



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

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

An den Grossen Rat

**07.2145.02**

Basel, 10. November 2008

Kommissionsbeschluss  
vom 5. November 2008

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

#### **zum Ratschlag 07.2145.01 Umgestaltung Luzernerring / Wasgenring**

**Projektierung und Ausführung der Umgestaltung und Sanierung Luzernerring / Wasgenring im Abschnitt Rampe Anschluss Luzernerring (Nordtangente) bis Allschwilerstrasse**

**und zum**

**Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring (P965235)**

## 1. Ausgangslage

Die Umgestaltung des Strassenabschnitts Luzernerring / Wasgenring geht als flankierende Massnahme zum Bau der Nordtangente auf einen Beschluss des Regierungsrats vom 23.3.1995 zurück. Im Auflageprojekt zur Nordtangente wurde als verbindliche Massnahme die Umgestaltung von Luzernerring und Wasgenring zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, von Velomassnahmen und Baumpflanzungen zugesichert. Insbesondere sollte der Wasgenring von heute vier auf zwei Spuren zurückgebaut werden. Mit Regierungsratsbeschluss vom 13.7.1999 wurde das Vorhaben in das Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS) aufgenommen. Das APS beauftragte das Baudepartement in der Folge, einen Kompromiss zwischen Strassenraumgestaltung und Strassenkapazität zu finden. Der Verkehr sollte auf dieser Achse künftig flüssig, stetig und emissionsarm abgewickelt werden, gleichzeitig sollten die im Leitbild „Bäume im öffentlichen Raum“ vom 24.4.1992 vorgesehenen Baumreihen gepflanzt werden.

Der Grosse Rat hat am 5.4.2006 auf Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) einem Planungs- und Projektierungskredit in der Höhe von CHF 600'000 zur Umgestaltung von Luzernerring und Wasgenring zugestimmt (Ausgabenbericht 06.0147.01). Mit diesem Kredit wurde das Projekt erarbeitet, das der Regierungsrat im nun vorliegenden Ratschlag 07.2145.01 zur Umsetzung empfiehlt.

Der mit der Bewilligung des Planungs- und Projektierungskredits eingeleitete Prozess hat rund zwei Jahre gedauert und ist von einer interdisziplinären Gruppe mit Vertretern aus dem Baudepartement (Tiefbauamt, Hochbau- und Planungsamt, Amt für Umwelt und Energie, Stadtgärtnerei), dem Sicherheitsdepartement (Kantonspolizei) und den BVB begleitet worden. Für die Detailplanungen beauftragte das Hochbau- und Planungsamt externe Ingenieur- und Gestaltungsbüros. Diese entwickelten ein funktionsfähiges System und setzten die Vorgaben strassenbautechnisch und gestalterisch um.

Für Informationen zu den im Einzelnen vorgesehenen Massnahmen, deren Auswirkungen auf die Umwelt, den prognostizierten Kosten sowie zum Bauablauf sei auf den ausführlichen Ratschlag verwiesen.

## 2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 07.2145.01 zur Umgestaltung von Luzernerring und Wasgenring* am 20.2.2008 an die UVEK überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 5.3.2008, 9.4.2008, 28.5.2008, 27.8.2008, 23.9.2008, 29.10.2008 und 5.11.2008 mit dem Geschäft auseinander. An der Sitzung vom 5.3.2008 präsentierten ihr Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartements, und Benno Jurt, Abteilungsleiter „Transport und Verkehr“ im Hochbau- und Planungsamt, das Vorhaben detailliert. An der Sitzung vom 9.4.08 erhielt die UVEK von Daniel Bärlocher von der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieur AG Einblick in die dem Projekt zugrunde liegenden Verkehrssimulationen.

Aufgrund von Vorbehalten aus der Mitte der UVEK zu gewissen Projektinhalten hat das Baudepartement das Vorhaben in einzelnen Punkten überarbeitet bzw. Alternativen zu im Ratschlag dargelegten Projektbestandteilen ausgearbeitet. Im Weiteren verlangte die UVEK beim Baudepartement aufgrund der Anfang Juni 2008 erfolgten Eröffnung des Anschlusses

Luzernerring der Nordtangente aktuelle Verkehrszahlen. Die Projektanpassungen präsentierte das Baudepartement der UVEK an der Sitzung vom 27.8.2008, am 29.10.2008 lieferte es schliesslich auch die gewünschten Verkehrszahlen.

### **3. Erörterungen der UVEK**

#### **3.1 Vorgeschichte**

Die Umgestaltung von Luzernerring und Wasgenring hängt mit dem Bau der Nordtangente zusammen. Die Nordtangente verbindet heute – grösstenteils unterirdisch – das französische mit dem deutschen und dem schweizerischen Autobahnnetz. Mit der Eröffnung des Anschlusses Luzernerring am 2.6.2008 sind die Bauarbeiten an der Nordtangente nach über 13 Jahren abgeschlossen worden.

Dem Bau der Nordtangente sind jahrelange politische Auseinandersetzungen vorausgegangen. Ausschlaggebend dafür, dass das Basler Stimmvolk zwei Volksinitiativen gegen die Nordtangente ablehnte, war unter anderem das Versprechen von flankierenden Massnahmen. Die grossen Investitionen in die neue Stadtautobahn sollten nicht nur den Verkehrsteilnehmern zu Gute kommen, sondern auch etwas zur Stadtentwicklung in Basel Nord beitragen. Man wollte die Quartiere vom Verkehr an der Oberfläche entlasten und die Wohn- und Lebensqualität verbessern.

Eine der flankierenden Massnahmen ist die Umgestaltung der Achse Luzernerring / Wasgenring. Die Neugestaltung soll in erster Linie dem angrenzenden Quartier, dem öffentlichen und dem Langsamverkehr zu Gute kommen. Die UVEK hat das im Ratschlag dargestellte Projekt unter Würdigung dieser Ziele ausführlich diskutiert. Sie begrüsst die Umgestaltung grundsätzlich, beantragt aber in einigen Punkten Anpassungen (vgl. Kapitel 3.3). Ein Hauptaugenmerk legt sie dabei auf die Sicherheit des Langsamverkehrs.

#### **3.2 Generelle Bemerkungen**

##### **3.2.1 Verkehrsprognosen**

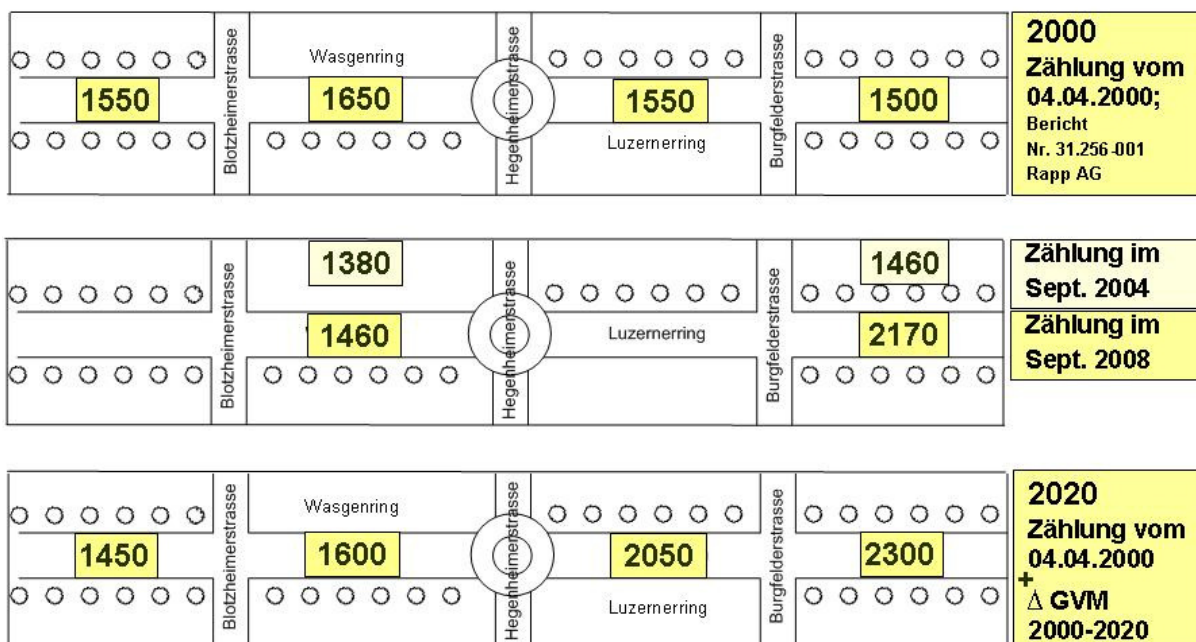
Das im Ratschlag vorgestellte Projekt beruht auf einer Verkehrsprognose für das Jahr 2020. Neben der Nordtangente, die sich auf die einzelnen Abschnitte des Perimeters Luzernerring / Wasgenring unterschiedlich auswirkt, hat auch die Stadtentwicklung (Wohnhäuser, Arbeitsplätze, Gewerbegebiet Bachgraben) in Basel Nord einen Einfluss auf das künftige Verkehrsvolumen. Massgebend für die Dimensionierung der Strassenkapazitäten ist jeweils die Abendspitze.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Nordtangente auf Luzernerring und Wasgenring zu keiner Verkehrsentlastung führt. Auf dem Luzernerring ist 2020 in der Abendspitze mit 2000-2300 Fahrzeugen pro Stunde (vor Eröffnung Anschluss Luzernerring 1500-1600) zu rechnen, auf dem Wasgenring geht man gegenüber heute (ca. 1600 Fahrzeuge) von einer Stabilisierung bis leichten Abnahme aus. Ansteigen werden insbesondere die Eckbeziehungen Hegenheimerstrasse / Luzernerring und Burgfelderstrasse / Luzernerring.

Die ersten Monate seit Eröffnung des Anschlusses Luzernerring sind bereits vergangen. Die UVEK wollte deshalb sicherstellen, dass die dem Projekt zugrunde liegenden Verkehrsprognosen nicht bereits von der Realität überholt sind. Sie hat beim Baudepartement deshalb nach aktuellen Zahlen verlangt.

Die an einem Werktag im September 2008 erhobenen Werte bestätigen die Prognosen, wonach insbesondere auf dem Abschnitt zwischen der Autobahnausfahrt und dem Knoten Burgfelderstrasse von einer Verkehrszunahme auszugehen ist. Zählungen in der Abendspitze haben an der Zählstelle Luzernerring 78/91 im September 2004 einen Wert von 1460 und im September 2008 von 2170 Fahrzeugen ergeben. Auf dem Wasgenring zwischen Hegenheimstrasse und Blotzheimerstrasse (Zählstelle Wasgenring 62) stieg die Zahl im gleichen Zeitraum lediglich von 1380 auf 1460. Die für das Jahr 2020 prognostizierten Werte werden auf beiden Abschnitten unterschritten (vgl. Abbildung 1). Die Prognosen des Verkehrsmodells für das Jahr 2020 sind also nicht realitätsfremd.

**Abbildung 1: Verkehrszahlen auf dem Abschnitt Luzernerring / Wasgenring**



Zum Zeitpunkt der Erstellung der Prognosen stand die Aufnahme der Südumfahrung von Basel in den Richtplan des Kantons Basel-Landschaft noch in Diskussion; mögliche Auswirkungen dieser Strasse wurden in den Prognosen nicht einkalkuliert. Bei der Dimensionierung von Strassen werden jeweils nur Projekte mit einem gesicherten Status berücksichtigt, was die UVEK als richtig erachtet. Der zeitliche Horizont eines etwaigen Baus einer Südumfahrung zwischen Allschwil und dem Leimental hat sich nach den jüngsten Entwicklungen im Kanton Basel-Landschaft weit über das Prognosejahr 2020 hinaus verschoben. Im vorliegenden Projekt solch hypothetische Auswirkungen zu berücksichtigen wäre nicht seriös.

### 3.2.2 Leistungsfähigkeit des Systems

Aufgrund der Verkehrsprognosen (vgl. Kapitel 3.2.1) sind verschiedene Varianten (Anzahl Spuren, Abbiegemöglichkeiten, Standorte der Haltestellen des ÖV etc.) am Computer simuliert worden. Es zeigte sich dabei, dass die Leistungsfähigkeit des Systems Luzernerring / Wasgenring in erster Linie von den Kapazitäten an den Knoten bzw. Kreuzungen abhängt. So gehen die Verspätungen der Busse zwischen den Haltestellen Im Wasenboden und Luzernerring – in der Abendspitze im Durchschnitt 90 Sekunden – in erster Linie auf die mangelnde Leistungsfähigkeit am Knoten Burgfelderstrasse zurück. Auf den Abschnitten dazwischen besteht hingegen Redimensionierungspotenzial.

Ein Hauptziel der Umgestaltungsmassnahmen ist ein besseres Funktionieren der Kreuzungsbereiche. Weil gemäss Prognosen (vgl. Kapitel 3.2.1) der Verkehr zwischen dem Anschluss Luzernerring und der Kreuzung Burgfelderstrasse zunehmen wird, ist ein Rückbau auf diesem Abschnitt des Luzernerrings nicht opportun. Möglich ist eine Reduktion der Anzahl Spuren hingegen auf dem Wasgenring zwischen Hegenheimerstrasse und Allschwilerstrasse.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an den Knoten sind verschiedene Massnahmen vorgesehen (vgl. Kapitel 3.3.1 bis 3.3.5). Dank diesen sinkt die Leistungsfähigkeit auf Luzernerring und Wasgenring trotz teilweiser Spurreduktion nirgends. Der auf dem Wasgenring heute verfügbare Strassenraum kann aufgrund der Engpässe auf den Kreuzungen auch theoretisch gar nie genutzt werden.

### 3.2.3 Haltestellen von Tram und Bus

Die Bushaltestellen liegen heute im Perimeter Luzernerring / Wasgenring grösstenteils vor den Kreuzungen. Dies ist unvorteilhaft, weil sich so ein Bus erst nach dem Ein- und Aussteigen der Passagiere bei der Lichtsignalanlage „anmelden“ kann – und deshalb oft bereits ein paar Meter nach der Haltestelle wieder anhalten muss. Im Sinne des Beschleunigungsprogramms für den ÖV der BVB befinden sich die Bushaltestellen neu jeweils nach den Kreuzungen. Die beiden Haltestellen Luzernerring und Felix Platter-Spital der Tramlinie 3 sollen überdies zusammengelegt werden.

Diese Massnahmen sind aus Sicht der UVEK sinnvoll. Die Verschiebung der Haltestellen ist insofern kostenneutral, als diese wegen der vollständigen Neugestaltung sowieso frisch angelegt werden müssen. Die Aufhebung der Tramhaltestelle Felix Platter-Spital wird als gebundene Ausgabe ins ÖV-Globalbudget 2009 eingestellt.

### 3.2.4 Parkplatzbilanz

Wasgenring und Luzernerring sollen wieder als Alleen ausgestaltet werden; zwischen Burgfelderstrasse und Blotzheimerstrasse ist die Allee aus Platzgründen allerdings jeweils nur einseitig. Weil die Parkplätze zwischen den neuen Bäumen angeordnet werden, gehen 12 der heutigen 145 Parkplätze verloren. Dieses Minus scheint der UVEK angesichts der Aufwertung durch mehr Grünflächen vertretbar. Da es künftig nur noch blaue Zonen und bewirtschaftete Parkplätze geben wird, verschlechtert sich die Parkplatz-Situation für die Anwohner nicht.

### 3.2.5 Behindertengerechte Strassenquerungen

Das Behindertengesetz schreibt bei Strassenneu- oder -umbauten vor, den Fussgängern überall ebenerdige und damit behindertengerechte Strassenquerungen zu ermöglichen. Dies wird beim vorliegenden Umgestaltungsprojekt berücksichtigt.

## 3.3 Detailbetrachtung

Die UVEK hat die einzelnen Knoten bzw. Kreuzungen im Projektperimeter speziell geprüft. Sie ist dabei zu den im Folgenden dargestellten Erkenntnissen gekommen.

### 3.3.1 Anschluss Luzernerring

Die Ausfahrt Luzernerring der Nordtangente ist keine typische Autobahnausfahrt mit einer engen Kurve, die zum Abbremsen zwingt. Man gelangt im Gegenteil relativ unvermittelt von einer National- auf eine Lokalstrasse. Deshalb hat die UVEK angeregt, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bereits vor dem offiziellen Ende der Autobahn auf Tempo 50 zu reduzieren. Geschwindigkeitsvorschriften auf Nationalstrassen sind allerdings Bundessache; es gilt eine Mindestgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern. Das Tiefbauamt hat der UVEK aber zugesichert, beim Bundesamt für Strassen entsprechend vorstellig zu werden. Signalisiert man beim Anschluss Luzernerring Tempo 50 ein paar Meter früher, erhöht dies nicht nur die Sicherheit, sondern reduziert auch den Lärm.

Als zusätzliches Sicherheitselement kann sich die Kantonspolizei vor dem Fussgängerstreifen kurz nach der Ausfahrt einen Warnblinker vorstellen. Die UVEK unterstützt diese Idee.

### 3.3.2 Kreuzung Luzernerring / Burgfelderstrasse

Damit der Nordtangenten-Tunnel bei einem Zwischenfall möglichst rasch entleert werden kann, erfolgt die Steuerung der Kreuzung Luzernerring / Burgfelderstrasse auch in Zukunft über eine Lichtsignalanlage. Ein Kreiselsystem wäre nicht nur aus diesem Grund ungeeignet, sondern auch aus Platzgründen.

Zur Steigerung der Verkehrskapazität sollen an der Kreuzung Luzernerring / Burgfelderstrasse die Tramgeleise aus der Mittellage an den Rand der Burgfelderstrasse verschoben und die Bushaltestelle sowie die Tramhaltestelle in Richtung Stadt hinter den Knoten verlegt werden. In der Burgfelderstrasse sollen sich Tramzüge und geradeaus fahrende sowie nach rechts abbiegende Verkehrsteilnehmer eine Spur teilen; neu hinzukommen soll eine eigene Spur für Linksabbieger. Diese zweite Spur erhöht zwar die Leistungsfähigkeit des Knotens, ist aber auch mit zwei Nachteilen verbunden:

- Stadteinwärts wird der Individualverkehr auf einer separaten Spur an der Tramhaltestelle vorbeigeführt. Trampassagiere, die vor dem stehenden Tram die Strasse queren wollen, können überholende Autos nicht erblicken, was sehr gefährlich ist. Um dem Tram die ungehinderte Wegfahrt zu ermöglichen, ist zudem eine Tramsicherungsanlage erforderlich.
- Die aufgespreizten Tramschienen sind für die Velofahrenden gefährlich. Sie müssen stadteinwärts auf der Kreuzung und nach der Haltestelle die Tramgeleise zwei Mal im schleifenden Winkel queren. Aus Platzgründen ist es nicht möglich, neben den beiden

Fahrspuren einen Velostreifen zu markieren. Zudem wäre ein solcher unzweckmässig, weil die Tramhaltestelle als Kap-Haltestelle – das Trottoir dient als Tramperron – ausgestaltet werden soll.

Die UVEK erachtet die vorgeschlagene Lösung als problematisch. Sie möchte nicht, dass ein stehendes Tram links überholt werden kann. Mit dem Verzicht auf eine zweite Spur neben dem Tramgeleise wäre einerseits der Sicherheit Genüge getan, andererseits genug Platz vorhanden, um die Tramhaltestelle mit einer Wartehalle auszustatten. Allerdings hätte der Wegfall einer Fahrspur eine markante Senkung der Leistungsfähigkeit des Knotens zur Folge. Bei einem in der Station stehenden Tram würde ein aus dem Luzernerring in die Burgfelderstrasse in Richtung Felix Platter-Spital abbiegender Verkehrsteilnehmer den ganzen Verkehr hinter sich blockieren, weil er wegen des Trams vor der Kurve stehen bleiben müsste. Die UVEK schlägt deshalb eine Verschiebung der Haltestelle um rund 60 Meter in Richtung Stadt vor. Der Stauraum hinter dem Tram wäre dann so gross, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens auch ohne Möglichkeit, das Tram zu überholen, genügend gross wäre. Es kann so auch auf die Tramsicherungsanlage verzichtet werden, was eine Kostenreduktion von CHF 40'000 zur Folge hat. Nachteilig an dieser Variante wären die grösseren Umsteigewege zwischen Tram Nr. 3 und Bus Nr. 36. Weil die Haltestelle Burgfelderstrasse eine Umsteige-Haltestelle ist, lehnen die BVB die Verschiebung der Haltestelle ab.

Die UVEK gewichtet die breiteren Haltestellen und die höhere Sicherheit stärker als die etwas schlechteren Umsteigebeziehungen. Wird die Haltestelle um 60 Meter in Richtung Stadt verlegt, kommt dies dem Felix Platter-Spital, dessen eigene Haltestelle ja aufgehoben werden soll, entgegen; für das Alters- und Pflegeheim auf der anderen Seite der Kreuzung verlängert sich der Weg entsprechend. Die Mehrheit der an der Burgfelderstrasse vom Bus Nr. 36 in das Tram Nr. 3 umsteigenden ÖV-Fahrgäste kommt aus Richtung Morgartenring. Für diese verbessert sich die Situation gegenüber heute auch bei einer Verschiebung der Haltestelle, denn sie müssen den Luzernerring künftig nicht mehr überqueren.

### **3.3.3 Kreisel Hegenheimerstrasse**

Der Knoten Luzernerring / Hegenheimerstrasse / Wasgenring ist heute zu den Spitzenzeiten überlastet. Die Kapazität soll mit einem Verkehrskreisel an Stelle der lichtsignalgesteuerten Kreuzung erhöht werden. Auch aus städtebaulichen und raumplanerischen Gründen drängt sich gemäss Baudepartement ein Kreisel auf. Durch die Mitte des Kreisels fällt künftig Licht in die unter der Kreuzung liegende Unterführung und wertet diese damit auf. Trotzdem kann der Knoten Hegenheimerstrasse über Fussgängerstreifen (vgl. Kapitel 3.2.5) neu auch oberirdisch überquert werden.

Die UVEK hat festgestellt, dass gemäss den Planunterlagen die Radstreifen im Luzernerring und Wasgenring relativ weit vor dem Kreisel Hegenheimerstrasse aufhören. Gemäss Baudepartement wird der Velostreifen in der Projekt-Ausführung entsprechend den geltenden Normen bis 20 Meter vor den Kreisel gezogen. Aus Sicherheitsüberlegungen hinterfragte die UVEK die Notwendigkeit eines zweispurigen Kreisels. Verkehrskreisel – insbesondere zweispurige – sind für Velofahrende grundsätzlich problematisch und werden als gefährlich empfunden.

Bei den Berechnungen der Leistungsfähigkeit ist das Baudepartement von einem zweispurig befahrbaren Kreisel ausgegangen. Auf Grund der Diskussion in der UVEK überarbeitete es die Zufahrten und die Veloführung in der Achse Luzernerring – Wasgenring. Neu soll die rechte Spur nur dem motorisierten Verkehr dienen, der rechts in die Hegenheimerstrasse abbiegt. Zusätzlich könnten diese Spur der geradeaus fahrende Bus und die Velofahrenden benutzen. Die Entflechtung zwischen dem geradeaus fahrenden motorisierten Verkehr und den Velofahrenden erhöht die Sicherheit. Die UVEK begrüsst diese verbesserte Verkehrsführung und empfiehlt sie zur Umsetzung.

Viele Velofahrer fühlen sich in einem Kreisel unsicher, vor allem wenn dieser auch von Lastwagen befahren wird. Die Hegenheimerstrasse, die durch den Knoten beim Luzernerring / Wasgenring durchschnitten wird, ist Bestandteil des offiziellen Velo-/Mofa-Netzes; sie ist die Hauptverbindung aus der Stadt zu den Primarschulhäusern und Kindergärten Wasgenring, zum Jugendtreffpunkt und Robinson-Spielplatz Bachgraben, zum Gartenbad und den Sportanlagen Bachgraben, zu Familiengärten sowie nach Hegenheim. Heute wie in Zukunft passieren viele Velofahrende diese Stelle, darunter Schülerinnen und Schüler. Wenn Eltern Angst haben, ihre Kinder mit dem Velo über den Kreisel fahren zu lassen, verbieten sie ihnen dies und lassen sie in letzter Konsequenz gar nicht mehr alleine auf die Strasse.

Mit einer Öffnung der heute den Fussgängern vorbehaltenen Unterführung Hegenheimerstrasse könnte zumindest für die Velofahrenden, die die Achse Hegenheimerstrasse befahren (also weder in den Luzernerring noch in den Wasgenring abbiegen), eine sichere Möglichkeit geschaffen werden. Die UVEK hat das Baudepartement deshalb im Rahmen der Behandlung des Ratschlags gebeten, die baulichen und finanziellen Konsequenzen dieser Variante zu prüfen. Eine Öffnung der heutigen Fussgänger-Unterführung für den Veloverkehr hätte demnach folgende Konsequenzen:

- Für die Velofahrenden würde ein Zusatzangebot geschaffen. Auf der Achse Hegenheimerstrasse entstünde eine sichere Veloverbindung abseits des Kreisels.
- Um den geltenden Normen gerecht zu werden, müssten die Zufahrtsrampen zur Unterführung angepasst und auf fünf Meter verbreitert werden. Die Steigung ist heute zu stark und die Sichtverhältnisse in die Unterführung aus Fahrtrichtung Stadt sind ungenügend. Die Unterführung weist bereits heute eine Breite von fünf Metern auf, was den Normen entspricht. Mittels Markierung könnte der Velo- vom Fussverkehr getrennt werden.
- Fünf Bäume müssten auf der Seite Stadt der Unterführung gefällt werden; sie könnten auf der Seite Bachgraben ersetzt werden. Im Weiteren müsste vom Felix Platter-Spital ein Stück Land erworben werden.
- Der Eingriff in den Untergrund wäre wegen der vielen Werkleitungen kompliziert, aber machbar.
- Aufgrund der hohen Geschwindigkeit der Velofahrenden wegen des Gefälles der Rampen ginge die höhere Sicherheit der Velofahrenden zu Lasten der Sicherheit der Fussgänger. Dieses Problem liesse sich allenfalls abfedern durch eine nicht nur markierungstechnische Trennung der Spuren für Fussgänger und Velofahrende. Eine Beschränkung der Öffnung der Unterführung auf bestimmte Nutzergruppen (z.B. nur Kinder) ist aus rechtlicher Sicht nicht möglich.



Die Mehrkosten für die baulichen Massnahmen (Aushub, Belagsarbeiten, Anpassung der Grünanlagen, Erschliessungen) betragen CHF 300'000, für den notwendige Landerwerb (150 Quadratmeter) fallen CHF 50'000 an.

Die Fussgänger sollen künftig grundsätzlich oberirdisch geführt werden (vgl. Kapitel 3.2.5); man hat sich in der Verwaltung deshalb auch den Rückbau der Unterführung überlegt. Das Konfliktpotenzial zwischen Fussgängern und Velofahrenden in der Unterführung ist aus Sicht der UVEK deshalb kleiner als ein solches zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr im Kreis. Wird die Unterführung für die Velofahrenden nicht geöffnet, muss man damit rechnen, dass sie illegalerweise trotzdem befahren wird.

Trotz der Mehrkosten sowie Vorbehalten bezüglich Sicherheit der Abteilung Verkehr der Kantonspolizei gegenüber einer gemeinsamen Unterführung für Fussgänger und Velofahrende ist die UVEK überzeugt, dass es an dieser Stelle ein besseres Angebot für den Veloverkehr braucht. Sie beantragt deshalb, das Projekt entsprechend zu ergänzen und den dafür notwendigen Betrag von CHF 350'000 dem Velorahmenkredit zu belasten.

### **3.3.4 Kreuzung Wasgenring / Blotzheimerstrasse**

An diesem Knoten wird wie auch an der Kreuzung Luzernerring / Burgfelderstrasse neu das Linksabbiegen erlaubt. Dies verhindert unnötige Blockumfahrungen. Die UVEK empfiehlt das im Ratschlag dargestellte Verkehrsregime zur Umsetzung.

### **3.3.5 Knoten Allschwilerstrasse**

Am Knoten Allschwilerstrasse wird die Haltestelle der Buslinie 36 (Richtung Neubad) vom Wasgenring in den Morgartenring verlegt. Die UVEK unterstützt diese Änderung.

## **4. Fazit und Antrag an den Grossen Rat**

Die UVEK ist mit der im Ratschlag dargelegten Umgestaltung des Perimeters Luzernerring / Wasgenring im Grundsatz einverstanden. Sie möchte jedoch das Projekt in drei Punkten ergänzen bzw. abändern:

- Schaffung einer Möglichkeit zur Unterquerung des Kreisels Hegenheimerstrasse für Velofahrende durch die bestehende Fussgänger-Unterführung; Finanzierung dieser Massnahme mit Mitteln aus dem Velorahmenkredit.
- Verbesserung der Sicherheit bei den Zufahrten zum Kreisel Hegenheimerstrasse auf der Achse Luzernerring – Wasgenring, indem die rechte Spur dem rechts abbiegenden Individualverkehr, dem geradeaus fahrenden Bus und den Velofahrenden vorbehalten bleibt.
- Verschiebung der Tramhaltestelle Burgfelderstrasse (Fahrtrichtung Stadt) um rund 60 Meter zum Felix Platter-Spital und Verzicht auf eine parallel zum Tram verlaufende zweite Fahrspur für den Individualverkehr.

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 5. November 2008 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat

mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden, um die Ziffer 2 ergänzten Beschlussentwurfs.

Mit ebenfalls 13:0 Stimmen beantragt die UVEK Abschreiben des Anzugs P965235 von Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich  
Präsident

**Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Umgestaltung Luzernerring / Wasgenring

#### **Projektierung und Ausführung der Umgestaltung und Sanierung Luzernerring / Wasgenring im Abschnitt Rampe Anschluss Luzernerring (Nordtangente) bis Allschwilerstrasse**

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 07.2145.01 und den Bericht Nr. 07.2145.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Projektierung und Ausführung der Umgestaltung von Luzernerring / Wasgenring wird ein Kredit von CHF 29'950'000 (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2007) bewilligt. Er geht zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts (Position 6170.110.2.1083) im Investitionsbereich I „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.
2. Die bauliche Anpassung der Unterführung zugunsten des Veloverkehrs beim Kreisel Hegenheimerstrasse wird aus dem Velorahmenkredit finanziert.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.