



An den Grossen Rat

22.0167.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 15. Juni 2022

Kommissionsbeschluss vom 15. Juni 2022

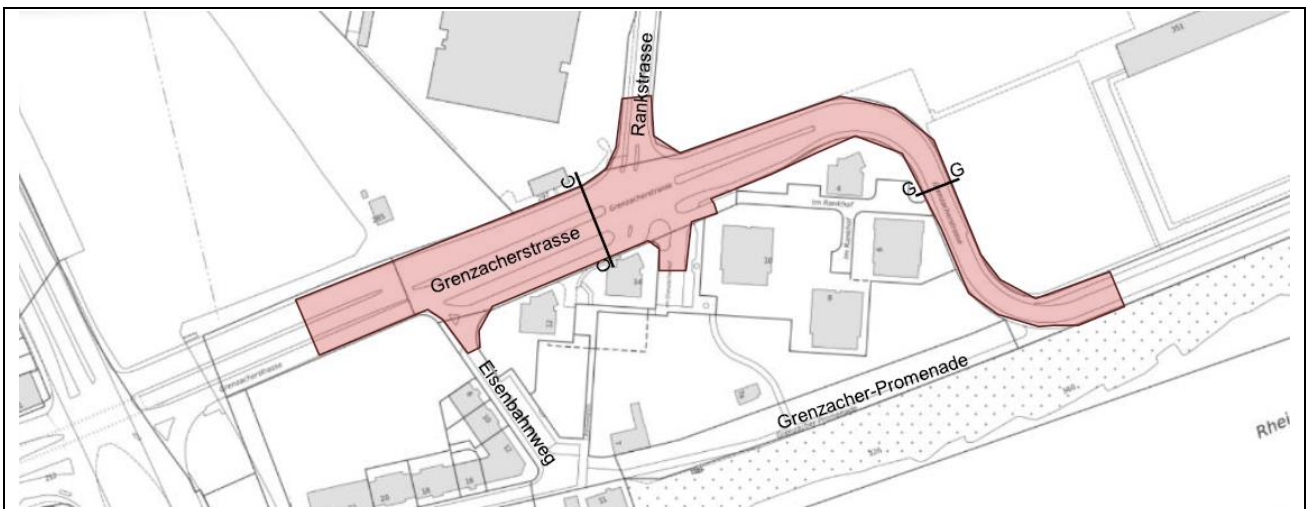
Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse sowie zur Umgestaltung der Bushaltestellen Rankstrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat möchte im Zuge notwendiger Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur den in Abbildung 1 dargestellten Abschnitt der Grenzacherstrasse sowie den Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse umgestalten. Er unterbreitet dem Grossen Rat dafür eine Ausgabenbewilligung in der Höhe von 5.0 Mio. Franken. Ziele sind die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden am Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse, eine bessere Veloführung, sichere und direkte Fussverkehrsverbindungen, die Anpassung des Strassenraums an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen und die Anpassung der Bushaltestellen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG). Nicht Bestandteil der beantragten Ausgaben sind die Kosten zu Lasten der IWB für die Erneuerung der Werkleitungen.

Abbildung 1: Projektperimeter



Auf dem Areal zwischen Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg entsteht derzeit eine neue Überbauung mit 200 Wohnungen und 450 Parkplätzen (davon 370 für Mitarbeitende der Roche). Aufgrund des absehbaren Mehrverkehrs ist es wichtig, dass die Sicherheitsdefizite am Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse behoben werden. Bei der Grenzacherstrasse handelt es sich nicht nur um eine der wichtigsten Einfallstrassen von Basel, sondern auch um eine Velo-Pendlerroute. Der Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse und die Rankstrasse sind Teil des Velo-Basisroutennetzes. Heute müssen die Velofahrenden auf dem Basisroutennetz eine mehrspurige Kreuzung mit unübersichtlichen Abbiegebeziehungen queren. Die Velostreifen sind – wo vorhanden – sehr schmal. Auch die Querungsdistanzen für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind sehr weit und führen teilweise ohne Mittelinsel über zwei Fahrspuren. Die grosszügig dimensionierten Verkehrsflächen verleiten überdies zu überhöhten Geschwindigkeiten. Auf Höhe der neuen Wohnüberbauung fehlt ein Fussgängerstreifen über die Grenzacherstrasse. Genau dort verläuft aber die Wunschroute der Fussgängerinnen und Fussgänger zur Bushaltestelle Rankstrasse in Richtung Stadt, zur Haltestelle Museum Tinguely und zur künftigen S-Bahn-Haltestelle Solitude.

2. Projekt des Regierungsrats

Der grösste Zuwachs an die Sicherheit wird gemäss Regierungsrat erreicht, wenn die heutige Kreuzung durch einen einspurigen Kreisel ersetzt wird. Dies vereinfacht die Abbiegebeziehungen, schafft Klarheit und erlaubt es, eine Fläche von etwa 600 Quadratmetern zu entsiegeln und zu begrünen (vgl. Abbildung 2). Die Verkehrsfläche reduziert sich um 1'150 Quadratmeter, gleichzeitig stehen 540 Quadratmetern dem Veloverkehr zur Verfügung. Der Fussverkehr profitiert von 1'200 zusätzlichen Quadratmetern.

Abbildung 2: Geplanter Kreisel Grenzacherstrasse / Rankstrasse



Der einspurige Kreisel sorgt für einen sicheren und flüssigen Ablauf des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und reduziert die versiegelte Fläche. Die Abbiegebeziehungen sind klar und verständlich, es gibt weniger Konfliktpunkte. Die Zu- und Wegfahrt in den Eisenbahnweg erfolgt für den MIV via Kreisverkehr. Die beiden Ein- und Ausfahrten Im Rankhof und Im Grenzacherhof werden zusammengelegt.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird vor der Einfahrt in den und nach der Ausfahrt aus dem Kreisel auf separaten Bus- und Velospuren geführt. Die direkte Ausfahrt aus dem Busdepot Rankhof in Richtung Stadt bleibt bestehen. Ein neuer Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage verbindet das Areal Eisenbahnweg mit den Bushaltestellen Rankstrasse und Tinguely Museum sowie der geplanten S-Bahn Haltestelle Solitude.

Die Veloführung im Kreisel entspricht dem Schweizer Standard und der in Basel gängigen Praxis für einspurigen Kreisverkehr, erfolgt also im Mischverkehr. Velofahrende sind gehalten, in der Mitte der Kreiselfahrbahn zu fahren. Ausserhalb des Kreisels stehen ihnen 1.8 Meter breite Velostreifen zur Verfügung. Stadteinwärts ist das Velofahren in der S-Kurve auf dem Trottoir zugelassen, nach dem Knoten gibt es eine eigene Spur für Velos und Busse. Dem Veloverkehr vorbehalten bleibt und deutlich schmaler dimensioniert wird die Einmündung von der Grenzacherstrasse in die Nebenfahrbahn und in den Eisenbahnweg. Die heutige Situation ist auf die ehemaligen Trolleybusse ausgelegt. Neu möglich wird in der Nebenfahrbahn dafür ein Trottoir, das einen besseren Zugang zu den Bushaltestellen gewährleistet.

Die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems (Knoten Schwarzwaldstrasse / Grenzacherstrasse, Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse inklusive neue Fussgänger-Lichtsignalanlage und Verflechtung der Unterführung Schwarzwaldstrasse) bleibt mit der neuen Lösung auch unter Berücksichtigung der durch die neue Überbauung am Eisenbahnweg induzierten Verkehrsmengen ausreichend. Bei der Projekterarbeitung ist auf Kompatibilität zu benachbarten Planungs- und Bauprojekten – Wohnüberbauung Eisenbahnweg, Ausbau Fernwärmenetz, Umbau Busdepot Rankhof – geachtet worden.

3. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse sowie zur Umgestaltung der Bushaltestellen Rankstrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen* am 27. April 2022 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese setzte sich an ihren beiden Sitzungen vom 30. März und 11. Mai 2022 mit dem Geschäft auseinander und verabschiedete den vorliegenden Bericht am 15. Juni 2022.

Eintreten auf das Geschäft war in der UVEK nicht bestritten. Die Kommission beantragt dem Grosse Rat mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen, dem Antrag des Regierungsrats zu folgen. Im Folgenden dokumentiert sie ihre Abklärungen.

3.1 Velostreifen-Ende vor dem Kreisel

Die UVEK stellt fest, dass die auf den Kreisel Grenzacherstrasse / Rankstrasse zuführenden Velostreifen 20 Meter vor diesem enden. Dies entspricht einer Vorgabe der VSS-Norm 640 252. Velofahrerinnen und Velofahrern wird empfohlen, in der Mitte der Kreiselfahrbahn zu fahren. Mit Aufhebung der Velostreifen soll sichergestellt werden, dass sich Veloverkehr und MIV vor dem Kreisel verflechten. Ein Wechsel in die Mitte der Kreiselfahrbahn wäre schwieriger und gefährlicher, müsste bis zur Kreiseinfahrt auf dem Velostreifen gefahren werden. In der Schweiz gilt die vorgeschlagene Lösung als die sicherste.

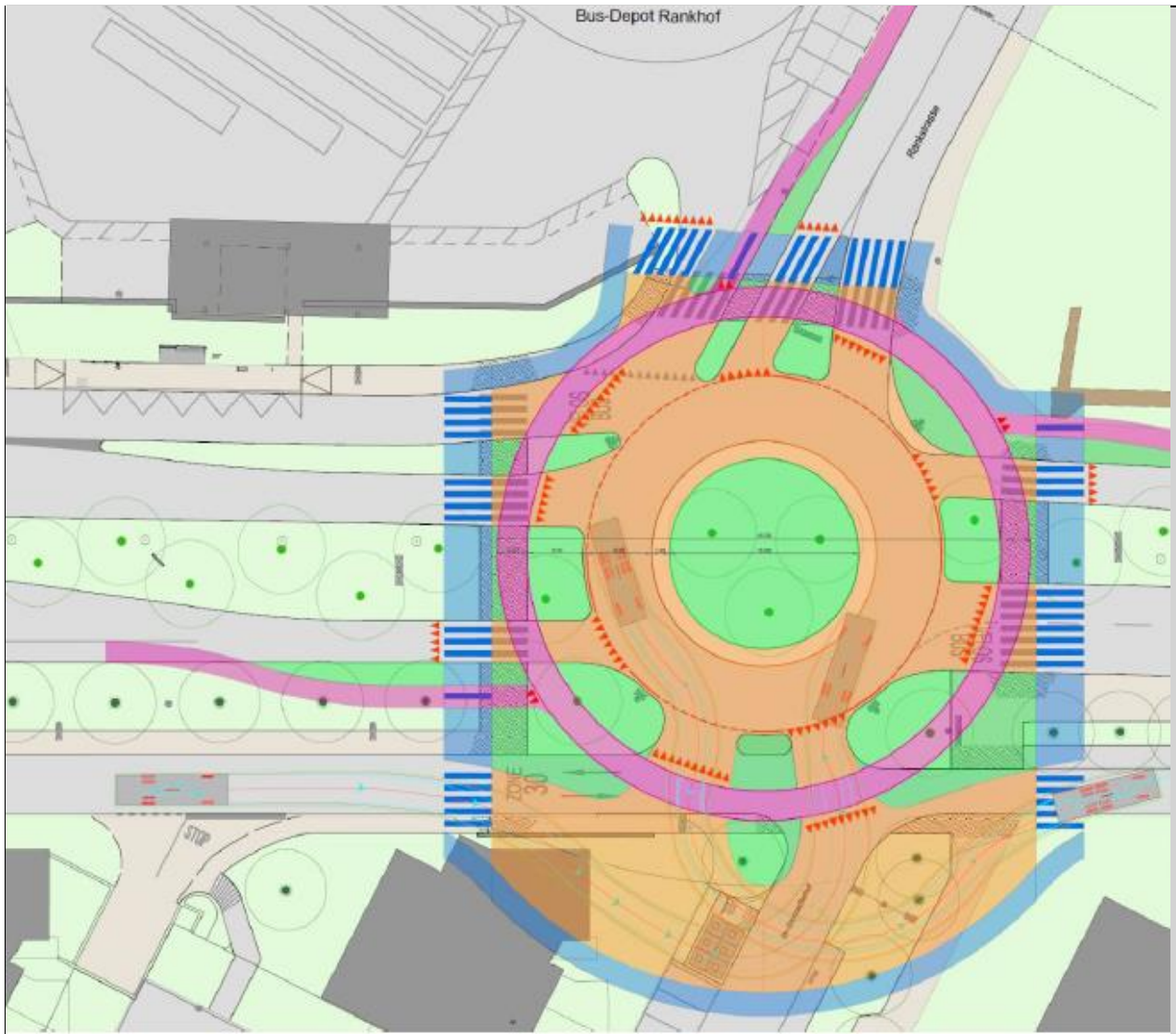
3.2 Holländischer Kreisel

In der UVEK ist die Idee eingebracht worden, im Sinne eines Pilotversuchs statt einem konventionellen einen sogenannten holländischen Kreisel zu erstellen. Die Anwendung dieses Systems auf den Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse ist in Abbildung 3 schematisch dargestellt. Eingezeichnet sind jeweils die Mindestmasse.

Im holländischen Kreiselsystem gibt es eine separate Spur für Velos (in der Abbildung in violetter Farbe eingezeichnet). Da mit einem längeren Velo (z.B. Cargo-Bike) aus geometrischen Gründen nicht von der MIV-Fahrbahn auf den Velo-Kreisel eingebogen werden kann, braucht es zu- und wegführende Velowege. Die Velos im Velo-Kreisel haben gegenüber ein- und aus dem Kreisel ausfahrenden Autos Vortritt. Um den Kreisel nicht durch ausfahrende Autos zu blockieren, hat es zwischen der Kreiselfahrbahn und dem Velo-Kreisel jeweils eine fünf Meter breite Aufstellfläche. Holländische Kreisel brauchen also viel Fläche.

Aus Platzgründen ist das holländische System am Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse nicht umsetzbar, obwohl die Verkehrsfläche gefühlsmässig sehr gross ist. Die für einen holländischen Kreisel benötigte zusätzliche Fläche ginge zu Lasten von Trottoirs, Grünflächen, Schrebergärten, dem Teil eines Hauses und der separaten Busausfahrt aus dem Depot Rankhof. Da die Aufstellfläche von fünf Metern zwischen MIV- und Velospur für Busse zu kurz ist, würde die Kreiselfahrbahn bei Veloverkehr von ausfahrenden Bussen blockiert. Zurückgehalten würden die Busse aufgrund des Velovortritts auch bei der Einfahrt in den Kreisel.

Abbildung 3: Skizze Holländischer Kreisel



Die UVEK kann nachvollziehen, dass für einen holländischen Kreisel am Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse nicht ausreichend Fläche vorhanden ist. Einen Antrag, das System trotzdem vertieft zu prüfen, hat sie mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Aufgrund der beengten Verhältnisse in der Stadt Basel dürfte diese Kreiselform auch an viele anderen Stellen nicht umsetzbar sein. Einen Pilotversuch an geeigneter Stelle würde die UVEK aber begrüßen. In der Schweiz existiert noch nirgends ein holländischer Kreisel.

3.3 Öffnung der Unterführung Grenzacherstrasse für Zweiradverkehr

Am 15. Dezember 2021 hat der Grosse Rat dem Regierungsrat den *Anzug Christoph Hochuli und Konsorten betreffend Öffnung der Unterführung Grenzacherstrasse für Velos/E-Bikes/Motorfahräder* überwiesen. Es soll geprüft werden, ob mit einer Öffnung der Unterführung eine (schnellere) Alternative zur oberirdischen Kreuzung Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse geschaffen werden kann. Die UVEK hat sich erkundigt, ob die Öffnung der Unterführung mit dem vorliegenden Projekt kompatibel ist. Geprüft wird sie im Rahmen des separaten Projekts zum Knoten Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse und zum Bau der S-Bahn-Haltestelle Solitude.

Gemäss von der Verwaltung erhaltener Auskunft verhindert das vorliegende Projekt die Öffnung der Unterführung für den Veloverkehr nicht. Und da im Falle einer Öffnung alle oberirdischen Velobeziehungen bestehen bleiben müssen, verändert sich auch die Ausgangslage für das Projekt nicht. Für die Einfahrt in die Unterführung nach dem Kreisel Grenzacherstrasse / Rankstrasse gäbe es gemäss einer ersten Abschätzung verschiedene Varianten, z.B. eine Velofurt über die Grenzacherstrasse oder eine vortrittsberechtigende Querung der MIV-Spur. Um die Velofahrenden direkt aus dem Kreisel in Richtung Unterführung zu leiten, müsste die geplante Strasseninsel leicht angepasst werden. Für jene Velofahrenden, die nicht durch die Unterführung fahren wollen – sei es, weil sie am Knoten Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse nach links oder rechts abbiegen, oder weil ihnen die Unterführung zu steil ist – ist die auf den Kreisel folgende gemeinsame Spur für Bus und Velo auf der rechten Strassenseite ohne Zweifel die sicherste Lösung.

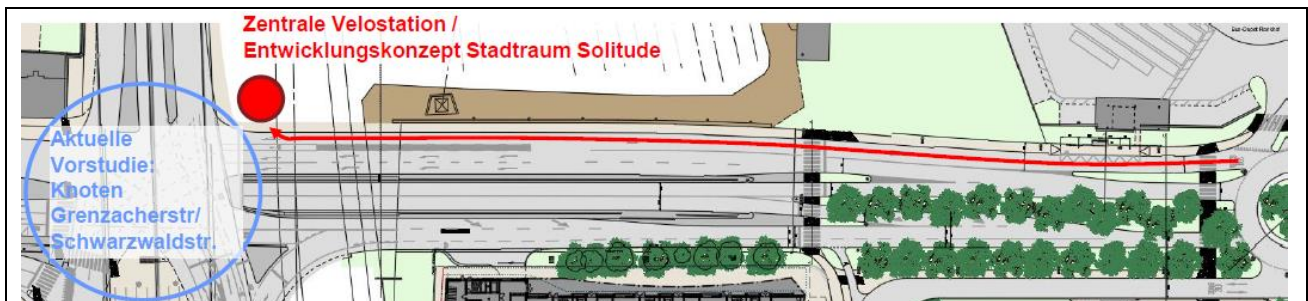
Die UVEK stellt fest, dass im Falle einer Öffnung der Unterführung für den Veloverkehr eine mit dem vorliegenden Projekt kompatible gute Lösung möglich ist.

3.4 Velostation S-Bahn-Haltestelle Solitude

Im Rahmen der Erstellung der S-Bahn-Haltestelle Solitude ist im Bereich des Knotens Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse eine neue Veloabstellanlage geplant. Die UVEK hat sich nach der Zugänglichkeit zu dieser vom Knoten Grenzacherstrasse / Rankstrasse her erkundigt.

Der genaue Standort des Veloparkings wird im Rahmen des Entwicklungskonzepts Stadtraum Solitude definiert, dürfte aber am in Abbildung 4 eingezeichneten Ort liegen. Eine Zufahrt vom Rankhof her ist somit über die Bus- und Velospur problemlos möglich. Wie die Zufahrt aus anderen Richtungen am besten gewährleistet wird, wird in der laufenden Vorstudie zum Knoten Grenzacherstrasse / Schwarzwaldstrasse untersucht.

Abbildung 4: Zufahrt zur Velostation Solitude



3.5 Temporegime

Die UVEK hat sich nach der im Projektperimeter künftig geltenden Höchstgeschwindigkeit erkundigt. Die Grenzacherstrasse ist im Abschnitt zwischen Rankhof und Schwarzwaldstrasse eine verkehrorientierte Hauptstrasse. Sie liegt im Netz der kantonalen Durchgangsstrassen im Geltungsbereich der Störfallverordnung. Gemäss Ratschlag soll auch in Zukunft Tempo 50 gelten, abgesehen von der S-Kurve, wo die Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Sichtverhältnisse auf Tempo 40 reduziert wird. Auf der Nebenfahrbahn zur Grenzacherstrasse ist Tempo 30 vorgesehen.

Gemäss dem vom Grossen Rat im Dezember 2021 gutgeheissenen *Ausgabenbericht betreffend Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden* gehört die Grenzacherstrasse im Bereich Rankhof zu den 50 Strassenabschnitten, die auf Tempo 30 oder lärmindernde Beläge geprüft werden. Die Fahrbahn würde bei Einführung von Tempo 30 gemäss Auskunft der Verwaltung nicht verschmälert, die Velostreifen und Fussgängerstreifen blieben bestehen, obwohl in Tempo 30-Zonen in der Regel auf beides verzichtet wird. Bauliche Anpassungen hätte die Einführung von Tempo 30 demnach keine zur Folge.

3.6 Dosieranlage

Das vor rund zehn Jahren verabschiedete Verkehrspolitische Leitbild sieht ein kantonsweites System von Dosieranlagen vor mit einem Umsetzungshorizont bis 2016/17. Es ist behördenverbindlich. Eine entsprechende Studie wurde ausgearbeitet, die auch die Grenzacherstrasse als Standort einer Dosieranlage vorsah. Mittels *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend die Umsetzung des vorgesehenen Verkehrsmanagementsystems in Basel-Stadt* verlangte der Grosse Rat 2017 die tatsächliche und zeitnahe Umsetzung dieses Systems. Der Regierungsrat erstellte 2019 einen Ausgabenbericht. Der Grosse Rat stimmte diesem zu und hat am 16. Oktober 2019 für Massnahmen zur Umsetzung der Städtischen Verkehrslenkung Ausgaben von 1.2 Mio. Franken bewilligt (Bericht Nr. 19.0167.02 der UVEK). Das Verkehrslenkungskonzept definiert verkehrstechnische Massnahmen zur Reduktion und Lenkung des MIV. Einer der vier dem Konzept zugrundeliegenden Grundsätze lautet, den Zustrom des MIV von ausserhalb in den Kanton während den Hauptverkehrszeiten an ausgewählten Lichtsignalanlagen zu dosieren und damit die Mobilität innerhalb des Kantons zu gewährleisten. Der Ausgabenbericht stellte in Aussicht, dass weitere Dosieranlagen umgesetzt werden.

Die UVEK hat sich erkundigt, inwiefern eine solche mit dem vorliegenden Projekt vereinbar wäre. Gemäss erhaltener Auskunft würde eine Dosierung auf der Grenzacherstrasse nicht im Projektperimeter erfolgen, sondern wenn, dann zwischen Hörnli Grenze und Landauerstrasse. Sie hätte also keine baulichen Auswirkungen auf das Projekt. Nicht ganz trivial wäre es, den Busverkehr von der Dosierung auszunehmen. Bei der Grenzacherstrasse handelt es sich zudem um eine von drei Achsen, die von Riehen nach Basel führen. Um Verkehrsverlagerungen auf die beiden anderen Achsen und damit verbundenen unerwünschten Verkehr durch Wohnquartiere zu verhindern, müsste auch der Verkehr auf der Bäumlihofstrasse und der Äusseren Baselstrasse dosiert werden. Die Gemeinde Riehen spricht sich allerdings dagegen aus. Sie will nicht «von der Stadt abgehängt» werden. Aus politischen Gründen wurden die Pläne für Dosieranlagen zwischen Riehen und Basel nicht weiterverfolgt. Ganz aufgegeben hat der Regierungsrat das Thema nicht, er muss bei der Umsetzung aber die politische Machbarkeit berücksichtigen und klären, welche Auswirkungen eine Dosierung des Verkehrs an einer Stelle auf andere Stellen hätte.

Die UVEK zeigt sich über diese Aussagen erstaunt. Der Regierungsrat wurde genau zu dieser konzeptuellen Arbeit per Motion 2017 verbindlich beauftragt. Zudem war und ist das verkehrspolitische Leitbild für Behörden im Kanton Basel-Stadt verbindlich. Explizit festgehalten im UVEK-Bericht 2019 und mit der Regierung vereinbart wurde, dass das Thema weiter zu verfolgen sei. Zudem hält sie fest, dass Dosieranlagen nicht zum Ziel haben, Gebiete von der Stadt abzuhängen, sondern die Verkehrsmenge so zu dosieren, dass die Verkehrsinfrastruktur im Zentrum der Stadt rund um die Uhr funktionsfähig bleibt. An der Grenzacherstrasse wäre eine dosierte Verkehrsmenge wichtig, um das Velofahren auf der Grenzacherstrasse attraktiver zu machen und so die mit dem Veloverkehr verbundenen Probleme auf der Solitude-Promenade zu lösen. Technisch wäre es möglich, den Verkehr in der Grenzacherstrasse auch ohne Behinderung des Busverkehrs und ohne zusätzliche Spur für den Bus zu dosieren. Beim Thema Dosierung handelt es sich aber um eine Grundsatzdiskussion, die losgelöst vom vorliegenden Projekt geführt wurde.

4. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 15. Juni 2022 mit 11:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse sowie zur Umgestaltung der Bushaltestellen Rankstrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 22.0167.01 des Regierungsrats vom 22. Februar 2022 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 22.0167.02 vom 15. Juni 2022, beschliesst:

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 4'981'000 für die Umgestaltung der Grenzacherstrasse und des Knotens Grenzacherstrasse/Rankstrasse zu einem für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 1'350'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 680'000 neue Ausgaben für Grünelemente, für Baumneupflanzungen und für deren Realisierung notwendige Massnahmen im Untergrund zu Lasten des MWA-Fonds
- Fr. 80'000 neue Ausgaben in die Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe gemäss Haltestellenausstattungskonzept als Darlehen an die BVB
- Fr. 51'000 als einmaligen Entwicklungsbeitrag nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 14'000 als einmalige Betriebsaufwendungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV
- Fr. 8'000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
- Fr. 2'565'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 135'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 98'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe gemäss Haltestellenausstattungskonzept als Darlehen an die BVB

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.