direktheit, Klarheit, Reisezeit (Unterbrüche)	Sicherheit, Klarheit, Kapazität (Abwicklung Spitzenstunde), Erschliessung (Garagen, Parkplätze)	Baukosten

# Bestehende Simulationen

---

## A Bestvariante Synthesebericht, Empfehlung RR

(St. Jakobs-Strasse eingleisig, Gartenstrasse zweigleisig,  
Haltestelle L15 auf Platz)



## B Zweite Variante Synthesebericht

(St. Jakobs- und Gartenstrasse eingleisig,  
Haltestelle L15 stadtauswärts in St. Jakobs-Strasse)

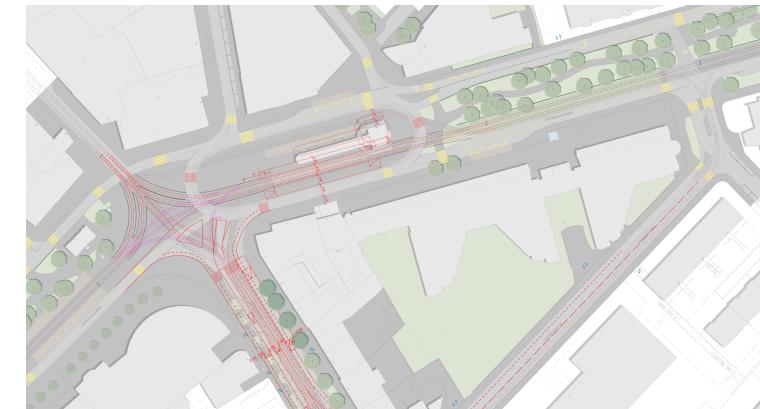


# Neue Simulationsschritte

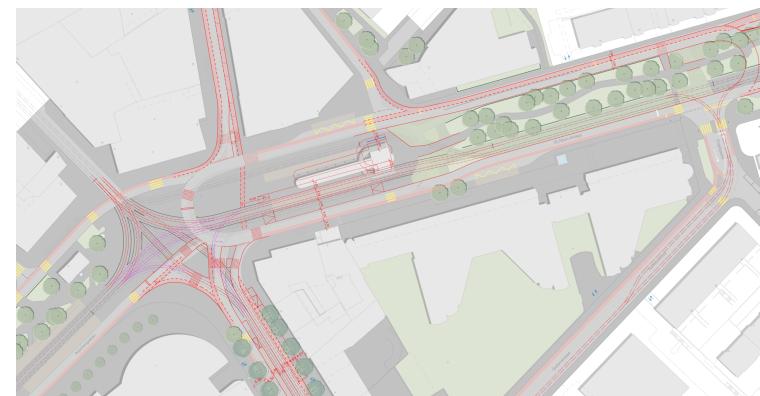
1. Tram gebündelt auf dem Platz  
(Var. B ohne Abkreuzen Tram 3/14)
2. Tramführung ohne Umweg über die Gartenstrasse
  - Zusätzlich zum Simulationsschritt 1 wird L15 in beiden Richtungen durch St. Jakobs-Strasse geführt.
  - MIV-Regime bleibt unverändert.
3. Gesamtvariante Grosskreisel Ost Neu;
  - Zusätzlich zu Simulationsschritt 2 wird das MIV-Regime angepasst (Führung durch Gartenstrasse in Richtung St. Alban-Anlage).



**B Zweite Variante Synthesebericht ohne Abkreuzen Tram**



**C St. Jakobs-Strasse zweigleisig (Basis Variante B)**



**D Variante UVEK mit Grosskreisel Ost Neu**

# Auswertung Simulationen | Verlustzeit



Verlustzeit (Sekunden pro Kurs; Morgenspitzenstunde)

	Tram- / Buslinien	8,10,11 Ri Bahnhof	8,10,11 Ri Aeschenvorstadt	3,14 Ri St.Alban-Anlage	3,14 Ri Aeschenvorstadt	15 Ri St.Jakobsstrasse	15 Ri Aeschenvorstadt	Bus 80/81	Bus 37 über Engelgasse
A - Bestvariante Synthesebericht, Empfehlung RR (Gartenstrasse zweigleisig)	MSP	10	10	15	10	15	20	120	40
B - Zweite Variante Synthesebericht (Gartenstrasse eingleisig)	MSP	10	10	15	10	20	15	115	30
B ohne Abkreuzen Tram	MSP	10	10	10	10	20	20	120	30
C - St.Jakobs-Strasse zweigleisig (Basisvariante B)	MSP	10	10	15	10	15	35	145	35
D - Variante UVEK mit Grosskreisel Ost Neu	MSP	10	10	10	10	20	15	65	120

Benachteiligung Bus mit den neuen Varianten (leichte Verbesserung durch Einbau Busschleuse für Bus 37 wäre möglich).

Einfluss Rückstau in Kap-Haltestelle St. Alban-Tor nicht abgebildet, da ausserhalb Simulations-Perimeter

MIV blockiert Kap-Haltestelle

Zeigt Robustheit der Tram-Priorisierung des Grundkonzeptes Aeschenplatz

# Auswertung Simulationen | Reisezeit

		Reisezeit (Sekunden pro Kurs; Morgenspitzenstunde)								
		Tram- / Buslinien	10,11,12 Ri Bahnhof	10,11,12 Ri Aeschenvorstadt	3,14 Ri St.Alban-Anlage	3,14 Ri Aeschenvorstadt	15 Ri St.Jakob-Strasse	15 Ri Aeschenvorstadt	Bus 80/81	Bus 37 über Engelgasse
A - Bestvariante Synthesebericht, Empfehlung RR (Gartenstrasse zweigleisig)	MSP	90	90	110	110	140	160	165	110	
B - Zweite Variante Synthesebericht (Gartenstrasse eingleisig)	MSP	90	90	110	110	120	160	165	105	
B ohne Abkreuzen Tram	MSP	90	95	115	110	120	160	170	105	
C - St.Jakobs-Strasse zweigleisig (Basisvariante B)	MSP	90	95	120	110	120	130	195	105	
D - Variante UVEK mit Grosskreisel Ost Neu	MSP	90	95	115	110	115	110	110	235	

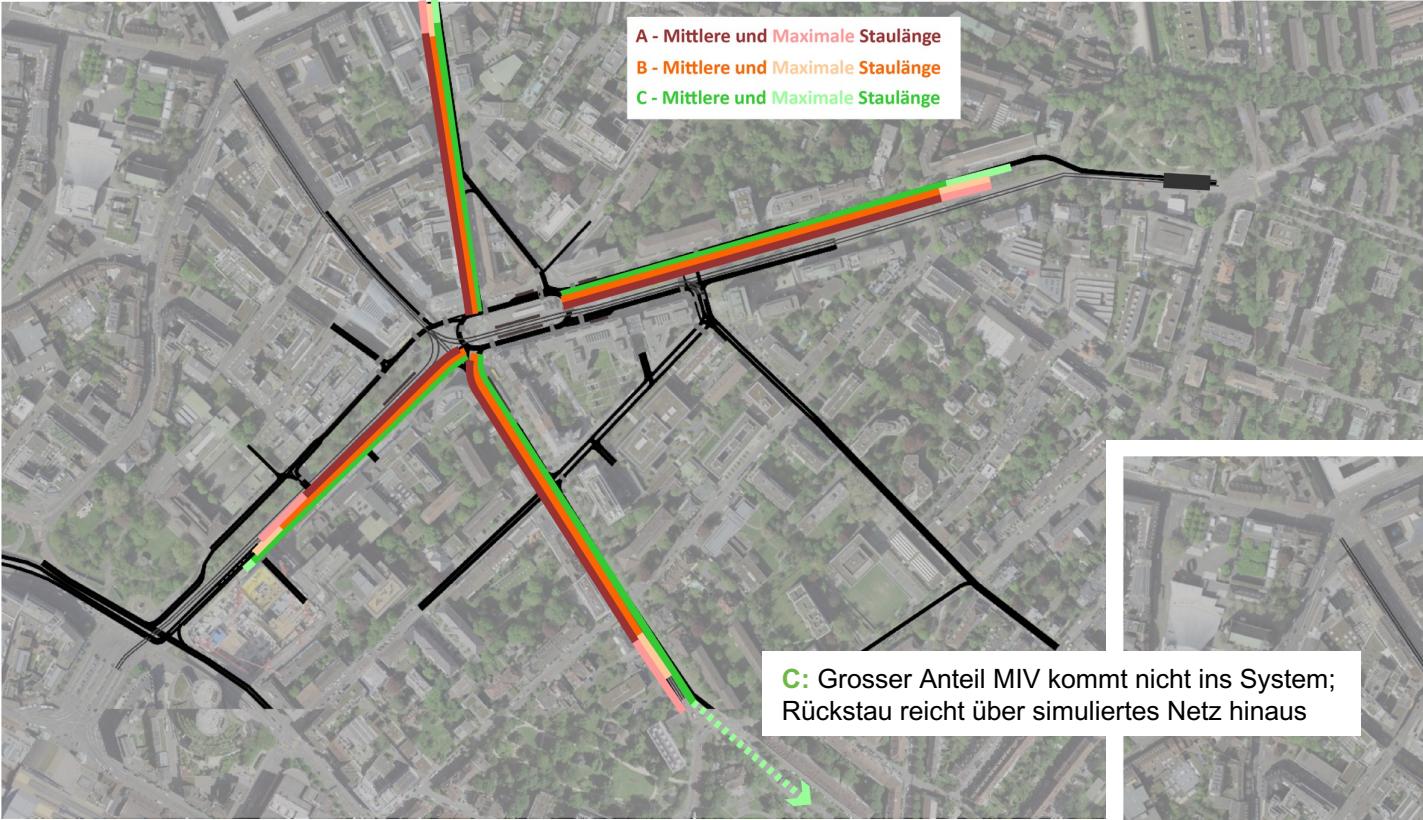
Umweg über  
Gartenstrasse

Benachteiligung  
Bus mit den neuen  
Varianten

MIV blockiert  
Kap-Haltestelle

Einfluss Rückstau in Kap-  
Haltestelle St. Alban-Tor nicht  
abgebildet, da ausserhalb  
Simulations-Perimeter

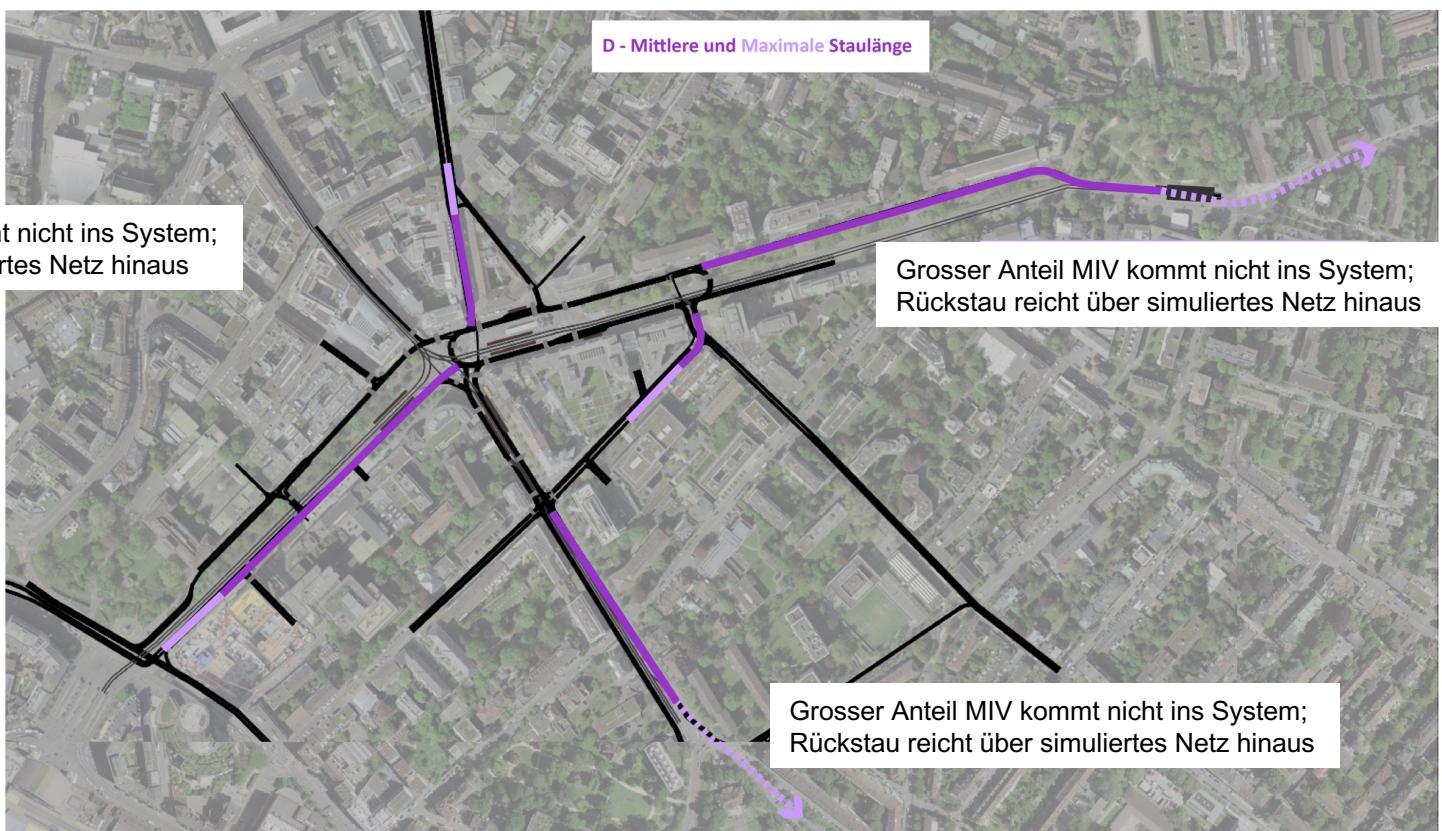
- Mit C und D ergeben sich Nachteile für Busse
- In D wird Tram 3/14 in der Hst. St. Alban-Tor behindert



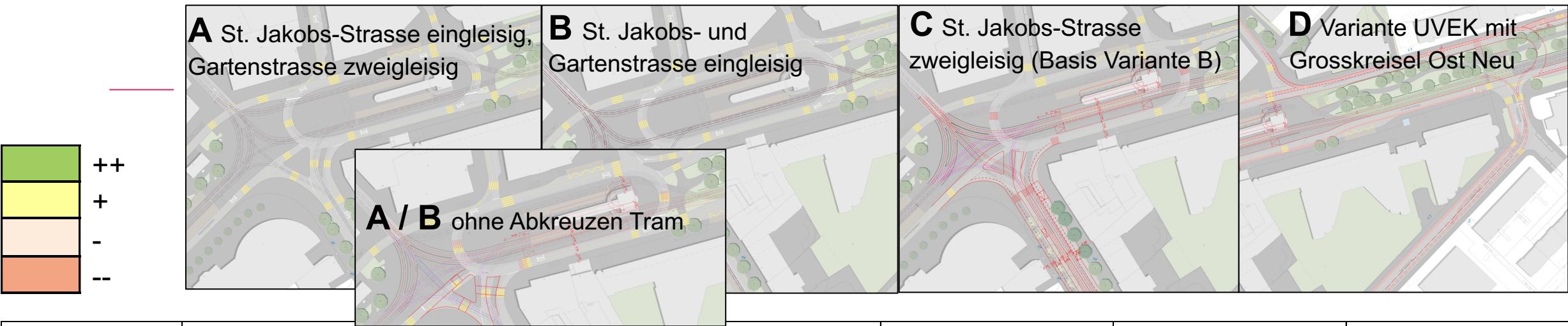
— **C** und **D** erfüllen die Anforderung an die MIV-Kapazität nicht.

Wie in der Simulation zu beobachten ist, bedeutet der Rückstau am Kreisel eine stetige, langsame Abwicklung, aber nie Stillstand; die MIV-Reisezeit wird durch den Rückstau verlängert.

## Auswertung Simulationen | Rückstaulängen in der Morgenspitzenstunde



# Varianten im Vergleich – ÖV-Kriterien



ÖV-Kriterien	A	A ohne Abkreuzen	B	B ohne Abkreuzen	C	D
Reisezeit Tram	Tram 15 in beiden Richtungen mit Umweg		Tram 15 in eine Richtung mit Umweg (50s)		Tram 15 ohne Umweg	Tram 15 ohne Umweg
Reisezeit Bus					Bus 80 in SpH, Verlängerung Busspur nötig	Bus 37 ohne Ausstiegshaltestelle
Verlässlichkeit					T15 und Bus 80 in SpH durch MIV behindert	Bus 37 in SpH durch MIV behindert
Umsteigewege	kompakt		verlängert für Umstieg T15 Richtung Gundeli		verlängert für beide Richtung T15, sehr langer Weg zw. 15 und 37	
Haltestelle	integriert in Platz; freie Zirkulation, attraktiver Aufenthalt	gewöhnliche Haltestelle 'neben' dem Platz	integriert in Platz; freie Zirkulation, attraktiver Aufenthalt	gewöhnliche Haltestelle 'neben' dem Platz	gewöhnliche Haltestelle 'neben' dem Platz	gewöhnliche Haltestelle 'neben' dem Platz
Konflikte Tram-Tram	Abkreuzen erzeugt zusätzlichen Konflikt		Abkreuzen erzeugt zusätzlichen Konflikt		T15 erzeugt zusätzlichen Konflikt	T15 erzeugt zusätzlichen Konflikt
Orientierung	zwei Haltestelle gebündelt auf dem Platz, auch Bus in Sicht		gesplittete Haltestelle L15 eher unverständlich, liegt aber in Fahrtrichtung		für Ortsunkundige sehr viele Haltestellen mit relativ weiten Wegen (wenn man falsch steht)	

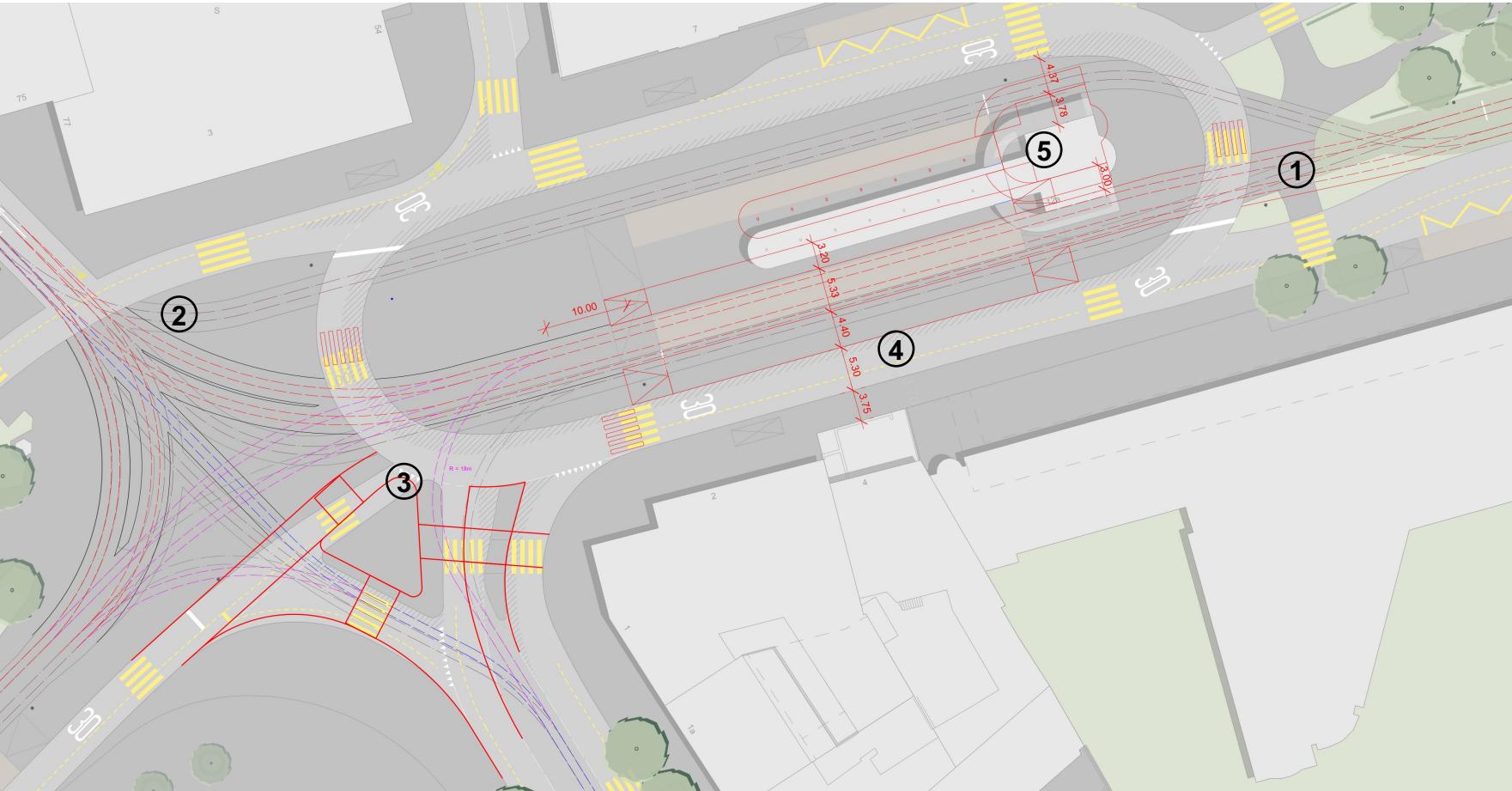
# Varianten im Vergleich – weitere Auswirkungen

++  
+  
-  
--

weitere Auswirkungen	A	A ohne Abkreuzen	B	B ohne Abkreuzen	C	D
Fussgänger	gesichertes Queren auf den Platz und freies Zirkulieren	gesichertes Queren auf den Platz, eingeschränktes Zirkulieren	gesichertes Queren auf den Platz und freies Zirkulieren, zusätzlicher Konflikt mit T15	gesichertes Queren auf den Platz, eingeschränktes Zirkulieren, zusätzlicher Konflikt mit T15	weniger gesicherte Querungen, flächiges Queren nicht möglich, mehr Gleise auf Platz	
Velo	durchgängige, sichere Führung		durchgängige, sichere Führung		Führung durch Haltestelle T15	auf Hauptachsen längere Reisezeit (v.a. nicht priorisiert), Führung durch Haltestelle T15, schwierige Führung Knoten mit Gartenstr.
MIV	verständliche, einfache Führung mit ausreichender Kapazität in den Spitzensstunden		verständliche, einfache Führung mit ausreichender Kapazität in den Spitzensstunden		Dosierung MIV St.-Jakob-Strasse zwingend, zu wenig Kapazität in den Spitzensstunden	in Spitzensstunden unzureichende Kapazität (St. Alban-Anl., St.-Jakob-Str.), komplexer LSA-Knoten mit Gartenstr.
Stadtraum	Kreiselfahrbahnen in Platz integriert, Platz wirkt von Fassade zu Fassade	Haltestelle trennt Platz von Seitenraum, Platzwirkung wird kleiner und für MIV schwieriger zu erkennen	Kreiselfahrbahnen in Platz integriert, Platz wirkt von Fassade zu Fassade	Haltestelle trennt Platz von Seitenraum, Platzwirkung wird kleiner und für MIV schwieriger zu erkennen	Haltestelle trennt Platz von Seitenraum, Platzwirkung wird kleiner und für MIV schwieriger zu erkennen	Haltestelle trennt Platz von Seitenraum, Platzwirkung wird kleiner, wird eher zum Teil der Grabenanlage
Bäume	keine Bäume tangiert		Baumersatz in St. Jakob-Strasse		Wegfall Bäume in St. Jakob-Strasse und der St. Alban-Anlage	

**B** Variante ohne Abkreuzen L3/14 (optimiert):

## Verschwenkte Linienführung auf den Platz



- (1) S-Bogen im Gleis kaum wahrnehmbar, optisch bleibt der Eindruck einer geraden Linienführung erhalten
- (2) Neukonzeption der Gleisanbindung
- (3) Leichte Anpassung Strassengeometrie für Integration der Dienstgleisverbindung
- (4) Ausnahmetransportroute tangiert Wartehalle und Möblierung nicht
- (5) **Pavillon muss um 3.8m verschoben werden**, Lage im Platz ist weiterhin gut; Kosten: CHF 1.0 Mio. +/-50%

## Veränderung der Bewertung

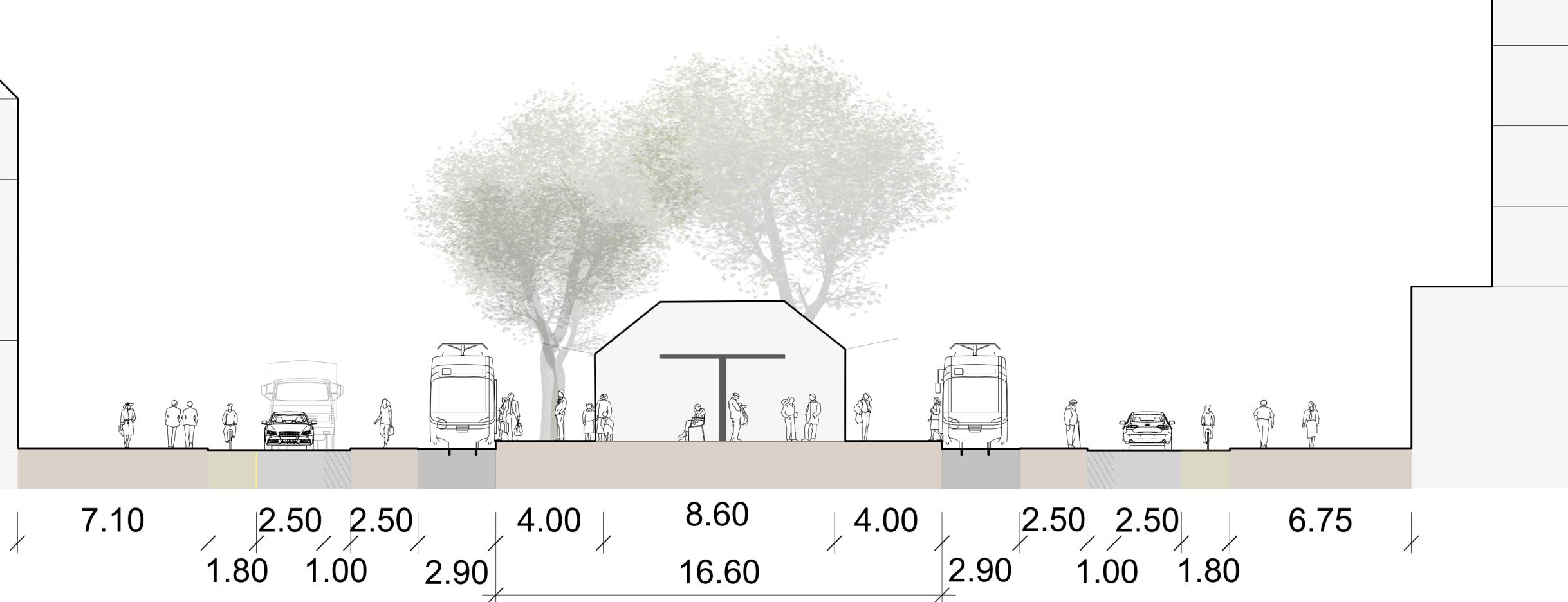
---

	++ ÖV-Kriterien	A	A ohne Abkreuzen	B	B ohne Abkreuzen
+	Reisezeit Tram	Tram 15 in beiden Richtungen mit Umweg		Tram 15 in eine Richtung mit Umweg (50s)	
-	Reisezeit Bus				
--	Verlässlichkeit				
	Umsteigewege	kompakt		verlängert für Umstieg T15 Richtung Gundeli	
	Haltestelle	integriert in Platz; freie Zirkulation, attraktiver Aufenthalt	gewöhnliche Haltestelle 'neben' dem Platz	integriert in Platz; freie Zirkulation, attraktiver Aufenthalt	gewöhnliche Haltestelle 'neben' dem Platz
	Konflikte Tram-Tram	Abkreuzen erzeugt zusätzlichen Konflikt		Abkreuzen erzeugt zusätzlichen Konflikt	
	Orientierung	zwei Haltestelle gebündelt auf dem Platz, auch Bus in Sicht		gesplittete Haltestelle L15 eher unverständlich, liegt aber in Fahrtrichtung	
	Fussgänger	gesichertes Queren auf den Platz und freies Zirkulieren	gesichertes Queren auf den Platz, eingeschränktes Zirkulieren	gesichertes Queren auf den Platz und freies Zirkulieren, zusätzlicher Konflikt mit T15	gesichertes Queren auf den Platz, eingeschränktes Zirkulieren, zusätzlicher Konflikt mit T15
	Velo	durchgängige, sichere Führung		durchgängige, sichere Führung	
	MIV	verständliche, einfache Führung mit ausreichender Kapazität in den Spitzentunden		verständliche, einfache Führung mit ausreichender Kapazität in den Spitzentunden	
	Stadtraum	Kreiselfahrbahnen in Platz integriert, Platz wirkt von Fassade zu Fassade	Haltestelle trennt Platz von Seitenraum, Platzwirkung wird kleiner und für MIV schwieriger zu erkennen	Kreiselfahrbahnen in Platz integriert, Platz wirkt von Fassade zu Fassade	Haltestelle trennt Platz von Seitenraum, Platzwirkung wird kleiner und für MIV schwieriger zu erkennen
	Bäume	keine Bäume tangiert Ausnahmentransport über Trassee und Fahrbahn		Baumersatz in St. Jakob-Strasse	

## Innenperron

Flächiges Queren abseits der FGÜ entlastet die Übergänge an denen die Fussgänger Vortritt haben; bei niedriger Geschwindigkeit nicht kritisch für die Sicherheit.

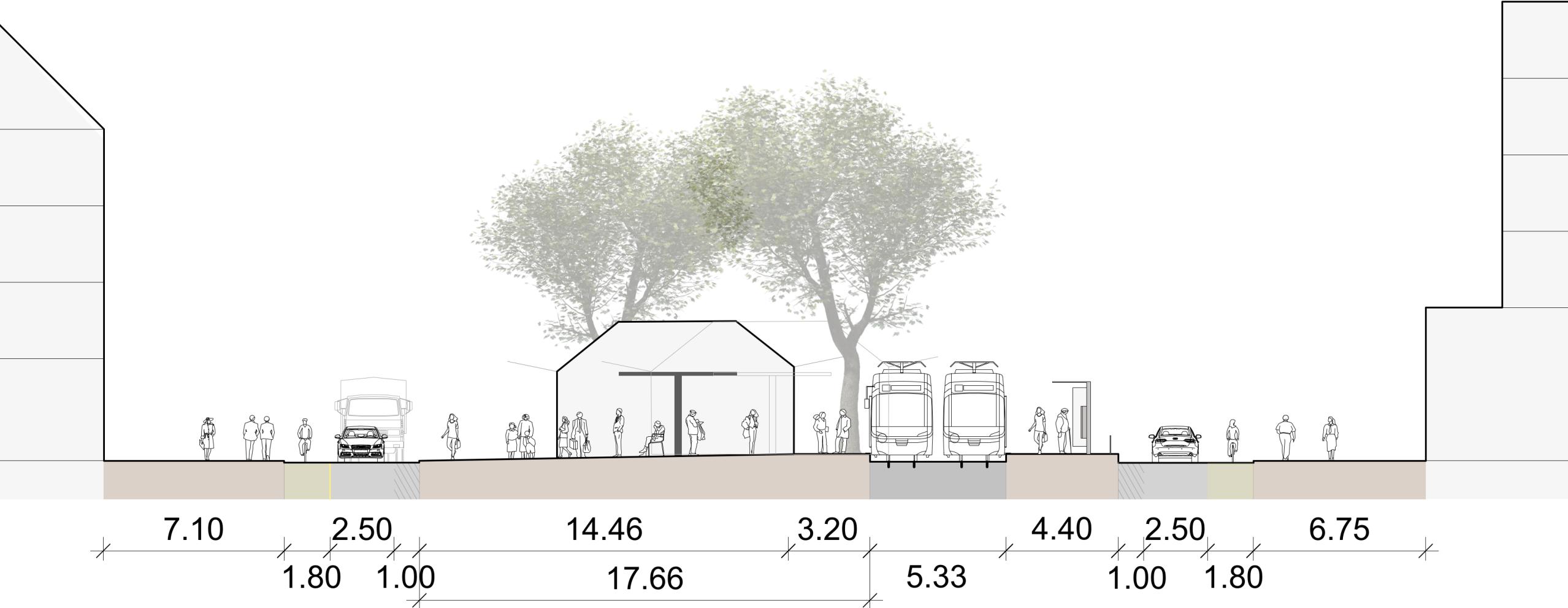
Das Konzept möchte dem Autofahrenden das Bild einer Platzüberfahrt bieten. Niedrige Randsteine sind da bei der Materialisierung ein hilfreiches Mittel.



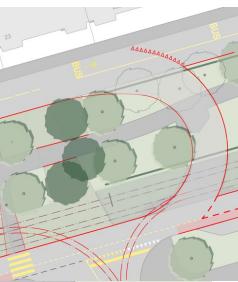
## Aussenperron

---

Mit Aussenperron und Geländer erfolgt eine stärkere Trennung zwischen Platz und Seitenraum – optisch wie auch für mögliche Querungen. Fußgänger werden stärker gebündelt.

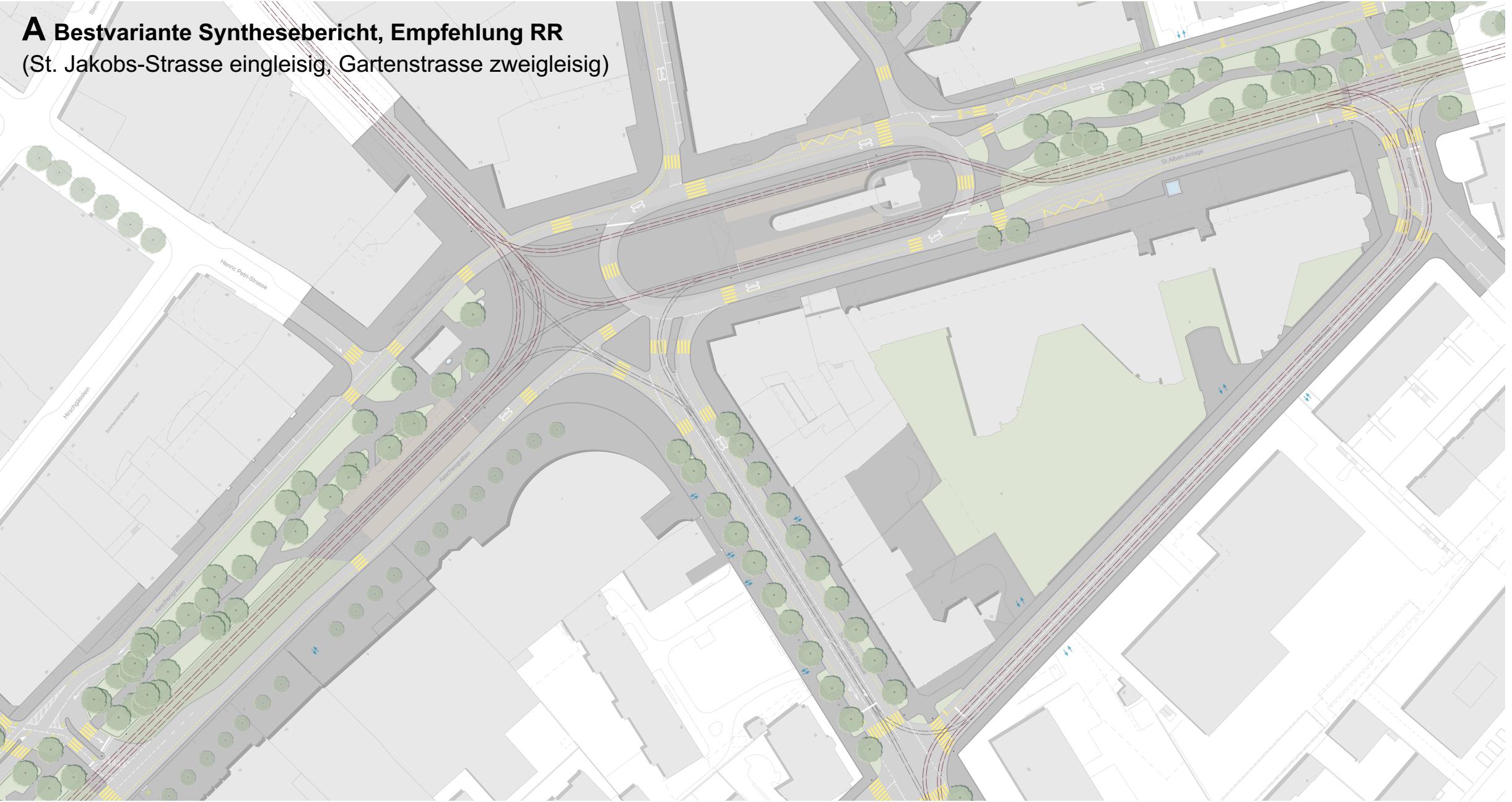


# Baumbilanz – Umgang mit bestehenden Bäumen



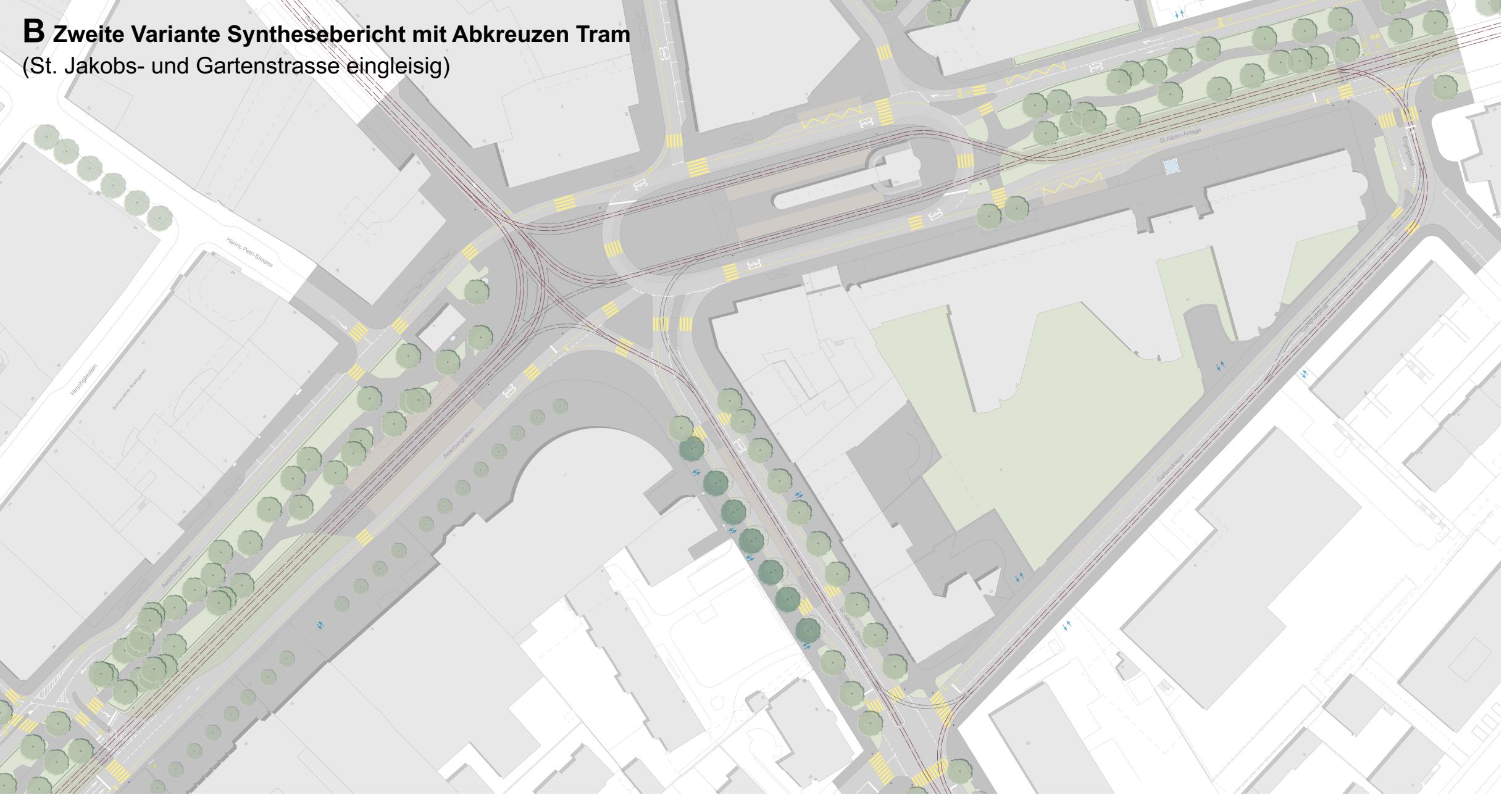
# A Bestvariante Synthesebericht, Empfehlung RR

(St. Jakobs-Strasse eingleisig, Gartenstrasse zweigleisig)



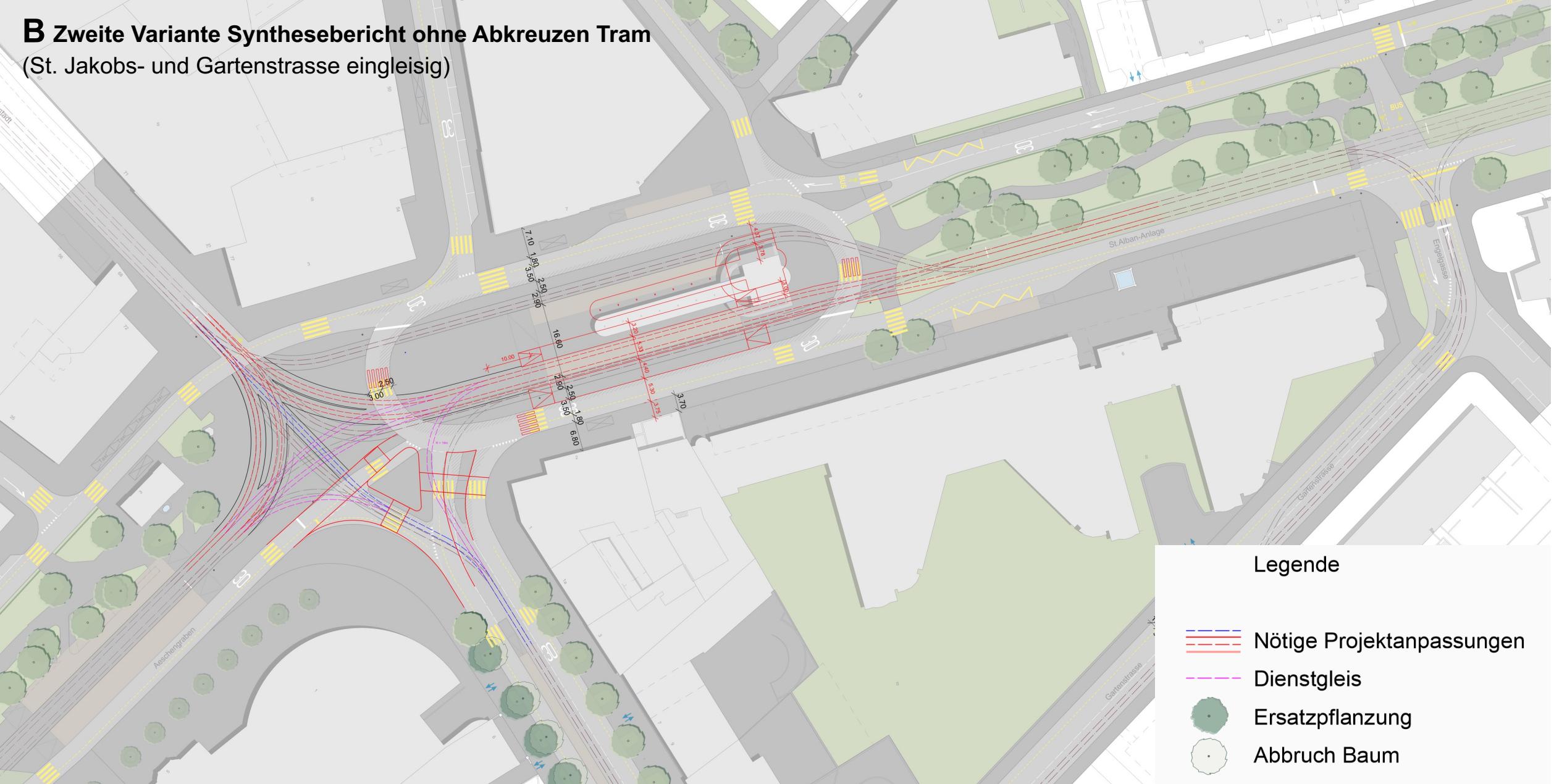
## B Zweite Variante Synthesebericht mit Abkreuzen Tram

(St. Jakobs- und Gartenstrasse eingleisig)



## B Zweite Variante Synthesebericht ohne Abkreuzen Tram

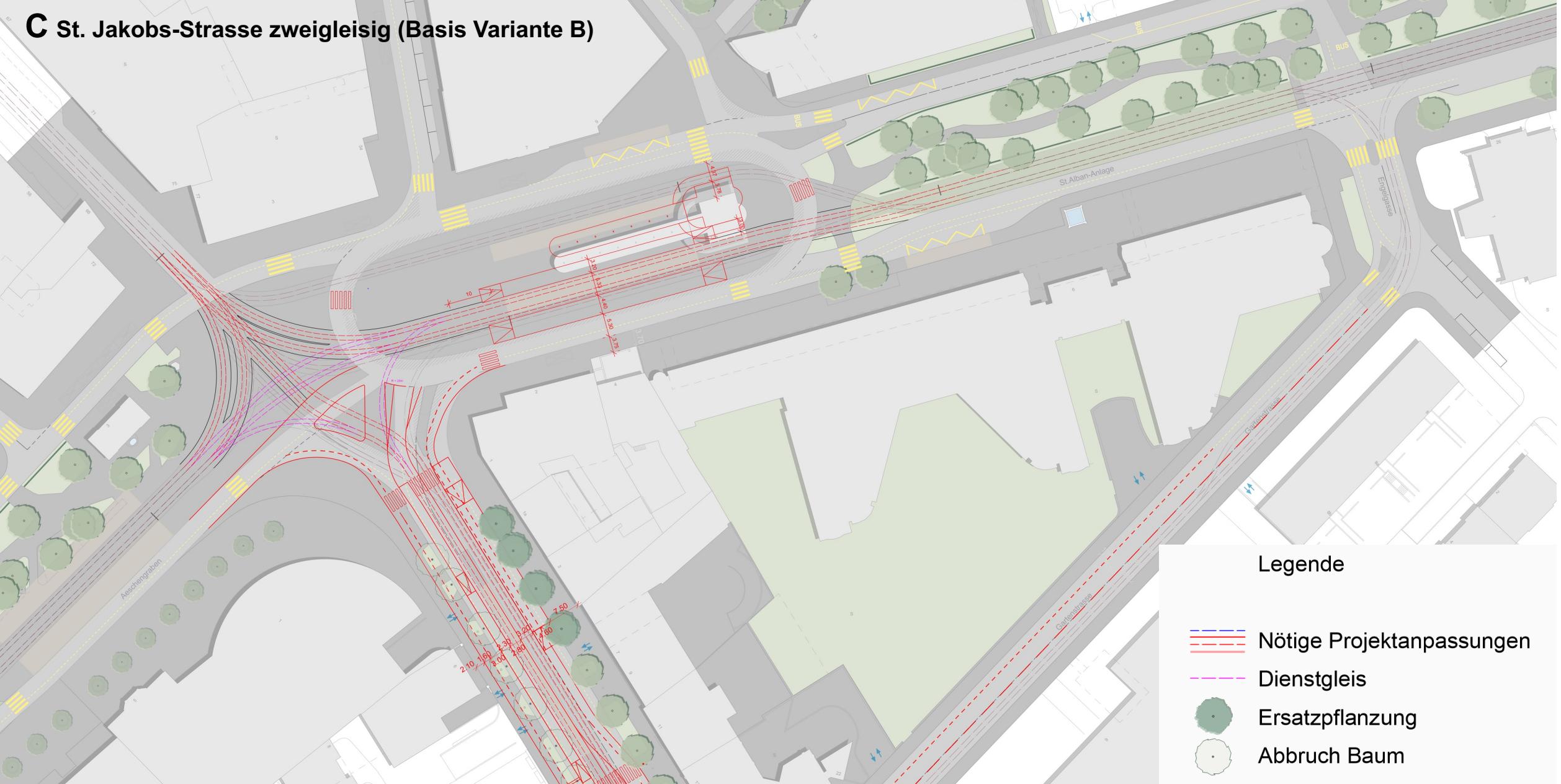
(St. Jakobs- und Gartenstrasse eingleisig)



### Legende

- Nötige Projektanpassungen
- Dienstgleis
- Ersatzpflanzung
- Abbruch Baum

### C St. Jakobs-Strasse zweigleisig (Basis Variante B)



#### Legende

- Nötige Projektanpassungen
- Dienstgleis
- Ersatzpflanzung
- Abbruch Baum

## D Variante UVEK mit Grosskreisel Ost Neu

