Bau- und Verkehrsdepartement BS
Amt für Mobilität

VORHER-/NACHHER-Untersuchung
Wettsteinplatz

Schlussbericht

873545B Wettsteinplatz V-N v01-00-00.doc / 30.04.2010 [9] / Stö

RK&P

VERKEHRSPLANUNG
VERKEHRSANLAGEN
VERKEHRSTECHNIK

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG
www.rkag.ch

4052 Basel
Dufourstrasse 5
061 466 68 00
keller.basel@rkag.ch

4132 Muttenz
Neue Bahnhofstrasse 160
061 466 68 00
keller.muttenz@rkag.ch

3013 Bern
Lorrainestrasse 32
061 466 68 00
keller.bern@rkag.ch

DokName / Version	Versions-datum	Kommentar	Status	Geprüft
873545 Wettsteinplatz v00-00-01	25.03.2010		In Bearbeitung	Stö
873545B Wettsteinplatz V-N v00-01-00.doc	30.03.2010		Zur externen Prüfung	P. Oswald, S. Kettner
873545B Wettsteinplatz V-N v01-00-00.doc	30.04.2010		Freigegeben	Stö

Impressum

Auftragsnummer:	873545.0000
Datei:	873545B Wettsteinplatz V-N v01-00-00.doc
Version:	01-00-00 [9]
Versionsdatum:	30.04.2010
Autor(en):	Markus Stöcklin
© Copyright:	Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG
Hinweis geistiges Eigentum:	Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt. Die Rechte Dritter, welche rechtsmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt. Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergegeben etc. sind nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

INHALTSVERZEICHNIS

0. Zusammenfassung

1 Einleitung 6
1.1 Ausgangslage 6
1.2 Aufgabenstellung/Zielsetzung 6

2 Studie Verkehrssimulation 8

3 Verkehrsmenge 10
3.1 Entwicklung des Verkehrs seit 2004 10
3.2 Vergleich Verkehrsmengen 10

4 Beobachtung Rückstau 12

5 Unfallgeschehen 14

6 Fahrzeitmessungen BVB 16

7 Befragung 18
7.1 Zweiradfahrer (Velos, Mofas) 18
7.2 Fussgänger 19
7.3 Öffentlicher Verkehr (Betrieb Tram/Bus) 20
7.4 öV-Fahrgäste (Haltestelle, Wartehalle) 21
7.5 Motorisierter Individualverkehr 22
7.6 Städtebau, Gestaltung 23
7.7 Anwohner 24
7.8 Gesamtbeurteilung 25

8 Verbesserungsvorschläge 26
8.1 Vorschlag BVB: Verschmälerung Trottoir Hammerstrasse 26
8.2 Vorschlag VCS: Zusätzliche FG-Streifen 26

9 Schlussfolgerungen 28

ANHANG

0. ZUSAMMENFASSUNG

Kap. 1: RK&P ist vom Amt für Mobilität beauftragt worden, eine **Erfolgskontrolle** (VORHER-/NACHHER-Untersuchung) für die Umgestaltung des Wettsteinplatzes durchzuführen.

Kap. 2: Vor der Umgestaltung des Wettsteinplatzes war eine **Verkehrssimulations-Studie** durchgeführt worden, welche die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes empfohlen hatte (Begründung: Erhöhung der Leistungsfähigkeit; flüssiger und stetiger Verkehrsablauf; plausible Verkehrsregelung).

Kap. 3: In den Jahren 2004 – 2009 hat der Motorfahrzeugverkehr auf der Wettsteinbrücke um beinahe 20% abgenommen, währendem der Velo/Mofaverkehr praktisch konstant geblieben ist bzw. sogar leicht zugenommen hat. Bei der NACHHER-Erhebung auf dem Wettsteinplatz war der **Motorfahrzeugverkehr** rund 9% und der Velo/Mofaverkehr saisonal bedingt rund 11% kleiner als bei der VORHER-Erhebung.

Kap. 4: Mit Ausnahme der Zufahrtsachse Claragraben ist im NACHHER-Zustand der **Rückstau** auf allen anderen Zufahrtsachsen deutlich kleiner als VORHER. Insbesondere auf der Wettsteinbrücke, wo VORHER in der Abendspitze Rückstau bis Mitte Brücke oder gar bis zum Kunstmuseum zu beobachten war, gibt es heute (NACHHER) nur noch sporadisch Rückstau, welcher sich immer wieder auflöst. Mit den VISSIM-Simulationen wurde der Rückstau überschätzt, wobei zu beachten ist, dass der Verkehr um ca. 9% zurückgegangen ist.

Kap. 5: Es zeigt sich eine deutliche Abnahme der **Verkehrsunfälle** gegenüber der VORHER-Periode, welche aufgrund der geringen absoluten Zahlen im statistischen Sinne jedoch nicht als signifikant zu beurteilen ist. Zumindest kann ausgesagt werden, dass sich aufgrund der Umgestaltung nicht neue Unfall-Schwerpunkte ergeben haben.

Kap. 6: Im Rahmen des Ratschlages „Umgestaltung Wettsteinplatz“ wurde davon ausgegangen, dass sich für das Tram nichts ändert, währenddem sich für die Busse Verlustzeiten bei der Kreiseleinfahrt ergeben könnten. Zudem wurde angenommen, dass sich der Stauabbau im Kreisel insgesamt positiv auf den **öffentlichen Verkehr** auswirkt. Die Auswertung der BVB – Leitstellendaten, welche z.T. schwierig zu interpretieren und plausibilisieren sind, zeigt, das sich die Reisezeit für das Tram tendenziell verbessert und für den Bus tendenziell verschlechtert hat. Die Handmessung der Durchfahrtszeiten der Buslinien zeigt hingegen, dass die Durchfahrtszeiten für die Buslinien erstaunlicherweise praktisch gleich geblieben sind.

Kap. 7: Neben den messbaren Grössen wie Verkehrsmenge, Unfallgeschehen etc. wurde mit einer **schriftlichen Befragung** der involvierten Amtsstellen, des Quartiervereins, der Verkehrsverbände etc. auch die subjektive Beurteilung erfasst. Aus Sicht der einzelnen Verkehrsteilnehmer wird die Veränderung infolge Umgestaltung folgendermassen beurteilt:

- Zweiradfahrer (Velos, Mofas): tendenziell leichte Verbesserung
- Fussgänger: leichte Verbesserung
- Öffentlicher Verkehr (Betrieb Tram/Bus): insgesamt etwa gleich
- öV-Fahrgäste (Haltestelle/Wartehalle): leichte bis starke Verbesserung

- Motorisierter Individualverkehr: leichte bis starke Verbesserung
- Städtebau/Gestaltung: starke Verbesserung
- Anwohner: leichte bis starke Verbesserung
- Gesamtbeurteilung: fällt positiv aus (insgesamt leichte bis starke Verbesserung)

Kap. 8: Im Rahmen der schriftlichen Umfrage sowie weiterer Gespräche sind folgende **Verbesserungsvorschläge** eingegangen, welche zu prüfen sind:

- Die BVB wünschen einen breiteren MIV-Fahrstreifen in der Hammerstrasse (Verschmälerung Trottoir), damit die Trams weniger behindert werden.
- Der VCS wünscht einen zusätzlichen FG-Streifen insbesondere von der Haltestellen-Insel zur Theodorskirche.

Kap. 9: Zusammenfassend kann betreffend Umgestaltung Wettsteinplatz eine **positive Bilanz** gezogen werden. Sowohl bezüglich Gestaltung als auch aus Sicht der meisten Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, öV-Fahrgäste, Motorisierter Individualverkehr) haben sich Verbesserungen ergeben, aus Sicht Zweiradfahrer und öV-Betrieb zumindest keine Verschlechterungen.

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Im Zusammenhang mit einer anstehenden Gleis- und Strassensanierung ist der Wettsteinplatz in den Jahren 2006 – 2008 umgebaut und umgestaltet worden. Gleichzeitig ist dabei das Verkehrsregime des Kreisels eingeführt worden. Ziel der Umgestaltung war einerseits ein leistungsfähigeres Verkehrsregime (Knoten war oft überlastet) sowie Verbesserungen für Fussgänger und bezüglich Gestaltung. Gemäss Ratschlag „Umgestaltung Wettsteinplatz“ wurde der damalige Ausgangszustand folgendermassen beschrieben:

> „Als zentraler Knotenpunkt im Strassennetz der Stadt Basel weist der Wettsteinplatz hohe Verkehrsbelastungen auf. Er bildet die Schnittstelle zwischen dem inneren Ring (Wettsteinstrasse – Hammerstrasse – Riehenstrasse) und der Ein- respektive Ausfallsachse Grenzacherstrasse. Zudem münden auch untergeordnete Erschliessungsstrassen – die Wettsteinallee und die Kirchgasse – direkt auf den Wettsteinplatz. Für den ÖV ist der Wettsteinplatz ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen den Tramlinien auf dem Ring und den Buslinien auf der Achse Claragraben – Grenzacherstrasse. Die in der Mitte des Platzes konzentriert angeordneten Tram-/Bushaltestellen ermöglichen den zahlreichen Passagieren direkte Umsteigebeziehungen mit kurzen Wegen.
>
> Die verkehrstechnischen Abläufe sind heute unbefriedigend. Die Vorfahrtsregelung an den Zufahrten ist uneinheitlich und die verschiedenen Verflechtungsvorgänge führen während der Spitzenstunden teilweise zu chaotischen Verhältnissen. Sowohl für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr als auch für den leichten Zweiradverkehr und den querenden Fussverkehr können die unplausiblen Vorfahrtsregelungen und Verflechtungsvorgänge zu gefährlichen Situationen führen. Der Verkehrsfluss auf dem Platz ist nicht harmonisch, Vortrittsregelungen und Fahrstreifeneinteilungen werden teilweise missachtet. Es ergeben sich häufig Abflussbehinderungen, die wiederum den Verkehr in den verschiedenen Zufahrten beeinträchtigen. Die grössten Behinderungen ergeben sich heute durch die verschiedenen kurz aufeinander folgenden Konfliktstellen auf der nordwestlichen Seite des Platzes“.

1.2 Aufgabenstellung / Zielsetzung

Für den alten Zustand (VORHER) waren verschiedene Erhebungen durchgeführt worden, und es wurden zum Teil auch Aussagen (Prognosen) für den Zustand mit Kreisel gemacht. Mit dem vorhandenen Material VORHER und gezielten NACHHER-Erhebungen sollen Aussagen zur Wirksamkeit der Umgestaltung des Wettsteinplatzes gemacht werden. Ziel des vorliegenden Berichtes ist es aufzuzeigen, welche Vor- und Nachteile dieser Umbau für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gebracht hat, um daraus möglicherweise Planungshinweise für zukünftige Umbauprojekte ableiten zu können.

Mit der vorliegenden Studie soll eine Erfolgskontrolle der Umgestaltung Wettsteinplatz durchgeführt werden.

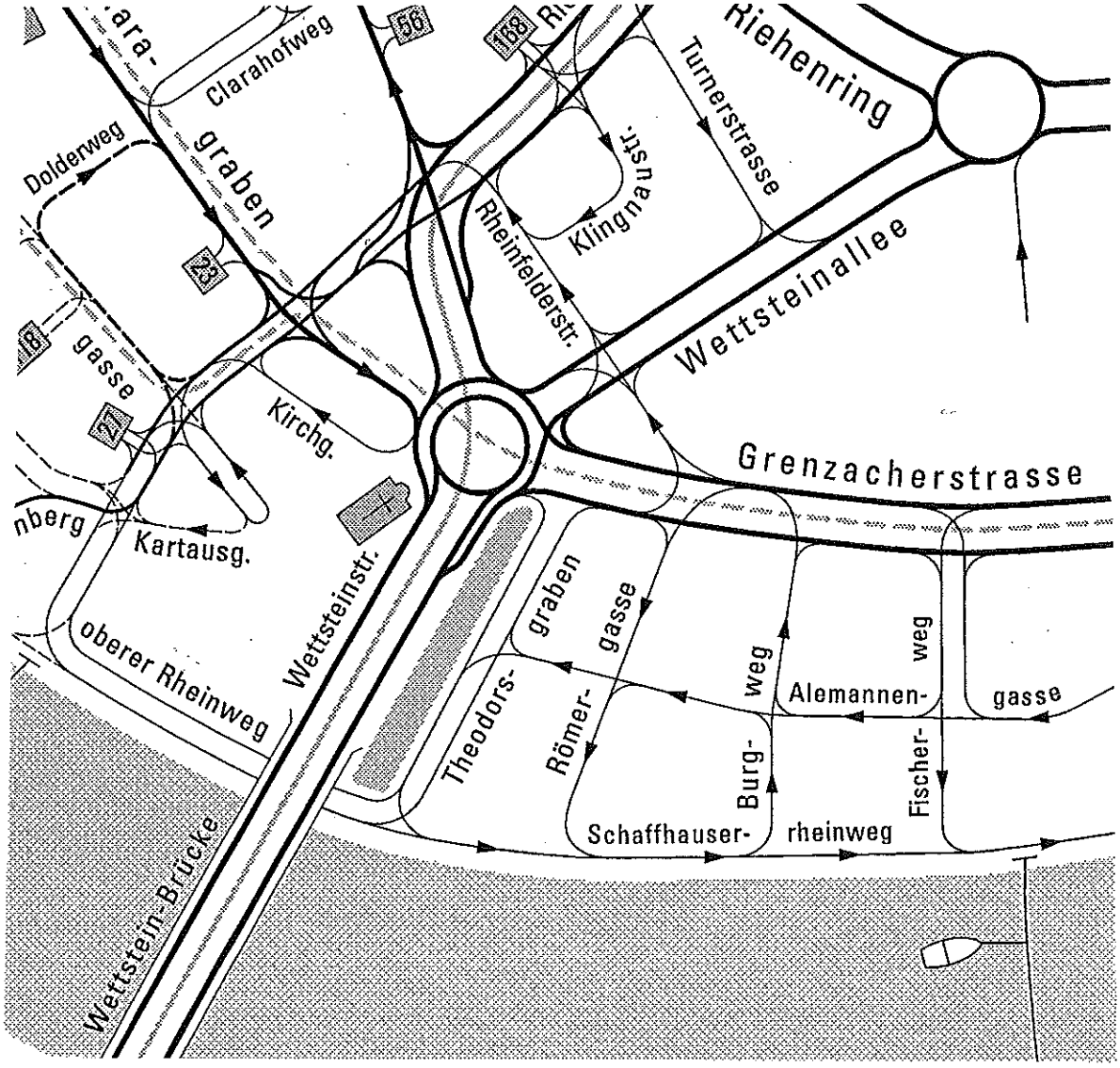


Abb.: Der Wettsteinplatz im Basler Verkehrsnetz (gilt schematisch für alt und neu)

2 STUDIE VERKEHRSSIMULATION

RK&P wurde vom Hochbau- und Planungsamt BS im Jahre 2004 beauftragt, die Verkehrsführung der damaligen Situation (= Rechtsvortritt) sowie diverse zu untersuchende Varianten mit Hilfe des Simulationsprogrammes VISSIM aufzuzeigen, zu überprüfen und zu vergleichen. Die Simulationsergebnisse für die beiden Hauptvarianten „IST-Zustand" (=Rechtsvortritt) und „Kreisel" sind in der folgenden Tabelle mit Hilfe verschiedener Kennwerte zusammengefasst (siehe auch Schlussbericht RK&P vom 10.01.2005):

	Wettstein-brücke	Grenzach-erstrasse	Wettstein-allee	Hammer-strasse	Clara-graben
Mittlere Rückstaulänge [m]	120 → 40	21 → 14	7 → 11	29 → 5	5 → 26
Verlustzeit [sec]	51 → 27	26 → 14	31 → 30	32 → 11	11 → 23
Mittlere Anzahl Halte	3.2 → 1.5	1.7 → 1.1	1.8 → 2.4	2.3 → 0.4	0.5 → 1.5

Tab.: Kennwerte gemäss Verkehrssimulation VISSIM für den damaligen IST-Zustand (= 1. Wert) und die Variante Kreisel (= 2. Wert)

Bei den **Hauptzufahrten** Wettsteinbrücke, Grenzacherstrasse und Hammerstrasse wurde gemäss der Verkehrssimulation für alle untersuchten Kennwerte (Rückstaulänge, Verlustzeit, Anzahl Halte) eine deutliche Verbesserung vorausgesagt. Einzig bei der Wettsteinallee und dem Claragraben ergab sich modellmässig eine Verschlechterung.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Verkehrssimulation ist zu berücksichtigen, dass für den NACHHER-Zustand die gleichen Verkehrsmengen zu Grunde gelegt wurden wie für den VORHER-Zustand. In Wirklichkeit war bei der NACHHER-Zählung der Verkehr jedoch um 9% kleiner als bei der VORHER-Zählung (siehe Kap. 3).

Aufgrund der durchgeführten Verkehrssimulations-Studie wurde die Einrichtung eines **Kreisverkehrsregimes** empfohlen mit folgender Begründung:

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- Flüssiger und stetiger Verkehrsablauf
- Plausible Verkehrsregelung

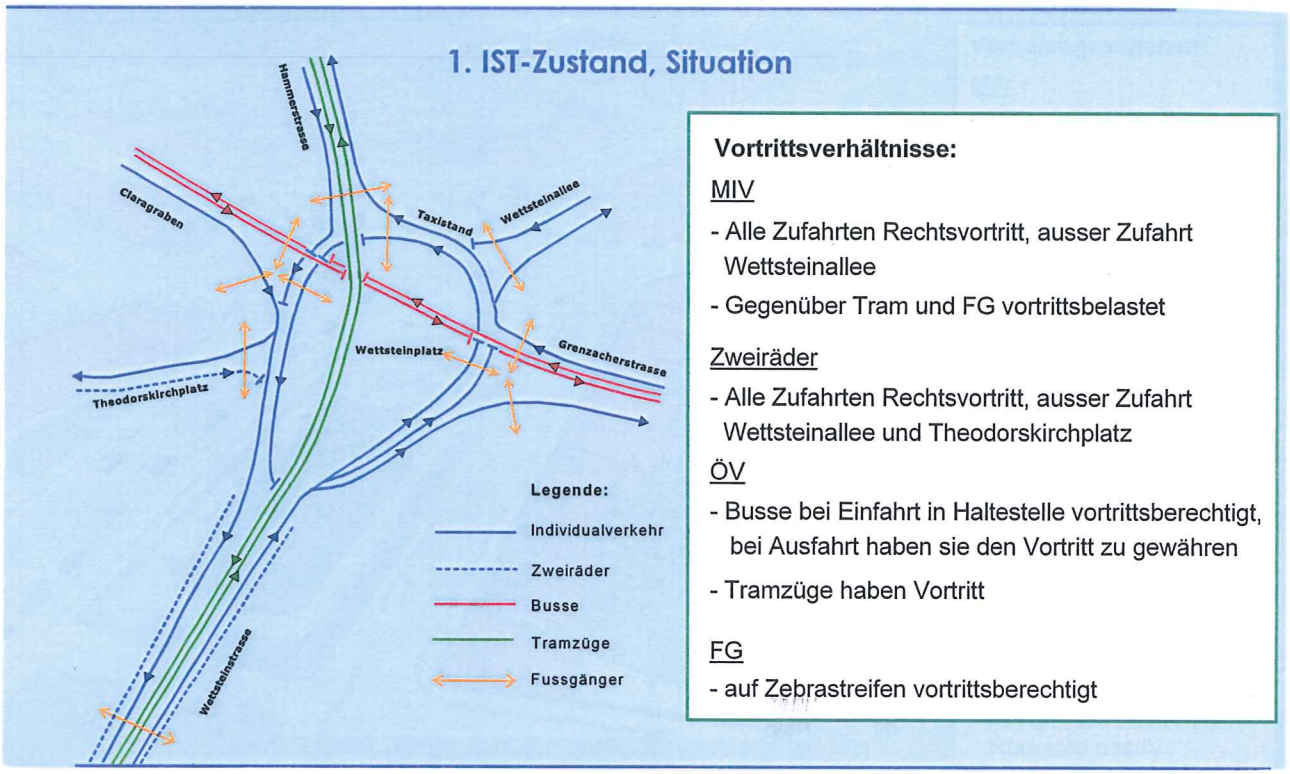


Abb.: Beschreibung VORHER-Zustand für Verkehrssimulation

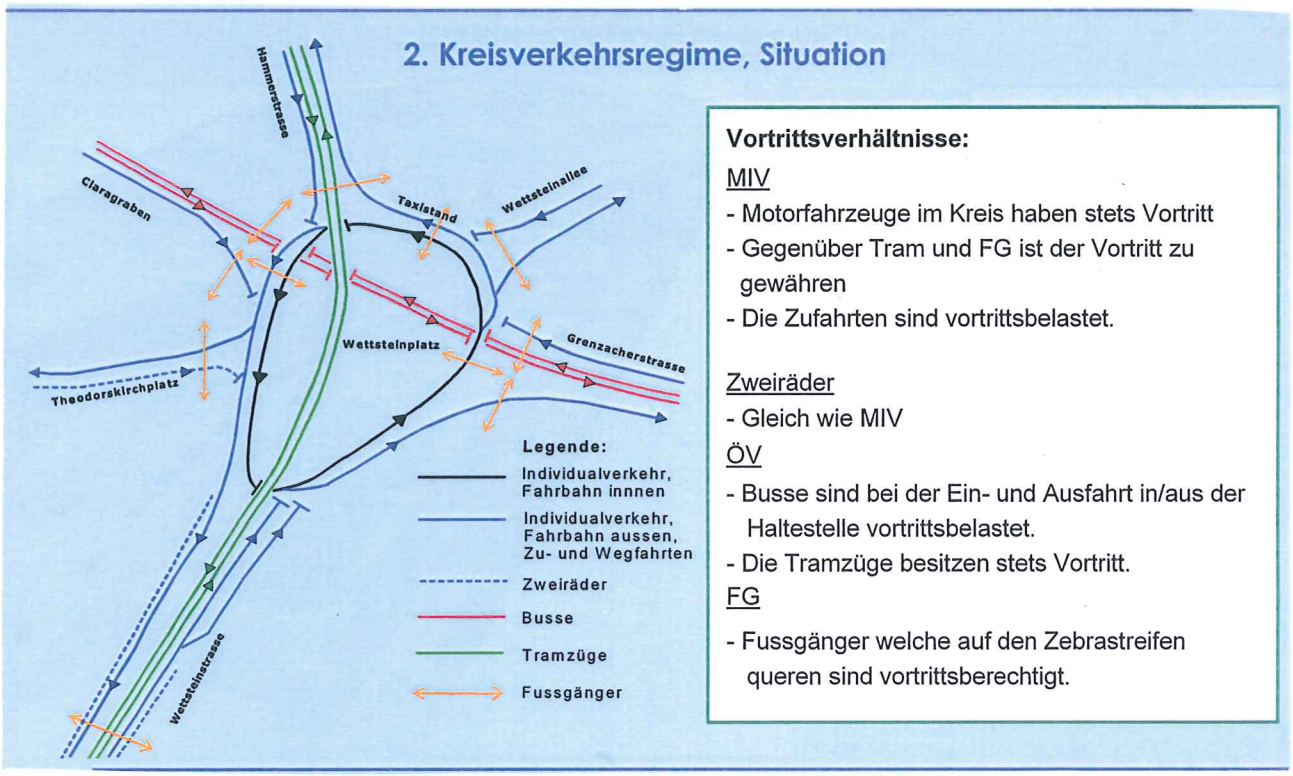


Abb.: Beschreibung NACHHER-Zustand für Verkehrssimulation

3 VERKEHRSMENGE

3.1 Entwicklung des Verkehrs seit 2004

Auf der Wettsteinbrücke befindet sich für Motorfahrzeuge der Dauerzähler 0354, für Velos/Mofas der Dauerzähler 0554. In den letzten 6 Jahren **2004 – 2009** hat sich der Durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) im Querschnitt Wettsteinbrücke gemäss nebenstehender Abb. entwickelt. Zahlen für das Jahr 2010 sind z.Z. noch nicht verfügbar.

Es zeigt sich, dass der **Motorfahrzeugverkehr** (Abbildung oben) in den letzten 7 Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist von 23'300 Mfz/Tag im Jahre 2004 auf 20'440 Mfz/Tag im Jahre 2009. Der **Zweiradverkehr** (Abbildung unten) ist in der gleichen Periode konstant geblieben bzw. hat leicht zugenommen auf über 6'500 Velos/Mofas pro Tag. Im Jahre 2009 war der Velozähler Richtung Wettsteinplatz defekt, und es wurden 3'500 Velos/Mofas pro Tag Richtung Kunstmuseum gezählt.

Im ANHANG 3 sind die **Jahresganglinien** der Jahre 2004 - 2009 dargestellt. Es zeigt sich, dass der Motorfahrzeugverkehr auf der Wettsteinbrücke das ganze Jahr etwa konstant ist (mit Ausnahme des Ferienmonats Juli), währenddem beim Velo/Mofa-Verkehr die Sommermonate (Mai/Juni/August/September) deutlich stärker sind als die Wintermonate.

3.2 Vergleich Verkehrsmengen

Die Ergebnisse der viertelstundenweise differenzierten Zählung der Zufahrten zur Wettsteinbrücke sind (unterschieden nach Verkehrsmittel) im ANHANG 4 und 5 aufgeführt:

- VORHER-Zählung Dienstag 07.06.2005, 16.30 – 18.00 Uhr (ANHANG 4)
- NACHHER-Zählung Dienstag 16.03.2010, 16.30 – 18.00 Uhr (ANHANG 5)

Bei beiden Zählungen hat sich unter Berücksichtigung der Viertelstundenwerte die volle Stunde 17.00 – 18.00 Uhr als stärkste Stunde erwiesen:

Zufahrt	**Motorfahrzeuge**		**Velos + Mofas**	
	VORHER	NACHHER	VORHER	NACHHER
Wettsteinbrücke	944	902	294	302
Grenzacherstrasse	473	345	133	92
Wettsteinallee	146	134	93	69
Hammerstrasse	324	329	85	72
Claragraben	537	512	63	59
Total	**2'424**	**2'222**	**668**	**594**

Tab.: Vergleich der Verkehrszählungen VORHER/NACHHER

Von 2004 – 2009 hat der Motorfahrzeugverkehr auf der Wettsteinbrücke um rund 12% abgenommen, währendem der Velo/Mofaverkehr praktisch konstant geblieben ist. Bei der NACHHER-Erhebung auf dem Wettsteinplatz war der Motorfahrzeugverkehr rund 9% und der Velo/Mofaverkehr saisonal bedingt rund 11% kleiner als bei der VORHER-Erhebung.

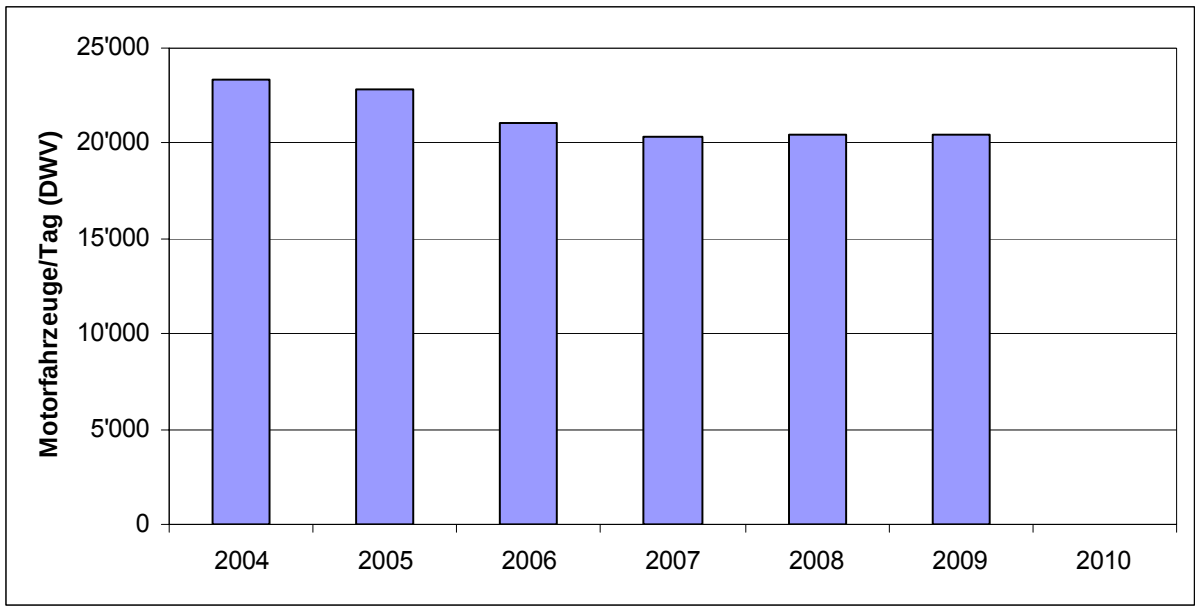


Abb.: Entwicklung Motorfahrzeugverkehr 2004 – 2009 (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV)

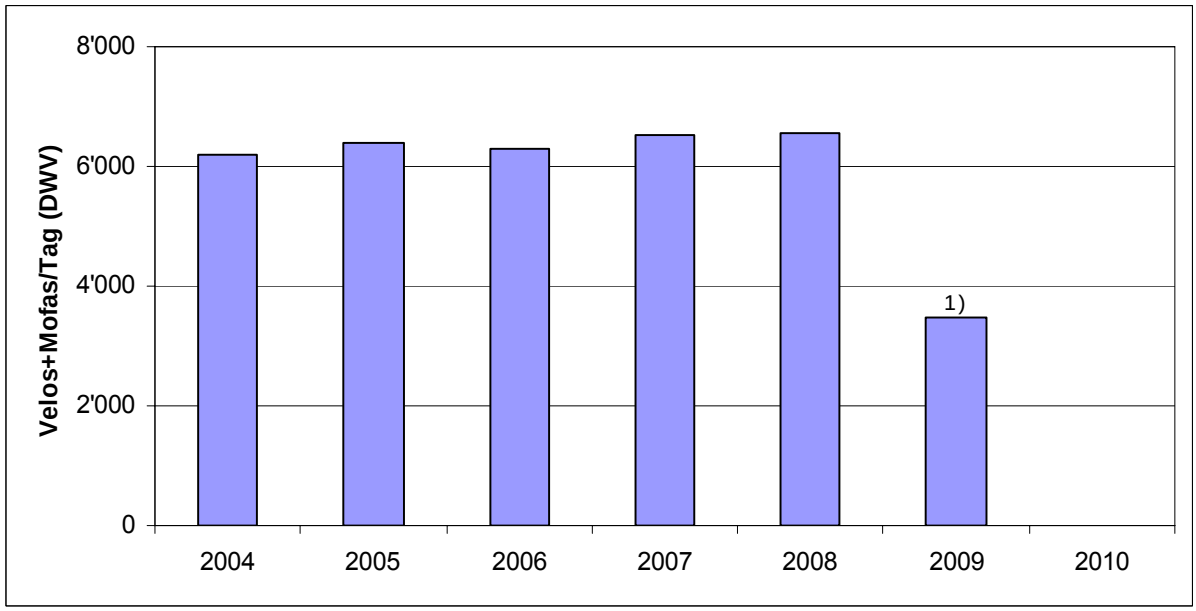


Abb.: Entwicklung Velos + Mofas 2004 – 2009 (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV)
(1) Wert 2009: nur Richtung Kunstmuseum, Richtung WP Zähler defekt)

4 BEOBACHTUNG RÜCKSTAU

VORHER-Erhebung

Die VORHER-Erhebungen sind nicht systematisch durchgeführt worden. Bei den Unterlagen befindet sich bezüglich Rückstau jedoch ein Beobachtungsprotokoll vom 14.12.2004 (17.00 – 17.45) aus welchem nicht hervorgeht, von welcher Stelle bzw. Person die Beobachtung durchgeführt wurde. Es wurden folgende Rückstaus festgehalten:

- von der **Wettsteinbrücke** in Richtung Wettsteinplatz: Stau bis Kunstmuseumplatz (auf der Wettsteinbrücke kommt man sehr langsam vorwärts, die Wartezeit beträgt ca. 5 Min.)
- von der **Grenzacherstrasse** in Richtung Wettsteinplatz: Stau bis auf Höhe Einmündung Burgweg, ca. 14-20 Fahrzeuge
- von der **Wettsteinallee** in Richtung Wettsteinplatz: sporadisch Stau, Staulänge ca. 3-4 Fahrzeuge
- von der **Hammerstrasse** in Richtung Wettsteinplatz: Staulänge ca. 8-12 Fahrzeuge
- vom **Claragraben** in Richtung Wettsteinplatz: Kein Stau beobachtet

NACHHER-Erhebung

Gleichzeitig mit der NACHHER-Erhebung vom Dienstag 16. März 2010 (16.30 – 18.00 Uhr) wurde auch der Rückstau auf allen Zufahrten systematisch alle 3 Minuten erhoben. Die Auswertung des Rückstaus ist nebenstehend abgebildet. Es zeigt, dass sich der Rückstau auf allen 5 Zufahrtsachsen zwischendurch wieder auflöst:

- von der **Wettsteinbrücke** (blau): kurzfristig maximal 16 Mfz Rückstau (Ø 3 Mfz), d.h. viel weniger als VORHER und viel weniger als gemäss VISSIM (Kap. 2) vorausgesagt.
- von der **Grenzacherstrasse** (rot): kurzfristig maximal 5 Mfz Rückstau (Ø 1.5 Mfz), d.h. viel weniger als VORHER und viel weniger als gemäss VISSIM (Kap. 2) vorausgesagt.
- von der **Wettsteinallee** (grau): sporadisch maximal 3 Mfz Rückstau (Ø 0.5 Mfz), d.h. gleich wie VORHER und viel weniger als gemäss VISSIM (Kap. 2) vorausgesagt.
- von der **Hammerstrasse** (schwarz): kurzfristig maximal 6 Mfz Rückstau (Ø 2 Mfz), d.h. viel weniger als VORHER und weniger als gemäss VISSIM (Kap. 2) vorausgesagt.
- von **Claragraben** (grün): kurzfristig maximal 8 Mfz Rückstau (Ø 2.5 Mfz), d.h. mehr wie VORHER, aber nicht so schlimm wie mit VISSIM (Kap. 2) vorausgesagt.

Mit Ausnahme der Zufahrtsachse Claragraben ist im NACHHER-Zustand der Rückstau auf allen anderen Zufahrtsachsen deutlich kleiner als VORHER. Insbesondere auf der Wettsteinbrücke, wo VORHER in der Abendspitze Rückstau bis Mitte Brücke oder gar bis zum Kunstmuseum zu beobachten war, gibt es heute (NACHHER) nur noch sporadisch Rückstau, welcher sich zudem immer wieder auflöst. Mit den VISSIM-Simulationen wurde der Rückstau überschätzt, wobei zu beachten ist, dass der Verkehr um ca. 9% zurückgegangen ist (siehe Kap. 3).

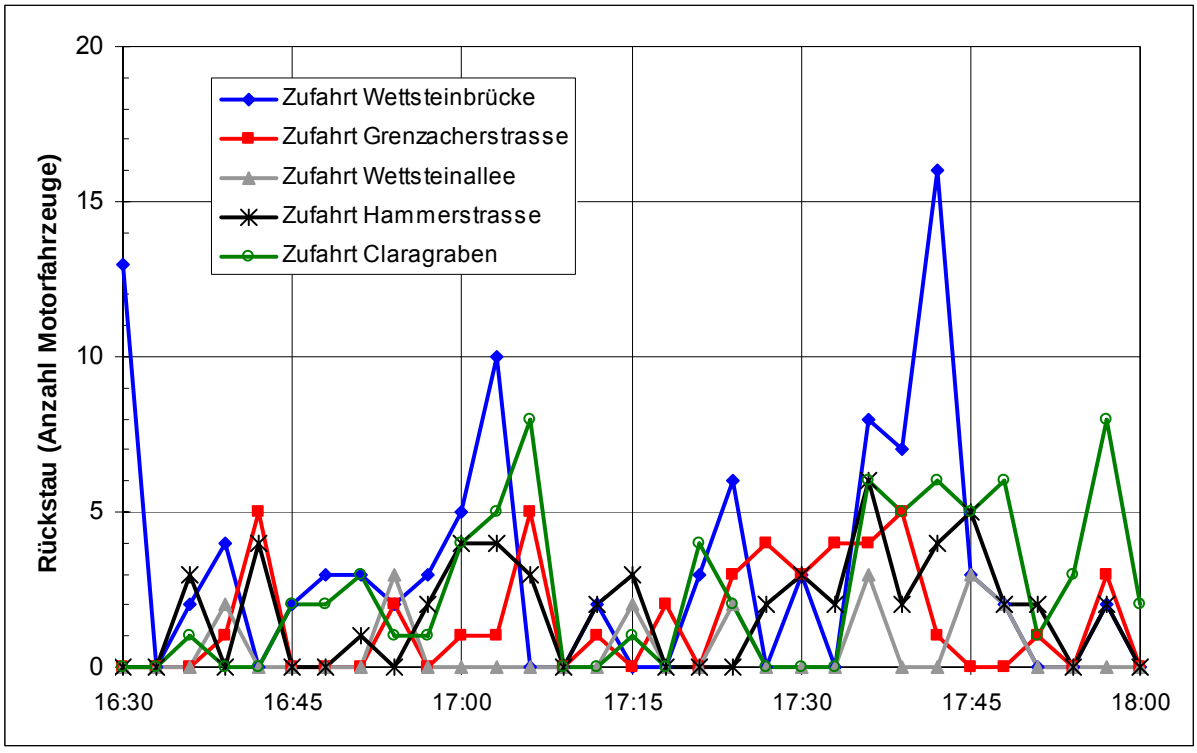


Abb.: Rückstau während der NACHHER-Erhebung 16.03.2010 (alle 3 Minuten)

5 UNFALLGESCHEHEN

Die Kantonspolizei BS (Unfallauswertung und Massnahmen) hat freundlicherweise die polizeilich registrierten Unfälle 2000 – 2005 (6 Jahre VORHER) und 2008 – 2009 (2 Jahre NACHHER) für den Wettsteinplatz (inkl. Zufahrten) ausgewertet. Dabei wurden folgende Unfallzahlen ermittelt:

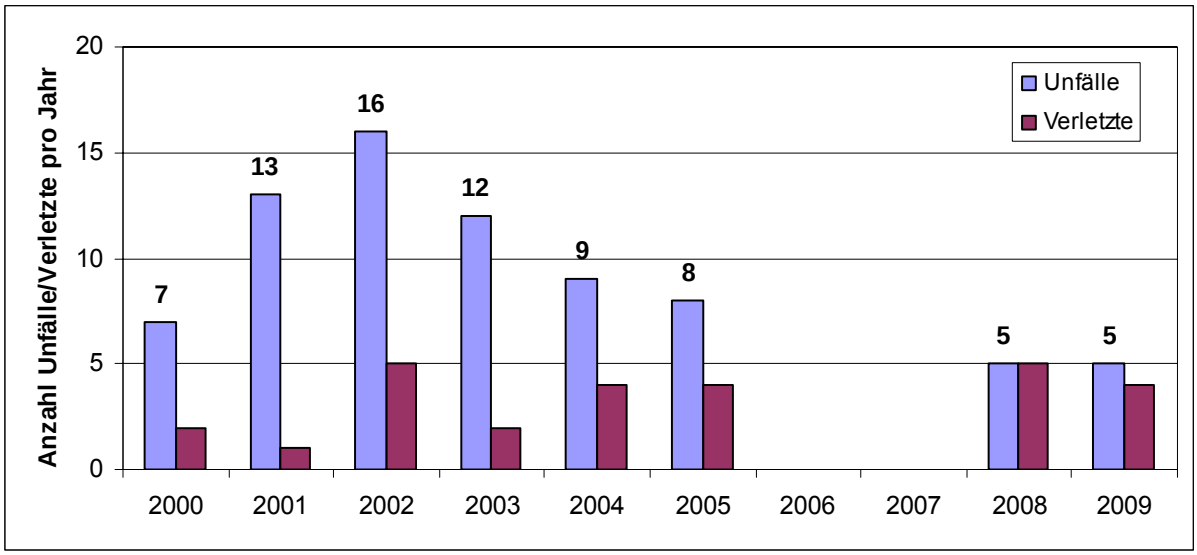


Abb.: Entwicklung Anzahl Unfälle bzw. Verletzte pro Jahr

Es zeigt sich, dass die Zahl der Unfälle von einem Höchststand im Jahre 2002 kontinuierlich abgenommen hat (die Umbaujahre 2006/2007 wurden bewusst weggelassen), währenddem die Zahl der Verletzten tendenziell leicht angestiegen ist. Die nebenstehenden **Unfallkarten** für die beiden unterschiedlichen Zeitperioden (6 Jahre bzw. 2 Jahre) lässt für den NACHHER-Zustand (Abb. unten) keinen neuen Unfall-Schwerpunkt erkennen, zumal die 3 Unfälle Ecke Grenzacherstrasse/Wettsteinallee auf unterschiedliche Unfalltypen zurückzuführen sind.

In ihrem Begleitbrief macht die **Kantonspolizei** auf folgende Punkte aufmerksam:

- Beim Wettsteinplatz wurde ein paar Jahre vor der Umgestaltung die Markierung auf der Nordseite angepasst, worauf die Verkehrsunfälle zurückgingen.
- Verkehrsunfallzahlen unterliegen einer gewissen Zufälligkeit. Zur Beurteilung der Signifikanz einer Veränderung braucht es geeignete statistische Verfahren.
- Wenn man nur die Jahre 2004/2005 mit den Jahren 2008/2009 vergleicht, ist eine leichte Abnahme der registrierten Unfälle festzustellen (nicht signifikant).
- Zwischen diesen beiden Beobachtungszeiträumen sind die Verkehrsunfälle im Kanton Basel-Stadt insgesamt um 23% zurückgegangen.

Es zeigt sich eine deutliche Abnahme der Verkehrsunfälle gegenüber der VORHER-Periode, welche aufgrund der geringen absoluten Zahlen im statistischen Sinne jedoch nicht als signifikant zu beurteilen ist. Zumindest kann ausgesagt werden, dass sich aufgrund der Umgestaltung nicht neue Unfall-Schwerpunkte ergeben haben.

Abb.: Polizeilich registrierte Unfälle 2000 – 2005 (6 Jahre)

Abb.: Polizeilich registrierte Unfälle 2008 – 2009 (2 Jahre)

6 FAHRZEITMESSUNGEN BVB

Aussagen gemäss Ratschlag

Gemäss Ratschlag „ Umgestaltung Wettsteinplatz “ wurden unterschiedliche Auswirkungen auf Tram und Bus erwartet:

> „Der Trambetrieb verläuft beim Kreisverkehr nach den gleichen Grundsätzen wie im IST- Zustand, das Tram hat generell Vortritt. Der Bus hat beim Kreisverkehrsbetrieb beim Einfahren in die Haltestelle keinen Vortritt. Die Verhinderung von Verlustzeiten hängt in diesem Fall von den anderen Verkehrsteilnehmenden ab, die dem Bus freiwillig Vortritt gewähren. Falls dies nicht funktionieren sollte, muss das Verkehrsregime überprüft werden. Bei der Ausfahrt aus der Haltestelle funktioniert dies bereits heute gut. Die Vortrittsregelungen bei der Ausfahrt aus der Haltestelle bleiben gegenüber heute unverändert. Die höhere Leistungsfähigkeit, die klaren Vortrittsregelungen und der bessere Verkehrsfluss des neuen Verkehrssystems kommen insgesamt auch dem öffentlichen Verkehr zu Gute. Insbesondere der Stauabbau auf dem Platz (im Kreiselinneren) wirkt sich positiv auf die Durchfahrt des öffentlichen Verkehrs aus.“

Leitstellendaten BVB

Die Basler Verkehrs-Betriebe BVB haben für sämtliche Tram- und Buslinien über den Wettsteinplatz im VORHER-Zustand (2005/2006) sowie im NACHHER-Zustand (2008 / 2009) umfangreiche Auswertungen der Leitstellen-Daten vorgenommen (siehe Anhang 6). Dabei wurde die Reisezeit auf bestimmten Abschnitten (Einfahrt Wettsteinplatz / Ausfahrt Wettsteinplatz / Gesamtfahrtzeit) für die verschiedenen Tageszeitperioden gemessen und mit verschiedenen statistischen Werten (Mittelwert, Median, 95% - Wert) angegeben. Bezüglich der Vergleichbarkeit mit der VORHER-Messung gibt es nicht mehr eruierbare Fragen, wobei die Ergebnisse generell folgendermassen zusammengefasst werden können:

- Die Reisezeit der Tramlinien 1, 2 und 15 hat sich tendenziell verbessert.
- Die Reisezeit der Buslinien 31 und 34 hat sich tendenziell verschlechtert.

Messung Durchfahrtszeiten Buslinien

Im Rahmen der VORHER-Erhebung wurden die Durchfahrtszeiten der Buslinien Claragraben - Grenzacherstrasse bzw. in umgekehrter Richtung jeweils von der letzten Gebäudekante (Einfahrt) bis zur ersten Gebäudekante (Ausfahrt) gemessen (inkl. Aufenthaltszeit in der Haltestelle). Die Zufahrt zu diesem Abschnitt erfolgt auf beiden Seiten auf separaten Busspuren. Im Rahmen der NACHHER-Erhebung vom 16.03.2010 wurden die entsprechenden Werte wiederum gemessen (siehe Anhang 7):

Fahrtrichtung der Busse	Einfahrtszeit	Aufenthaltszeit	Ausfahrtszeit	Durchfahrtszeit Total
Grenzacherstr. - Claragraben	14.2 → 17.6	30.6 → 30.1	19.3 → 16.5	64.1 → 64.2
Claragraben – Grenzacherstr.	18.1 → 23.4	28.4 → 27.6	15.3 → 11.5	61.8 → 62.5

Tab.: Veränderung der Durchfahrtszeit VORHER (1. Zahl) und NACHHER (2. Zahl)

Im Rahmen des Ratschlages „Umgestaltung Wettsteinplatz“ wurde davon ausgegangen, dass sich für das Tram nichts ändert, währenddem sich für die Busse Verlustzeiten bei der Kreiseleinfahrt ergeben könnten. Zudem wurde angenommen, dass sich der Stauabbau im Kreisel insgesamt positiv auf den öV auswirkt. Die Auswertung der BVB – Leitstellendaten, welche z.T. schwierig zu interpretieren und plausibilisieren sind, zeigt, das sich die Reisezeit für das Tram tendenziell verbessert und für den Bus tendenziell verschlechtert hat. Die Handmessung der Durchfahrtszeiten der Buslinien zeigt hingegen, dass die Durchfahrtszeiten für die Buslinien erstaunlicherweise praktisch gleich geblieben sind.

7 BEFRAGUNG

Neben den messbaren Grössen wie Verkehrsmenge, Unfallgeschehen etc. wurde mit einer schriftlichen Befragung der involvierten Amtsstellen (oberhalb der dicken Linie) sowie des Quartiervereins, der Verkehrsverbände etc. auch die subjektive Beurteilung der Veränderung erfasst. Es wurden 12 Fragebogen verschickt, welche alle ausgefüllt zurückkamen. Der Begleitbrief, der Fragebogen und die Verteilerliste sind im ANHANG 8 dargestellt. Die eingegangenen Antworten werden im Folgenden nach Verkehrsmittel gegliedert zusammengefasst, wobei einzelne Institutionen nicht alle Sichtweisen beantwortet haben (z.B. IG Velo nur Sicht Zweiradfahrer). Der VCS hat über die stichwortartigen Bemerkungen hinaus in einem ausführlichen Brief (siehe ANHANG 9) v.a. die grundsätzliche Problematik des Velos im Kreisverkehr beschrieben und die fehlenden FG-Streifen kritisiert.

7.1 Zweiradfahrer (Velos, Mofas)

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität	•					
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung		•				
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten		•				Erhöhung Sicherheit durch allg. plausiblere Verkehrsführung.
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr			•			
Basler Verkehrs-Betriebe BVB		•				
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel			•			
Automobil-Club der Schweiz TCS				•		Schade, dass der Veloverkehr keine eigene Spur hat.
Touring-Club der Schweiz TCS		•				
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV			•			
IG Velo/Pro Velo		•				Schwachstelle ist Einfahrt in Kreisel von Brücke her, wenn nicht 1. Ausfahrt genommen wird.
Fussverkehr Region Basel	•					Klare Vortrittsregelung.
Verkehrs-Club der Schweiz VCS						Detaillierter Kommentar siehe ANHANG 9

Für die **Zweiradfahrer (Velos, Mofas)** wird der Kreisverkehr kritisch beurteilt, obwohl sich auch hier gegenüber dem alten Zustand tendenziell eher eine leichte Verbesserung ergibt (Summe aller Antworten).

7.2 Fussgänger

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität		•				Fussgängerquerung Traminsel – Kirche fehlt (aus bekannten Gründen).
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung	•					Bessere und kürzere Verbindungen.
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten		•				Direktere Führungen. Anzahl zu querende Fahrstreifen reduziert.
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr		•				Teilweise kürzere Querungen. Grössere Inseln.
Basler Verkehrs-Betriebe BVB		•				
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel			•			
Automobil-Club der Schweiz TCS	•					
Touring-Club der Schweiz TCS		•				
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV		•				
IG Velo/Pro Velo						
Fussverkehr Region Basel	•					Etappenweise Querungen möglich. Transparenter Platz mit Sitzmöglichkeiten.
Verkehrs-Club der Schweiz VCS						Detaillierter Kommentar siehe ANHANG 9

Aus Sicht **Fussgänger** wird die Umgestaltung als leichte Verbesserung beurteilt.

7.3 Öffentlicher Verkehr (Betrieb Tram/Bus)

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität			•			Bus teilweise behindert.
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung			•			
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten			•			Bessere Geometrie, angepasste Haltekanten. Vortrittsverlust bei Haltestelleneinfahrt.
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr			•			
Basler Verkehrs-Betriebe BVB				•		Kein Vortritt für Bus bei Einfahrt in Kreisel.
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel			•			
Automobil-Club der Schweiz TCS	•					
Touring-Club der Schweiz TCS		•				
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV			•			Tram besser. Bus schlechter.
IG Velo/Pro Velo						
Fussverkehr Region Basel	•					
Verkehrs-Club der Schweiz VCS		•				

Aus Sicht **öffentlicher Verkehr (Betrieb Tram/Bus)** wird die Umgestaltung insgesamt als „etwa gleich“ beurteilt (keine Veränderung).

7.4 öV-Fahrgäste (Haltestelle, Wartehalle)

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität		•				Neue Wartehallen und zusätzliche FG-Streifen.
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung	•					2 neue Wartehallen.
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten	•					Wesentliche Aufwertung der Wartebereiche. Verbesserung Umsteigebeziehungen.
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr		•				Witterungsschutz. Mehr Wartefläche für Fahrgäste.
Basler Verkehrs-Betriebe BVB	•					
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel			•			
Automobil-Club der Schweiz TCS	•					
Touring-Club der Schweiz TCS		•				
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV	•					
IG Velo/Pro Velo						
Fussverkehr Region Basel	•					Verschiedene Unterstände mit Sitzmöglichkeit. Soziale Sicherheit verbessert.
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	•					Bessere Aufenthaltqualität.

Aus Sicht **öV-Fahrgäste** (Haltestelle, Wartehallen etc.) wird die Umgestaltung insgesamt als leichte bis starke Verbesserung beurteilt.

7.5 Motorisierter Individualverkehr

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität		•				Neu klare Verhältnisse.
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung	•					
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten	•					Plausibler, sicherer, leistungsfähiger.
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr	•					Deutliche Führung. Flüssigerer Verkehrsablauf.
Basler Verkehrs-Betriebe BVB		•				
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel		•				
Automobil-Club der Schweiz TCS		•				
Touring-Club der Schweiz TCS	•					
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV		•				
IG Velo/Pro Velo						
Fussverkehr Region Basel	•					
Verkehrs-Club der Schweiz VCS						Attraktivitätssteigerung bedeutet Mehrverkehr.

Aus Sicht **Motorisierter Individualverkehr** wird die Umgestaltung insgesamt als leichte bis starke Verbesserung beurteilt.

7.6 Städtebau, Gestaltung

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität	•					
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung	•					Auszeichnung guter Bauten 2002-2008.
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten	•					
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr						
Basler Verkehrs-Betriebe BVB	•					
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel		•				
Automobil-Club der Schweiz TCS	•					
Touring-Club der Schweiz TCS	•					
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV	•					
IG Velo/Pro Velo						
Fussverkehr Region Basel	•					Starke Dominanz des rollenden Verkehrs.
Verkehrs-Club der Schweiz VCS						

Die **Gestaltung** wird praktisch einhellig als starke Verbesserung beurteilt.

7.7 Anwohner

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität						
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung	•					Ruhigerer Verkehrsfluss.
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten	•					Profitieren von weniger Staus und erhöhter Aufenthaltsqualität.
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr		•				
Basler Verkehrs-Betriebe BVB		•				
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel		•				Man empfindet den Platz offener.
Automobil-Club der Schweiz TCS		•				
Touring-Club der Schweiz TCS		•				
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV		•				
IG Velo/Pro Velo						
Fussverkehr Region Basel						
Verkehrs-Club der Schweiz VCS						Wünschen explizit zusätzlich FG-Streifen von Haltestelleninsel zur Kirche

Aus Sicht **Anwohner** wird die Umgestaltung als leichte, zum Teil auch als starke Verbesserung beurteilt.

7.8 Gesamtbeurteilung

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Amt für Mobilität						
Hochbau- und Planungsamt Abt. Gestaltung	•					
Tiefbauamt Abt. Verkehrsbauten	•					
Kantonspolizei BS Abt. Verkehr		•				
Basler Verkehrs-Betriebe BVB		•				
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel						
Automobil-Club der Schweiz TCS	•					Allgemein gut, alle zufrieden. Nur Veloführung nicht.
Touring-Club der Schweiz TCS	•					
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr IGöV						
IG Velo/Pro Velo		•				
Fussverkehr Region Basel						
Verkehrs-Club der Schweiz VCS		•				

Die **Gesamtbeurteilung** fällt durchaus positiv aus: die Umgestaltung wird insgesamt als leichte bis starke Verbesserung beurteilt.

8 VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

8.1 Vorschlag BVB: Verschmälerung Trottoir Hammerstrasse

Während der Erhebung des Rückstaus am 16.03.2010 (siehe Kap. 4) sind in der Hammerstrasse bis zu 6 Fahrzeuge Rückstau aufgetreten. Gemäss Beobachtungen der BVB kann dieser Rückstau an anderen Tagen auch deutlich länger sein (siehe Photo oben). Dabei ist der MIV-Fahrstreifen neben der Sperrfläche des Tramtrassees sehr schmal. Ein Lastwagen bzw. ein breiter Lieferwagen verhindern die Vorbeifahrt des Trams (siehe Photo Mitte). So wurde auch beobachtet, dass eine breite Mercedes-Limousine (Taxi), welche nicht sauber am Trottoirrand steht, das Tram blockiert. Das Trottoir Richtung Wettsteinplatz ist heute 3.29 m breit (siehe Photo unten).

Die BVB schlagen vor, das Trottoir um 96 cm auf 2.33 m zu verschmälern, sodass es auch an der schmalsten Stelle (bei Treppe zu Haustüren) noch 2.0 m breit ist (Plan Vorschlag BVB siehe ANHANG 10). Damit könnte der MIV-Fahrstreifen deutlich verbreitert werden, sodass es kaum noch zu Behinderungen für das Tram käme. Es ist zu beachten, dass auch verschiedene Zwischenlösungen/Kompromisse denkbar sind (ev. Verschmälerung nur auf Teilabschnitt der Hammerstrasse, ev. Verschmälerung um weniger als 96 cm).

8.2 Vorschlag VCS: Zusätzliche FG-Streifen

Der VCS weist darauf hin, dass die FG-Streifen von der Haltestelleninsel in Richtung Theodorsgrabenanlage und in Richtung Theodorskirche fehlen und dass v.a. letzterer von den Anwohnern explizit gewünscht wird. Tatsächlich konnten im Rahmen der Verkehrszählung vereinzelt FG-Querungen an dieser Stelle beobachtet werden.

Es sind folgende Verbesserungsvorschläge eingegangen, welche zu prüfen sind:

- Die BVB wünschen einen breiteren MIV-Fahrstreifen in der Hammerstrasse (Verschmälerung Trottoir), damit die Trams weniger behindert werden.
- Der VCS wünscht einen zusätzlichen FG-Streifen insbesondere von der Haltestellen-Insel zur Theodorskirche.

9 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die VORHER-/NACHHER-Untersuchung hat gezeigt, dass sich mit der Umgestaltung des Wettsteinplatzes praktisch alle messbaren Grössen verbessert haben:

- der Rückstau hat stark abgenommen (wobei zu berücksichtigen ist, dass auch die Verkehrsmenge um 9% zurückgegangen ist)
- die Verkehrsunfälle sind deutlich zurückgegangen
- die Durchfahrtszeiten für das Tram sind zurückgegangen, jene der Buslinien sind praktisch gleich geblieben

Auch aus Sicht der verschiedenen Verkehrsteilnehmer hat die Umgestaltung in der Regel leichte bis starke Verbesserungen gebracht (subjektive Beurteilung), und auch die neue Gestaltung wird positiv beurteilt.

Zusammenfassend kann betreffend Umgestaltung Wettsteinplatz eine **positive Bilanz** gezogen werden. Sowohl bezüglich Gestaltung als auch aus Sicht der meisten Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, öV-Fahrgäste, Motorisierter Individualverkehr) haben sich Verbesserungen ergeben, aus Sicht Zweiradfahrer und öV-Betrieb zumindest keine Verschlechterungen.

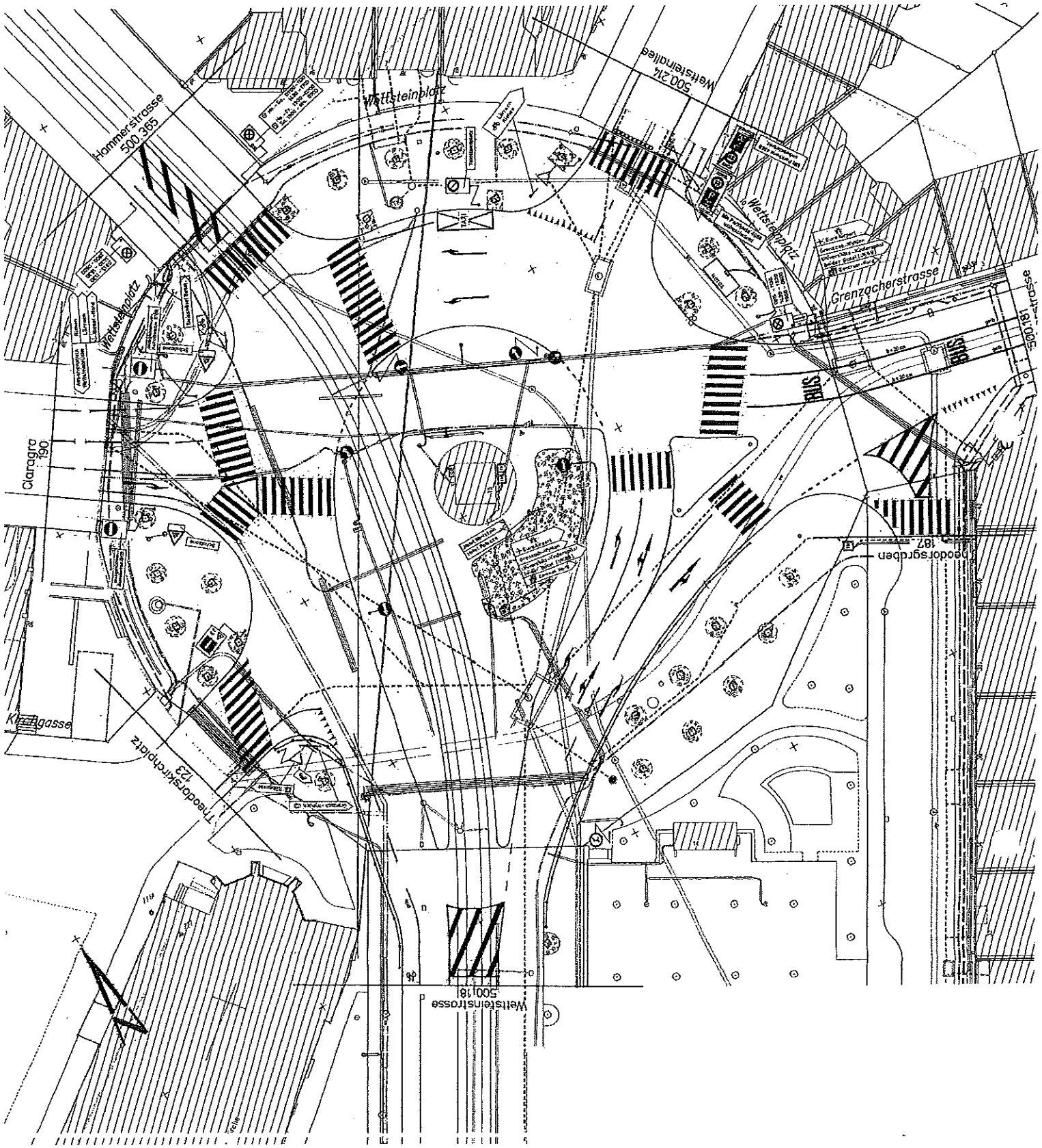
Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG

Muttenz, den 30. April 2010

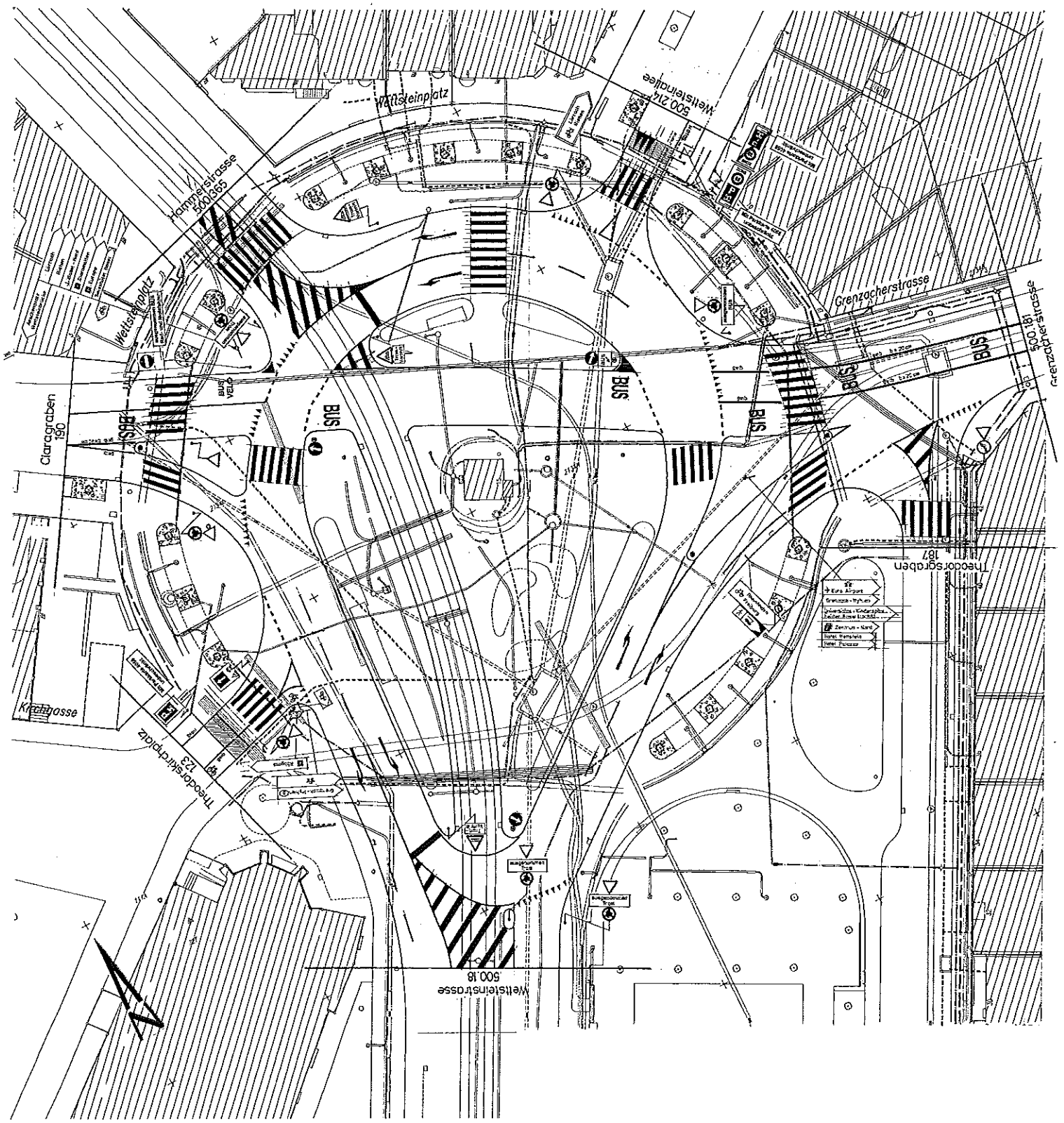
M. Stöcklin

ANHANG

ANHANG 1: Verkehrsregime VORHER



ANHANG 2: Verkehrsregime NACHHER

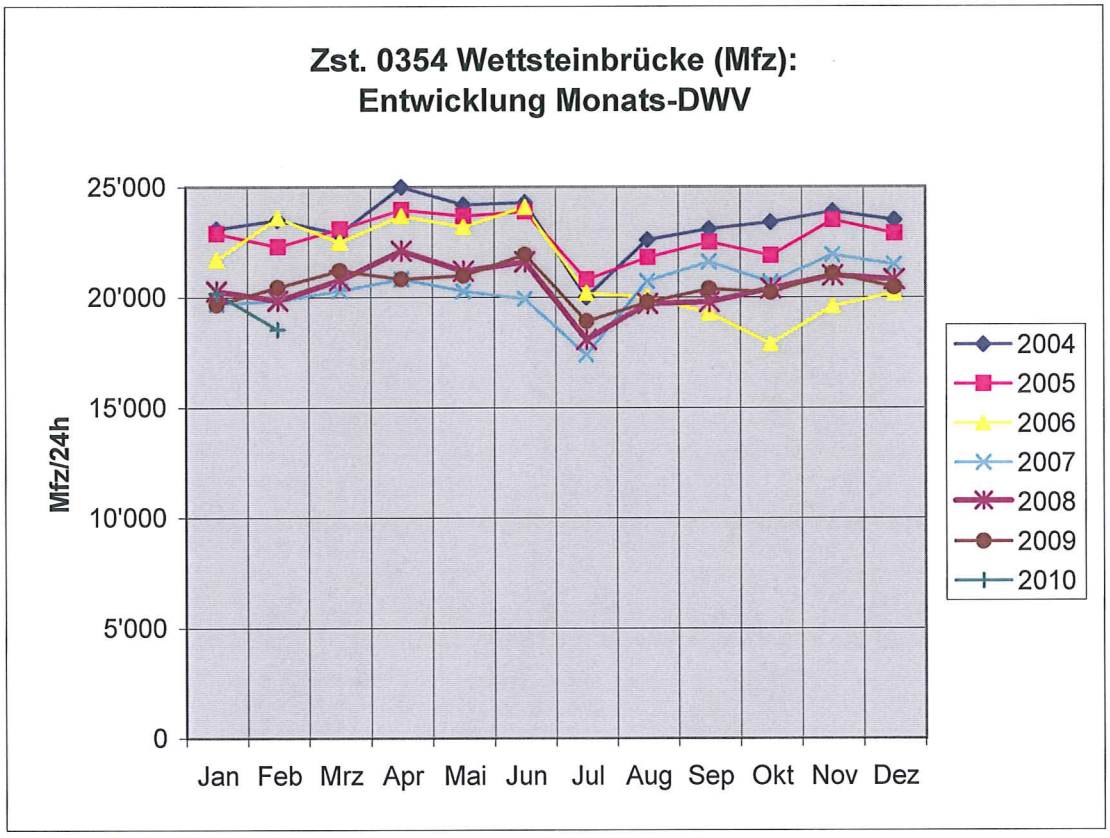


ANHANG 3: Jahresganglinien Wettsteinbrücke 2004 – 2009 (Motorfahrzeuge sowie Velos/Mofas)

Zählstelle 0354 Wettsteinbrücke (Motorfahrzeuge)

Entwicklung Monats-DWV 2004-2009

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Jan	23'100	22'900	21'700	19'697	20'287	19'667	20'182
Feb	23'500	22'300	23'600	19'829	19'861	20'461	18'536
Mrz	22'900	23'100	22'500	20'292	20'793	21'206	
Apr	25'000	23'973	23'700	20'830	22'116	20'832	
Mai	24'200	23'700	23'200	20'275	21'190	20'986	
Jun	24'300	23'900	24'100	19'938	21'613	21'942	
Jul	20'000	20'800	20'200	17'396	18'093	18'916	
Aug	22'600	21'800	20'000	20'730	19'719	19'778	
Sep	23'100	22'500	19'300	21'608	19'787	20'380	
Okt	23'400	21'900	17'900	20'689	20'395	20'220	
Nov	23'900	23'500	19'600	21'923	20'994	21'085	
Dez	23'500	22'900	20'200	21'486	20'801	20'459	
Jahr	23'300	22'800	21'100	20'377	20'449	20'442	

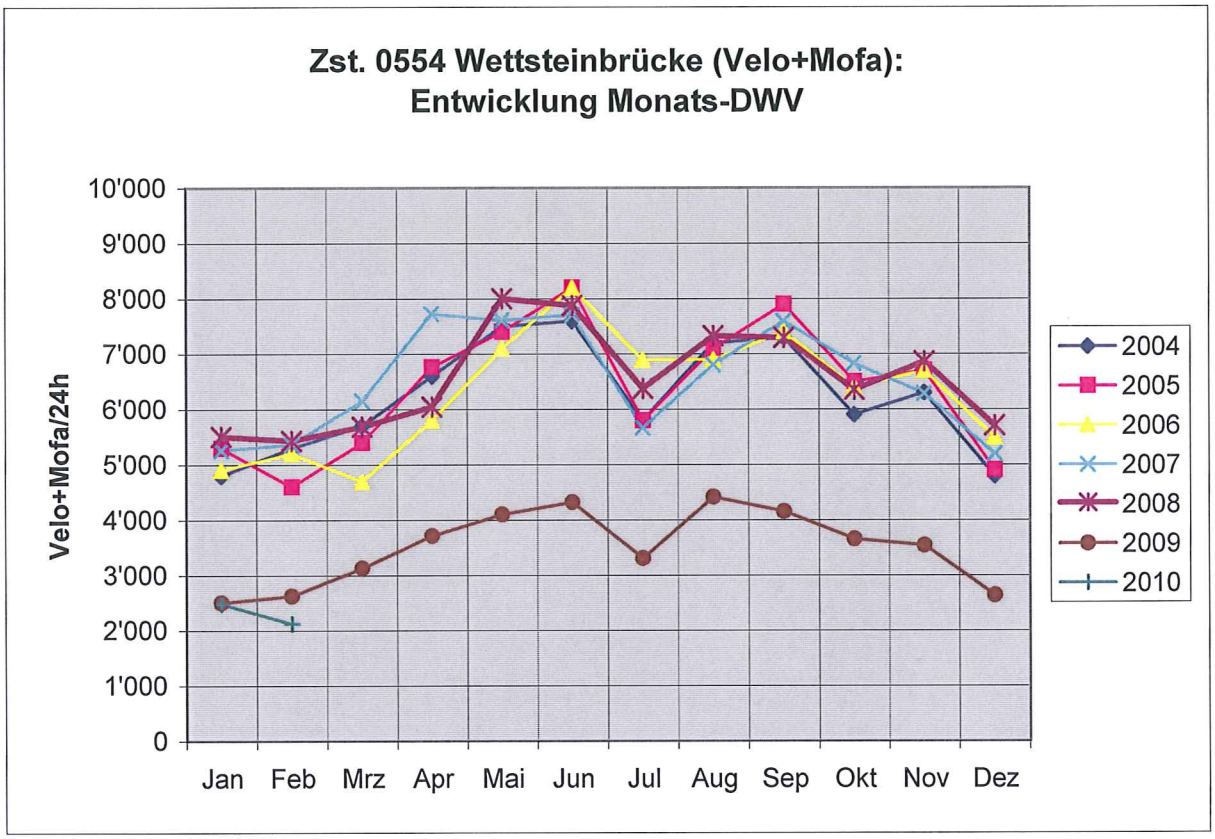


Zählstelle 0554 Wettsteinbrücke (Velo+Mofa)

Entwicklung Monats-DWV 2004-2009

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Jan	4'800	5'300	4'900	5'262	5'508	*2'505*	*2'480*
Feb	5'300	4'600	5'200	5'365	5'435	*2'628*	*2'121*
Mrz	5'700	5'400	4'700	6'153	5'691	*3'132*	
Apr	6'600	6'767	5'800	7'727	6'048	*3'714*	
Mai	7'500	7'400	7'100	7'612	8'002	*4'103*	
Jun	7'600	8'200	8'200	7'711	7'876	*4'323*	
Jul	5'800	5'800	6'900	5'663	6'380	*3'309*	
Aug	7'200	7'100	6'900	6'808	7'325	*4'416*	
Sep	7'300	7'900	7'400	7'594	7'296	*4'154*	
Okt	5'900	6'500	6'400	6'828	6'352	*3'657*	
Nov	6'300	6'700	6'700	6'286	6'865	*3'540*	
Dez	4'800	4'900	5'500	5'197	5'707	*2'641*	
Jahr	6'200	6'400	6'300	6'531	6'541	*3'481*	

Kursiv:
ab Jahr 2009 nur eine Fahrtrichtung erfasst (nach Kunstmuseum)



ANHANG 4: VORHER-Zählung Di 07.06.2005 (16.30 – 18.00 Uhr)

Rohdaten von MFZ, Mofas und Velos der Erhebung von Dienstag, 7. 6. 05

Zufahrt zum Wettsteinplatz auf der Wettsteinbrücke

Zeit	MFZ	Kategorien			Mofas	Velos	V+M
		PW / LI	LFZ	MR			
16'30-16'45	218	186	0	32	8	45	53
16'45-17'00	229	207	2	20	3	50	53
17'00-17'15	210	184	1	25	6	63	69
17'15-17'30	247	216	0	31	5	58	63
17'30-17'45	257	232	0	25	3	64	67
17'45-18'00	230	198	0	32	5	90	95
16'30-17'30	**904**	**793**	**3**	**108**	**22**	**216**	**238**
16'45-17'45	**943**	**839**	**3**	**101**	**17**	**235**	**252**
17'00-18'00	**944**	**830**	**1**	**113**	**19**	**275**	**294**

Zufahrt zum Wettsteinplatz auf der Grenzacherstrasse

Zeit	MFZ	Kategorien			Mofas	Velos	V+M
		PW / LI	LFZ	MR			
16'30-16'45	88	80	4	4	1	23	24
16'45-17'00	97	89	5	3	1	18	19
17'00-17'15	121	107	5	9	1	30	31
17'15-17'30	105	89	5	11	0	32	32
17'30-17'45	116	100	4	12	4	31	35
17'45-18'00	131	119	4	8	1	34	35
16'30-17'30	**411**	**365**	**19**	**27**	**3**	**103**	**106**
16'45-17'45	**439**	**385**	**19**	**35**	**6**	**111**	**117**
17'00-18'00	**473**	**415**	**18**	**40**	**6**	**127**	**133**

Zufahrt zum Wettsteinplatz auf der Wettsteinallee

Zeit	MFZ	Kategorien			Mofas	Velos	V+M
		PW / LI	LFZ	MR			
16'30-16'45	39	36	0	3	0	17	17
16'45-17'00	29	25	0	4	1	18	19
17'00-17'15	40	36	0	4	3	23	26
17'15-17'30	31	30	0	1	0	26	26
17'30-17'45	37	37	0	0	0	23	23
17'45-18'00	38	33	0	5	2	16	18
16'30-17'30	**139**	**127**	**0**	**12**	**4**	**84**	**88**
16'45-17'45	**137**	**128**	**0**	**9**	**4**	**90**	**94**
17'00-18'00	**146**	**136**	**0**	**10**	**5**	**88**	**93**

Zufahrt zum Wettsteinplatz auf der Hammerstrasse

Zeit	MFZ	Kategorien			Mofas	Velos	V+M
		PW / LI	LFZ	MR			
16'30-16'45	85	73	1	11	0	18	18
16'45-17'00	73	67	1	5	1	13	14
17'00-17'15	72	69	0	3	1	16	17
17'15-17'30	86	77	0	9	2	22	24
17'30-17'45	89	79	0	10	2	21	23
17'45-18'00	77	71	0	6	0	21	21
16'30-17'30	**316**	**286**	**2**	**28**	**4**	**69**	**73**
16'45-17'45	**320**	**292**	**1**	**27**	**6**	**72**	**78**
17'00-18'00	**324**	**296**	**0**	**28**	**5**	**80**	**85**

Zufahrt zum Wettsteinplatz auf dem Claragraben

Zeit	MFZ	Kategorien			Mofas	Velos	V+M
		PW / LI	LFZ	MR			
16'30-16'45	131	109	7	15	1	15	16
16'45-17'00	141	123	4	14	0	11	11
17'00-17'15	141	115	7	19	1	18	19
17'15-17'30	127	105	7	15	1	16	17
17'30-17'45	139	118	5	16	2	9	11
17'45-18'00	130	105	7	18	0	16	16
16'30-17'30	**540**	**452**	**25**	**63**	**3**	**60**	**63**
16'45-17'45	**548**	**461**	**23**	**64**	**4**	**54**	**58**
17'00-18'00	**537**	**443**	**26**	**68**	**4**	**59**	**63**

ANHANG 5: NACHHER-Zählung Di 16.03.2010 (16.30 – 18.00 Uhr)

Verkehrsbelastung der Kreiselzufahrten Wettsteinplatz

NACHHER-Zählung: Dienstag, 16. März 2010, 16:30-18:00 Uhr

Kreiselzufahrt Wettsteinbrücke

Zeit	PW	LW	LZ	MR	Mofa	Velo	Fz	Mfz
16:30-16:45	208	0	0	3	21	35	**267**	**211**
16:45-17:00	177	0	0	3	15	42	**237**	**180**
17:00-17:15	220	0	0	7	19	45	**291**	**227**
17:15-17:30	215	0	0	7	20	61	**303**	**222**
17:30-17:45	233	0	0	7	14	60	**314**	**240**
17:45-18:00	210	0	0	3	23	60	**296**	**213**
16:30-17:30	820	0	0	20	75	183	**1'098**	**840**
16:45-17:45	845	0	0	24	68	208	**1'145**	**869**
17:00-18:00	878	0	0	24	76	226	**1'204**	**902**

Kreiselzufahrt Grenzacherstrasse

Zeit	PW	LW	LZ	MR	Mofa	Velo	Fz	Mfz
16:30-16:45	85	1	3	0	3	5	**97**	**89**
16:45-17:00	69	1	3	7	0	16	**96**	**80**
17:00-17:15	80	1	3	2	4	21	**111**	**86**
17:15-17:30	67	1	3	2	5	16	**94**	**73**
17:30-17:45	94	1	3	2	3	19	**122**	**100**
17:45-18:00	76	1	3	6	1	23	**110**	**86**
16:30-17:30	301	4	12	11	12	58	**398**	**328**
16:45-17:45	310	4	12	13	12	72	**423**	**339**
17:00-18:00	317	4	12	12	13	79	**437**	**345**

Kreiselzufahrt Wettsteinallee

Zeit	PW	LW	LZ	MR	Mofa	Velo	Fz	Mfz
16:30-16:45	20	0	0	0	1	12	**33**	**20**
16:45-17:00	40	0	0	3	0	11	**54**	**43**
17:00-17:15	27	0	0	0	0	16	**43**	**27**
17:15-17:30	31	0	0	2	0	15	**48**	**33**
17:30-17:45	30	0	0	6	1	18	**55**	**36**
17:45-18:00	32	0	0	6	0	19	**57**	**38**
16:30-17:30	118	0	0	5	1	54	**178**	**123**
16:45-17:45	128	0	0	11	1	60	**200**	**139**
17:00-18:00	120	0	0	14	1	68	**203**	**134**

Kreiselzufahrt Hammerstrasse

Zeit	PW	LW	LZ	MR	Mofa	Velo	Fz	Mfz
16:30-16:45	73	0	0	4	3	14	**94**	**77**
16:45-17:00	83	0	0	4	2	9	**98**	**87**
17:00-17:15	83	1	0	1	1	9	**95**	**85**
17:15-17:30	85	0	0	3	3	14	**105**	**88**
17:30-17:45	77	0	0	3	0	28	**108**	**80**
17:45-18:00	72	0	0	4	1	16	**93**	**76**
16:30-17:30	324	1	0	12	9	46	**392**	**337**
16:45-17:45	328	1	0	11	6	60	**406**	**340**
17:00-18:00	317	1	0	11	5	67	**401**	**329**

Kreiselzufahrt Claragraben

Zeit	PW	LW	LZ	MR	Mofa	Velo	Fz	Mfz
16:30-16:45	82	6	3	12	3	10	**116**	**103**
16:45-17:00	104	3	3	6	3	9	**128**	**116**
17:00-17:15	119	2	3	8	3	8	**143**	**132**
17:15-17:30	107	2	3	13	1	14	**140**	**125**
17:30-17:45	120	1	3	11	1	14	**150**	**135**
17:45-18:00	108	3	3	6	1	17	**138**	**120**
16:30-17:30	412	13	12	39	10	41	**527**	**476**
16:45-17:45	450	8	12	38	8	45	**561**	**508**
17:00-18:00	454	8	12	38	6	53	**571**	**512**

Summe aller 5 Kreiselzufahrten

Zeit	PW	LW	LZ	MR	Mofa	Velo	Fz	Mfz
16:30-16:45	468	7	6	19	31	76	**607**	**500**
16:45-17:00	473	4	6	23	20	87	**613**	**506**
17:00-17:15	529	4	6	18	27	99	**683**	**557**
17:15-17:30	505	3	6	27	29	120	**690**	**541**
17:30-17:45	554	2	6	29	19	139	**749**	**591**
17:45-18:00	498	4	6	25	26	135	**694**	**533**
16:30-17:30	1975	18	24	87	107	382	**2'593**	**2'104**
16:45-17:45	2061	13	24	97	95	445	**2'735**	**2'195**
17:00-18:00	2086	13	24	99	101	493	**2'816**	**2'222**

ANHANG 6: Leitstellen-Daten BVB

- VORHER = 2005/2006
- NACHHER = 2008/2009

Die Auswertung auf den folgenden Seiten ist gegliedert nach den einzelnen **Linien**:

- Linie 1
- Linie 2
- Linie 15
- Linie 31/38
- Linie 34

Die Reisezeit ist nach folgenden **Abschnitten** gegliedert:

- Einfahrt (angegebener Abschnitt in Meter)
- Ausfahrt (angegebener Abschnitt in Meter)
- Gesamtreisezeit (Summe Einfahrt, Ausfahrt und Haltestellenaufenthalt)

Es werden Werte für die folgenden **Fahrplanperioden** angegeben:

- Morgenspitze (MSp)
- Vormittag (Vorm)
- Nachmittag (Nachm)
- Abendspitze (ASp)

Die Reisezeit wird mit folgenden **statistischen Kennwerten** angegeben:

- Mittelwert
- Median
- 95%-Percentile

Wettsteinplatz Vorher / Nachher-Auswertungen

Linie 01

KUMU -> MP

		Anzahl Werte	WP -140m bis -10m			WP +10m bis +212m			WP -140m bis +212m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
12.12.-23.12.2005	MSp	117	21"	21"	46"	42"	40"	1' 14"	1' 30"	1' 29"	2' 04"
09.03.-20.03.2009		111	22"	18"	47"	39"	36"	58"	1' 30"	1' 28"	1' 54
	Vorm										
	Nachm										
12.12.-23.12.2005	ASp	144	29"	25"	58"	44"	43"	1' 13"	1' 36"	1' 35"	2'04"
09.03.-20.03.2009		132	39"	45"	1' 04"	37"	35"	58"	1' 31"	1' 30"	1' 51"

MP -> KUMU

		Anzahl Werte	WP -255m bis -10m *)			WP +10m bis +97m			WP -255m bis +97m *)		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
12.12.-23.12.2005	MSp	90	46"	45"	1' 11"	37"	35"	1' 14"	1' 36"	1' 32"	2' 25"
09.03.-20.03.2009		102	47"	43"	1' 11"	35"	39"	51"	1' 36"	1' 33"	2' 05"
	Vorm										
	Nachm										
12.12.-23.12.2005	ASp	176	45"	43"	1' 01"	44"	43"	1' 13"	1' 36"	1' 35"	2' 04"
09.03.-20.03.2009		158	40"	40"	53"	43"	43"	59"	1'29"	1' 29"	1' 48"

Wettsteinplatz Vorher / Nachher-Auswertungen

Linie 02

KUMU -> MP

		Anzahl Werte	WP -140m bis -10m			WP +10m bis +212m			WP -140m bis +212m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
30.01.-07.02.2006	MSp	111	25"	21"	1 '04"	34"	28"	1 '12"	1 '36"	1 '28"	2' 28"
03.11.-14.11.2008		135	16"	14"	23"	1' 09"	1' 08"	1' 35"	1' 29"	1' 26"	1' 59"
30.01.-07.02.2006	Vorm	180	23"	21"	55"	44"	39"	1 '22"	1 '29"	1 '26"	2' 15"
03.11.-14.11.2008		220	13"	13"	16"	1' 07"	1' 05"	1' 24"	1'23"	1' 21"	1' 41"
30.01.-07.02.2006	Nachm	139	28"	23"	1 '02"	41"	39"	1 '06"	1 '34"	1 '29"	2' 19"
03.11.-14.11.2008		182	12"	12"	16"	1' 08"	1' 06"	1' 34"	1' 23"	1' 23"	1' 23"
30.01.-07.02.2006	ASp	149	27"	23"	1 '05"	43"	41"	1 '11"	1 '36"	1 '33"	2' 15"
03.11.-14.11.2008		209	14"	13"	19"	1' 12"	1' 09"	1' 35"	1' 29"	1' 26"	1' 56"

MP -> KUMU

		Anzahl Werte	WP -255m bis -10m			WP +10m bis +97m			WP -255m bis +97m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
30.01.-07.02.2006	MSp	48	46"	45"	1 '16':	34"	28"	1 '12"	1 '38"	1 '37"	2' 14"
03.11.-14.11.2008		110	47"	41"	1' 20"	49"	50"	1' 19"	1' 41"	1' 37"	2' 19"
30.01.-07.02.2006	Vorm	152	43"	42	1 '06"	38"	39"	1 '02"	1 '30"	1 '29"	2' 01"
03.11.-14.11.2008		216	47"	37"	1' 22"	31"	37"	1' 00"	1' 22"	1' 26"	1' 48"
30.01.-07.02.2006	Nachm	125	47"	43"	1 '20"	37"	40"	1 '06"	1 '37"	1 '34"	2' 04"
03.11.-14.11.2008		163	45"	37"	1' 22"	27"	15"	1' 06"	1' 18"	1' 23"	1' 53"
30.01.-07.02.2006	ASp	84	45"	44"	56"	38"	41"	58"	1 '36"	1 '34"	1 '55"
03.11.-14.11.2008		178	39"	36"	1' 11"	28"	17"	1' 09"	1' 12"	59"	2' 02"

Wettsteinplatz Vorher / Nachher-Auswertungen

Linie 15

KUMU -> MP

		Anzahl Werte	WP -140m bis -10m			WP +10m bis +212m			WP -140m bis +212m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
24.10.-04.11.2005	MSp	99	28"	24"	1' 06"	43"	40"	1 '00"	1 '27"	1 '26"	1 '49"
13.10.-24.10.2008		117	27"	16"	1' 05"	58"	1' 01"	1' 41"	1' 32"	1' 31"	2' 12"
24.10.-04.11.2005	Vorm	159	33"	31"	1' 01"	41"	38"	1 '05"	1 '30"	1 '29"	1 '58"
13.10.-24.10.2008		181	25"	15"	1' 05"	54"	59"	1' 25"	1' 22"	1' 24"	1' 52"
24.10.-04.11.2005	Nachm	114	40"	40"	1 '21"	42"	38"	1 '07"	1 '35"	1 '32"	2' 13"
13.10.-24.10.2008		131	25"	15"	1' 00"	45"	32"	1' 29"	1' 13"	1' 21"	1"57"
24.10.-04.11.2005	ASp	127	43"	42"	1 '25"	49"	42"	1' 40"	1 '46"	1 '42"	2' 33"
13.10.-24.10.2008		152	22"	14"	57"	45"	39"	1' 20"	1' 11"	1' 18"	1' 47"

Wettsteinplatz Vorher / Nachher-Auswertungen

Linie 31 / 38

CP -> ROSW

		Anzahl Werte	WP -165m bis -10m			WP +10m bis +145m			WP -165m bis +145m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
16.01.-27.01.2006	MSp	63	30"	26"	55"	25"	23"	45"	1 '15"	1 '1 0"	1 '49"
19.01.-30.01.2009		81	54"	54"	1' 35"	26"	18"	1' 15"	1' 32"	1' 28"	2' 08"
16.01.-27.01.2006	Vorm	114	24"	24"	40"	24"	22"	42"	1 '03"	1 'DO"	1 '31"
19.01.-30.01.2009		89	1' 01"	1' 02"	1' 36"	23"	17"	1' 03"	1' 30"	1' 28"	1' 59"
16.01.-27.01.2006	Nachm	78	26"	26"	41"	22"	22"	41"	1 '08"	1 '05"	1 '3D"
19.01.-30.01.2009		63	1' 07"	1' 11"	1' 49"	24"	17"	1' 14"	1' 31"	1' 30"	2' 05"
16.01.-27.01.2006	ASp	91	30"	27"	58"	23"	21"	40"	1 '18"	1 '15"	2'04"
19.01.-30.01.2009		150	1' 11"	1' 13"	1' 56"	21"	16"	55"	1' 40"	1' 36"	2' 20"

ROSW -> CP

		Anzahl Werte	WP -163m bis -10m *)			WP +10m bis +155m			WP -163m bis +155m *)		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
16.01.-27.01.2006	MSp	68	32"	28"	1 '08"	31"	3D"	41"	1 '26"	1 '23"	1 '50"
19.01.-30.01.2009		109	36"	31"	1' 10"	29"	27"	39"	1' 36"	1' 34"	2' 03"
16.01.-27.01.2006	Vorm	125	27"	26"	50"	32"	31"	43"	1 '19"	1 '20"	1 '45"
19.01.-30.01.2009			33"	29"	1' 01"	33"	29"	58"	1' 28"	1' 26"	1' 58"
16.01.-27.01.2006	Nachm	91	27"	27"	46"	32"	32"	45"	1 '23"	1 '22"	1 '57"
19.01.-30.01.2009			35"	30"	1' 03"	43"	42"	1' 11"	1' 35"	1' 30"	1' 58"
16.01.-27.01.2006	ASp	105	27"	27"	44"	33"	32"	46"	1 '26"	1 '25"	1'48"
19.01.-30.01.2009			32"	29"	1' 01"	44"	44"	1' 10"	1' 34"	1' 33"	1' 58"

Wettsteinplatz Vorher / Nachher-Auswertungen

Linie 34

CP -> ROSW

		Anzahl Werte	WP -165m bis -10m			WP +10m bis +145m			WP -165m bis +145m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
24.11.-09.12.2005	MSp	137	27"	23"	53"	56"	50"	1 '39"	1 '30"	1 '27"	2' 18"
02.02.-27.02.2009		135	36"	30"	1' 12"	22"	19"	38"	1' 35"	1' 30"	2' 22"
24.11.-09.12.2005	Vorm	203	23"	22"	34"	50"	49"	1 '31"	1 '19"	1 '19"	2' 00"
02.02.-27.02.2009		213	30"	28"	46"	20"	19"	32"	1' 24"	1' 21"	1' 50"
24.11.-09.12.2005	Nachm	139	24"	22"	39"	46"	47"	I' 16"	1 '20"	1 '18"	1 '53"
02.02.-27.02.2009		157	35"	32"	59"	21"	17"	44"	1' 28"	1' 24"	1' 55"
24.11.-09.12.2005	ASp	180	26"	25"	52"	48"	48"	1 '30"	1 '24"	1 '26"	2' 12"
02.02.-27.02.2009		176	40"	34"	1' 10"	24"	18"	1' 00"	1' 34"	1' 30"	2' 07"

ROSW -> CP (Kurse ab W/RB) (alle Kurse)

		Anzahl Werte	W P -168m bis -10m			WP +10m bis +155m			WP -168m bis +155m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
24.11.-09.12.2005	MSp	81	32"	29"	58"	31"	30"	47"	1 '30"	1 '27"	1 '55"
02.02.-27.02.2009		168	35"	28"	1' 15"	32"	28"	57"	1' 39"	1' 37"	2' 07"
24.11.-09.12.2005	Vorm	124	28"	26"	52"	34"	31"	49"	1 '19"	1 '20"	1 '45"
02.02.-27.02.2009		214	32"	28"	58"	40"	38"	1' 04"	1' 31"	1' 29"	1' 57"
24.11.-09.12.2005	Nachm	114	28"	26"	58"	39"	36"	1 '08"	1'25"	1 '25"	1 '51"
02.02.-27.02.2009		200	32"	28"	57"	47"	47"	1' 09"	1' 29"	1' 27"	1' 59"
24.11.-09.12.2005	ASp	100	29"	26"	49"	45"	45"	1 '11"	1 '31"	1 '29"	1 '55"
02.02.-27.02.2009		173	29"	27"	51"	50"	48"	1' 13"	1' 29"	1' 27"	1' 58"

ROSW -> CP (Kurse ab W/RB)

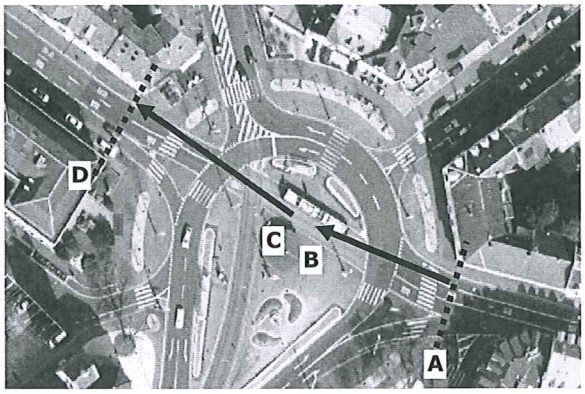
		Anzahl Werte	WP -168m bis -10m			WP +10m bis +155m			WP -168m bis +155m		
			Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%	Mittel	Median	95%
24.11.-09.12.2005	MSp	70	31"	28"	1 '02"	31"	31"	43"	1 '32"	1 '31"	2'03"
24.11.-09.12.2005	Vorm	107	26"	25"	45"	34"	32"	1'02"	1 '25"	1 '26"	1 '47"
24.11.-09.12.2005	Nachm	80	25"	24"	42"	41"	35"	1 '19"	1 '27"	1 '29"	1 '56"
24.11.-09.12.2005	ASp	87	28"	25"	45"	46"	46"	1 '12"	1 '34"	1 '34"	2' 02"

ANHANG 7: Messung Durchfahrtszeiten für Busse

Zeitbedarf öV-Busse für Haltestellen-Ein-/Ausfahrt/Aufenthalt

NACHHER-Zählung: Dienstag, 16. März 2010, 16:30-18:00 Uhr

Grenzacherstr. → Haltestelle → Claragraben



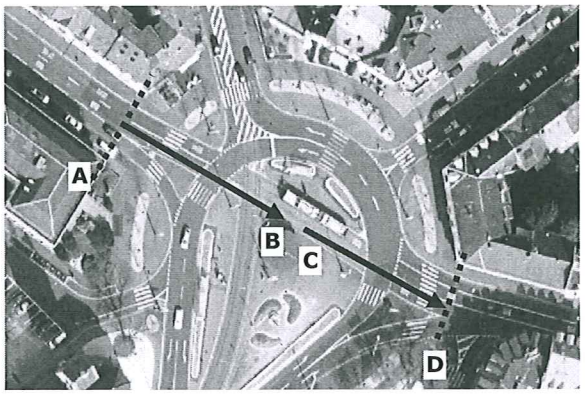
Linie	Zeitbedarf [sec] Einfahrt A→B	Aufenthalt B→C	Ausfahrt C→D	Bemerkungen
38	11	48	12	
34	38	23	11	Hst. besetzt
34	10	32	13	
38	17	21	17	
34	29	30	15	FG Einfahrt
38	12	52	14	Pass.wechsel
38	40	27	17	Hst. besetzt
34	21	18	18	Hst. besetzt
38	11	34	11	
34	23	23	13	
38	21	32	22	FG Claragr.
34	19	47	18	Umsteig. Tram
38	12	26	15	
34	17	26	25	Ausf.: Tram
38	15	28	16	
34	17	34	17	FG in Hst.
DB38	14	30	23	
34	16	32	21	Pass.wechsel
38	17	26	13	
34	12	21	22	FG im Kreisel
38	11	40	18	2 Trameinf.
34	13	29	14	
38	13	25	17	
34	13	18	13	
Mittel	**17.6**	**30.1**	**16.5**	

Anzahl Busse: 24

Definition der Zeiterfassung

A: Busfront passiert Häuserkante
B: Stillstand Haltestelle
C: Wegfahrt Haltestelle
D: Busfront passiert Häuserkante

Claragraben → Haltestelle → Grenzacherstr.



Linie	Zeitbedarf [sec] Einfahrt A→B	Aufenthalt B→C	Ausfahrt C→D	Bemerkungen
31	19	26	10	
31	22	22	12	
34	16	29	8	
34	21	27	13	
34	25	47	14	Kinderwagen
DB 38	84	19	12	Hst. besetzt
31	20	36	10	
34	29	23	10	
34	19	18	7	
31	16	17	7	
34	26	20	11	
34	22	24	7	
31	20	23	10	
34	19	16	8	
34	20	28	24	FG bei Ausfahrt
DB 38	29	33	21	
34	16	43	12	
31	19	32	12	
34	25	28	10	Hst. besetzt
31	21	38	12	
34	33	24	11	
34	29	17	12	
31	21	24	8	
34	19	13	11	
34	19	21	11	
31	30	23	14	
34	12	58	9	
38	17	32	23	
34	18	20	9	
31	19	38	11	
34	19	36	8	
Mittel	**23.4**	**27.6**	**11.5**	

Anzahl Busse: 31

ANHANG 8: Begleitbrief (Beispiel IGöV), Verteiler und Fragebogen für schriftliche Befragung

RK&P

VERKEHRSPLANUNG • VERKEHRSANLAGEN • VERKEHRSTECHNIK

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV
Postfach 1554
4001 Basel

Muttenz, 29. Januar 2010
Unsere Referenz: 873545.0000 / Stö, kam
Datei: 873545B Befragung WP

VORHER/NACHHER-Untersuchung Wettsteinplatz
Schriftliche Befragung

Sehr geehrte Damen und Herren

In den Jahren 2006/2007 ist der Wettsteinplatz in einem Kreiselverkehrsplatz umgebaut und umgestaltet worden. Unser Büro ist vom Amt für Mobilität BS mit einer VORHER/NACHHER-Untersuchung beauftragt worden, mit welcher die Vor- und Nachteile für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufgezeigt werden sollen. Neben messbaren Grössen wie Verkehrsmenge, Unfallgeschehen etc. soll auch die subjektive Beurteilung der Veränderung durch eine schriftliche Befragung der involvierten Amtstellen, des Quartiervereins, der Verkehrsverbände etc. erfasst werden.

Sie werden daher gebeten, den beiliegenden Fragebogen auszufüllen und Ihre subjektive Beurteilung anzugeben. Bitte schicken Sie den ausgefüllten Fragebogen bis spätestens Ende Februar 2010 mit beiliegendem Couvert zurück an unser Büro. Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG

M. Stöcklin

Beilagen: - Fragebogen
- Verteiler Fragebogen

./.

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG
www.rkag.ch

Hermann Kaul dipl. Ing. ETH
Erich Salathe dipl. Ing. HTL
Markus Stöcklin dipl. Ing. ETH

4052 Basel
Dufourstrasse 5
Tel. 061 466 68 00
Fax 061 466 68 99
keller.basel@rkag.ch

4132 Muttenz
Neue Bahnhofstrasse 160
Tel. 061 466 68 00
Fax 061 466 68 99
keller.muttenz@rkag.ch

3013 Bern
Lorrainestrasse 32
Tel. 061 466 68 00
Fax 061 466 68 99
keller.bern@rkag.ch

VORHER-/NACHHER-Untersuchung Wettsteinplatz
Verteiler Fragebogen

- Amt für Mobilität, Münsterplatz 11, 4001 Basel
- Hochbau- und Planungsamt, Abteilung Gestaltung, Stadtraum Verkehr, Rittergasse 4, 4001 Basel
- Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsbauten, Münsterplatz 11, 4001 Basel
- Kantonspolizei BS, Abteilung Verkehr, Postfach, 4005 Basel
- Basler Verkehrs-Betriebe BVB, Claragraben 55, 4051 Basel
- Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel, Postfach, 4005 Basel
- Automobil-Club der Schweiz ACS, Hofackerstrasse 72, 4132 Muttenz
- Touring-Club der Schweiz TCS, Geschäftsstelle, Uferstrasse 10, 4410 Füllinsdorf
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV, Postfach 1554, 4001 Basel
- IG Velo/Pro Velo, Dornacherstrasse 101, 4053 Basel
- Fussverkehr Region Basel, Aeschenplatz 2, 4052 Basel
- VCS, Gellertstrasse 29, 4052 Basel

Amt für Mobiliät BS

VORHER-/NACHHER-Untersuchung Wettsteinplatz
Fragebogen

Der Wettsteinplatz hat aus unserer Sicht durch die Umgestaltung bzw. den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer folgende Veränderung erfahren:

	starke Verbesserung ++	leichte Verbesserung +	etwa gleich +/-	leichte Verschlechterung -	starke Verschlechterung --	Bemerkungen
Zweiradfahrer (Velos, Mofas)						
Fussgänger						
Öffentliche Verkehr (Betrieb Tram und Bus)						
öV-Fahrgäste (Haltestelle, Wartehalle)						
Motorisierter Individualverkehr						
Städtebau Gestaltung						
Anwohner						
Gesamtbeurteilung						

Weitere Bemerkungen: _____

Der Fragebogen kann von Hand ausgefüllt und mit beiliegendem Couvert zurückgesandt werden an RK&P bis spätestens **Ende Februar**. Auf Wunsch kann er auch elektronisch angefordert und ausgefüllt werden (stoe@rkag.ch).

Stelle: _____

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

ANHANG 9: Ausführliche Stellungnahme VCS

EINGEGANGEN 1. März 2010

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

Rudolf Keller & Partner
Verkehrsingenieure AG
Befragung Wettsteinplatz
4132 Muttenz

26. Februar 2010

VORHER/NACHHER-Untersuchung Wettsteinplatz
Stellungnahme VCS beider Basel zu schriftlicher Befragung RK&P

Sehr geehrter Herr Stöcklin

Besten Dank für die Einladung zur subjektiven Beurteilung des umgestalteten Wettsteinplatzes.

Wir formulieren unsere Stellungnahme hauptsächlich in Form von Bemerkungen zur Fussgänger- und Veloführung. Im Raster des Fragebogens sehen wir uns eingeschränkt, weil hier innerhalb einer NutzerInnengruppe/Kategorie quasi der „Durchschnitt" der Beurteilung von verschiedenen Aspekten bewertet werden müsste. Dies möchten wir aber gerade bei einer subjektiven Beurteilung vermeiden.

Hauptsächlich aber möchten wir die Gelegenheit nutzen, an die dringend nötigen Verbesserungen der Fussgänger- und Veloverbindungen beim Wettsteinplatz zu erinnern. Wir möchten damit mehr zukunftsgerichtet und weniger rückblickend einen Beitrag an eine fussgänger- und velofreundliche Stadt- und Verkehrsplanung leisten. Wir hoffen, die Befragung hat Platz und „Ohren" für diese Anliegen.

1. Velofahrende

- **Kreisverkehr**

Kreisverkehr ist für Velofahrende grundsätzlich problematisch. Insbesondere in jenen Bereichen der Kreisfahrbahn, die nich zweispurig markiert sind, aber breiter als einspurig gestaltet (z.B. fahren dort PW und Motorräder nebeneinander), sind Velofahrende gefährdet (sie werden rechts überholt oder abgedrängt).

Besonders bei der Einfahrt von der Wettsteinbrücke her, wo eine Fahrbahn gequert werden muss, wird den Velos von rechtsabbigenden Autos immer wieder der Weg „abgeschnitten".

Der Wettsteinplatz kann nur von versierten Velofahrenden befahren werden. Schulkindern ist er nicht zumutbar, obwohl hier die offizielle Veloroute durchführt. Gefährlich Knoten sind Lücken im Velowegnetz und hinderlich für die Förderung dieses idealen, emissionsfreien und leisen Stadtverkehrsmittels.

Sektion beider Basel

Verkehrs-Club der Schweiz, Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, Fax 061 311 11 90
www.vcs-blbs.ch, vcs.blbs@bluewin.ch

- **Ausweichroute**

Viele Velofahrende meiden den Kreisel, indem sie ihn beispielsweise via Veloquerung beim Brückenkopf umfahren. Umso wichtiger ist es, diese Querung entscheidend zu verbessern. Im momentanen Zustand ist der indirekte Linksabbieger aus Richtung Wettsteinbrücke kaum fahrbar. Zudem entstehen beim Abbiegen Konflikte mit geradeaus fahrenden Velos und solchen aus Richtung Theodorsgrabenanlage sowie mit FussgängerInnen.

Die Ausweichsrouten um den Wettsteinplatz herum sind für Velofahrende zudem wenig ideal (u.a. verwinkelt).

2. FussgängerInnen

- **Lücken im Fusswegnetz**

Die Neugestaltung hat keine zusätzlichen Fussgängerquerungen geschaffen, obwohl „Gute und sicher ausgestaltete Fussgängerbeziehungen im Platzbereich (Schulweg) und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs" ein Hauptziel des Projektes war (gemäss Anwohnerorientierung vom 7.6.2006) und diese von der Anwohnerschaft vehement gefordert wurden. Die neue Traminsel ist am Kopf in Richtung Wettsteinbrücke weder nach Theodorskirche noch nach Theodorsgrabenanlage mit einem Fussgängerstreifen erschlossen. Damit bleiben empfindliche Lücken im Fusswegnetz des Platzes. Tramgäste müssen den Umweg über drei, bzw. zwei Fussgängerstreifen machen. Regelmässig queren sie jedoch ohne Querungshilfen, was zu gefährlichen Situtionen führt.

In der Antwort auf die damalige Interpellation von Grossrat Ernst Jost werden die geforderten Fussgängerstreifen aus drei Gründen abgelehnt:

- Die Fussgängerstreifen würden über mehr als einen gleichgerichteten Fahrstreifen führen
→ dies ist jedoch auch beim Fusssgängerstreifen in Richtung Wettsteinallee der Fall. Der Bau von Mittelinseln (und entsprechenden Anpassungen) müsste konkret geprüft werden.

- Die erforderlichen Frequenzen gemäss Norm seien kaum erfüllt
→ scheinbar wurden keine konkreten Erhebungen gemacht. Ausserdem sind diese VSS-Normen seit Langem in Überarbeitung und sollten neu auch dem Umstand Rechnung tragen, dass das Fussgängeraufkommen erst mit realisiertem Fussgängerstreifen generiert wird.

- der Querungswunsch sei duch vorhandene Fussgängerstreifen ohne unzumutbare Umwege abgedeckt
→ die Zumutbarkeit ist ein sehr subjektiver (Thema dieser Befragung) und dehnbarer Begriff (wir zweifeln aber, dass er über drei Fussgängerstreifen gestreckt werden kann). Die tägliche Praxis vieler Tramgäste zeigt, dass sie den Umweg über drei Streifen als Zumutung empfinden.

Ein weiterer Verzicht auf die zusätzlichen Fussgängerstreifen ist für uns nicht nachvollziehbar.

- **Schulweg**

Viele Kinder werden von Eltern/Erwachsenen über den Platz begleitet, was nicht für die Sicherheit der Fussverbindungen spricht.

SchülerInnen von verschiedenen Schulen besuchen den Mittagstisch im Waisenhaus, was zusätzliche Wege über den Platz nötig macht. Es wäre sinnvoll, sie in der Befragung als eigene Kategorie zu führen, weil auch die Schulwegsicherheit ein Hauptziel der Umgestaltung war (s. oben).

3. Öffentlicher Verkehr (Betrieb Tram und Bus)
Die separate Busspur in der Grenzacherstrasse bewerten wir als gut, erinnern aber nicht genau, ob diese schon vorher bestand.

4. öV-Fahrgäste (Haltestelle, Wartehalle)
Die Aufenhaltsqualität für die Fahrgäste hat sich mit der Umgestaltung der Traminsel und dem Wetterschutz verbessert.
Die Fahrgäste sind vor und nach der Fahrt jedoch FussgängerInnen, womit für sie unsere Kritik zur umwegigen Fussgänger-Erschliessung der Traminsel gilt.

5. Motorisierter Individualverkehr
Die Verflüssigung des MiV ua. durch Kreisverkehr bedeutet immer auch ein Attraktivierung dieses wenig stadtverträglichen Verkehrsmittels. Aus Sicht klimaverträgliche Mobilität ist das keine Verbesserung. Allfällige Emissionsreduktion durch weniger Stau wird (über)kompensiert durch Mehrverkehr – nicht nur beim Knoten, sondern auf allen Achsen wo dieser herkommt und hinfährt.

6. Städtebau/Gestaltung
Keine Anmerkungen.

7. Anwohner
Wir unterstützen deren Wunsch nach zusätzlichen Fussgängerstreifen (s. oben).

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme. Wir sind sehr interessiert an den Resultaten der Gesamtuntersuchung.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
VCS beider Basel

St. Fuchs

Stephanie Fuchs
Geschäftsführerin

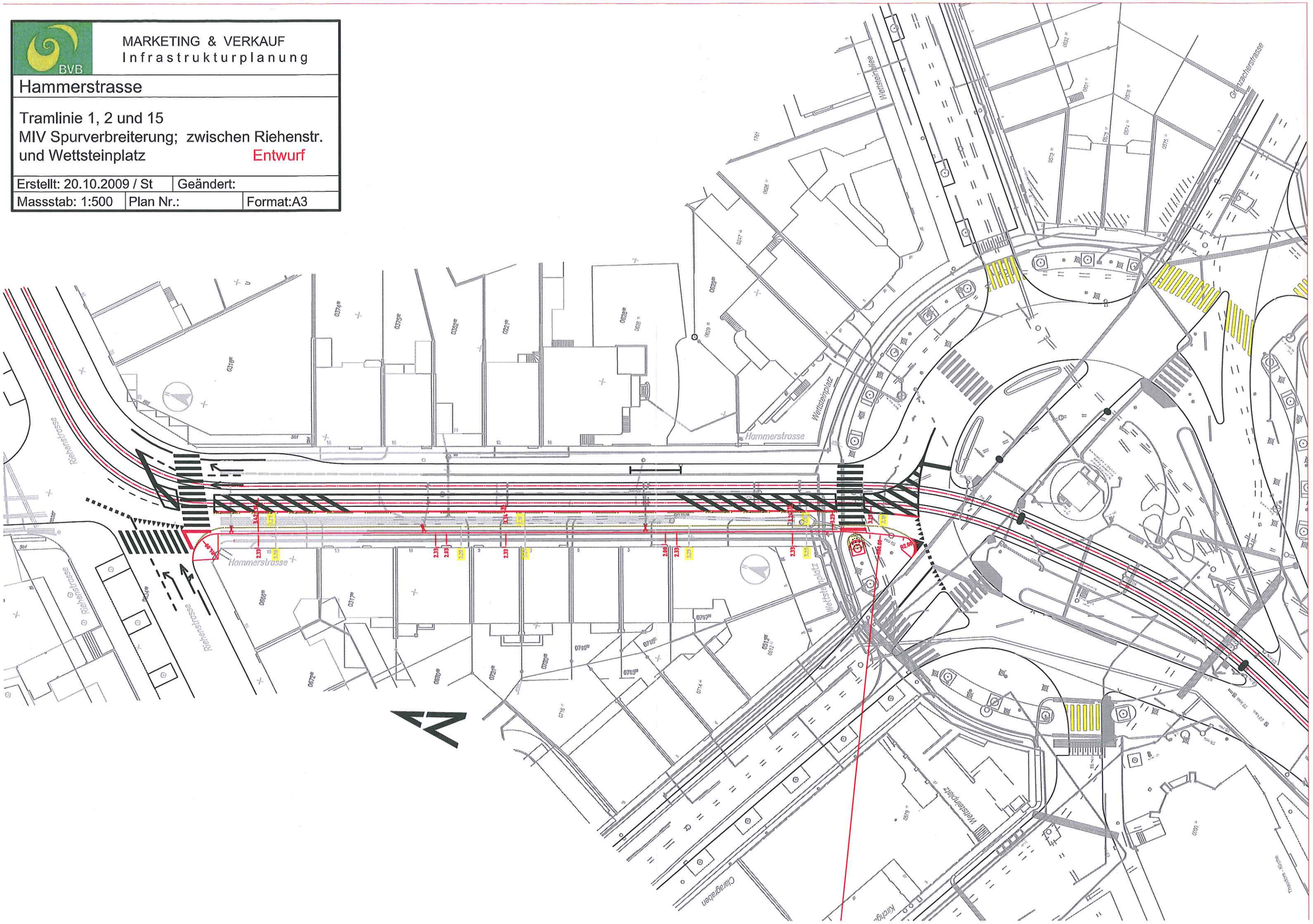
ANHANG 10: Vorschlag BVB (Verschmälerung Trottoir Hammerstrasse)

BVB

MARKETING & VERKAUF
Infrastrukturplanung

Hammerstrasse

Tramlinie 1, 2 und 15
MIV Spurverbreiterung; zwischen Riehenstr. und Wettsteinplatz

Entwurf

Erstellt: 20.10.2009 / St	Geändert:	
Massstab: 1:500	Plan Nr.:	Format:A3