

Zehn Fragen und Antworten zum Betriebs- und Gestaltungskonzept

Die Pläne für die Sanierung und Umgestaltung der Baselstrasse werden in Solothurn kontrovers diskutiert. Was hat die Bauherren Kanton und Aare Seeland mobil (asm) dazu bewogen, zwei Geleise für das «Bipperlisi» und einen Mischverkehr zu projektieren? Kann man überhaupt von Mischverkehr reden, wenn doch eigentlich gerade die Velos vom Mischverkehr getrennt werden? Und weshalb soll es auf der umgestalteten Baselstrasse weniger Unfälle geben.?

1. Wie kam es zur Wahl des Mischverkehrskonzeptes?

Die Umgestaltung der Baselstrasse hat eine lange Vorgeschichte. Bereits 1970 wurde eine erste Planungsstudie für den Streckenabschnitt zwischen damaliger Baseltor-Kreuzung und St. Katharinen angefertigt. Damals herrschte Wachstumseuphorie und entsprechend fielen die Pläne aus: Die Strasse wäre mit Enteignungen grosszügig verbreitert worden, diverse Gebäude wären der Abrissbirne zum Opfer gefallen und das «Bipperlisi» sollte in sogenannter Mittellage zwischen den beiden Fahrspuren für die Autos geführt werden.

Die Vorarbeiten für das heutige Betriebs- und Gestaltungskonzept begannen 2006 mit einer ersten Studie des Planungsbüros BSB+Partner, Biberist. Auslöser war eine politische Forderung des Kantonsrates, Massnahmen zur Verminderung der vielen Unfälle zu ergreifen. Die Ingenieure verglichen vier verschiedene Varianten von der bestehenden Verkehrsführung mit Seitenlage der Bahn über die Mittellage bis zum Mischverkehr mit zwei richtungsgetrenten Gleisen. Ihre Empfehlung war eindeutig: Der Mischverkehr schnitt am besten ab. Das Projekt wurde trotzdem auf Eis gelegt, weil es für zu teuer befunden wurde und die Sanierung der bestehenden Anlage noch nicht dringlich war. Stattdessen wurden punktuelle Verbesserungen der Sicherheit vorgenommen.

Fünf Jahre später wurde 2011 eine weitere Variantenuntersuchung durch das Büro Metron durchgeführt. Das Planungsbüro verglich insgesamt sechs verschiedene Varianten miteinander und führte auch Verkehrssimulationen durch. Sie kamen zum Ergebnis, dass der Verkehrsfluss im Mischverkehr gewährleistet ist. Zugleich reichte das solothurnische Baudepartement das Projekt beim Bund ein, um an dessen Agglomerationsprogramm zu partizipieren. Untersucht wurde in der Folge, ob die Doppelgleise die Kreuzung der Züge ermöglichen würden, falls die asm dereinst das «Bipperlisi» im Viertelstundentakt zirkulieren lassen würde. Dabei kamen die Planer zur Erkenntnis, dass die Kreuzungsstelle östlich von St. Katharinen zu liegen käme und das Doppelgleis auf der Baselstrasse in dieser Hinsicht keinen Zusatznutzen für die asm bringt. Das wiederum hatte zur Folge, dass die asm vom Doppelgleis Abstand nahm und die Dringlichkeit der Gleissanierung zurückgestuft wurde. Das Gleis auf der Baselstrasse müsse erst gegen 2030 saniert werden, hiess es nun. Die Abklärungen hatten sich über vier Jahre hingezogen.

2015 und 2016 nahm die Geschichte des Projektes eine neuerliche Wendung. Mit dem dritten Planungsbüro, der Firma Kontextplan, begann das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn (AVT), eine reine Strassensanierung zu planen. Dabei stellte sich rasch heraus, dass die Kosten zwar hoch, der Zusatznutzen aber gering sein würde. Detailliertere Untersuchungen durch die Bahn ergaben gleichzeitig, dass die Gleise auf der Baselstrasse wegen der fehlenden Entwässerung unterspült werden, die Fundation mangelhaft ist und die Anlagen doch früher saniert werden müssen. Nun kam wieder zusammen, was zusammengehört: Kontextplan machte sich an die Planung einer Gesamtsanierung. Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorangehenden Planungen wurden nur noch die Variante Seitenlage (der Status quo mit punktuellen Verbesserungen) und die Variante Mischverkehr einem detaillierten Vergleich unterzogen. Das Ergebnis war zum dritten Mal dasselbe. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis wird mit einem Mischverkehr und zwei richtungsgetrennten Bahngleisen auf den Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr erzielt.

2. Welche Faktoren muss die Planung berücksichtigen?

Würde eine Strasse wie die Baselstrasse auf dem freien Feld gebaut, würde sie heute mit einer durchgehenden Breite von 17 Metern, auf der Höhe der Fussgängerstreifen sogar mit einer Breite von 21 Metern gebaut. Sie hätte beidseitig ein 2,0 Meter breites Trottoir und 1,5 Meter breite Velostreifen, zwei 3,0 Meter breite Fahrbahnen für den Autoverkehr und eine 3,9 Meter breite Trasse für die Bahn. Bei den Fussgängerübergängen kämen noch zwei Mittelinseln von 2,0 Metern hinzu. Dies entspricht den heutigen normativen Anforderungen an Strassen- und Gleisanlagen.

Würde die Baselstrasse normengerecht zur Zufriedenheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ausgebaut, müssten dafür ein paar Gebäude abgerissen werden und ein paar Grundeigentümer Land hergeben. Konkret müssten entweder die denkmalgeschützte St. Josefskapelle oder die zwei denkmalgeschützten Häuser auf der gegenüberliegenden Strassenseite weichen. Im Weg stünden auch das Restaurant Sternen oder die drei gegenüberliegenden Wohnhäuser, das Hotel Bären oder das Brocante- Stübli . Praktisch entlang der ganzen Strecke müsste Land angekauft werden und zahlreiche Mauern würden abgerissen oder zumindest nach hinten versetzt.

Dieser Eingriff in das Stadtbild dürfte selbst Anhängern unbehinderter Mobilität zu gross sein. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die Baselstrasse nicht zur allgemeinen Zufriedenheit, sondern bloss zur kleinstmöglichen allgemeinen Unzufriedenheit saniert werden kann. Oder anders formuliert: Mit einem Kompromiss. Tatsache ist, dass die Strecke an der engsten, denkmalpflegerisch heikelsten Stelle nur gerade 10.30 Meter und bei etlichen Passagen lediglich 13-15 Meter breit ist. Wenn also diese räumlichen Verhältnisse als gegeben akzeptiert werden und auch das Ziel nicht bestritten wird, dass Autoverkehr, Bahn, Velofahrer, Fussgänger und Menschen mit körperlichen Behinderungen die Strasse nutzen können sollen, bleibt noch die Frage nach dem bestmöglichen Nebeneinander auf beengtem Raum.

3. Flicken und lassen wie es ist?

Man könnte die Baselstrasse so lassen, wie sie heute ist und nur wenige punktuelle Anpassungen machen. Diese Variante haben die Planer geprüft und sie «Variante 0» genannt. Der Strassenbelag würde erneuert, die Bahngleise wo nötig stabilisiert. Die Engstelle St. Josef müsste mit einer zusätzlichen Lichtsignalanlage geregelt werden. Ebenso würden heikle seitliche Zufahrten mit Zweikammerampeln ausgerüstet, welche bei einer Bahndurchfahrt auf Rot schalten. Die Lebensdauer der heutigen Baselstrasse könnte mit dieser Minimallösung um 5-10 Jahre verlängert werden. Betriebswirtschaftlich wäre das wenig sinnvoll: Es müsste relativ viel Geld in den immer aufwändigeren Unterhalt investiert werden und nach Ablauf der Gnadenfrist wäre die Gesamtsanierung trotzdem unvermeidlich. Ganz abgesehen davon, dass das Unfallrisiko nicht wesentlich gemindert werden könnte. Der Unfallschwerpunkt Kreisel Baseltorkreisel würde bestehen bleiben. Die Variante hat nur einen Vorteil: Sie braucht keine Baubewilligung.

Sobald die Baselstrasse zwar im alten Zustand belassen, aber richtig saniert werden soll, braucht es eine Baubewilligung durch das zuständige Bundesamt für Verkehr. Das ist bereits dann der Fall, wenn die fehlende Gleis entwässerung bei der Sanierung ersetzt werden soll. Weil sich aber inzwischen die Mindestnormen für einen Bahnverkehr neben einer Strasse geändert haben, würde eine Baubewilligung für die Fortsetzung des Status Quo nicht erteilt werden können. Die Trennung zwischen Schiene und Strasse wäre ungenügend, respektive der Raum für die Bahn zu schmal.

Würde man also die heutigen Anforderungen erfüllen und die Bahntrasse verbreitern, aber sonst alles beim Alten belassen, resultierte daraus ein Konzept, welches als «Variante 0+» geprüft wurde. Die Lösung wäre möglicherweise bewilligungsfähig. Auch hier müsste an der Engstelle bei der St. Josefskapelle beidseitig sowie bei den heiklen Zufahrten zusätzliche Verkehrsampeln montiert werden. Auch beim Restaurant Sternen müsste zusätzlich zum Kreuzungsverkehr eine Trennung des Gegenverkehrs via Lichtsignalanlage eingerichtet werden. Mit der Variante 0+ könnten zwar einige Verbesserungen für den Fussverkehr umgesetzt werden, aber für Velostreifen fehlt schlicht der Platz. Velofahrer müssten, falls sie sich das antun, weiterhin auf der Autospur radeln. Und das Problem, das immer wieder zu Unfällen zwischen Autos und Bahn führt, wäre ebenso wenig behoben: Automobilisten wollen aus Seitenstrassen in die Baselstrasse einfädeln und konzentrieren sich gewohnheitsmässig auf den von links anrollenden Verkehr – dabei beachten sie das von rechts kommende «Bipperlisi» nicht.

4. In der Mitte kommt die Bahn niemandem in die Quere?

Man könnte die Strasse auch sanieren, indem die Bahn statt an die Seite in die Mitte zwischen die beiden Autospuren verlegt wird. Diese «Variante Mittellage» haben die Verkehrsplaner rasch verworfen. Die Haltestellen beim Baseltor-Kreisel und beim Restaurant Sternen müssten mit Perrons in der Strassenmitte gebaut werden, wozu schon mal der Platz fehlt. Die Passagiere müssten immer die Fahrbahn überqueren, was den Verkehrsfluss hemmt. Autos, die links abbiegen wollen, warten bei Gegenverkehr in der Strassenmitte auf dem Gleis, wo sie den Bahnverkehr

blockieren. Und auch bei einer mittig geführten Bahn ändert sich nichts daran, dass der Platz fehlt und daher Häuser und Mauern versetzt werden müssten.

5. Was soll der Mischverkehr bringen?

Auf der Baselstrasse fehlt der Platz für den Velo- und Fussverkehr, weil der Platz vor allem durch die Bahn und die Autos beansprucht wird. Soll zusätzlich Raum geschaffen werden, müssen Fahrbahnen zusammengelegt werden. Die naheliegendste Lösung ist es, die beiden Verkehrsträger, die ungefähr gleich schnell unterwegs sind, auf einer Fahrbahn zu führen. Fährt die Bahn in beiden Richtungen gemeinsam mit dem Autoverkehr, bleibt der Verkehrsfluss am höchsten und es werden in der Breite über 3 Meter für die Velofahrer und die Fussgänger gewonnen. Dieses Konzept nennt sich «Variante Mischverkehr», aber man kann sich fragen, ob der Begriff die richtigen Assoziationen weckt. Denn in Tat und Wahrheit trennt dieser Mischverkehr den heutigen Mischverkehr von Autos, Velos und manchmal Fussgängern auf der Fahrbahn eher besser auf. Die Velos verfügen künftig über eine sichere, abgetrennte Fahrbahn. Das Angebot für die Fussgänger kann ebenfalls verbessert werden. Auf der ganzen Länge steht somit beidseitig ein Velo- und Fussweg zur Verfügung. Nur die Bahn und der motorisierte Individualverkehr müssen sich eine Fahrbahn teilen und hintereinander herfahren.

Auch beim Konzept Mischverkehr gibt es noch Engstellen, in denen der Fuss- und Veloverkehr nicht ohne weiteres beidseitig geführt werden können. In der Mitwirkung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept wurden substantielle Einwände vorgebracht, die einer näheren Prüfung unterzogen werden müssen. Auch im Bereich der Haltestellen und einzelner Ausfahrten gibt es noch Optimierungsbedarf.

6. Mischverkehr funktioniert nicht

Mischverkehr ist nicht Mischverkehr. Es gibt insbesondere in den Städten, die alle mit denselben räumlichen und verkehrlichen Zielkonflikten umgehen müssen, die unterschiedlichsten Mischverkehrskonzepte. Mischverkehr ist in den meisten Fällen ein Kompromiss, der zur Anwendung kommt, wenn sich nicht mehr alle Ansprüche ohne Abstriche erfüllen lassen. Nicht alles, was unter dem Titel Mischverkehr eingeführt wurde, war auch ein Erfolg. In Zürich wurde «Mischverkehr» teilweise gar zum Synonym für gescheiterte Verkehrsexperimente. Vor allem wenn sich Verkehrsteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten dieselben Flächen teilen müssen, stossen Mischverkehrskonzepte an ihre Grenzen. Das gilt insbesondere für Flächen, die sich Velo- und Fussverkehr teilen müssen. Anders verhält es sich mit Mischverkehr von Bahn und motorisiertem Individualverkehr. In der Stadt Bern sind auf mehreren Verkehrsachsen Trams und Autos auf derselben Fahrbahn unterwegs. Beispielsweise auf der Strecke vom Ostring Richtung Innenstadt oder beim Stade de Suisse. Ein Streckenabschnitt, der sich recht gut mit dem geplanten Mischverkehr auf der Baselstrasse vergleichen lässt, ist die Seftigenstrasse ab Haltestelle Gurtenbahn bis zur Wendeschleife in Wabern. Der grösste Unterschied liegt darin, dass die Seftigenstrasse ein deutlich grösseres Verkehrsaufkommen bewältigt. 17'000 Fahrzeuge des motorisierten

Individualverkehrs zirkulieren im Tagesdurchschnitt zusammen mit Trams im Sechsinuentakt. Bei der Einführung des Mischverkehrs vor 22 Jahren waren es sogar noch 20'000 Fahrzeuge täglich. Auch dort funktioniert das System mit den Trams als «Pulfführern» vor den Autos. Der zuständige Kreisoberingenieur Thomas Schmid, damals als Projektleiter verantwortlich für die Umsetzung, weist auf die Wichtigkeit eines guten Verkehrsmanagements hin: «Entscheidend ist, dass das Gesamtkonzept gut durchdacht ist und auch für die möglichen Sonderfälle Lösungen bestehen». Die Zahl der Verkehrsunfälle wurde mit dem neuen Verkehrsregime deutlich verringert, die Fahrplanstabilität von Bernmobil ist trotz der hohen Kadenz gewährleistet. Das Konzept hat sich so gut bewährt, dass nun auch für ein weiteres Teilstück der Seftigenstrasse in Richtung Bern der Mischverkehr geprüft wird. Die Eigentrasse des Trams könnte aufgehoben werden, um Platz für einen Veloweg zu schaffen – exakt dasselbe Projektziel wie bei der Baselstrasse. Kurz vor Weihnachten trafen sich die Verantwortlichen von Behörden, Bernmobil und Interessenvertretungen zu einer ersten Projektbesprechung: «Dabei vertraten alle die Auffassung, dass sich der Mischverkehr auf der Seftigenstrasse bewährt habe», sagt Thomas Schmid.

Genau dieses Konzept, das in Bern nach 20 Jahren eine hohe Akzeptanz genießt, soll auf der Baselstrasse umgesetzt werden. Abgesehen vom Mischverkehr für Bahn und Auto sieht das Projekt eine Entmischung des Verkehrs vor, indem es dem deutlich langsameren Veloverkehr eine eigene Spur verschafft und das Angebot für den Fussverkehr verbessert.

7. Soll die Bahn weg? Und wohin?

In der Mitwirkung zur Sanierung der Baselstrasse gingen zahlreiche Vorschläge ein, wonach die Bahnlinie auf Busbetrieb umzustellen oder in den Untergrund zu verlegen sei. Viele Leute scheinen auch zu glauben, die Doppelgleise würden gebaut, um dem «Bipperlisi» dereinst den Viertelstuentakt zu ermöglichen.

Dies trifft jedoch nicht zu, wie auch die Aare Seeland Mobil asm an einer Medienorientierung anfangs Januar 2020 klargestellt hat. Für den Viertelstuentakt braucht der Bahnbetrieb eine Kreuzungsstelle zwischen Feldbrunnen Sandmatt und der Haltestelle St. Katharinen. Auf dem Abschnitt Bahnhof Solothurn - St. Katharinen wird bei Normalbetrieb auch bei einem Viertelstuentakt nie mehr als ein Zug gleichzeitig unterwegs sein. Das Doppelgleis wird nicht für den Bahnbetrieb benötigt, sondern für den Platzgewinn auf dem schmalen innerstädtischen Streckenabschnitt auf der Baselstrasse.

Für eine Umstellung des «Bipperlisi» auf Busbetrieb ist es heute zu spät. Eine Umstellung wurde auf politischer Ebene mehrfach diskutiert. 2005 hat sich der Solothurner Kantonsrat mit 64 zu 19 Stimmen klar für die Weiterführung des Bahnbetriebs ausgesprochen. Im Kanton Bern, auf dessen Gebiet der grösste Teil des Streckennetzes liegt, wurde der Bahnbetrieb nie in Frage gestellt. Für das Streckennetz in beiden Kantonen erfolgten in den letzten Jahren zahlreiche Investitionen wie der Doppelspurausbau zwischen Flumenthal und Attiswil, die Verlängerung nach Oensingen, der Bau der neuen Rötibrücke und des Bahnhofplatzes in Solothurn. Der Bahnbetrieb wurde damit «in Beton gegossen». Es wäre aber nicht nur betriebswirtschaftlich unsinnig, die Bahn auf Busbetrieb

umzustellen, sondern auch verkehrspolitisch: Die asm erfüllt eine wichtige Aufgabe im öffentlichen Agglomerationsverkehr am Jurasüdfuss. Das «Bipperlisi» beförderte im Jahr 2019 insgesamt 913'077 Fahrgäste. Allein von 2007 bis 2019 hat das Passagiervolumen um mehr als 40 Prozent zugenommen. Aufgrund des vom Bundesamt für Statistik prognostizierten Bevölkerungswachstums (mittleres Szenario) ist von 2013 bis 2030 mit einer Zunahme um 45 Prozent zu rechnen. In Zahlen ausgedrückt: Von 810'000 (2013) auf 1'175'000 (2030). Auf dem Streckenabschnitt St. Katharinen – Kreisel Baseltor befördert das «Bipperlisi» bereits heute während der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend in der Spitzenstunde bis zu 500 Passagiere. Dieses Personenvolumen könnte von einem Busverkehr kaum bewältigt werden. Pro Tag sind es aktuell 2'400 Personen. Gemäss dem oben erwähnten Zukunftsszenario werden es ab 2030 täglich 2'900 Personen sein.

Auch der Vorschlag für eine Untertunnelung des Streckenabschnitts auf der Baselstrasse ist nach Einschätzung der Bauherrschaft betriebswirtschaftlich nicht vertretbar. Die Kosten wären um ein Mehrfaches höher, die Bauarbeiten im dicht überbauten Gebiet ausgesprochen schwierig und die Bauzeit mit weitaus massiveren Einschränkungen verbunden.

8. Was ist, wenn auf der A1 Stau herrscht?

Heute bewältigt die Baselstrasse einen täglichen Verkehr von rund 12'000 Fahrzeugen. Zu den Hauptverkehrszeiten verkehren in beiden Richtungen um die 600 Fahrzeuge pro Stunde. Die Baselstrasse selbst ist ebenso wie die anderen Strassen nicht der limitierende Faktor – die Kapazitätsengpässe sind die Knotenpunkte beim Bahnhof Solothurn und bei der Schanzmühle. Das Verkehrsmanagement an den Stadteinfahrten wird so eingestellt, dass diese Knotenpunkte nach Möglichkeit nicht überlastet werden. Eine solche Dosierung wird nach der Sanierung auch auf der östlichen Einfallsachse Baselstrasse dafür sorgen, dass der Streckenabschnitt ab St. Katharinen nicht überlastet wird. Heute befindet sich diese Dosierstelle in der Fahrtrichtung stadteinwärts beim Knoten Sternen. Auf Wunsch der Gemeinde Feldbrunnen wird geprüft, eine zusätzliche Lichtsignalanlage bereits am östlichen Ortseingang zu platzieren, womit der unbewohnte Streckenabschnitt zwischen Feldbrunnen und Riedholz als Rückstauraum genutzt werden könnte. Diese Lösung hätte zudem den Vorteil, dass das Einspuren auf die Baselstrasse zwischen Feldbrunnen und Kreisel Baseltor wieder mit deutlich geringeren Wartezeiten möglich wäre.

Das Verkehrsaufkommen ist heute so hoch, dass die Engpässe Schanzmühle und Bahnhof in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Daher bilden sich so oder so Staus. Die Frage ist bloss: Wo? Mit einem Verkehrsmanagement kann dafür gesorgt werden, dass sich die Stauräume in möglichst schwach besiedeltem Gebiet befinden und dass der weitaus effizientere öffentliche Verkehr möglichst unbehindert zirkulieren kann. Verkehrstechnisch gesprochen werden für Bus und Bahn mit dem Verkehrsmanagement eigentlich «elektronische Eigentrasse» geschaffen, indem Lichtsignalanlagen den Verkehr so dosieren, dass sie im dichten innerstädtischen Bereich möglichst freie Fahrt haben. Auch das «Bipperlisi» hat im Mischverkehrskonzept genau genommen eine «elektronische Eigentrasse», indem

die Ampel den Verkehr aufhält und den Zug als «Pulkführer» an die Spitze der Kolonne setzt.

Festzuhalten bleibt, dass während der Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen im gesamten Verkehrssystem zunehmend überschritten werden und auch das beste Verkehrsmanagement das Problem nicht zu beseitigen, sondern lediglich zu mildern vermag.

9. Kommen die Blaulichtorganisationen bei Mischverkehr durch?

Da selbst bei einem Viertelstundentakt nie mehr als eine Zugkomposition gleichzeitig auf der Baselstrasse zirkuliert und beidseitig Velo- und Fusswege vorhanden sind, auf welche bei Stillstand auch Fahrzeuge ausweichen können, reicht der Platz auf der Baselstrasse für die Bildung einer Rettungsgasse aus.

10. Welche heutigen Unfallschwerpunkte werden entschärft?

Der Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit ist gross. Der Kreisel Baseltor ist ein Unfallschwerpunkt. In den letzten zehn Jahren ereigneten sich dort 36 Unfälle. Bei 13 Unfällen gab es Verletzte. Auch auf dem restlichen Streckenabschnitt, insbesondere bei der Ausfahrt Grimmengasse und der Einfahrt Fialastrasse, ereignen sich immer wieder Unfälle. Insgesamt wurden seit 2010 auf dem gesamten Streckenabschnitt 85 Unfälle mit 29 Verletzten registriert. Bei 38 Unfällen war das «Bipperli» involviert. Die Führung des Veloverkehrs ist entlang des gesamten Strassenabschnitts unbefriedigend. Für Velofahrerinnen und Velofahrer ist die Strecke gefährlich. Viele meiden die Baselstrasse aus diesem Grund ganz. Für Automobilisten ist es schwierig, Velos zu überholen. Die Verbesserungen für den Veloverkehr sind eines der wichtigsten Ziele bei der Umgestaltung. Alternative Routen durch die Quartierstrassen nördlich und südlich wurden geprüft und verworfen. Sie sind mit Umwegen und Höhendifferenzen verbunden und würden neue Konfliktsituationen im Wohnbereich schaffen. Der Anspruch der Bauherrschaft ist es, auf der Baselstrasse Platz für eine sichere Veloverbindung zu schaffen und damit den Anforderungen an eine zeitgemässe städtische Ausfallachse gerecht zu werden. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit verspricht sich die Bauherrschaft insbesondere von der Umgestaltung des Kreisels Baseltor, der künftig zu drei Vierteln nur noch einspurig geführt wird.



Durch die einspurige Führung verbessert sich die Übersichtlichkeit des Kreisels und damit die Sicherheit für die Automobilisten und insbesondere den Veloverkehr. Der Verkehrsdurchfluss wird gegenüber dem heutigen Zustand in Richtung Nord und West leicht vermindert, was aber angesichts des limitierten Zuflusses vom Knoten Bahnhof keinen grösseren Rückstau verursachen wird. Die heutige Lösung mit einem unechten zweispurigen, tatsächlich eher anderthalbspurigen Betrieb hat sich als zu unfallträchtig erwiesen. Eine verbesserte Sicherheit wird auch durch zusätzliche Lichtsignalanlagen an den Seitenstrassen der Baselstrasse, durch eine Verbesserung der Sichtfreiheit und durch die richtungsgetrennte Führung der Bahn erreicht.