

St. Jakobshalle Quartierplanung



Konzept Verkehr

873887B St. Jakobshalle Konzept Verkehr v04-00-00.docx / Version 04-00-00 [2] / 10.02.2015 /
Stö, hot

DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
873887B St. Jakobshalle Kon- zept Verkehr v03-00-00.docx / 03-00-00	27.11.2014		Freigegeben	
873887B St. Jakobshalle Kon- zept Verkehr v04-00-00.docx / 04-00-00	10.02.2015	Schriftzug „VELO“ in Abbildung auf Seite 13 ergänzt.	Freigegeben	

Impressum

Auftragsnummer: 873887.0000
Datei: 873887B St. Jakobshalle Konzept Verkehr v04-00-00.docx
Version/Datum: 04-00-00 [2] / 10.02.2015
Speicherdatum: 10.02.2015
Autor(en): Stöcklin Markus, Hohl Thomas
Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2000 (Reg.Nr. 34856)
© 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 rechtmässig 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

1	EINLEITUNG	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Organisation / Vorgehen	4
1.3	Betriebszustände	6
2	TEILSTRASSENNETZPLAN BRÜGLINGER EBENE (2006/2007)	8
3	VORGESCHLAGENE MASSNAHMEN	10
3.1	Lastwagen-Durchfahrt / Schleppkurven	10
3.2	Öffentlicher Verkehr	12
3.2.1	Tramhaltestelle St. Jakob	12
3.2.2	Tramverbindung Dreispitz - St. Jakob	12
3.3	Fussgängerverkehr	14
3.4	Veloverkehr	16
3.4.1	Veloführung	16
3.4.2	Veloabstellplätze	18
3.5	Parkierung	22
3.5.1	Parkierungskonzept 2002	22
3.5.2	Heutiger Zustand	22
3.6	Motorfahrzeugverkehr	24
3.7	Taxis	26
4	ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT	27

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Die St. Jakobshalle soll umfassend erneuert und modernisiert werden. Der Haupteingang wird sich nicht mehr Seite Brüglingerstrasse befinden. Vielmehr wird ein grosszügiger Zugang von der St. Jakobsstrasse / von der Tramhaltestelle her erfolgen. Das Siegerprojekt des durchgeführten Wettbewerbes (Projekt „Giovanni“) sieht ein weit über die heutige Grünfläche hinausreichendes Foyerdach vor (ohne Stützen), so dass ein grosser gedeckter Platz entsteht.

Für die Sanierung und Modernisierung der St. Jakobshalle (Parzelle im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel, auf Münchensteiner/BL Boden) ist im Kanton BL ein **Quartierplanverfahren (QP)** erforderlich. Dabei ist jeweils auch die "Erschliessung/Umgebung" ein wichtiges Thema. Die Sanierung und Modernisierung hat im eigentlichen Projektperimeter an und für sich lediglich geringe Auswirkungen auf die Verkehrserschliessung (z.B. neue Lastwagen-Durchfahrt).

Im Zuge dieses Bauvorhabens sollen jedoch (über den eigentlichen QP-Perimeter hinaus) auch verschiedene Verbesserungen bei der Verkehrserschliessung angestrebt werden mit folgenden Hauptzielsetzungen:

- Sichere Führung des Langsamverkehrs (Velos, Fussgänger)
- Verbesserung Abfluss MiV vom Parkhaus/Parkplatz nach Veranstaltungen
- Weniger Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln Seite Parkhaus/Parkplatz

Das vorliegende „Konzept Verkehr“ ist Bestandteil des Quartierplans.

1.2 Organisation / Vorgehen

Im Raum St. Jakob sind verschiedene Abklärungen und Teilprojekte mit z.T. unterschiedlichen Zielsetzungen, unterschiedlichen Auftraggebern und verschiedenen Zwischenberichten durchgeführt worden, welche ins vorliegende „Konzept Verkehr“ eingeflossen sind:

- LW-Ausfahrt St. Jakobshalle (Festlegung einer machbaren LW-Ausfahrt) (siehe Kap. 3.1)
- Konzept Verkehr Brüglinger Ebene (Gesamtkonzept Verkehr mit den verschiedenen neuen Nutzungen)
- Verkehrsregime Seite Parkplatz / Parkhaus (Entflechtung und Optimierung Verkehrsablauf) (siehe Kap. 3.6)
- Tramhaltestelle St. Jakob (Vorstudie für eine BehiG-konforme Tramhaltestelle) (siehe Kap. 3.2.1)
- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (Machbarkeitsstudie mit verschiedenen Varianten) (siehe Kap. 3.2.2)

Diese Teilprojekte wurden laufend von den zuständigen kantonalen Fachstellen BS und BL sowie der Gemeinde Münchenstein begleitet (siehe nebenstehende Tabelle).

Das vorliegende „Konzept Verkehr“ basiert auf zahlreichen Abklärungen und Teilprojekten, welche jeweils mit den zuständigen Amtsstellen erarbeitet wurden.

1.3 Betriebszustände

Wie die Übersicht auf der nächsten Seite zeigt, überlagern sich im Raum St. Jakob **zahlreiche Nutzungen** insbesondere aus dem Bereich Sport.

Die Anlässe in der **St. Jakobshalle** können aufgegliedert werden in Musikanlässe (Konzerte/Festivals/Partys), Entertainment (z.B. Apassionata), Sportanlässe (z.B. Swiss Indoors oder CSI Basel) und Generalversammlungen (z.B. UBS). Bezüglich des Verkehrsaufkommens im Gebiet St. Jakob (insgesamt) können grob folgende Betriebszustände unterschieden werden:

	Sperrung Knoten St. Jakob	Umleitung Busse	Einsatzkurse BVB
Normalbetrieb (ohne Anlässe)			
Kleine und mittlere Anlässe in der St. Jakobshalle (bis ca. 4'000 Personen)			
Grossanlässe in der St. Jakobshalle (neu mit bis zu 12'000 Personen)			X
Grossanlässe im St. Jakob-Park (mit bis zu 35'000 Personen)	X	X	X
Kombination Grossanlass St. Jakobshalle und St. Jakob-Park (i.d.R. mit versetzten Besucherspitzen)	X	X	X

Tab.: Betriebszustände im Gebiet St. Jakob

Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal der verschiedenen **Betriebszustände** ist die Sperrung des Knotens St. Jakob für den motorisierten Individualverkehr MIV (Ja/Nein). Diese Sperrung ist in der Regel nur bei Grossanlässen im St. Jakob-Park notwendig (z.B. Fussballspiele), wofür Betriebskonzepte bestehen und regelmässig angewendet werden. Das Verkehrsaufkommen wird somit auch in Zukunft grundsätzlich wie heute abgewickelt. Die geplanten Veränderungen sind in Kapitel 3 (vorgeschlagene Massnahmen) dargestellt.

Die **Kombination von zwei Grossanlässen** (St. Jakob-Park und St. Jakobshalle) wird aus folgenden Gründen nicht als Dimensionierungsgrundlage verwendet:

- Das Szenario, dass beide Anlagen Vollbetrieb haben und gleichzeitig entleert werden, trifft Betriebstechnisch praktisch nie zu.
- Anlässe in der St. Jakobshalle mit 12'000 Zuschauern sind Grossveranstaltungen mit Nutzung im Infield wie z.B. Ramstein, Gun's Roses, Meat Loaf, Nickelbach etc. Diese Anlässe enden nicht zeitgleich wie ein allenfalls parallel stattfindender Fussballmatch.
- Dass gleichzeitig zwei Grossveranstaltungen in Form von Konzerten oder ähnlichem in der St. Jakobshalle und im St. Jakob-Park stattfinden, ist betriebswirtschaftlich ausgeschlossen.

Das Verkehrskonzept muss die verschiedenen Betriebszustände im Gebiet St. Jakob berücksichtigen und flexibel reagieren können. Es kann dabei auch in Zukunft auf bestehende Betriebskonzepte aufgebaut werden.



Abb.: Übersicht der Nutzungen im Raum St. Jakob

2 TEILSTRASSENNETZPLAN BRÜGLINGER EBENE (2006/2007)

Eine **wichtige Grundlage** ist der Teilstrassennetzplan Brüglinger Ebene, welcher vom Gemeinderat/der Gemeindekommission/der Gemeindeversammlung Münchenstein im Jahre 2006 beschlossen und vom Regierungsrat des Kantons BL am 16.01.2007 genehmigt wurde (siehe Abbildung auf nächster Seite).

Im **Teilstrassennetzplan** Brüglinger Ebene werden im **verbindlichen Planinhalt** neben dem Perimeter und der Gemeindegrenze insbesondere die Verkehrswege (inkl. deren Bedeutung) dargestellt:

- Erschliessungsstrassen und private Erschliessungswege (mit beschränktem Motorfahrzeugverkehr und öffentlichem Benutzungsrecht)
- Fusswege und Wanderwege
- Anschlüsse an das öffentliche Strassennetz

Im **orientierenden Planinhalt** sind zudem festgelegt:

- Kantonale Radrouten und Radwege
- Private Parkplätze für Personenwagen: die Parkierung wird für alle Nutzungen der Brüglinger Ebene zentral an den Parkierungsanlagen Parkhaus St. Jakob (ca. 1054 PP), offener Parkplatz St. Jakob (ca. 396 PP) sowie beim Parkplatz „Park im Grünen“ (ca. 205 PP) abgewickelt.
- Private Abstellanlagen für Zweiräder

Aus den mit Symbolen eingetragenen Wegen für MIV, Velo und Fussgänger ergeben sich Zufahrts- und Benützungswege, wie sie in der jeweiligen **Netzdarstellung** für den MIV, den Veloverkehr und die Fussgänger in den 3 Übersichtsplänen (siehe Ecke oben links in Abbildung auf nächster Seite) im Strassennetzplan dargestellt sind.

Mit den grün angegebenen 22 Punkten (siehe Abbildung auf nächster Seite) wird zudem ein **Massnahmenkatalog** (Private, Gemeinde, Kantone) angegeben. Die Gemeinde wirkt auf die Realisierung dieser Massnahmen hin und regelt im Einvernehmen mit den Beteiligten die Finanzierung. Im Bereich der St. Jakobshalle sind insbesondere folgende Punkte zu erwähnen:

- *11: Ergänzung der Veloabstellanlagen an den Zugängen zu den Sport- und Veranstaltungsanlagen*
- *12: Verbesserung der Veloabstellanlagen vor der St. Jakobshalle und dem Gartenbad*
- *13: Überprüfung des Verkehrsregimes und des Anschlusses an die Brüglingerstrasse zur konfliktärmeren Führung der Parkhauszu- und wegfahrten der Anlieferung und des Fussgänger- und Zweiradverkehrs. Sicherstellen aller Fahrbeziehungen Brüglingerstrasse - Parkhaus sowie Sicherstellen einer attraktiven und sicheren Fusswegverbindung von der Bushaltestelle an der Brüglingerstrasse zur Mittleren Allee und zum Parkhaus. Begründung eines öffentlichen Benutzungsrechtes.*

Das Verkehrskonzept stimmt mit dem Teilstrassennetzplan grundsätzlich überein. Abweichungen betreffen lediglich den orientierenden Planinhalt (z.B. Verlegung von Veloabstellplätzen).

Im „Teilstrassennetzplan Brüglinger Ebene“ aus dem Jahre 2006/2007 regelt die Gemeinde Münchenstein die Erschliessung der Brüglinger Ebene durch MIV, Velo- und Fussgängerverkehr. Das Verkehrskonzept stimmt mit dem verbindlichen Planinhalt überein.

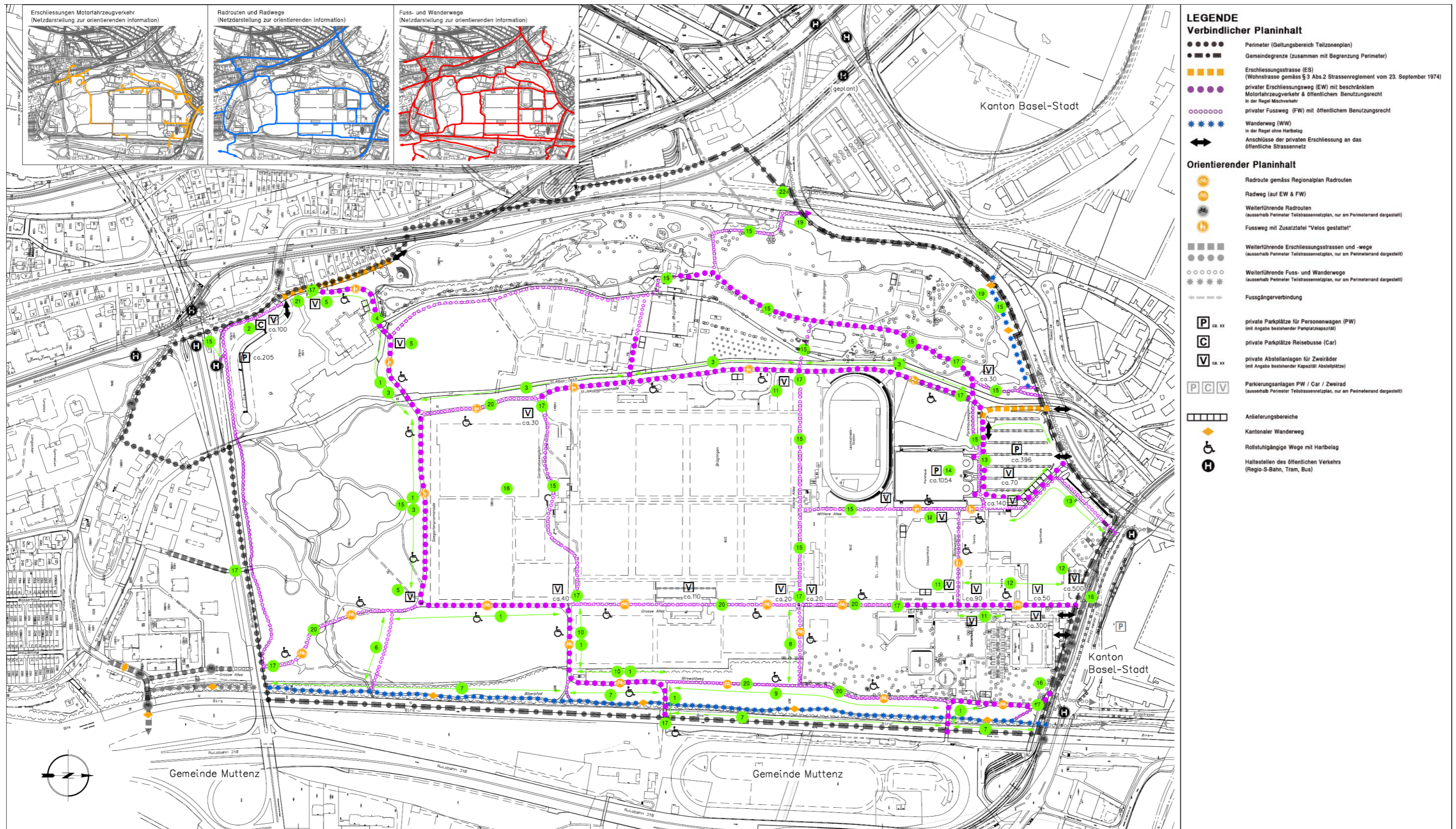


Abb.: Teilstrassennetzplan Brüglinger Ebene

3 VORGESCHLAGENE MASSNAHMEN

3.1 Lastwagen-Durchfahrt / Schleppkurven

Im Rahmen der Erneuerung der St. Jakobshalle ist eine **neue LW-Durchfahrt** vorgesehen, welche auch als Fluchtweg sowie zur ebenerdigen Entleerung der Halle dient. Mit dieser neuen LW-Durchfahrt entsteht ein speditiverer Verkehrsfluss und Betriebsablauf beim Auf- und Abbauen. Die Lastwagen/Sattelschlepper haben wie heute auf der Südseite bei der Parkhaus-Ausfahrt Aufstellflächen (4 Wartepositionen) zur Verfügung und können bei einem grösseren Bedarf ganze Parkbuchten als Abstellfläche dazu mieten. Der für die Feuerwehr freizuhalten Platz ist weiterhin mit Halteverboten markiert, und auch die neue LW-Durchfahrt ist für die Feuerwehr nützlich.

Betreffend der **Ausfahrt/Wegfahrt** auf der **Nordseite** wurde in den Jahren 2012 und 2013 unter Beteiligung aller massgebenden Amtsstellen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft anlässlich von 2 Begehungen/Besprechungen eine machbare Verkehrsführung entwickelt. Bei Anlässen ist die Lastwagen-Wegfahrt, welche auf städtischem Boden liegt, mit Verkehrsdienst-Personal zu sichern. Die Lastwagen werden südlich der Tramgleise zu dem mit Schranken gesicherten Tramübergang aus der Grosse Allee und dann auf der Nebenfahrbahn zur Ausfahrt bei der Birsstrasse geführt. Wenn der Schänzliknoten im Rahmen des Erhaltungsprojekts Tunnel Schänzli zu einem Kreisell umgebaut wird, kann dort gewendet werden. Es ist aber auch denkbar, den Transporteuren eine andere Wegfahrtroute (z.B. Autobahneinfahrt Muttenz-Nord oder Pratteln) vorzuschreiben.

Im Rahmen erster Lärmabschätzungen wurde auch das **Verkehrsaufkommen** durch Lastwagen sowie die Auswirkungen der geplanten Lastwagen-Ausfahrt betreffend Lärm auf das gegenüberliegende Gebäude (Tertianum/St. Jakob-Park) geprüft. Dabei wurden die heutigen Lastwagenfahrten erfasst, welche im Laufe eines Jahres beim Auf-/Abbau entstehen. Im Sinne einer Prognose wurde zudem angenommen, dass nach der Sanierung und Modernisierung ca. 10 zusätzliche Grosskonzerte stattfinden werden. Die resultierende durchschnittliche Verkehrsbelastung durch ausfahrende Lastwagen in der Nacht ist mit 0.06 LW/Std. äusserst gering, sodass die künftige Betriebsausfahrt der St. Jakobshalle bezüglich des Lärms unbedenklich ist. Im weiteren wurden Abklärungen über die **saisonale/zeitliche Verteilung** des LW-Verkehrs durchgeführt:

- **Saisonale Verteilung der Veranstaltungen:** die Veranstaltungen finden schwergewichtig zwischen September und Mitte Juni statt, d. h. tendenziell eher im weniger empfindlichen Winterhalbjahr (Sommer mit offenen Fenstern wäre lärmempfindlicher).
- **Zeitliche Verteilung des Abbaus:** bei vielen Veranstaltungen erfolgt der Auf- und Abbau tagsüber. Infolge des allgemein gültigen Nachtfahrverbotes für Lastwagen erteilt die Polizei nur Bewilligungen in speziellen Fällen (z. B. bei Konzerten, wenn anderntags wieder Aufbau an einem anderen Ort). Der Abbau (bzw. der LW-Verkehr) erfolgt dann in der Regel ca. zwischen 23.30 Uhr – 02.00 Uhr.

Die ausfahrenden Lastwagen befahren im Bereich Hallennordseite – Tramübergang – Nebenfahrbahn Routen des **Veloverkehrs**. Da der Veloverkehr schwergewichtig im Sommerhalbjahr und tagsüber stattfindet (z.B. Besucher Gartenbad), die Lastwagenfahrten jedoch fast ausschliesslich im Winterhalbjahr und hauptsächlich zu Randzeiten abgewickelt werden, wird das Konfliktpotenzial als gering eingestuft. Der Bereich um den Tramübergang ist zudem übersichtlich und wird bereits heute von Lastwagen befahren.

Mit einer neuen LW-Durchfahrt kann der Auf- und Abbau speditiver durchgeführt werden. Die zusätzliche Verkehrsbelastung durch ausfahrende LW wird gering sein. Mit Schleppkurven wurde die Fahrbarkeit nachgewiesen (siehe Abb. auf nächster Seite).

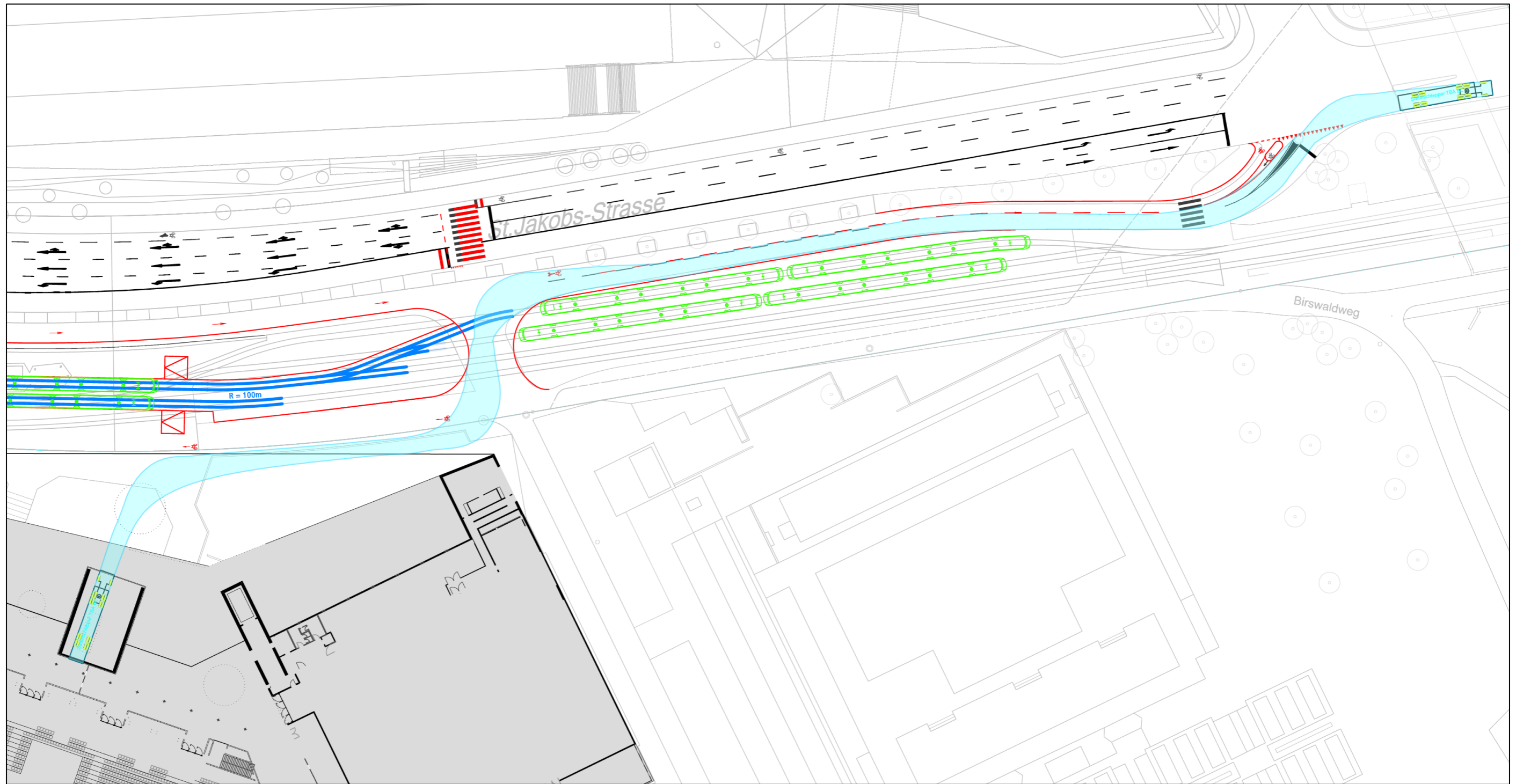


Abb.: Schleppkurven-Nachweis (hellblau) der neuen LW-Ausfahrt

3.2 Öffentlicher Verkehr

3.2.1 Tramhaltestelle St. Jakob

Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ist bis 2023 nur noch eine Spaltgrösse von max. 5 cm zugelassen. Dies bedeutet, dass die Haltekanten auf 27 cm angehoben und praktisch in eine Gerade verlegt werden müssen. Unter Federführung von Mobilität BS-Verkehrsplanung soll die **Tramhaltestelle St. Jakob** behindertengerecht umgestaltet werden, wozu RK&P mit einer Vorstudie beauftragt wurde. In der Abbildung auf der nächsten Seite ist eine mögliche neue Lage der Tramhaltestelle dargestellt. Zu berücksichtigen sind neben der BehiG-konformen Ausgestaltung auch die Umsteigebeziehungen auf die Buslinien 36/37/47. Zudem sind die erforderlichen Abstellgleise bei Grossanlässen für die BVB von zentraler Bedeutung. Im Weiteren ist der grosse Publikumsandrang bei Fussballspielen, Konzerten und Anlässen zu beachten.

Die St. Jakobshalle ist vom öffentlichen Verkehr optimal erschlossen, liegen doch die Haltestellen der Tramlinie 14 sowie der Buslinien 36/37/47 unmittelbar beim neuen Hauptein-/ausgang. Die Haltestellen sind bis 2023 behindertengerecht auszuführen.

3.2.2 Tramverbindung Dreispitz - St. Jakob

Im Rahmen der Studie des Tramnetzes 2020 ist eine neue **Tramverbindung Dreispitz - St. Jakob** vorgesehen. Zudem planen die BVB am Walkeweg ein neues Depot, welches über den Walkeweg erschlossen wird.

Für die Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob wurden in einer Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten untersucht, welche via Brüglingerstrasse und/oder Walkeweg verlaufen. Bei der Mehrheit der Linienführungsvarianten entsteht **kein Engpass an der Ecke St. Jakobshalle**.

Für die Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob wurden verschiedene Varianten untersucht, wobei bei der Mehrheit der Varianten kein Engpass an der Ecke St. Jakobshalle entstehen würde.

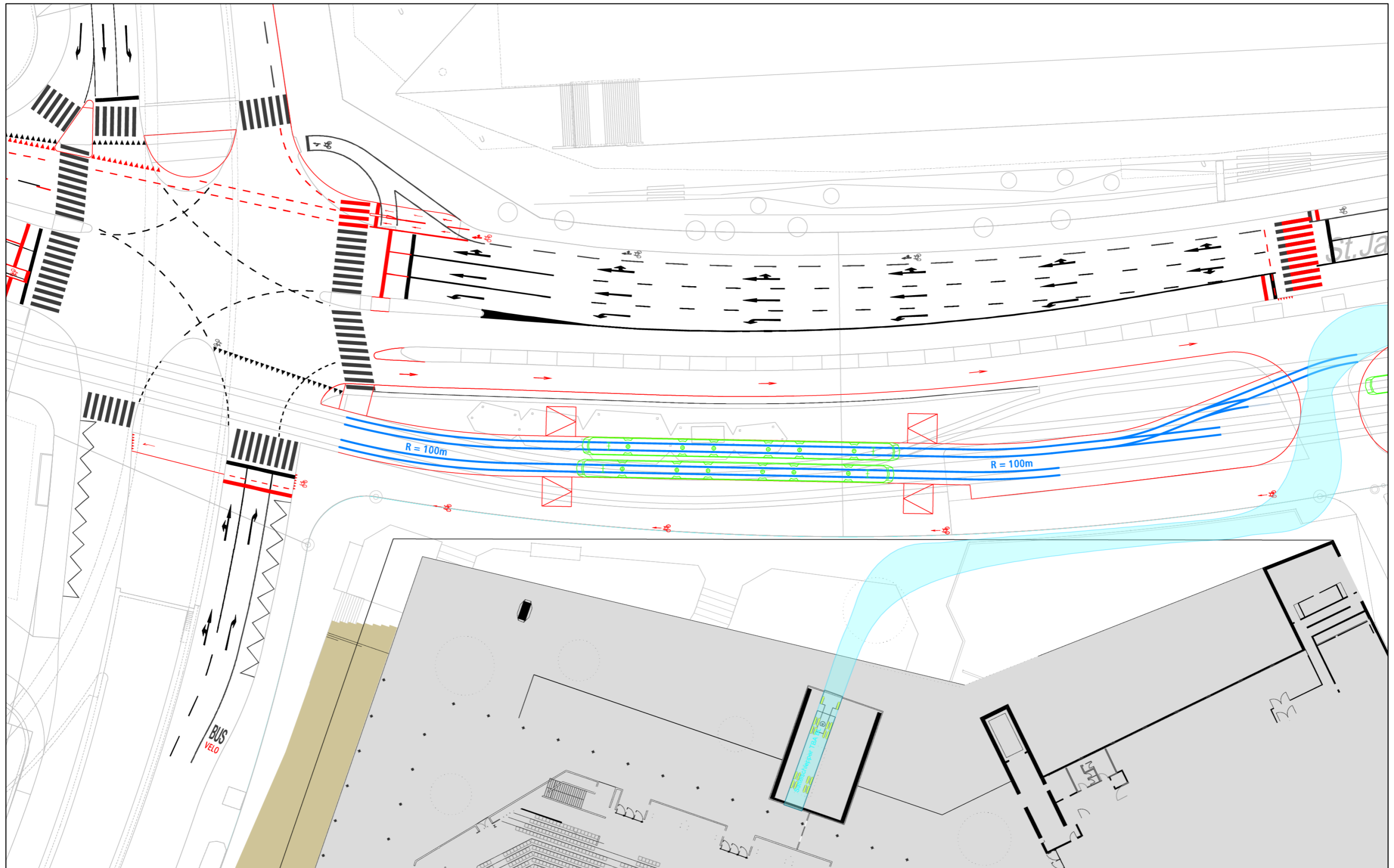


Abb.: BehiG-konforme Tramhaltestelle St. Jakob gemäss Vorstudie (Massstab 1:1'000)

3.3 Fussgängerverkehr

Die verschiedenen Benutzergruppen von der Nordseite (Hauptein-/ausgang St. Jakobshalle, Tram- und Bushaltestelle St. Jakob, St. Jakob-Park, etc.) werden auf einem grosszügig verbreiterten, durchgehenden **Gebereich/Trottoir** (siehe ANHANG 1) um die St. Jakobshalle herumgeführt, um die Mittlere Allee (Richtung Sportanlagen) und das Parkhaus zu erreichen. Diese Fussgängerführung ist praktisch konfliktfrei. Einzig bei der Einfahrt von Lastwagen können sich Konflikte zwischen Lastwagen und Fussgängern ergeben. Allerdings werden sich diese aufgrund der neuen LW-Durchfahrt im Vergleich zu heute stark reduzieren.

Zudem werden die Fussgänger zwecks vertikaler Entflechtung künftig vermehrt auch auf der **Galerie im 1. OG** geführt. Via Ein-/Ausgang auf der Südseite (Seite Parkplatz) auf dieser Ebene (1. OG) können die Besucher über die verbreiterte Treppe auf kurzem Weg und ohne Konflikte das Parkhaus sowie die neuen Veloabstellplätze erreichen (siehe ANHANG 2).

Der Aussenbereich im Norden der Halle mit dem Hauptein-/ausgang und der Tramhaltestelle wurde durch eine **Personenflussanalyse** separat untersucht (siehe Bericht ase). Diese kommt zum Schluss, dass der Abtransport der Zuschauer nach einer Veranstaltung in der St. Jakobshalle kein Problem darstellt.

Die Fussgänger vom Hauptein-/ausgang auf der Nordseite können mittels eines grosszügigen Gehbereichs praktisch konfliktfrei das Parkhaus und die mittlere Allee auf der Südseite der Halle erreichen. Zudem führt der Ein-/Ausgang im 1. OG auf der Hallensüdseite direkt zum Parkhaus. Der Abtransport der Zuschauer nach einer Veranstaltung in der Halle mit dem ÖV ist gewährleistet.

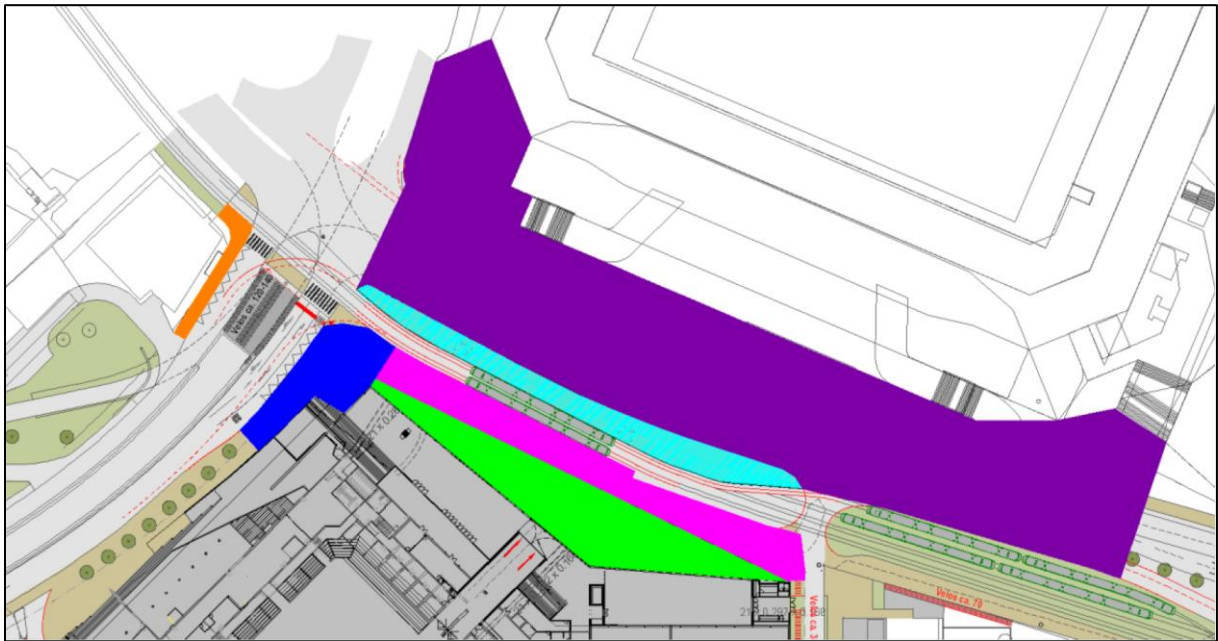


Abb.: Situation beim Nordausgang der Halle eingefärbt mit den möglichen Warteflächen (Auszug Personenflussanalyse ASE)

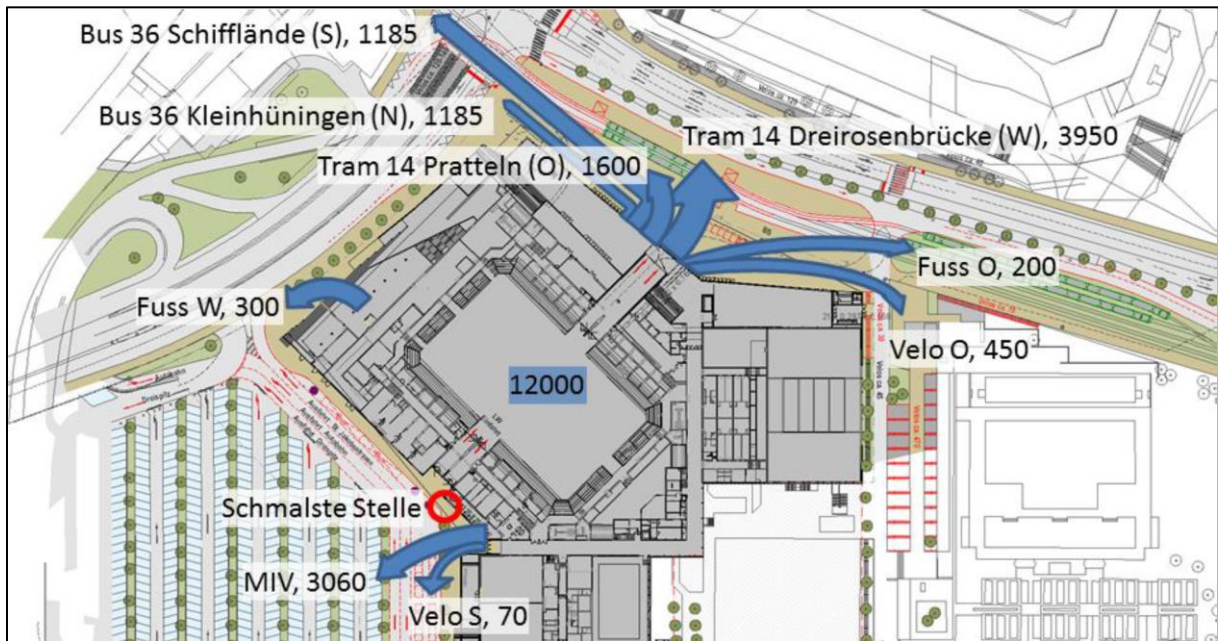


Abb.: Zielverteilung und massgebende Personenflüsse bei Entleerung der St. Jakobshalle (Auszug Personenflussanalyse ASE)

3.4 Veloverkehr

3.4.1 Veloführung

Die **Erreichbarkeit** der St. Jakobshalle mit dem Velo ist aus allen Richtungen sehr gut.

Im Rahmen der Vorstudie „Tramhaltestelle St. Jakob“ ist zusammen mit den Behörden BS eine Optimierung der **Veloführung** im Bereich des Knotens St. Jakob erarbeitet worden. Es wird empfohlen, die Veloführung in Richtung Stadt, welche heute auf der Nebenfahrbahn parallel zu den Tramgleisen am Knoten St. Jakob nur eine umständliche Fortsetzung findet, beim Umbau der Tramhaltestelle **anzupassen** (siehe Abb. auf nächster Seite):

- Von MuttENZ/Gartenbad her kommend werden die Velos **Richtung Bahnhof SBB/Lehenmatt** mit einer neuen Velofurt parallel zum bestehenden Fussgängerstreifen vor dem Stadion über die St. Jakobs-Strasse geführt. Von dort benützen sie den bestehenden Radstreifen zum Knoten St. Jakob. Der westliche Teil der Nebenfahrbahn bleibt nur noch stadtauswärts befahrbar (Einbahnsignalisation, Verschmälerung), wodurch an der Tramhaltestelle mehr Warteraum entsteht.
- Der Veloverkehr von MuttENZ/Gartenbad in **Richtung Dreispitz** wird neu südlich entlang der Tramhaltestelle frei über den Platz vor der umgebauten St. Jakobshalle geführt. Die Überquerung der Brüglingerstrasse erfolgt mit einer Velofurt parallel zum Fussgängerstreifen. In der Gegenrichtung wird der Veloverkehr wie heute über die Nebenfahrbahn geführt.
- Am **Knoten St. Jakob** wird der Veloverkehr auf der St. Jakobs-Strasse direkt über den Knoten geführt (weniger Wartezeiten) und eine Rechtsabbiegespur für die Velos geschaffen.
- Zwischen der **Zeughausunterführung** und dem Knoten St. Jakob sind in beide Richtungen durchgehende Velostreifen geplant (separates Projekt).
- Im Bereich der **Birsbrücke** ist eine neue Veloführung angedacht (separates Projekt).

Die neue Veloführung über den Platz zwischen St. Jakobshalle und Tramhaltestelle für den Verkehr Richtung Dreispitz wird bei **Anlässen** ab mittlerer Grösse in der Halle gesperrt (siehe Abbildungen unten). Der Veloverkehr MuttENZ – Dreispitz wird dabei über den Linksabbieger auf der St. Jakobsstrasse umgeleitet. Die übrigen Veloführungen bleiben bei einem Anlass in der St. Jakobshalle unverändert

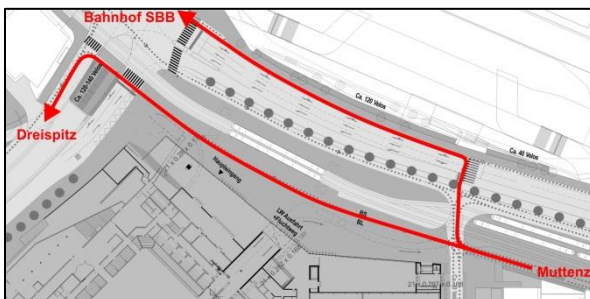


Abb.: Veloführung MuttENZ – Basel bei Normalbetrieb

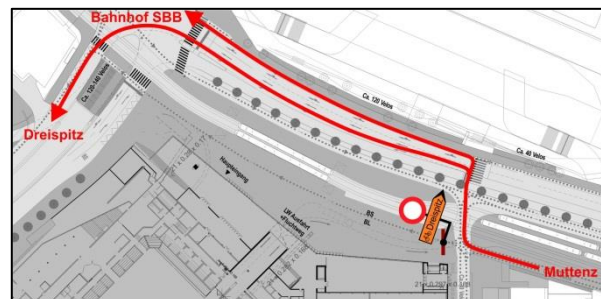


Abb.: Veloführung bei Anlässen in der Halle

Mit einer Anpassung der Veloführung im Bereich der Tramhaltestelle wird das Überqueren des Knotens St. Jakob für Velofahrer Richtung Dreispitz vereinfacht. Bei Veranstaltungen ab mittlerer Grösse in der St. Jakobshalle wird der Veloverkehr auf der Nordseite der Halle umgeleitet.

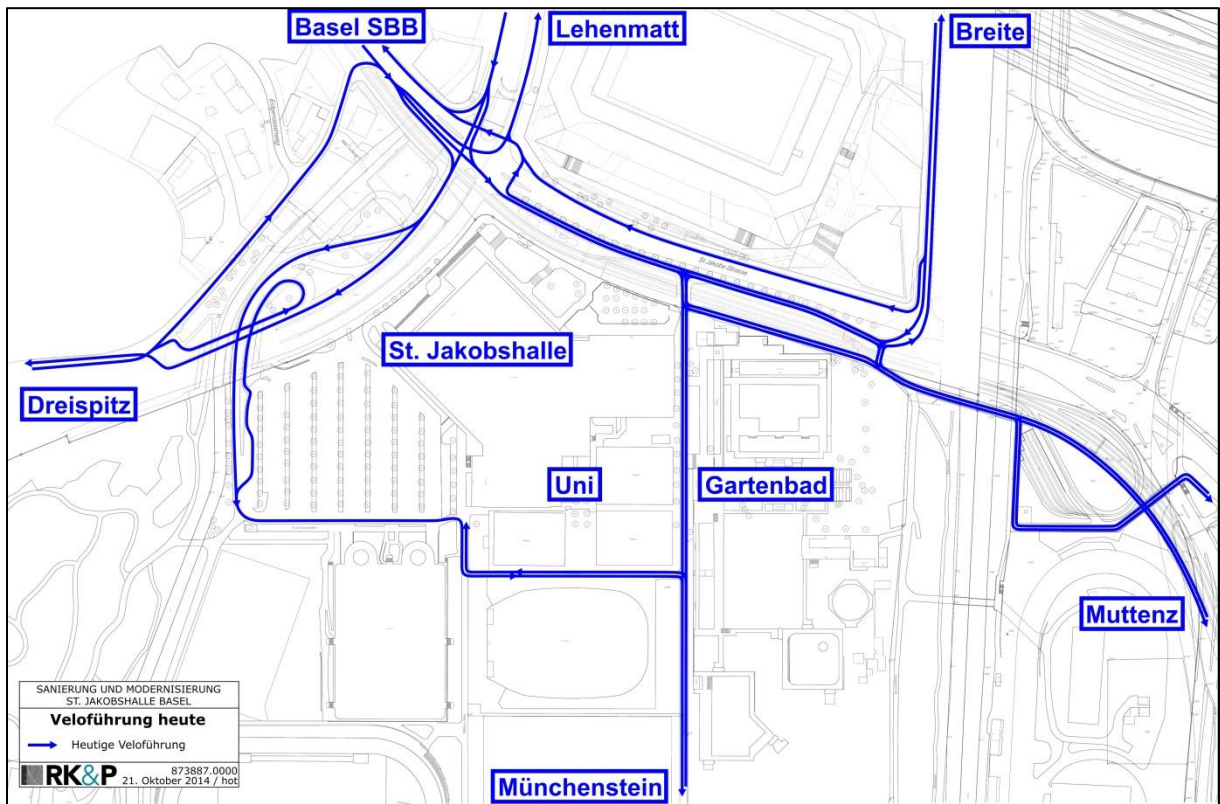


Abb.: Heutige Veloführung

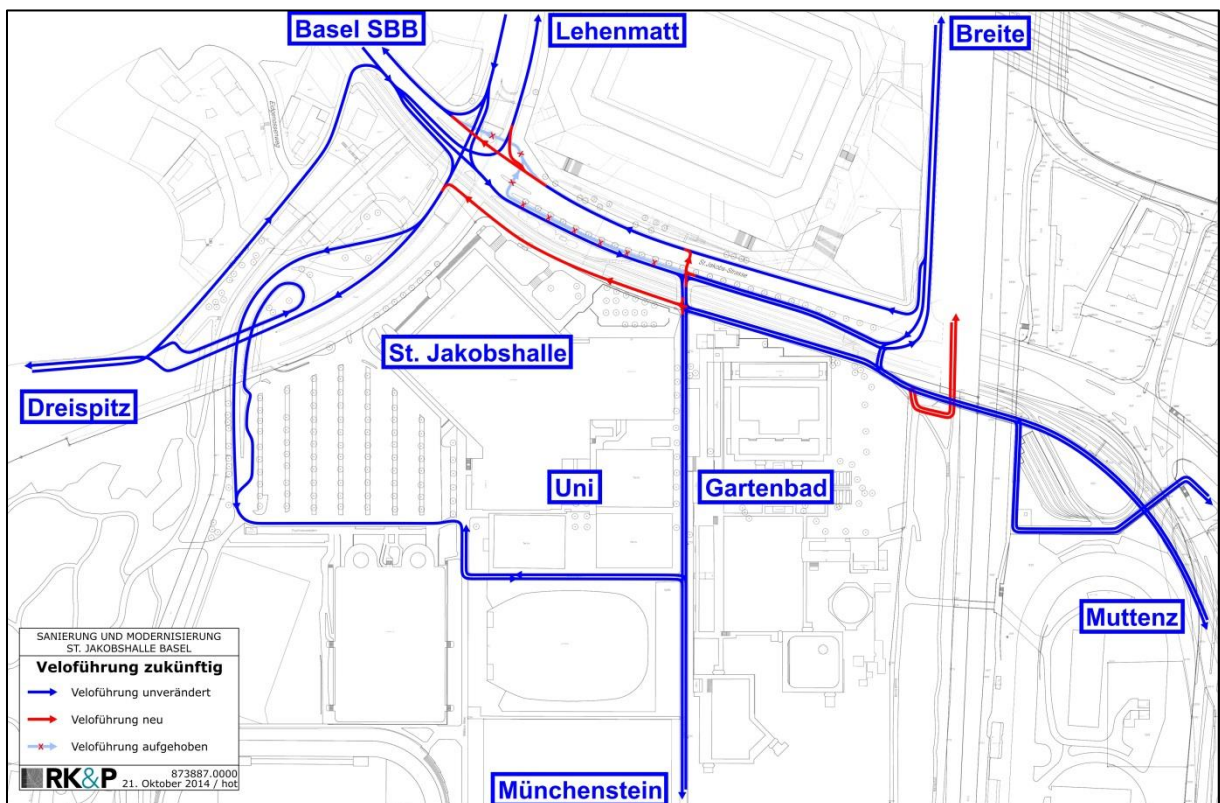


Abb.: Zukünftige Veloführung

3.4.2 Veloabstellplätze

Durch den neuen Hauptzugang zur St. Jakobshalle entfallen ca. 350 bestehende Veloabstellplätze (VPP) auf der **Nordseite** der Halle. Gemäss Teilstrassennetzplan Brüglinger Ebene war eine Erweiterung dieser Abstellanlage auf ca. 500 VPP vorgesehen. Für diese wird Ersatz an verschiedenen Standorten geschaffen (siehe Abb. auf nächster Seite):

- „Vorne“ entlang der Grossen Allee können zusätzliche VPP entlang der St. Jakobshalle erstellt werden.
- Gegenüberliegend können die Veloabstellplätze des Gartenbades an dieser optimalen Lage ergänzt werden. Mit einem neuen Ständertyp kann die Anzahl Abstellplätze gemäss Planungsamt BS zudem um rund 100 VPP auf ca. 380 VPP erhöht werden (siehe Detailplan ANHANG 3).
- Zwischen Gartenbad und Tram können entlang der Nebenfahrbahn ca. 70 neue VPP erstellt werden.
- Das Sportinstitut (Baufeld siehe ANHANG 1) wird zur Erstellung von eigenen Veloabstellplätzen verpflichtet werden.

Als **weitere Standorte** wurden **geprüft**, aufgrund der Nachteile jedoch verworfen:

- Südwestlich der Halle im Bereich Mittlere Allee/Eissporthalle/Badweglein zwischen den Bäumen → Konflikt mit Stadtgärtnerei
- Anstelle von PW-Parkfeldern auf dem Parkplatz → keine sichere Zu-/Wegfahrt, keine Entflechtung, Konflikt mit PW-Strömen
- Zwischen den Bäumen entlang der St. Jakobshalle (Seite Brüglingerstrasse) → Konflikt mit grossen Fussgängerströmen nach Fussballspielen sowie mit Bushaltestelle. Zufahrt von Seite St. Jakobsstrasse schwierig.
- Unter dem grossen Foyerdach beim Haupteingang → Konflikte mit Hauptfussgängerströmen, wartenden Besuchern sowie mit der Feuerwehr (Zufahrt, Evakuation).

Die Ersatzstandorte weisen in Bezug auf den neuen Haupteingang der St. Jakobshalle eine **attraktivere Lage** auf, als die bestehenden 350 VPP auf der Nordseite der Halle in Bezug auf den heutigen Haupteingang Seite Brüglingerstrasse (siehe Abbildungen unten). Aufgrund der attraktiven und nahen Lage der Ersatzstandorte wird kein wildes Parkieren auf der Nordseite der Halle befürchtet (vgl. Situation Messeplatz). Als präventive Massnahme könnte ein Parkverbot vor der Halle signalisiert werden.

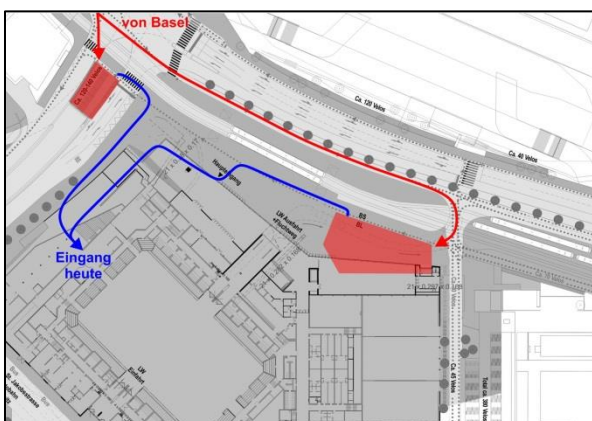


Abb.: heutige Lage der Veloabstellplätze und des Eingangs (rot = Zufahrt von Basel, blau = Fussweg)

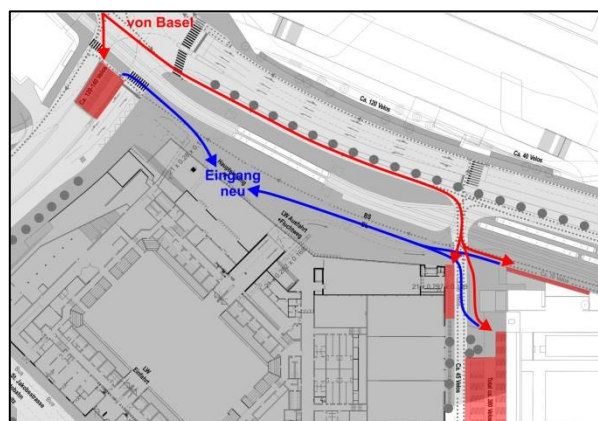


Abb.: neue Lage der Veloabstellplätze und des Eingangs (rot = Zufahrt von Basel, blau = Fussweg)

Die **südwestlich der Halle** angeordneten 45 VPP (Standort I) entfallen aufgrund der dort geplanten Erweiterung ebenfalls. Ein unmittelbarer Ersatz ist aufgrund des Baumschutzes in der mittleren Allee nicht möglich. Es stehen jedoch weiterhin die Standorte J und L zur Verfügung.

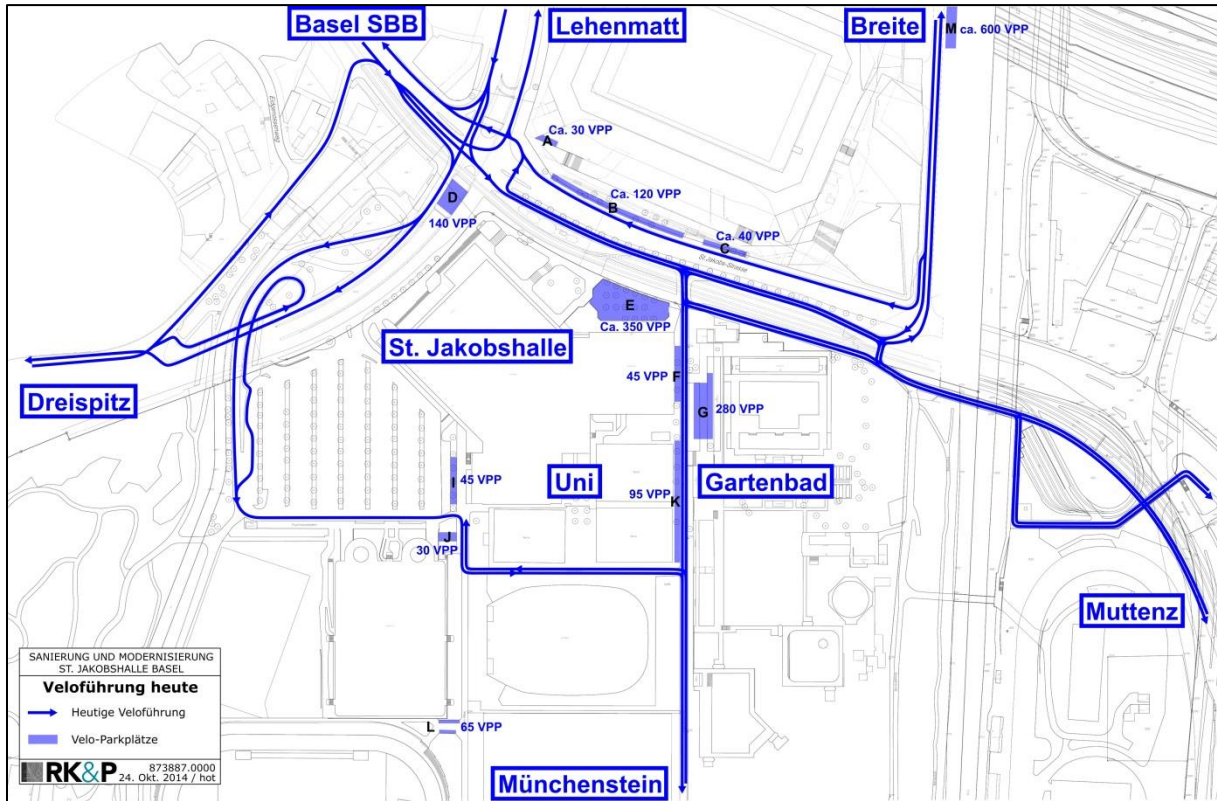


Abb.: Heutige Lage der Veloabstellplätze

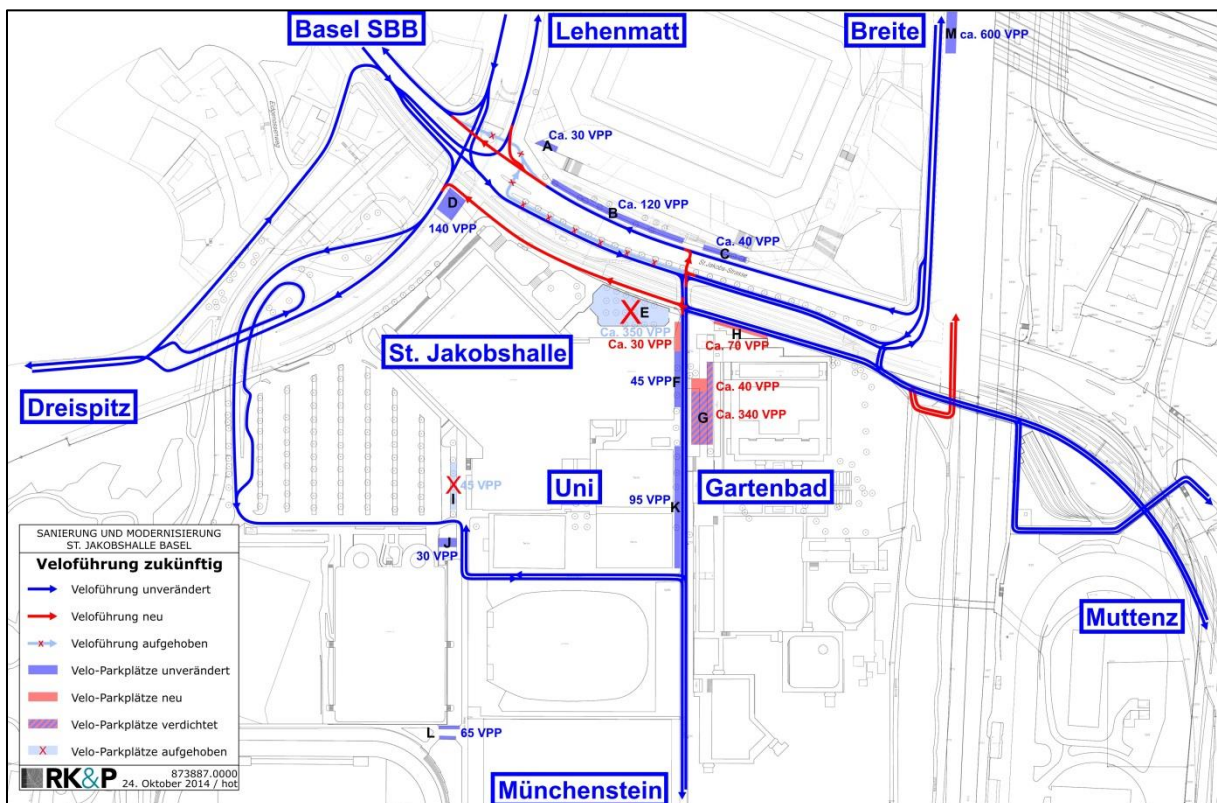


Abb.: Zukünftige Lage der Veloabstellplätze

Heute sind im Bereich der St. Jakobshalle insgesamt rund 1'840 **Veloabstellplätze** (VPP) vorhanden. Nach dem Umbau der Halle werden rund 1'645 VPP zur Verfügung stehen:

Standort		VPP heute	VPP nach Umbau
A	St. Jakob-Park West	30	30
B	St. Jakob-Park Mitte	120	120
C	St. Jakob-Park Ost	40	40
D	Knoten St. Jakob	140	140
E	St. Jakobshalle Nord	350	-
F	Grosse Allee Nord	45	75
G	Gartenbad West	280	380
H	Gartenbad Nord	-	70
I	St. Jakobshalle Südwest	45	-
J	Mittlere Allee Nord	30	30
K	Uni	95	95
L	Mittlere Allee Süd	65	65
M	Birsstrasse	600	600
	TOTAL	1'840	1'645

Tab.: Bilanz der Veloabstellplätze im Bereich St. Jakobshalle

Gemäss den **Planungsrichtwerten** aus der Wegleitung „Planung von Zweirad-Abstellanlagen“ vom August 1997 gelten für Stadien Richtwerte von 1 pro 10 Zuschauerplätze bzw. für Konzertsäle 1 pro 20 Sitzplätze. Wird von einer Maximalzahl von 12'000 Zuschauern ausgegangen, so ergibt sich je nach Richtwert ein Bedarf zwischen 600 und 1'200 VPP für die St. Jakobshalle.

Zur Verifizierung des errechneten Bedarfs wurde die effektive **Belegung** der heutigen 1'840 Veloabstellplätze während verschiedenen Betriebszuständen erhoben (siehe auch Abbildung auf nächster Seite):

Erhebung	Datum, Zeit	Betriebszustand	Mittlere Auslastung
1	Do, 2.10.2014, 10.45 Uhr	Normalbetrieb	9%
2	Do, 2.10.2014, 15.15 Uhr	Normalbetrieb	11%
3	Di, 21.10.2014, 14.30 Uhr	Grossanlass in der St. Jakobshalle (Swiss Indoors)	10%
4	Do, 23.10.2014, 17.00 Uhr	Grossanlass in der St. Jakobshalle (Swiss Indoors)	13%
5	Mi, 1.10.2014, 21.30 Uhr	Grossveranstaltung im St. Jakob-Park (Champions League-Spiel FCB – FC Liverpool)	Überlastung im Umfeld St. Jakob-Park (Standorte E und G jedoch nur schwach ausgelastet).

Tab.: heutige Auslastung der Veloabstellplätze

Die Erhebungen zeigen, dass das bestehende Angebot mit 1'840 VPP im Bereich St. Jakob sowohl für den Normalbetrieb als auch für Anlässe in der St. Jakobshalle **ausreichend** ist. Selbst an den attraktivsten Standorten wurde keine kritische Belegung festgestellt. Bei Grossanlässen (z.B. Fussballspiele) im St. Jakob-Park sind die Abstellmöglichkeiten an bestimmten Standorten jedoch knapp.

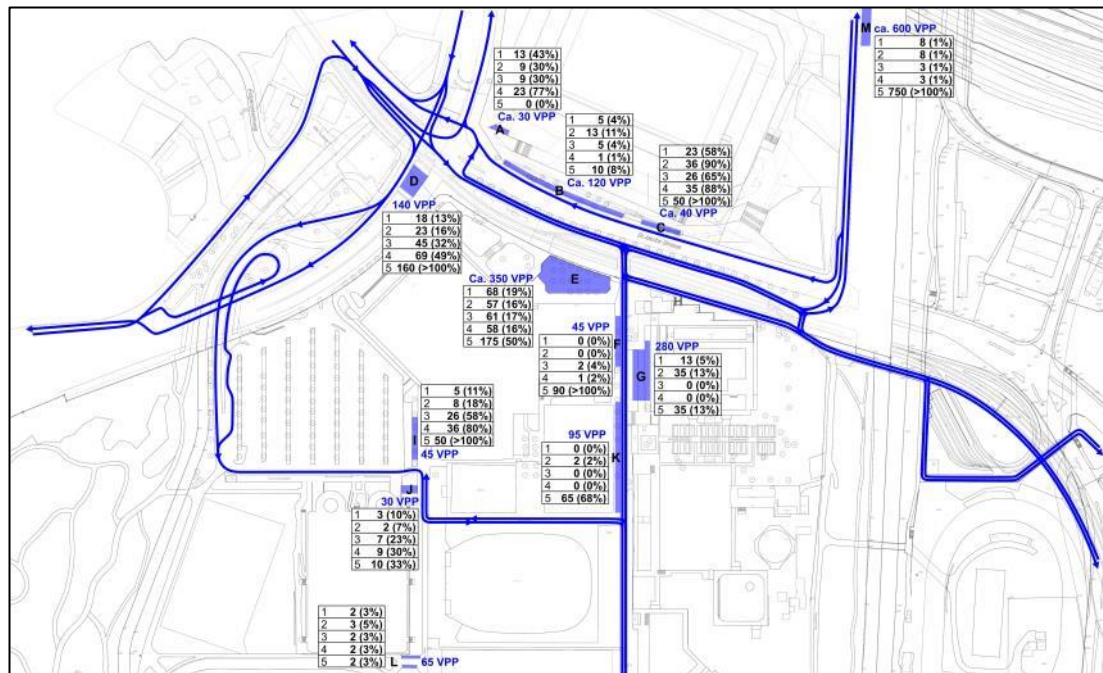


Abb.: Belegung der Veloabstellplätze

Mit der dispersen Anordnung der VPP können sich die Besucher der St. Jakobshalle je nach **Anfahrtsrichtung** auf die verschiedenen umliegenden Veloabstellplätze verteilen:

- Von Basel SBB und Lehenmatt: Beim Knoten St. Jakob auf der Überdeckung der Unterführung sowie entlang der Grossen Allee/Gartenbad.
- Vom Dreispitz: Südwestlich der Halle sowie beim Knoten St. Jakob auf der Überdeckung der Unterführung
- Von Münchenstein: Entlang der Grossen Allee/Gartenbad sowie südwestlich der Halle
- Von Muttenz: Entlang der Grossen Allee/Gartenbad
- Von der Breite: Entlang dem St. Jakob-Park sowie entlang der Grossen Allee/Gartenbad

Der St. Jakob-Park, die St. Jakobshalle, das Gartenbad, die übrigen Sportanlagen und die Uni weisen unterschiedliche Betriebszeiten auf, wodurch heute wie auch in Zukunft **eine Mehrfachnutzung** der umliegenden Veloabstellplätze stattfindet:

- St. Jakobshalle: Anlässe v.a. abends und im Winterhalbjahr
- Gartenbad: Spitze am Nachmittag und v.a. im Hochsommer
- Uni Basel: Tagsüber während den Semestern (2x 14 Wochen)

Der effektive Bedarf an Veloabstellplätzen reduziert sich dadurch (analog Mehrfachnutzung Parkhaus St. Jakob). Deshalb wird das Angebot an Veloabstellplätzen mit den geplanten Ersatzstandorten auch in Zukunft als ausreichend für Anlässe in der St. Jakobshalle beurteilt, zumal der Veranstaltungstyp in der Regel nicht einen hohen Velo-Anteil erwarten lässt.

Analog zur zentralen Auto-Parkierung im Parkhaus (Mehrfachnutzung für alle Nutzungen) wird auch für die Velo-Parkierung auf einen Gesamtpool an Veloabstellplätzen (Mehrfachnutzung für alle Nutzungen) zurückgegriffen. Im Rahmen der Erneuerung der St. Jakobshalle werden ca. 200 neue Veloabstellplätze als Ersatz für wegfallende Abstellplätze geschaffen. Für Anlässe in der St. Jakobshalle wird das Angebot an Veloabstellplätzen sowohl für den heutigen als auch für den zukünftigen Zustand als ausreichend beurteilt. Die bestehenden Veloführungen erlauben eine sichere und konfliktfreie Zufahrt aus allen Richtungen zu den Veloabstellanlagen.

3.5 Parkierung

3.5.1 Parkierungskonzept 2002

Im Jahr 2002 wurden im Rahmen der Planungen „Parklandschaft St. Jakob“ mehrere Massnahmen zur Entschärfung der teilweise unerwünschten Verkehrs- und Parkierungssituationen vorgeschlagen:

Konzeptstufe 1 (= nahe Zukunft):

- Organisatorische Massnahmen: öV-Kombiticket zusammen mit Eintritt, zentraler Veranstaltungskalender, einheitliche Parkgebühren etc.
- Verkehrstechnische Massnahmen: Quartierparkzonen zum Schutz der Wohngebiete, Verkehrsleitsystem auf Autobahn, Parkleitsystem St. Jakob, zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Velos etc.
- Angemessenes PP-Angebot: festes PP-Angebot sowie zusätzlich provisorisch nutzbare Flächen
- Bauliche Massnahmen: Aufstockung des bestehenden Parkhauses St. Jakob innerhalb 2-3 Jahren (inkl. Anpassung der Zu- und Wegfahrt)
- Flankierende Massnahmen: mit S-Bahn-Station Dreispitz neue attraktive Verbindung ins Laufental

Konzeptstufe 2 (= fernere Zukunft, d.h. 5-10 Jahre)

- Bauliche Massnahmen öV: mit Realisierung S-Bahn-Station St. Jakob und Kombiticket deutliche Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung öV
- Bauliche Massnahmen MIV: bei weiterhin hohem Parkdruck und unter Berücksichtigung von Kosten-/Nutzen-Überlegungen Realisierung neuer, fester Standplätze (inkl. Anpassung des bestehenden Strassennetzes) an folgenden favorisierten Standorten: Überdeckung H18, Parkhaus nördlich ARA Birsfelden, Parkhaus Areal Schänzli-Nord, Parkhaus Freulerstrasse
- Flankierende Massnahmen: PP-Doppelbenutzung auf dem Entwicklungsgebiet „Wolf“

Verschiedene der kurz- und mittelfristigen Massnahmen konnten seit 2002 bereits umgesetzt werden. So konnte insbesondere der Parkierungsdruck auf die angrenzenden Wohnquartiere in Muttenz, Münchenstein und Birsfelden mit Verkehrswachen und temporären Absperrungen bei Grossanlässen weitgehend entschärft werden. Der Ausbau des PP-Angebotes St. Jakob ist deshalb zurzeit kein politisches Thema mehr.

3.5.2 Heutiger Zustand

Die Parkierung für sämtliche Nutzungen in der Brüglinger Ebene wird heute zentral in den Parkierungsanlagen Parkhaus St. Jakob sowie Park im Grünen konzentriert. Alle Bedürfnisse werden zentral insbesondere im Parkhaus St. Jakob abgedeckt (Mehrfachnutzung für die verschiedenen Benutzergruppen) und mit einer einheitlichen Gebührenregelung bewirtschaftet.

Parkhaus St. Jakob

Im Parkhaus St. Jakob werden **1'054 PP** angeboten:

- Davon sind zurzeit ca. 120 PP fest **vermietet**. Die vermieteten Parkplätze sind nicht abgegrenzt bzw. fest zugeteilt. Vielmehr können die Mieter einen beliebigen PP aussuchen. Bei einem Grossereignis (z.B. FCB-Match) können die Mieter ihr Fahrzeug dort stehen lassen. Es gilt das Motto „es hat so lange es hat“. Dies bedeutet umgekehrt,

dass ein Mieter keine Gewähr hat, bei einem Grossanlass (z.B. GV UBS) um 10 Uhr morgens noch einen freien PP zu finden.

- Die übrigen PP im Parkhaus (über 900 PP) sind für Besucher **frei verfügbar**. Der Tarif beträgt an allen Wochentagen CHF 0.50 (für die 1.-3. Stunde) bzw. CHF 1.- (für die 4. - 7. Stunde) bzw. CHF 1.50 (für die 8. - 9. Stunde). Bei Grossanlässen gilt ein Einheits-tarif von CHF 10.-, welcher bei der Einfahrt zu entrichten ist.

Immobilien Basel-Stadt hat RK&P vertraulich **Belegungsdaten** des Parkhauses St. Jakob zur Verfügung gestellt. Daraus geht hervor, dass das Parkhaus St. Jakob:

- im Normalfall an Werktagen (Mo – Fr) in der Regel zu ca. 20% ausgelastet ist
- an Wochenenden (Sa – So) zum Teil höhere Belegungen aufweist
- bei Veranstaltungen/Grossanlässen bis zu 100% ausgelastet ist.

Offener Parkplatz

Auf dem offenen Parkplatz St. Jakob sind zudem **396 PP** vorhanden, welche infolge der Optimierung der Parking-Ausfahrt (siehe Kap. 3.6) um ca. 20PP reduziert werden. Diese Parkplätze sind bei Normalbetrieb abgesperrt. Bei Grossanlässen werden sie je nach Bedarf geöffnet. In Form von Parkraum-Einheiten können auch ganze Parkbuchten (à ca. 60 PP) tageweise gemietet werden.

Parking St. Jakob-Park

Neben den Parkierungsanlagen in der Brüglinger Ebene stehen zudem auch das Parking im St. Jakob-Park mit **680 PP** zur Verfügung. Die Zufahrt erfolgt über die Birsstrasse im Nordosten (jederzeit gewährleistet) oder über die Gellertstrasse im Nordwesten (bei Hochrisikospielen gesperrt). Die Parkplätze sind täglich von 06.00 Uhr morgens bis 01.00 Uhr nachts geöffnet, wobei die Ausfahrt jederzeit möglich ist:

- Rund 40 PP sind fest an das Tertianum **vermietet**. Werden sie nicht vom Tertianum beansprucht, stehen sie frei zur Verfügung.
- Die übrigen rund 640 PP sind **frei verfügbar**. Der Parktarif variiert je nach Anzahl Stunden und Wochentagen und wird bei Grossanlässen und Fussballspielen angepasst.

Das Parking St. Jakob-Park weist folgende **Belegung** auf:

- Normalbetrieb: 40 – 60% (vor Feiertagen bis zu 100%)
- Fussballspiele: bis zu 100%
- Anlässe in der St. Jakobshalle: ca. 70% (Swiss-Indoors: bis zu 100%)

Roller und Motorräder

Im gesamten Gebiet St. Jakob sind heute keine separaten Abstellplätze für Roller und Motorräder markiert. Diese benutzen die Veloabstellanlagen. Ob zukünftig Parkfelder für Roller und Motorräder ausgeschieden werden sollen, ist im Detail bei der Umsetzung mit der Polizei festzulegen.

Insgesamt stehen im Raum St. Jakob (Parkhaus + offener Parkplatz + Parking) knapp **2'000 PP** zur Verfügung. Diese sind bei Grossanlässen zeitweise ausgelastet. Bei Bedarf (v.a. Swiss Indoors) werden deshalb zusätzliche Parkflächen in den Gebieten Wolf und Industrie Muttenz hinzugezogen (Park+Ride). Im Normalbetrieb ohne Grossanlässe sind freie Parkplätze verfügbar.

3.6 Motorfahrzeugverkehr

Bezüglich der Erschliessung des Parkhauses St. Jakob ist "der grosse Wurf" (z.B. eine neue unterirdische Verbindung vom Parkhaus von/zur Autobahn) im Rahmen des jetzigen Projektes Sanierung St. Jakobshalle kein Thema. Vielmehr soll mit **kleinen/gezielten Anpassungen** eine Verbesserung der heutigen Verkehrserschliessung erzielt werden (kleine Schritte in die richtige Richtung).

Das **Verkehrsregime** mit der Erschliessung des Parkhauses und der Parkbuchten bleibt grundsätzlich gleich wie im heutigen Zustand mit einem grossen Einbahnsystem im Gegenuhrzeigersinn. Die Tatsache, dass heute nach Grossveranstaltungen die Wegfahrt beim Entleeren von Parkhaus und Parkbuchten stark behindert ist und sich lange Rückstaus ergeben, hat zu dem in ANHANG 1 dargestellten Verkehrsregime mit einer höheren Kapazität bei der Wegfahrt geführt:

- Die heutigen Taxi-Standplätze entlang der östlichsten Parkbucht entfallen, sodass die beiden aus dem Parkhaus führenden Spuren 2-steifig weitergeführt werden können.
- Nach dem Knick (bei der LW-Einfahrt in die Halle) werden sogar **3 Spuren** angeboten, sodass die 3 Wegfahrtrichtungen (nach St. Jakobsstrasse / nach Autobahn / nach Dreispitz) separat auf 3 Vorsortierstreifen aufstellen können, was zu einem besseren Verkehrsfluss führen soll.
- Da bei der Wegfahrt je nach Veranstaltungsart (Betriebszustände siehe Kap. 1.2) unterschiedliche Wegfahrtrouten möglich sind, ist eine klare, flexible Signalisation der Fahrstreifen vorzusehen.
- Es ist daher ein Verkehrsleitsystem zwecks Minimierung von Rückstau im Bereich des Parkhauses/Parkplatzes bei Grossveranstaltungen vorzusehen (rechtliche Grundlage ist hierfür §43a (Verkehrsstaus) des Strassengesetzes des Kantons Basel-Landschaft).
- Die Ausfahrt auf die Brüglingerstrasse wird bei Betriebszuständen mit einer Sperrung des Knotens St. Jakob durch die Polizei abgesichert (Regelung von MIV und Fussgängerströmen).

Die **Verbreiterung** der Wegfahrt an dieser Stelle geht zu Lasten von 5 Bäumen und ca. 19 Parkplätzen, was jedoch von allen Beteiligten als sinnvolle Optimierung beurteilt und auch aus architektonischer Sicht (Wegrücken von der Halle) begrüsst wurde. Da bei der Wegfahrt je nach Veranstaltungstyp unterschiedliche Wegfahrtrouten möglich sind (nur nach Dreispitz/zusätzlich auch nach St. Jakob/zusätzlich auch U-Turn nach Autobahn), ist eine klare und flexible Signalisation der 3 Fahrstreifen vorzusehen.

Das Verkehrsregime bei der Erschliessung des Parkhauses sowie auf dem Parkplatz soll grundsätzlich beibehalten werden (weiterhin Einbahnsystem im Gegenuhrzeigersinn), wobei der Verkehrsfluss bei der Wegfahrt nach Veranstaltungen deutlich verbessert und mehr Platz entlang der Halle geschaffen werden soll (für Fahrverkehr und Fussgänger). Die beschriebenen Massnahmen sind mit den Polizeien BS und BL abgesprochen und weiter zu konkretisieren.



3.7 Taxis

Die **Taxi-Standplätze** entlang der östlichsten Parkbucht nehmen an der heutigen Lage wertvolle Verkehrsfläche in Anspruch, welche für einen optimalen Verkehrsfluss aus dem Parkhaus besser genutzt werden kann (siehe Kap. 3.6). Zudem bedingt die heutige Anordnung ein Einsteigen der Fahrgäste auf der (rechten) ungeschützten Verkehrsseite ohne geschützten Wartebereich.

Diese Taxistandplätze werden anstelle der heutigen Rabatten vor das Parkhaus **verlegt** werden (siehe Übersichtsplan ANHANG 1). Diese Taxis werden vor allem bei Veranstaltungen in der Eissporthalle und insbesondere von Besuchern der Diskothek A2 benützt.

Die Taxi-Standplätze entlang der östlichsten Parkbucht sollen stirnseitig vor das Parkhaus verlegt werden.

4 ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT

Das „**Konzept Verkehr**“ ist ein Bestandteil der Quartierplanung „St. Jakobshalle Basel“. Es basiert auf zahlreichen Abklärungen und Teilprojekten, welche jeweils mit den zuständigen Amtsstellen erarbeitet wurden.

Das Verkehrskonzept muss die verschiedenen Betriebszustände im Gebiet St. Jakob berücksichtigen und flexibel reagieren können. Es kann dabei auch in Zukunft auf bestehende Betriebskonzepte aufgebaut werden. Zur Verbesserung der Verkehrssituation und des Verkehrsablaufs rund um die St. Jakobshalle sind folgende **Massnahmen** vorgesehen:

- Mit einer neuen **Lastwagen-Durchfahrt** durch die St. Jakobshalle mit Ausfahrt auf der Nordseite kann der Auf- und Abbau speditiver durchgeführt werden. Die zusätzliche Verkehrsbelastung durch ausfahrende Lastwagen auf der Nordseite wird gering sein. Die Fahrbarkeit wurde mittels Schleppkurven nachgewiesen.
- Die **Haltestellen** des öffentlichen Verkehrs (Tramlinie 14, Buslinien 36/37/47), welche in unmittelbarer Nähe des neuen Hauptein-/ausgangs liegen, werden bis spätestens 2023 behindertengerecht ausgeführt. Die neue Tramhaltestelle wird etwas vom Knoten St. Jakob weggerückt.
- Für die gemäss Tramnetz 2020 vorgesehene **Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob** wurden verschiedene Varianten untersucht. Bei der Mehrheit der Varianten entsteht kein Engpass an der Ecke St. Jakobshalle.
- Die **Fussgänger** vom Hauptein-/ausgang auf der Nordseite können mittels eines grosszügigen Gehbereichs praktisch konfliktfrei das Parkhaus und die mittlere Allee auf der Südseite der Halle erreichen. Zudem führt ein Ein-/Ausgang im 1. OG auf der Hallensüdseite direkt zum Parkhaus.
- Die **Veloführung** ist grundsätzlich gleich wie heute. Das Gebiet St. Jakob ist von allen Seiten mit dem Velo sicher erreichbar. Mit einer Anpassung der Veloführung im Bereich der Tramhaltestelle wird das Überqueren des Knotens St. Jakob für Velofahrer Richtung Dreispitz vereinfacht.
- Für die **Veloparkierung** wird auf einen dezentralen Gesamtpool von rund 1'700 Veloabstellplätzen zurückgegriffen (analog Mehrfachnutzung Parkhaus St. Jakob). Im Rahmen der Erneuerung der St. Jakobshalle werden ca. 200 neue Veloabstellplätze als Ersatz für wegfallende Abstellplätze geschaffen, womit auch in Zukunft ein ausreichendes Parkierungsangebot bereitgestellt werden kann.
- Mit verschiedenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen konnte seit 2002 der Parkierungsdruck auf die angrenzenden Wohnquartiere entschärft werden. Der Ausbau des **Parkierungsangebots** ist zurzeit kein politisches Thema mehr. Insgesamt stehen im Raum St. Jakob knapp 2'000 PP zur Verfügung (Parkhaus + offener Parkplatz + Parking St. Jakob-Park). Bei Bedarf (Grossanlässe) werden zusätzliche Parkflächen in den Gebieten Wolf und Industrie Muttenz hinzugezogen.
- Das **Verkehrsregime** bei der Erschliessung des Parkhauses sowie auf dem Parkplatz soll grundsätzlich beibehalten werden. Mit einem Ausbau der Wegfahrt soll der Verkehrsfluss nach Veranstaltungen deutlich verbessert und mehr Platz entlang der Halle geschaffen werden (für Fahrverkehr und Fussgänger).
- Die **Taxi-Standplätze** entlang der östlichsten Parkbucht sollen stirnseitig vor das Parkhaus verlegt werden.

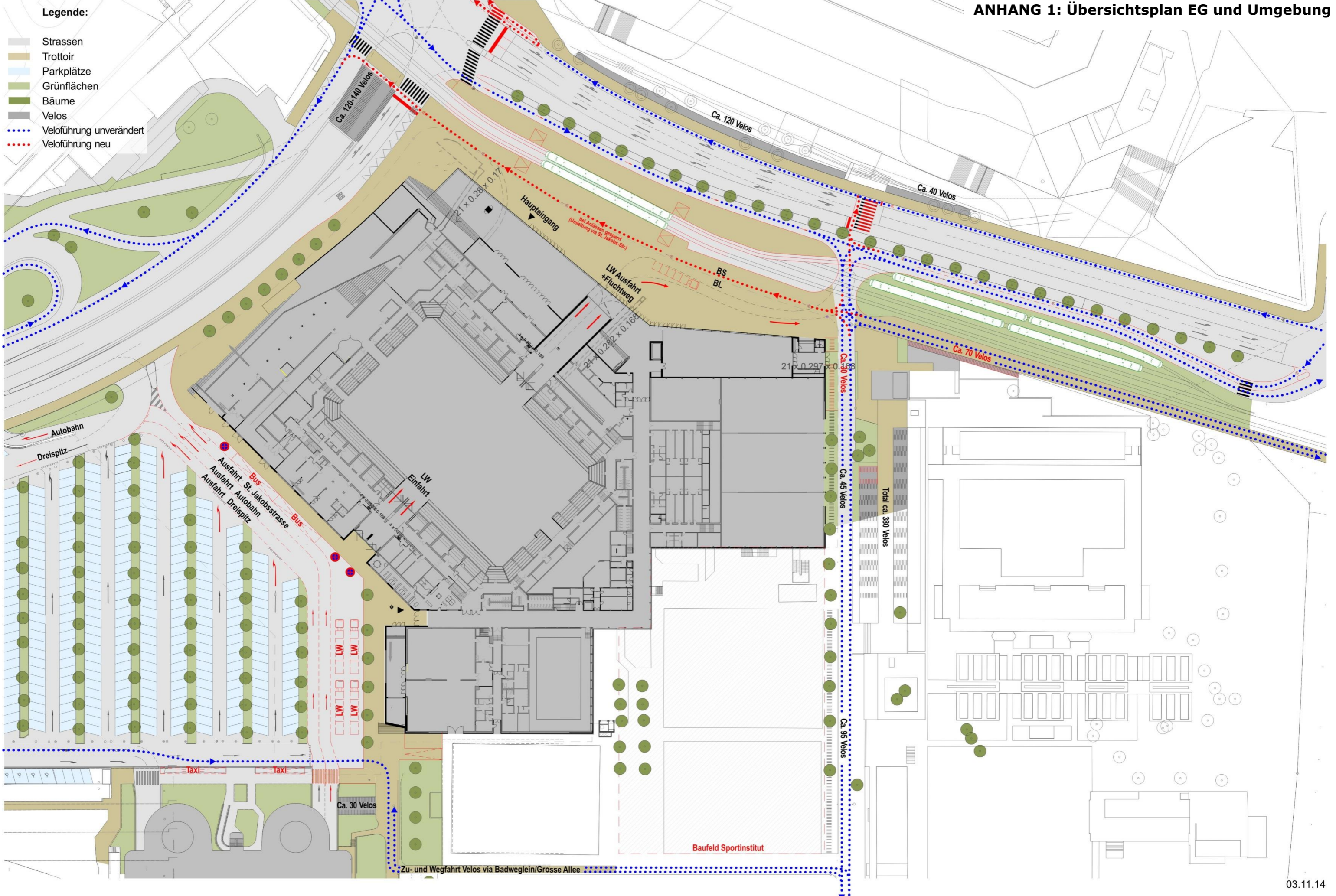
Die verschiedenen genannten Teilprojekte sind zusammen mit den zuständigen Amtsstellen erarbeitet worden. Mit verschiedenen Massnahmen kann die Verkehrssituation und der Verkehrsablauf im Umfeld der St. Jakobshalle für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

Rudolf Keller & Partner
Verkehringenieure AG

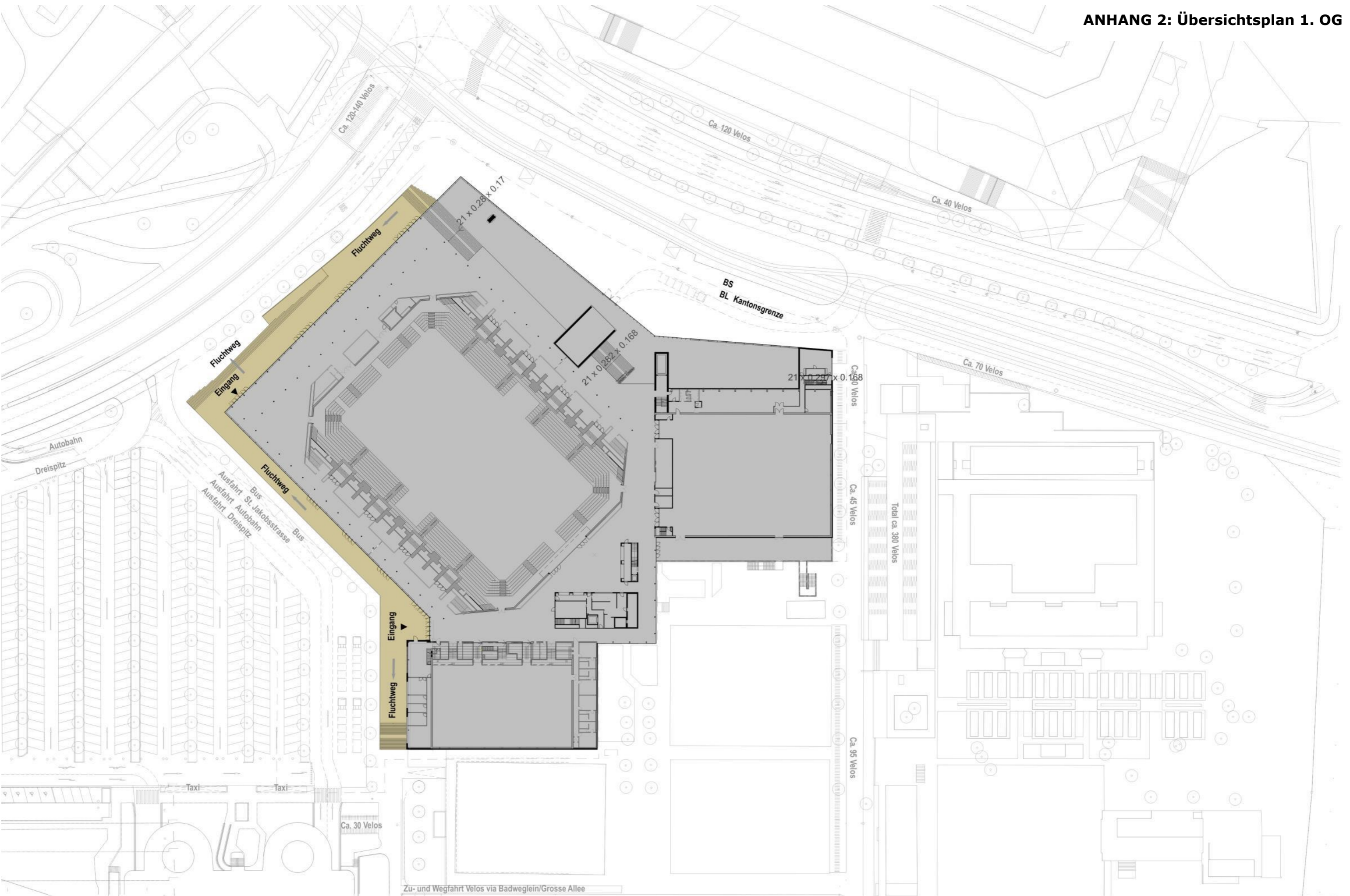
Muttenz, den 10. Februar 2015

M. Stöcklin T.Hohl

ANHANG



- Legende:**
- Strassen
 - Trottoir
 - Parkplätze
 - Grünflächen
 - Bäume
 - Velos
 - Veloführung unverändert
 - Veloführung neu



ANHANG 3: Detailplan Veloparkierung Gartenbad

