



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Amt für Mobilität, Mobilitätsstrategie

Wirkungskontrolle Wielandplatz

Revidierte Version 1.2

18. November 2024

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	18.01.2024	Schlussbericht	L. Godel, R. Scherrer, J. Floss, A. Luisoni, S. Lauper
1.1	20.06.2024	Einarbeitung Rückmeldungen Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt; Ergänzung Kapitel 4.3 und 7	L. Godel, A. Bodenbender, S. Lauper
1.2	18.11.2024	Finalisierung	S. Lauper

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Mobilität	Dr. Michael Redle	1/pdf

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Severin Lauper	Severin.lauper@rapp.ch	+41 58 595 78 36
Laurent Godel	Laurent.godel@rapp.ch	+41 58 595 79 16
Regula Scherrer	Regula.scherrer@rapp.ch	+41 58 595 78 28
Artur Luisoni	Artur.luisoni@rapp.ch	+41 58 595 78 59
Jan Floss	Jan.floss@rapp.ch	+41 58 595 73 24
Anne-Kathrin Bodenbender	Anne-Kathrin.bodenbender@rapp.ch	+41 58 595 78 92

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage und Ziele	6
1.1 Umgestaltung Verkehrsführung	6
1.2 Umgestaltung Platznutzung	8
2 Vorgehen	8
2.1 Methodenwahl	8
2.2 Erhebungszeitraum Nacherhebung	10
2.3 Erhebungsausfälle	10
2.4 Klassifizierung Seitenradar	10
2.5 Befragung	11
2.6 Hinweis auf Einfluss der Covid-19-Pandemie	13
2.7 Datenschutzkonformität	14
3 Ergebnisse nach Wirkungszielen	15
4 Wirkungsziel 1 – Verbesserung der Verkehrssicherheit	16
4.1 Auswertung Unfallstatistiken Justiz- und Sicherheitsdepartement	16
4.2 Auswertung weiterer Unfallstatistiken	16
4.3 Videoauswertungen Verkehrssicherheit	17
4.4 Resultate Befragung	23
4.5 Bewertung Zielerreichung	23
5 Wirkungsziel 2 – Reduzierung negativer Auswirkungen des MIV	25
5.1 Tages- und Wochengang	26
5.2 Knotenstromzählung mit Miovision-Kamera	28
5.3 DWV Wielandplatz	35
5.4 Gefahrene Geschwindigkeiten	41
5.5 Resultate Befragung	47
5.6 Lärmbelastung	47
5.7 Luftschadstoff-Belastung	47
5.8 Bewertung Zielerreichung	47
6 Wirkungsziel 3 – Steigerung der Aufenthaltsqualität	49
6.1 Fussgängerfrequenz	49
6.2 Flächenbilanzen	55
6.3 Resultate Befragung	60
6.4 Bewertung Zielerreichung	61
7 Wirkungsziel 4 – Förderung der ÖV-Attraktivität	62
7.1 Halte- und Fahrzeitmessungen	63
7.2 Resultate Befragung	65
7.3 Bewertung Zielerreichung	65
8 Fazit	66
Anhang	69

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zusammenfassung der angewandten Methoden für die Nacherhebung.....	9
Tabelle 2: Rohdaten Kamera Knoten Wielandplatz [Miovision 1]	29
Tabelle 3: Rohdaten Kamera Knoten Wanderstrasse [Miovision 2].....	29
Tabelle 4: Herleitung Korrekturfaktoren DWV.....	35
Tabelle 5: DWV-Belastungen Querschnitte Wielandplatz.....	35
Tabelle 6: Differenzen DWV-Belastungen Querschnitte Wielandplatz Vor-/Nacherhebung	36
Tabelle 7: Vergleich Messergebnisse kantonale Dauerzählstellen 2019-2023.....	40
Tabelle 8: Geschwindigkeitskenngrossen motorisierter Strassenverkehr Weiherweg.....	42
Tabelle 9: Geschwindigkeitskenngrossen motorisierter Strassenverkehr Brennerstrasse.....	43
Tabelle 10: Vergleich Geschwindigkeitskenngrossen 2020 und 2023, Weiherweg	46
Tabelle 11: Vergleich Geschwindigkeitskenngrossen 2020 und 2023, Brennerstrasse.....	46
Tabelle 12: Modellierter Veränderung Belastungen Fussgänger aufgrund Haltestellenverlagerung	52
Tabelle 13: Vergleich durchschnittliches Fussgängeraufkommen Spitzenstunden Vor- und Nacherhebung ...	54

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wielandplatz vor Umgestaltung	7
Abbildung 2: Wielandplatz nach Umgestaltung	7
Abbildung 3: Übersicht Erhebungsstandorte	9
Abbildung 4: Terminplan der Erhebungen	10
Abbildung 5: Alter und aktuell verwendetes Verkehrsmittel der Befragten	12
Abbildung 6: Nähe des Wohn- und Arbeits-/Studien-/Schulorts zum Wielandplatz	12
Abbildung 7: Aktuelle Tätigkeit während der Befragung	13
Abbildung 8: Häufigkeit Besuch Wielandplatz	13
Abbildung 9: Wirkungsziele und Kontrollgrössen.....	15
Abbildung 10: Überholmanöver Velo-Bus pro Stunde und Tag, Fahrtrichtung Ost (Innenstadt).....	18
Abbildung 11: Überholmanöver Velo-Bus pro Stunde und Tag, Fahrtrichtung West (Allschwil).....	18
Abbildung 12: Beispiele von potenziell kritischen Überholmanövern.....	19
Abbildung 13: Knappes Überholmanöver auf dem Wielandplatz.....	21
Abbildung 14: Links abbiegendes Velo drängt an wartenden Autos vorbei und nimmt Cargobike den Vortritt.....	21
Abbildung 15: Gelenkbus schneidet Gegenfahrbahn und bedrängt Velofahrer:in.....	21
Abbildung 16: Personenwagen verlässt Wielandplatz über Fussgängerweg.....	22
Abbildung 17: Wendemanöver einer E-Kehrmaschine auf dem Wielandplatz.....	22
Abbildung 18: Resultate Befragung zur Verkehrssicherheit.....	23
Abbildung 19: Übersicht Verkehrszähldaten und berechnete Querschnitte Nacherhebung	25
Abbildung 20: Wochenganglinie Wielandplatz.....	26
Abbildung 21: Tagesganglinie Wielandplatz.....	27
Abbildung 22: Vergleich Vor- und Nacherhebung Wochengang Seitenradar Brennerstrasse	28
Abbildung 23: Vergleich Vor- und Nacherhebung Wochengang Miovision Wanderstrasse/Altkircherstrasse ..	28
Abbildung 24: Knotenstrom Wielandplatz, motorisierter Strassenverkehr	30
Abbildung 25: Knotenstrom Wielandplatz, Veloverkehr.....	31
Abbildung 26: Knotenstrom Wanderstrasse, motorisierter Strassenverkehr.....	32
Abbildung 27: Knotenstrom Wanderstrasse, Veloverkehr	33
Abbildung 28: Prozentuale Anteile Nacherhebung nach Fahrzeugkategorie.....	34
Abbildung 29: Prozentuale Anteile Vor- und Nacherhebung nach Fahrzeugkategorie	34
Abbildung 30: Auswirkungen der angepassten Verkehrsführung zwischen Wanderstrasse und Weiherweg...36	
Abbildung 31: Knotenstrom Wanderstrasse Vorerhebung, motorisierter Strassenverkehr	38
Abbildung 32: Ausgewertete Dauerzählstellen im Umfeld des Projektperimeters	39
Abbildung 33: Entwicklung DTV kantonaler Dauerzählstellen	40
Abbildung 34: Streckensegmente TomTom.....	41
Abbildung 35: Geschwindigkeitsverteilung motorisierter Strassenverkehr Weiherweg.....	42
Abbildung 36: Geschwindigkeitsvergleich zwischen TomTom-Daten und Seitenradar	43

Abbildung 37: Geschwindigkeitsverteilung motorisierter Strassenverkehr Brennerstrasse	44
Abbildung 38: Geschwindigkeitsvergleich zwischen TomTom-Daten und Seitenradar	45
Abbildung 39: Vergleich der Geschwindigkeitsdifferenzen Vorerhebung und Nacherhebung, Weiherweg	45
Abbildung 40: Vergleich der Geschwindigkeitsdifferenzen Vorerhebung und Nacherhebung, Brennerstr	46
Abbildung 41: Untersuchte Fussgängerstreifen Vor- und Nacherhebung	49
Abbildung 42: Auswertung Fussgängerstreifen FG1 Wanderstrasse und FG2 Weiherweg	50
Abbildung 43: Auswertung Fussgängerstreifen FG3 Brennerstrasse	50
Abbildung 44: Auswertung Fussgängerstreifen FG4 General Guisan-Strasse	50
Abbildung 45: Modellerte Fussgängerströme Referenzzustand	52
Abbildung 46: Modellerte Fussgängerströme Prognosezustand	52
Abbildung 47: Vergleich Fussgängeraufkommen Vor- und Nacherhebung nach Fussgängerstreifen	54
Abbildung 48: Vergleich absolutes Fussgängeraufkommen Vor- und Nacherhebung	55
Abbildung 49: Versiegelungsgrad vor der Platzumgestaltung	56
Abbildung 50: Versiegelungsgrad nach der Platzumgestaltung	57
Abbildung 51: Verkehrsflächen pro Verkehrsmittel vor der Platzumgestaltung	58
Abbildung 52: Verkehrsflächen pro Verkehrsmittel nach der Platzumgestaltung	58
Abbildung 53: Ausgewertete Sitzbänke	59
Abbildung 54: Nutzung der Sitzbänke pro Tag	59
Abbildung 55: Resultate Befragung – Bewertung allgemeine Aufenthaltsqualität am Wielandplatz	60
Abbildung 56: Resultate Befragung – Bewertung Aufenthaltsqualitätsmerkmale am Wielandplatz	61
Abbildung 57: Ist-Situation Buslinienführung während der Nacherhebung	62
Abbildung 58: Auswertung ÖV-Daten Vor-/Nacherhebung – Linie 33	64
Abbildung 59: Auswertung ÖV-Daten Vor-/Nacherhebung – Linie 48	64
Abbildung 60: Resultate Befragung – Bewertung Erreichbarkeit Bushaltestelle	65

1 Ausgangslage und Ziele

Der Wielandplatz an der Grenze der Basler Wohnquartiere Bachletten und Gotthelf wurde im Zeitraum von Januar bis November 2022 durch das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt und die Industriellen Werke Basel (IWB) saniert. Im Rahmen einer koordinierten Gesamtanierung aufgrund von sanierungsbedürftigen Infrastrukturen wurde der Wielandplatz zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz umgestaltet. Bis zur Umgestaltung war der Platz als offene, dem fahrenden Verkehr vorbehaltene Fläche, wesentlich durch den Verkehr geprägt. Die breite Strassenfläche nahm viel Platz ein; für den Fussverkehr standen lediglich an den Platzrändern Trottoirbereiche zur Verfügung. Dadurch entstand eine Trennwirkung zwischen den Quartieren, dem Schützenmattpark und den Sportanlagen.

Im Rahmen der Umgestaltung sind Grüninseln, ein Trinkbrunnen und Möglichkeiten zum Verweilen dort entstanden, wo früher die Asphaltflächen der Fahrbahn lagen. Die reduzierte Strassenfläche schuf Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger. Zudem fand eine Integration des Wielandplatzes in die Tempo 30-Zone der umliegenden Quartierstrassen statt.¹ Ausserhalb des Wielandplatzes verbleibt auf der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse die signalisierte Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h bestehen (Tiefbauamt Basel-Stadt, 2023).

Neben dem erstrangigen Ziel einer langfristig funktionstüchtigen städtischen Infrastruktur verfolgte das Parlament mit der Umgestaltung des Wielandplatzes folgende Wirkungsziele (Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, 2018):

1. Verbesserung der Verkehrssicherheit
2. Reduzierung negativer Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs
3. Steigerung der Aufenthaltsqualität
4. Förderung der ÖV-Attraktivität

Die Rapp Trans AG (heute Rapp AG) führte im Jahr 2020, kurz vor dem Beginn der Umgestaltungen, eine verkehrliche Vorerhebung am Wielandplatz durch. Im Rahmen des Wirkungscontrollings gilt es, die Zielerreichung zu überprüfen. Hierfür werden im vorliegenden Bericht die Daten der Vorerhebung mit den Daten einer im Herbst 2023 durchgeführten Nacherhebung verglichen, wobei der Fokus auf der Erreichung der aufgeführten Wirkungsziele liegt.

1.1 Umgestaltung Verkehrsführung

Auf dem Wielandplatz treffen die beiden Hauptsammelstrassen (HSS) Brennerstrasse und Wanderstrasse mit den Quartiersammelstrassen (QSS) General Guisan-Strasse und Weiherweg aufeinander. Bis zu der Umgestaltung war der Wielandplatz eine offene Asphaltfläche, die weitgehend dem motorisierten Verkehr vorbehalten war (vgl. Abbildung 1). Trotz Tempo 50 galt auf dem Platz Rechtsvortritt. Mit der Umgestaltung entstand ein geregelter, vierarmiger Knoten auf der Platzmitte mit Vortrittsberechtigung der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse (vgl. Abbildung 2, S. 7).

Die direkte Durchfahrt an der Nordseite des Platzes zwischen dem Knoten Weiherweg/Blauenstrasse (nachfolgend «Knoten Weiherweg») und Wanderstrasse/Altkircherstrasse (nachfolgend «Knoten Wanderstrasse») wurde im Rahmen der Umgestaltung des Platzes aufgehoben und durch einen Fussgängerbereich und Grünflächen ersetzt. Die neu gestalteten barrierefreien Bushaltestellen der BVB Buslinien 33 und 48 für beide Fahrtrichtungen liegen einander vis-a-vis gelegen zentral auf dem Wielandplatz entlang der Achse Brennerstrasse – Wanderstrasse. Eine Mittelinsel auf der Höhe der Bushaltestelle soll die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöhen.

Am Wielandplatz sind weiterhin vier Fussgängerstreifen markiert. Die Fussgängerstreifen auf den umliegenden Strassen (Wanderstrasse, Altkircherstrasse, Blauenstrasse, Weiherweg) wurden aufgehoben.

¹ Der Weiherweg wurde auf der Länge Wielandplatz bis Spalenring im Jahr 2019, kurz vor der Vorerhebung, in die Tempo 30-Zone integriert.

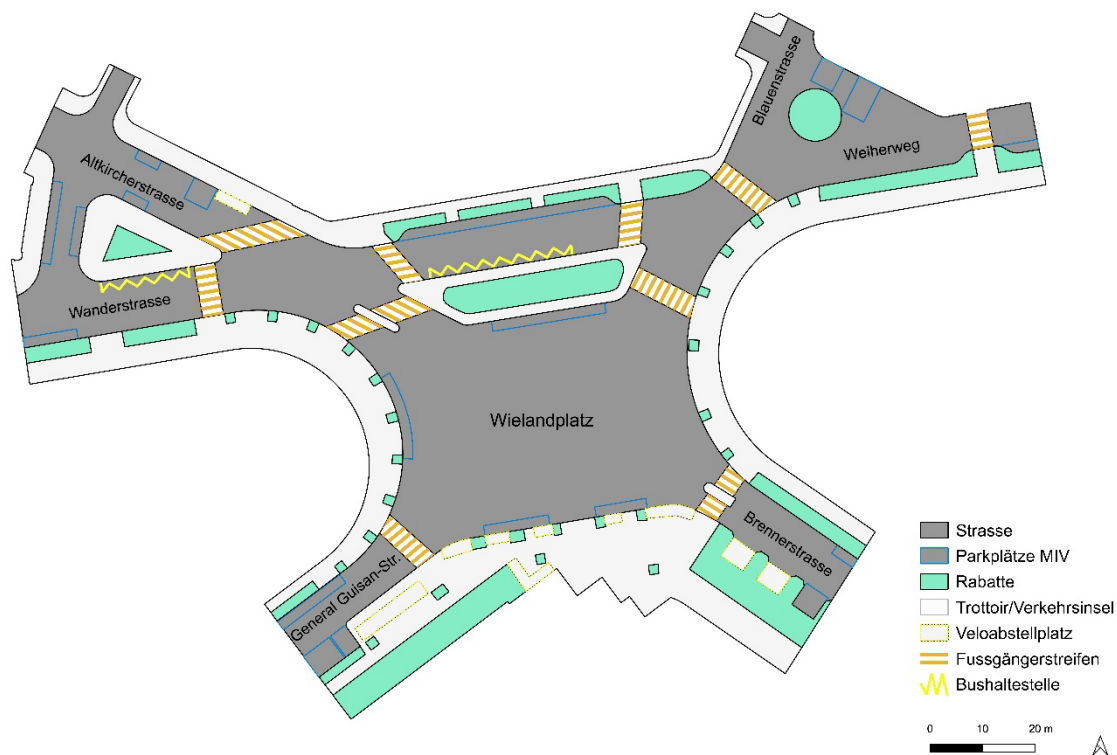


Abbildung 1: Wielandplatz vor Umgestaltung

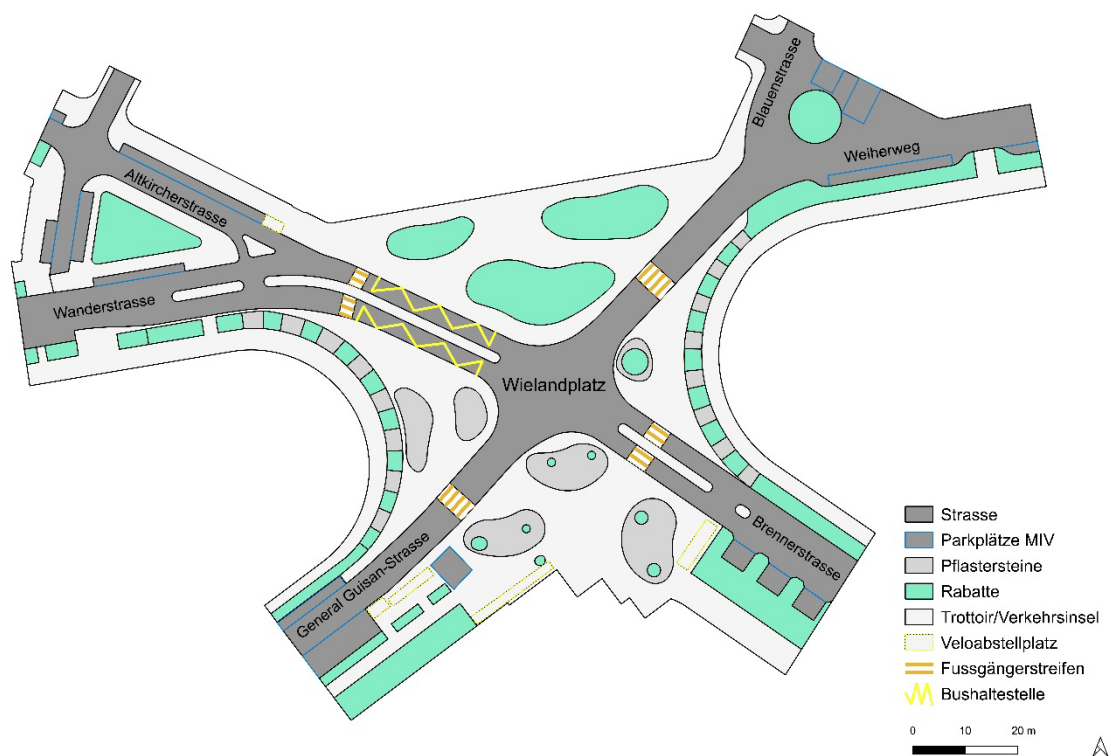


Abbildung 2: Wielandplatz nach Umgestaltung

1.2 Umgestaltung Platznutzung

Durch die neue Verkehrsführung konnten Flächen, die früher vorwiegend dem motorisierten Verkehr vorbehalten waren, umgewidmet werden. Ein Grossteil davon kommt dem Fussverkehr zugute, inklusive Möglichkeiten zum kurzzeitigen Verweilen. Auf den neuen, grosszügigen Trottoirs wurden die Verbindungswege zwischen den einzelnen Fussgängerstreifen durch eine spezielle Materialisierung visuell hervorgehoben. Der verwendete Spezialbelag wurde aus klimatischen Gründen in einem hellen Beige ausgeführt und leistet aufgrund der hohen Albedo (Wärmeabstrahlung) einen Beitrag für ein kühleres Mikroklima. Weiter wurden zur Reduktion der Bodenversiegelung Vegetationsflächen neu angelegt oder vergrössert.

Von der Umgestaltung waren auch 26 Parkplätze der Blauen Zone betroffen. Während direkt am neugestalteten Wielandplatz keine Parkplätze der blauen Zone mehr vorhanden sind, konnten alle 26 Parkplätze im Bereich des Projektperimeters ersetzt werden (Tiefbauamt Basel-Stadt, 2023).

Die Veränderungen in den Flächenzuordnungen werden im Rahmen des vorliegenden Wirkungscontrollings durch eine Analyse mittels geographischen Informationssystems (GIS) detailliert betrachtet (vgl. Kapitel 6).

2 Vorgehen

Für die Wirkungskontrolle der Umgestaltung des Wielandplatzes werden die Daten der Vorerhebung aus dem Jahr 2020 mit den Daten der aktuellen Nacherhebung 2023 verglichen. Entsprechend war die Prämisse der Nacherhebung, eine gute Vergleichbarkeit mit den bereits erhobenen Daten 2020 zu erreichen. Nachfolgend wird die Methodenwahl und der Einsatz der verschiedenen Erhebungsgeräte erläutert.

2.1 Methodenwahl

Die zuvor offene Platzgestaltung und die zahlreichen Fussgängerstreifen stellten besondere Anforderungen an die Erhebungsmethodik der Vorerhebung. Die damals durchgeführten Erhebungen werden in der Nacherhebung wiederholt: Geschwindigkeitsmessungen mit Seitenradargeräten; Knotenzählungen mit Videozählgeräten (Miovision Scout-System) und ergänzende Videoerhebungen mit Standbildkameras. Die Standorte der eingesetzten Geräte werden den aktuellen Platzverhältnissen angepasst.

Zur Ergänzung der Verkehrserhebungen werden folgende neuen Indikatoren erhoben und ausgewertet:

- Mit der Hilfe von Floating Car Data (FCD) des Navigationsdienstleisters TomTom werden Geschwindigkeitsprofile über Streckenabschnitte auf dem Wielandplatz erstellt. Die Daten von TomTom reichen Jahre zurück, weshalb die Geschwindigkeitsprofile in Retroperspektive auch für die Situation vor der Umgestaltung erstellt werden können. Die Profile über Strecken ergänzen und plausibilisieren die Querschnittsmessungen der Seitenradargeräten.
- Eine Befragung unter Passant:innen ergänzt die quantitativen Analysen. Die qualitative Umfrage widerspiegelt die Wahrnehmung des umgestalteten Wielandplatzes durch die Bevölkerung.
- Eine Analyse mittels GIS zeigt die Auswirkungen der Umgestaltung auf die Flächen. Der Fokus der Untersuchung liegt auf dem Vorher-Nachher-Vergleich zur vorhandenen Verkehrsfläche und dem Versiegelungsgrad.
- Die Auswertung von Videomaterial der Standbildkameras hinsichtlich der Nutzung der Sitzbänke zeigt, wie die neu entstandenen Aufenthaltsflächen genutzt werden.
- Mögliche Konfliktpotenziale aus Sicht der Verkehrssicherheit werden durch das Analysieren des Videomaterials hergeleitet und eingeordnet.

Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die in der Nacherhebung eingesetzten Methoden und Messgeräte, Abbildung 3 zeigt die Standorte der jeweiligen Messungen.

Tabelle 1: Zusammenfassung der angewandten Methoden für die Nacherhebung (die Angaben in den eckigen Klammern beziehen sich auf die folgende Abbildung 3)

Methode	Erhebung	Erhebungsdauer	Kenngrößen
Querschnittszählung und Geschwindigkeitsmessung	Seitenradare [SR1] [SR2]	2 Wochen	Geschwindigkeitsprofile V ₅₀ , V ₈₅ , Tages- und Wochenganglinien
Verkehrszählung mit Knotenstromerfassung*	Knotenstromerfassung mit Miovision-Kamera [Mio1] [Mio2]	Pro Standort 2 volle Wochentage (Dienstag, Donnerstag) & 1 Samstag	Detaillierte Knotenströme (alle Verkehrsmittel) inkl. Fussgänger
Videoerhebung mit Standbildkameras	Weitwinkel-Standbildkameras [SB1] [SB2] [SB3]	Pro Kamera 6 Tage je 06:00 – 22:00 Uhr (je 2x Dienstag, Donnerstag, Samstag)	Anzahl Fussgängerquerungen auf Fussgängerstreifen [FG1-FG4] pro Spitzenstunde (morgens, mittags, abends)
Befragung	Passant:innen-Befragung durch 2 Personen	Erhebung 2x werktags, 1x samstags, 11:00 – 12:30 Uhr und 16:30 – 18:00 Uhr	Subjektive Einschätzung Aufenthaltsqualität
Videoauswertung Platznutzung	Auswertung Videomaterial [SB1] [SB2] [SB3]	Betrachtung Videomaterial: Pro Kamera 6 Tage, je 10:00 – 20:00 Uhr	Anzahl Personen und Verweildauer auf Bänken
Videoauswertung Verkehrssicherheit	Knotenstromerfassung mit Miovision-Kamera [Mio1] und Weitwinkel-Standbildkamera [SB3]	Betrachtung Überholmanöver Velo-Bus: 2x werktags, 1x samstags, 06:00 – 24:00 Uhr Betrachtung Klinflikte: zwei Werkstage, 07:00 – 09:00 Uhr und 16:00 – 18:00 Uhr	Anzahl Überholmanöver, Konflikte mit Beteiligung Fuss- und Veloverkehr, Konflikte MIV-MIV und MIV-ÖV
TomTom-Daten	Datenabfrage TomTom-Move, Produkt «Traffic Stats (Route)» ²	01.01.2020 – 31.12.2020, DTV für Vorerhebung 01.12.2022 – 30.09.2023, DTV für Nacherhebung	Geschwindigkeitsprofile V ₅₀ , V ₈₅ für längeren Zeitraum
Berechnung	Seitenradare [SR1] [SR2], Kameras [Mio1] [Mio2]	-	Hochrechnung Messwerte Wielandplatz West und Wielandplatz Ost mittels Ganglinie der Seitenradare zu DWV-Wert zwecks direktem Vergleich mit Vorerhebung



Abbildung 3: Übersicht Erhebungsstandorte

² <https://move.tomtom.com/>

2.2 Erhebungszeitraum Nacherhebung

Die Erhebungen wurden während drei Wochen, vom 28. August 2023 bis zum 19. September 2023 durchgeführt (KW 35/36/37). Die Messung tangierte damit keine Schulferien in den Kantonen Basel-Stadt oder Basel-Landschaft. Zusätzlich wurde im Vorfeld der Erhebung die Allmendbelegung geprüft (öffentlich einsehbar auf dem Geoportal des Kantons Basel-Stadt) und durch Rückfrage bei der Allmendverwaltung des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt sichergestellt, dass keine relevanten Sondernutzungen stattfinden.³ Die Erhebungen wurden gemäss Kapitel 2.1 mit zwei Seitenradargeräten, einer Miovision-Kamera und drei Standbildkameras durchgeführt.

	Mo. 28.08.	Di. 29.08.	Mi. 30.08.	Do. 31.08.	Fr. 01.09.	Sa. 02.09.	So. 03.09.	Mo. 04.09.	Di. 05.09.	Mi. 06.09.	Do. 07.09.	Fr. 08.09.	Sa. 09.09.	So. 10.09.	Mo. 11.09.	Di. 12.09.	Mi. 13.09.	Do. 14.09.	Fr. 15.09.	Sa. 16.09.	So. 17.09.	Mo. 18.09.	
Seitenradar Rapp [SR1]	Ausfall Seitenradar																						
Seitenradar Amt für Mobilität [SR2]																							
Standbildkameras [SB1][SB2][SB3]	6-22h	6-22h	6-22h	6-22h				6-22h	6-22h	6-22h	6-22h												
Miovision Knotenzählung Wielandplatz [Mo1]	24h	24h	24h	24h																			
Miovision Knotenzählung Wanderstr./Altkircherstr. [Mo2]								24h	24h	24h	24h												
Befragung			3h							3h	3h												

Abbildung 4: Terminplan der Erhebungen

2.3 Erhebungsausfälle

Am Dienstag, 29.08.2023, wurde die Miovision-Kamera um 19:45 durch eine Drittperson manipuliert.⁴ Die Knotenstromerhebung konnte für die fehlenden Stunden mit dem Videomaterial der Standbildkamera SB3 durchgeführt werden, womit keine Auswertungslücken zu verzeichnen sind. Weiter fiel das Seitenradargerät [SR1] vom 01.09.2023 bis 04.09.2023 aufgrund eines technischen Defekts aus. Um die relevanten Kenngrössen (vgl. Kapitel 2.1) über zwei ganze Wochen herleiten zu können, wurden die Querschnittserhebungen um eine Woche bis zum 18.09.2023 verlängert.

2.4 Klassifizierung Seitenradar

In der Vorerhebung hat sich bei einem Abgleich der Seitenradar- und Miovision-Daten gezeigt, dass beide Seitenradare bei der Klassifizierung der Fahrzeugklassen grosse Ungenauigkeiten aufwiesen.⁵ Vor allem der Veloanteil wurde bei beiden Messgeräten zu tief ausgewiesen. Als Konsequenz werden sowohl in der Vor- als auch Nacherhebung für die Berechnung der Anteile der Fahrzeugkategorien keine Seitenradardaten verwendet, sondern die Erhebungsdaten der Miovision-Kameras. Die Seitenradardaten werden für die Herleitung der Wochenganglinien (relative Werte) zur Hochrechnung des Tagesverkehrs auf den durchschnittlichen Werktagverkehr⁶ (DWV) und zur Bestimmung der gefahrenen Geschwindigkeiten, genutzt.

³ E-Mail Korrespondenz mit Frau M. Odenbach vom 14. August 2023. Eine kleinere Baustelle auf der Höhe Weiherweg 72, 74 zog keine Sperrung des Weiherwegs nach sich und dürfte keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen auf dem Wielandplatz haben.

⁴ Die Aufnahmen der Standbildkamera SB3 zeigen, dass zwei Personen, an der Miovision-Kamera hantieren. Daraufhin fällt das Bild aus. Vor Ort wurde ersichtlich, dass das Verbindungskabel zwischen Kamera und Aufnahmegerät ausgesteckt wurde.

⁵ Erfahrungsgemäss sind die Klassifizierungen der Miovision-Kamera sehr genau, der Hersteller verspricht Ergebnisse von +/- 5 Fahrzeugen bei einem Verkehrsvolumen von bis zu 100 Fahrzeugen pro 15 Minuten-Abschnitt (auf dem Wielandplatz abends/nachts) bzw. mindestens 95 % bei einem Fahrzeugvolumen von mehr als 100 Fahrzeugen pro 15 Minuten-Abschnitt (auf dem Wielandplatz tagsüber).

⁶ Montag bis Freitag.

2.5 Befragung

Als neue Erhebungsform wurden im Rahmen der Nacherhebung Anwohnende und Verkehrsteilnehmende befragt, wie sie den neu gestalteten Wielandplatz wahrnehmen. Die subjektive Einschätzungen der Passant:innen wurden durch zwei Mitarbeitende von Rapp während insgesamt neun Stunden mit hohem Fussverkehrsaufkommen eingeholt. Um möglichst viele Passant:innen zu erreichen, fanden die Befragungen nach Absprache mit der Auftraggeberschaft an Tagen mit schönem Wetter⁷ jeweils zwischen 11:00 und 12:30 Uhr sowie 16:30 und 18:00 Uhr statt (1x am Wochenende, 2x unter der Woche).

Der Fragebogen wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeberschaft erarbeitet. Die verwendete Version des Bogens befindet sich im Anhang 2. Das Befragungspersonal sprach auf dem Wielandplatz möglichst unterschiedliche Zielgruppen (Anwohnende, Passant:innen, ÖV- und MIV-Nutzende) an und befragte die Passant:innen mündlich. Die Auswertungsbögen wurden dabei vom Personal ausgefüllt. Insgesamt konnten 114 Fragebogen vollständig aufgenommen werden. Bei den ÖV-Nutzenden mussten einige wenige Befragungen abgebrochen werden, da die Passant:innen weiter auf den ankommenden Bus mussten. Die unvollständigen Bögen werden in der Auswertung nicht berücksichtigt.

Der Fragebogen ist in drei Abschnitte unterteilt. Der erste Teil der Befragung bezieht sich auf allgemeine Angaben und gibt Aufschluss über das Alter, den Wohnort, die aktuelle Tätigkeit, das verwendete Verkehrsmittel zum bzw. vom Wielandplatz⁸ und die Häufigkeit der Platznutzung. Der zweite Teil fokussiert auf die subjektive Einschätzung der Aufenthaltsqualität mittels bipolarer 6-Punkte-Likert-Skala (Friedrichs, 1990). Die Einschätzungen erfolgen von 1 (sehr schlecht) bis 6 (sehr gut). Neutrale Werten («weiss nicht») erhalten den Wert 0. Abschliessend haben die Befragten im dritten Teil der Befragung die Möglichkeit mittels offener Fragen, ihnen besonders wichtige Aspekte der Umgestaltung mitzuteilen.

In Absprache mit der Auftraggeberin sollte eine qualitative Befragung erfolgen. Um die Anonymität sicherzustellen, wurden keine Personalien aufgenommen. Entsprechend haben die Ergebnisse der Befragung – einerseits wegen der Stichprobengrösse, andererseits wegen der Zusammensetzung der Zielgruppe (vgl. Kapitel 2.5.1) – keinen Anspruch auf Repräsentativität. Nichtsdestotrotz geben die Resultate Anhaltspunkte über die qualitative Einschätzung der Umgestaltung und die subjektive Wahrnehmung – nicht zuletzt, da fast alle Befragten ortskundig waren (vgl. Abbildung 6, S. 12).

In der Folge werden die allgemeinen Angaben der Umfrage ausgewertet. Die Resultate zu den Fragen zu qualitativen Einschätzungen hinsichtlich den Wirkungszielen folgen in den entsprechenden Kapiteln.

2.5.1 Eckwerte zur Umfrage

Von den 114 gültigen Rückmeldungen stammen rund 60% von Personen im erwerbstätigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren, 18 % von Senior:innen (älter als 65 Jahre) und 17 % von Jugendlichen und Kindern (jünger als 20 Jahre). Bei 3 % der Befragten wurde kein Alter aufgenommen (vgl. Abbildung 5, S. 12).

Durch die Erhebung vor Ort sind mit der Umfrage vorwiegend Fussgänger:innen (57 %), ÖV-Gäste (19 %) und Velofahrende (16 %) erreicht worden (vgl. Abbildung 5, S. 12). Einschätzungen von Nutzenden des motorisierten Individualverkehrs (MIV, 3 %) und der Mikromobilität (E-Scooter, Trottinett etc., 1 %) sind in der Auswertung kaum enthalten. In der Befragung wurde jedoch nur das aktuelle Verkehrsmittel abgefragt, weshalb nicht ausgeschlossen ist, dass von den befragten Personen auch einige zu anderen Gelegenheiten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf dem Wielandplatz unterwegs sind.

⁷ 2x Donnerstag (31.08.2023; 07.09.2023) und 1x Samstag (09.09.2023).

⁸ Bei dem aktuellen Verkehrsmittel war nur eine Nennung möglich. Passant:innen, welche die Bushaltestelle am Wielandplatz verwenden, legen den Weg vom/zum Wielandplatz mit einem anderen Verkehrsmittel (vorwiegend zu Fuss) zurück. In der Auswertung werden diese Passant:innen als Nutzendes des öffentlichen Verkehrs deklariert.

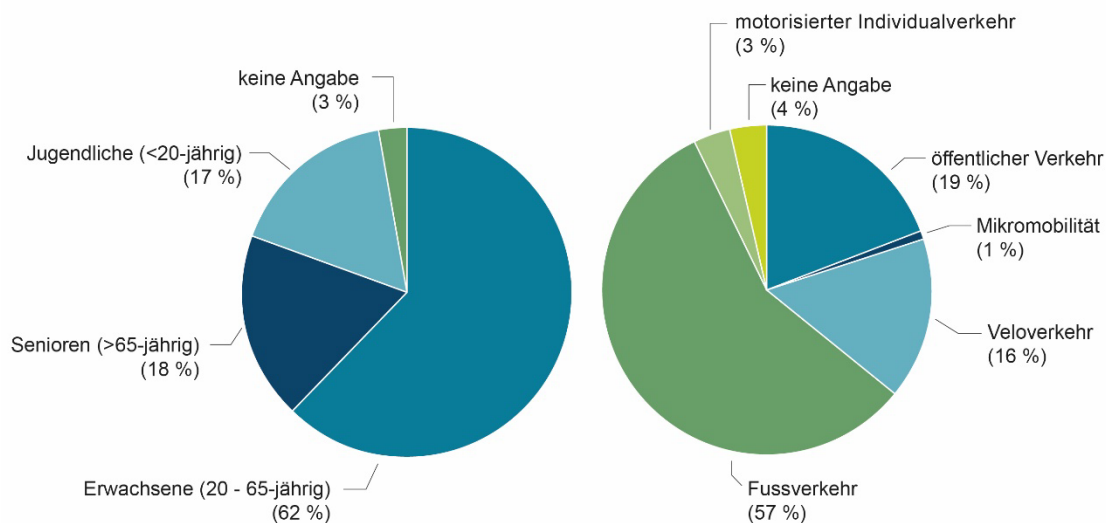


Abbildung 5: Alter und aktuell verwendetes Verkehrsmittel der Befragten (n = 114)

Die Umfrage unter den Passant:innen hat mehrheitlich (81 %) Personen erreicht, welche in der Nähe des Wielandplatzes wohnen (im Umkreis von ca. 500 Metern) (vgl. Abbildung 6). Der Arbeitsort bzw. Studien- oder Schulort liegt bei dem Grossteil der Befragten (82 %) hingegen nicht in unmittelbarer Nähe. Die Verteilung der Rückmeldungen widerspiegelt den Charakter des umliegenden Gotthelfquartiers als ruhiges Wohnviertel.⁹

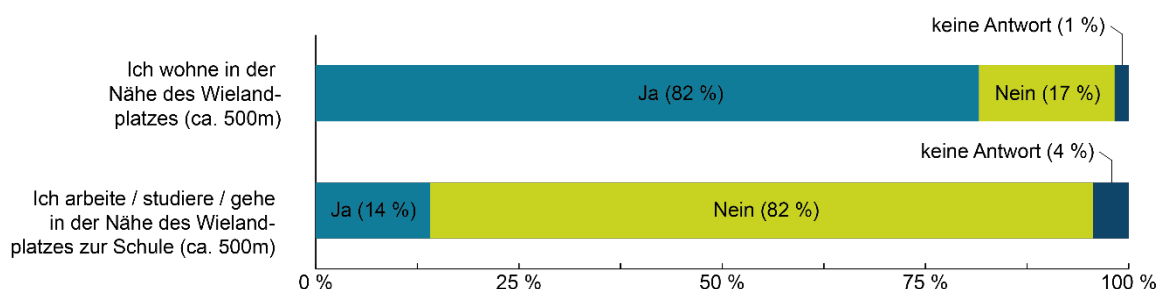


Abbildung 6: Nähe des Wohn- und Arbeits-/Studien-/Schulorts zum Wielandplatz (n = 114)

Rund ein Drittel der Befragten befand sich zum Zeitpunkt der Befragung auf dem Heimweg oder auf dem Weg zur Arbeit (32 %, vgl. Abbildung 7, S.13). Als zweithäufigste Tätigkeit wurde die zeitnahe Ausübung einer sportlichen Betätigung genannt. Dieser hohe Anteil ist vorwiegend auf die naheliegende Sportanlage «Schützenmatte» zurückzuführen, welche während den Befragungen vorwiegend von Jugendlichen besucht wurde, die vor oder nach dem Sporttraining an der Befragung teilnahmen. Rund 10 % der befragten Personen waren jeweils auf dem Weg zum Einkaufen bzw. zu einem Dienstleistungsbetrieb (Bank, Post etc.) oder verweilten auf dem Wielandplatz. Die weiteren Wortmeldungen umfassen «Spazieren» (6 Nennungen), «auf dem Weg zur Physiotherapie» (4 Nennungen), «auf dem Weg in den Schützenmattpark» (3 Nennungen), «auf dem Weg zum Arzt» (1 Nennung) und «auf dem Weg zur Familie» (1 Nennung).

⁹ <https://www.statistik.bs.ch/haeufig-gefragt/wohnviertel/09-gotthelf.html>

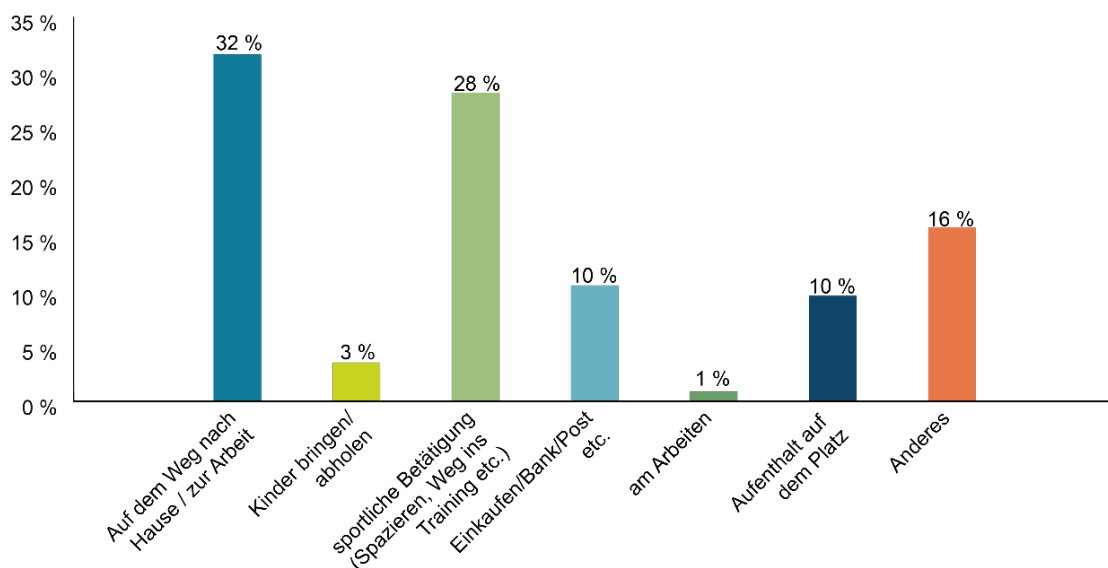


Abbildung 7: Aktuelle Tätigkeit während der Befragung (n = 114)

Von den Befragten ist mit 60 % ein Grossteil der Personen täglich oder fast täglich auf dem Wielandplatz anzutreffen (vgl. Abbildung 8). Rund ein Drittel gab an, mehrmals pro Woche vor Ort auf dem Platz zu sein bzw. diesen zu queren. Personen, die selten (2 %) oder während der Befragung zum ersten Mal (1 %) auf dem Wielandplatz waren, sind in der Auswertung die Ausnahme.

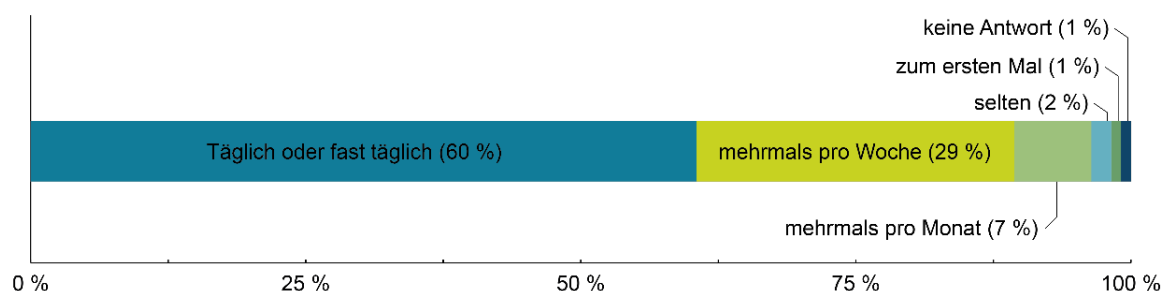


Abbildung 8: Häufigkeit Besuch Wielandplatz (n = 114)

2.6 Hinweis auf Einfluss der Covid-19-Pandemie

Aufgrund der Coronapandemie konnte im Frühjahr 2020 ein starker Nachfragerückgang im städtischen Verkehr beobachtet werden. Bis im August 2020 zeigte sich in den Verkehrszahlen tendenziell eine Normalisierung, weshalb der Kanton in Rücksprache mit der Auftragnehmerin entschied, die Vorerhebung wie geplant durchzuführen.

Entsprechend wurde während der Vorerhebung davon ausgegangen, dass die Erhebungsdaten unter keinem grossen Einfluss der Pandemie liegen und daher zum Vergleich mit der Nacherhebung taugen. Obschon während den Vorerhebungen keine pandemiebedingten staatlichen Einschränkungen bestanden, zeigten Vergleiche der kantonalen Zählstellen im Rahmen der Auswertungen der Vorerhebung einen möglichen Einfluss auf die Verhaltensmuster im Bereich der Mobilität: Während das Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) in der näheren Umgebung des Wielandplatzes gegenüber Vor-Coronazeiten einen Rückgang verzeichnete, nahmen die Zahlen beim Fuss- und Veloverkehr tendenziell zu.

Schweizweite Auswertungen im Nachgang bestätigten pandemiebedingte Veränderung in den Verhaltensmustern für den Herbst 2020 (Bundesamt für Verkehr BAV & Bundesamt für Strassen ASTRA, 2022). Ein Einfluss der Coronapandemie auf die Unterschiede zwischen der Vorerhebung im Herbst 2020 und

der Nacherhebung im Herbst 2023 kann daher nicht ausgeschlossen werden und dürfte sogar wahrscheinlich sein. Zur Abschätzung der coronabedingten Einflüsse auf die erhobenen Daten werden die erhobenen Verkehrszahlen mit den permanenten kantonalen Zählstellen für die Kalenderwochen 35-37 der Jahre 2019-2023 abgeglichen (vgl. Kapitel 5.3.4).

2.7 Datenschutzkonformität

Für die Nacherhebung werden Erhebungen mit Standbild- und Videokameras durchgeführt, mit denen potenziell Personendaten erhoben werden. Die Auswertung der Daten erfolgt in Einklang mit dem totalrevidierten Datenschutzgesetz (DSG), welches seit September 2023 in Kraft ist. Die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen wurde vor den Erhebungen mit dem Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt in einer Vereinbarung betreffend «Wirkungskontrolle Wielandplatz: Nacherhebung und Auswertung» sichergestellt.

3 Ergebnisse nach Wirkungszielen

Zur Wirkungsüberprüfung sind vier Wirkungsziele definiert, deren Erreichung es mittels definierter Kontrollgrössen in der Wirkungskontrolle zu überprüfen gilt (Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, 2018):

1. Verbesserung Verkehrssicherheit
2. Reduzierung negativer Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs MIV
3. Steigerung der Aufenthaltsqualität
4. Förderung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Die vorliegende Wirkungskontrolle fokussiert sich auf die in Abbildung 9 blau markierten Auswertungen. Die grün markierten Daten stehen beim Verfassen der vorliegenden Arbeit aus unterschiedlichen Gründen noch nicht abschliessend zur Verfügung. Die dazugehörigen Auswertungen erfolgen daher nicht im Rahmen des vorliegenden Berichts und werden von den zuständigen kantonalen Ämtern in geeigneter Weise aufbereitet und publiziert. Die geplante Dezibel-Messung zur Beurteilung der Lärmbelastung wurde vom Amt für Umwelt und Energie (AUE) bereits in der Vorerhebung als nicht zweckmässig eingestuft und entsprechend verworfen (vgl. Kapitel 5.6).

Wirkungsziel	Kennzahl/ Kontrollgrösse	Beschreibung	Erhebungs-, bzw. Auswertungszeitpunkt		Datenquelle	Auswertungs-Zeitraum
			Leistungsumfang Vorerhebung 2020	Leistungsumfang Nacherhebung 2023		
1 – Verbesserung Verkehrssicherheit	Art und Anzahl Unfälle: - Unfälle Fussgänger - Unfälle Velo - Unfälle MIV	Auswertung Unfallstatistiken JSD	x	x*	Sekundärdaten Unfallstatistiken JSD	3 Jahres-Statistiken 2018-2020 und 2024+
	Art und Anzahl Konfliktpotenziale: - Beinahunfälle Fussgänger - Beinahunfälle Velo - Beinahunfälle MIV	Beobachtung der Konfliktpotenziale via Videodokumentationen		x	Primärdaten Datenerhebung Rapp	2 - 3 Tage MSP / ASP
2 – Reduzierung negativer Auswirkungen des MIV	Verkehrsaufkommen MIV + Veloverkehr	1. Verkehrszählung MIV + Velos 2. Geschwindigkeitsmessungen MIV an 2 Standorten	x	x	Primärdaten Datenerhebung Rapp	2 Wochen DWW / MSP / ASP
	Lärmbelastung	Dezibel-Messung	o	o	Primärdaten AUE	
	Luftschadstoff-Belastung	NOx-Messung	x	x*	Primärdaten Lufthygieneamt	Gemäss Plan LHA
3 – Steigerung der Aufenthaltsqualität	Fussgängerfrequenz Überquerbarkeit Wielandplatz	Anzahl Querungen auf Fussgängerstreifen	x	x	Primärdaten Datenerhebung Rapp	2 Tage Wochentags + Samstag (06:00 bis 22:00)
	Flächenbilanzen	1. Versiegelungsgrad der Flächen 2. Verkehrsflächen pro Verkehrsmittel	x	x	Sekundärdaten Amtliche Vermessung	Stand 2018 und Stand 2023
	Platznutzung	Belegung Bänke und Sitzgelegenheiten		x	Primärdaten Datenerhebung Rapp	
	Subjektive Einschätzungen	Befragungen Anwohnende und Verkehrsteilnehmer		x	Primärdaten Datenerhebung Rapp	
4 – Förderung der ÖV-Attraktivität	Fahrzeitmessungen	Auswirkung der neuen Führung Buslinien 33 und 48	x	x	Primärdaten Datenerhebung BVB	2 Wochen Auswertung MSP / Vormittag / ASP / Abend
	Subjektive Einschätzungen	Befragungen Anwohnende und Verkehrsteilnehmer		x	Primärdaten Datenerhebung Rapp	

x = Erhebung geplant und durchgeführt
x* = Erhebung geplant, Durchführung ausstehend
o = Erhebung geplant aber verworfen
Auswertung im Rahmen der Wirkungskontrolle
Auswertung ausstehend
Auswertung verworfen

Abbildung 9: Wirkungsziele und Kontrollgrössen (eigene Darstellung nach Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt, 2023)

Die erhobenen Kontrollgrössen werden nachfolgend entlang der vier Wirkungsziele beschrieben und die Resultate wiedergegeben.

4 Wirkungsziel 1 – Verbesserung der Verkehrssicherheit

2016 erstellte die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ein Gutachten zur Verkehrssicherheit des Platzes. In dem Bericht hält die bfu Folgendes fest:

«Die auffälligsten Sicherheitsdefizite liegen bei den Fussgängerstreifen. Mehrheitlich widersprechen sie der geltenden Norm SN 640 241. Vor allem sind Erkennungsdistanzen und Sichtweiten bei fast allen Fussgängerstreifen zu gering. Von zehn markierten Fussgängerquerungen ist nur eine mit dem Signal 4.11 signalisiert. Die Markierungen sind überall schlecht und abgetragen. Die unübersichtliche Verkehrsführung und die Lage der Bushaltestellen erschwert zudem die rechtzeitige Erkennbarkeit der Fussgängerstreifen und der herannahenden Personen.

Aus Sicht der bfu sind alle Fussgängerstreifen zu sanieren oder aufzuheben. Zur Verbesserung der Erkennungsdistanzen und der Sichtweiten müssen z. T. Parkfelder aufgehoben werden. Es empfiehlt sich, die Lage der Bushaltestellen zu verändern. Sichthindernisse wie Veloabstellanlagen, Bäume, Litfassäulen o. Ä. müssen entfernt werden. Die schiefwinklige Markierung einiger Fussgängerstreifen ist zu vermeiden. Andernfalls ist eine Umgestaltung des Platzes zugunsten der Sicherheit und des Komforts für den Langsamverkehr zu empfehlen (kürzere Querungsdistanzen, bessere Erkennbarkeit). Zudem empfiehlt es sich, den Wielandplatz entweder in die Tempo-30-Zonen einzubeziehen (mit entsprechenden baulichen und gestalterischen Elementen) oder als Begegnungszone zu signalisieren und zu gestalten.»

Mit der Umgestaltung des Wielandplatzes wurden die Vorschläge des bfu in den meisten Punkten umgesetzt. Die Sicherheitsdefizite bei den Fussgängerstreifen wurden normmässig behoben¹⁰, eine klare Verkehrsführung mit eindeutigen Vortrittsregeln geschaffen und der Platz in die Tempo 30-Zone integriert. Entsprechend sollte mit der Umgestaltung eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit hergestellt worden sein.

4.1 Auswertung Unfallstatistiken Justiz- und Sicherheitsdepartement

Um zu überprüfen, ob die Behebung der Sicherheitsdefizite auch durch eine Verbesserung in der Unfallstatistik belegt werden kann, sollen die offiziellen Unfallstatistiken des Justiz- und Sicherheitsdepartements des Kantons Basel-Stadt (JSD) über jeweils drei Jahre verglichen werden (vgl. Abbildung 9). Da die Umgestaltung des Platzes beim Verfassen der vorliegenden Arbeit erst etwas mehr als ein Jahr zurückliegt, ist ein aussagekräftiger Vergleich von Statistiken über drei Jahre nicht möglich und daher nicht Bestandteil dieses Berichts. Eine aussagekräftige Auswertung der Unfallstatistiken des JSD wird durch das Amt für Mobilität zu gegebener Zeit in einem anderen Rahmen vorgenommen.

4.2 Auswertung weiterer Unfallstatistiken

Während der Nacherhebung wurde geprüft, ob publizierte Unfalldaten für einen kürzeren Zeitraum vorhanden sind.¹¹ Für den Zeitraum 2020 – 2023 wurden auf dem Wielandplatz und an den Schnittstellen zu den umliegenden Strassen folgende Unfälle gefunden:

- November 2020 (vor Umgestaltung): Auffahrunfall mit Leichtverletzten an der Einmündung zur Wanderstrasse, nur MIV-Beteiligung (Grundbuch- und Vermessungsamt des Kantons Basel-Stadt, 2023);
- Dezember 2020 (vor Umgestaltung): Schleuder- oder Selbstunfall mit Sachschaden an der Einmündung zur Brennerstrasse, nur MIV-Beteiligung (Grundbuch- und Vermessungsamt des Kantons Basel-Stadt, 2023);

¹⁰ Im Rahmen des vorliegenden Wirkungscontrolling wurden der Wielandplatz nicht auf eine Einhaltung der Normvorgaben geprüft. Es ist aber davon auszugehen, dass die geltenden Normen im Bauprojekt angewendet wurden.

¹¹ Die Suche umfasste den Datensatz zu Strassenverkehrsunfällen des Grundbuch- und Vermessungsamtes des Kantons Basel-Stadt (2023), und eine Recherche in digitalen Medien.

- Juli 2021 (vor/während Umgestaltung): Selbstunfall mit zwei Verletzten an der Einmündung zur Brennerstrasse, nur MIV-Beteiligung (Polizei-Schweiz Redaktion, 2021);
- März 2022 (während Umgestaltung): Velo-Selbstunfall mit Verletzten an der Einmündung zur Brennerstrasse, nur Velobeteiligung (Prime News, 2022);
- Dezember 2022 (nach Umgestaltung): Schleuder oder Selbstunfall mit Sachschaden an der Einmündung zur Wanderstrasse, nur MIV-Beteiligung (Grundbuch- und Vermessungsamt des Kantons Basel-Stadt, 2023).

Die Recherche zeigt, dass der Wielandplatz und die Schnittstellen zu den umliegenden Strassen in näherer Vergangenheit immer wieder Ort von Strassenverkehrsunfällen waren. In der kurzen Zeitspanne seit der Umgestaltung des Platzes bis März 2024 ist auf dem Wielandplatz ein Unfall registriert worden. Erst ein langfristiger Vergleich der Daten wird zeigen, ob sich die als verbessert beurteilte Verkehrssicherheit auch in den Statistiken widerspiegelt.

4.3 Videoauswertungen Verkehrssicherheit

Die Miovision- und Standbildkamera-Aufnahmen der Nacherhebung (vgl. Kapitel 2.1) können zur Beurteilung der Verkehrssicherheit ausgewertet werden. In der Nacherhebung werden folgende Auswertungen durchgeführt:

- Überholmanöver Velo-Bus
- Konflikte mit Beteiligung Fuss- und Veloverkehr
- Konflikte MIV-MIV und MIV-OeV

Auf einen Vergleich zu der Situation vor der Umgestaltung des Wielandplatzes wird verzichtet, da in der Vorerhebung die Aufnahmen nicht ausgewertet wurden. Entsprechend steht bei den Analysen die Ermittlung von systematischen Schwachstellen der aktuellen Verkehrsführung, welche die Verkehrssicherheit gefährden können, im Vordergrund.

4.3.1 Überholmanöver Velo-Bus

Durch die Verschiebung der Bushaltestellen in Kombination mit der neuen Mittelinsel (vgl. Kapitel 1.1) blockieren die Busse beim Ein- und Aussteigen von Passant:innen den Strassenverkehr. Einzelne Rückmeldungen der Bevölkerung weisen darauf hin, dass trotz enger Platzverhältnisse Velofahrende den stehenden Bus teilweise überholen. Mit Hilfe der Aufnahmen der Standbildkamera des ehemaligen Polizeipostens (Villa-Kunterbunt, [SB3]) kann die Häufigkeit solcher Überholmanöver verifiziert werden. Ausgewertet werden die Videos von drei Erhebungstagen (Di, 29.08.2023; Do, 31.08.2023; Sa, 02.09.2023) zwischen 06:00 und 24:00 Uhr.¹²

Die Analyse zeigt, dass die stehenden Busse tatsächlich in beide Fahrtrichtungen von Velofahrenden überholt werden (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11):

- In Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) können pro Stunde zwischen null und fünf Überholmanöver gezählt werden. Über alle drei untersuchten Tage gesehen weisen die morgendlichen Hauptverkehrszeiten zwischen 07:00 und 09:00 Uhr die meisten gezählten Ereignisse auf. Die erhöhte Häufigkeit in den morgendlichen Stunden deckt sich mit der Hauptlastrichtung auf der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse. In Fahrtrichtung Ost wurden am Samstag keine Überholmanöver verzeichnet.
- Auch in Fahrtrichtung West (Allschwil) belaufen sich die Überholmanöver auf null bis fünf Ereignisse pro Stunde. Die meisten Überholmanöver werden in den abendlichen Hauptverkehrszeiten zwischen 16:00 und 18:00 Uhr verzeichnet, womit ein Spiegelbild zur entgegengesetzten Fahrtrichtung entsteht. Die

¹² Am Samstag, 02.09.2023 erschwerte zwischen 18:00 und 19:30 Uhr das Blenden der Sonne die Sichtverhältnisse, weshalb eine tiefere Genauigkeit vorliegen kann.

erhöhte Häufigkeit am Abend deckt sich wiederum mit der Hauptplastrichtung auf der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse.

Insgesamt wurden am Samstag weniger Überholmanöver registriert als an den Werktagen, was teilweise durch ein etwas tieferes Veloverkehrsaufkommen begründet werden kann.¹³

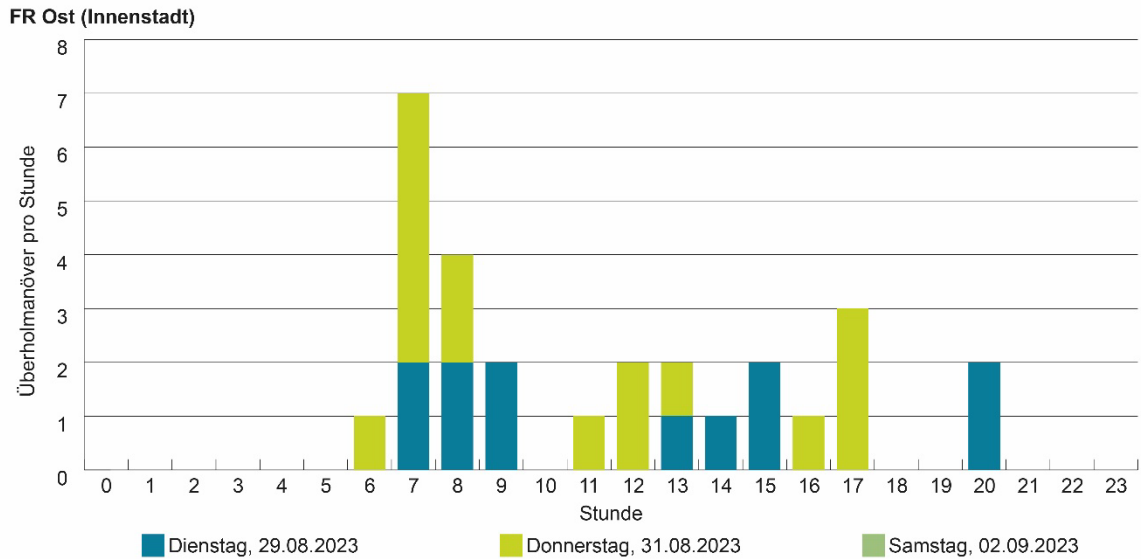


Abbildung 10: Überholmanöver Velo-Bus pro Stunde und Tag, Fahrtrichtung Ost (Innenstadt)

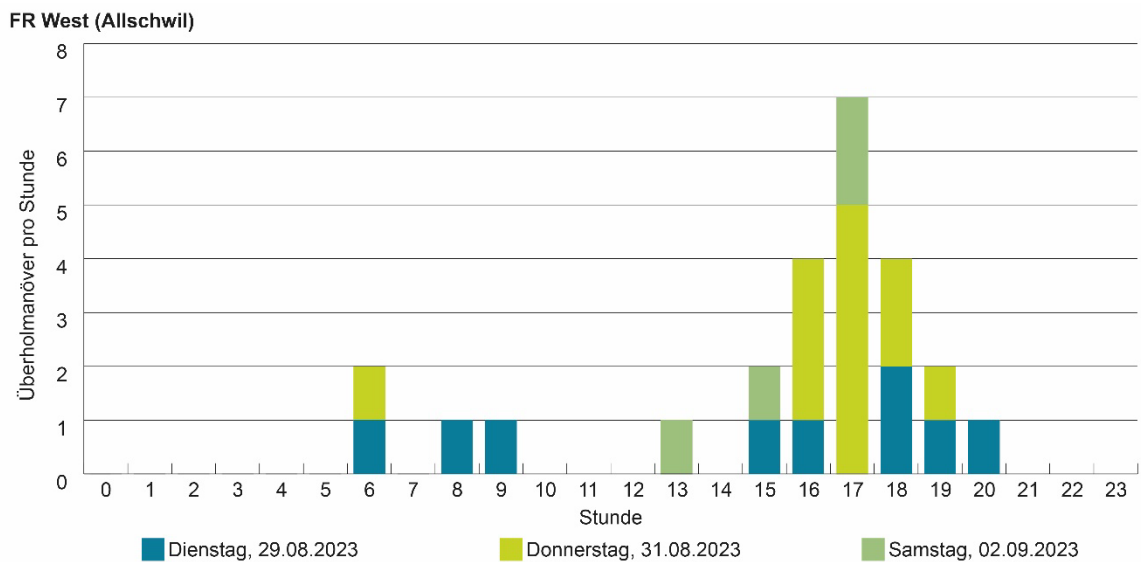


Abbildung 11: Überholmanöver Velo-Bus pro Stunde und Tag, Fahrtrichtung West (Allschwil)

¹³ Über den zentralen Knoten am Wielandplatz verkehrten am Dienstag 5'545, am Donnerstag 6'613 und am Samstag 5'012 Velos.

Der Grossteil der gesichteten Überholmanöver kann als *unkritisch* beurteilt werden, da die Verkehrssicherheit nicht allzu stark beeinträchtigt wird. In der Regel überholen Velofahrende den Bus zwischen dem stehenden Fahrzeug und der Mittelinsel – viermal wurde hingegen über das Trottoir bzw. den Fussgängerweg gefahren. Zwei Mal überholten gleich zwei Velofahrende hintereinander denselben Bus. Die Manöver fanden ausschliesslich von Verkehrsteilnehmenden statt, die sehr eng hinter dem Bus unterwegs waren. Entsprechend erfolgten alle betrachteten Überholmanöver innerhalb der ersten etwa fünf Sekunden nach Ankunft des Busses an der Haltestelle. Velofahrende, die erst später auf einen stehenden Bus treffen, warten in der Regel hinter dem Fahrzeug auf dessen Weiterfahrt. Folglich wird die Weiterfahrt des Busses durch die Überholmanöver mehrheitlich nicht beeinträchtigt.

Nichtsdestotrotz konnten während den drei ausgewerteten Tagen einige Überholmanöver registriert werden, die aus Sicht der Verkehrssicherheit als *potenziell kritisch* beurteilt werden müssen:

- Ein Überholmanöver fand auf der Gegenfahrbahn statt (vgl. Abbildung 12, S.19 oben links). Das Manöver muss aufgrund der engen Platzverhältnisse zwischen der Mittelinsel und einem potenziell entgegenkommenden Fahrzeug und eingeschränkten Sichtweiten (v.a. in Richtung Weiherweg) als eine Gefährdung der Verkehrssicherheit eingestuft werden. Aktuell fehlen bei der Mittelinsel Signale «Hindernis rechts umfahren», die verdeutlichen würden, dass Überholmanöver auf der Gegenfahrbahn nicht erlaubt sind.
- Von den insgesamt 53 gezählten Überholmanövern wurden vier mit einem Mofa und eines mit einem Cargobike begangen (vgl. Abbildung 12, S.19).¹⁴ Überholmanöver mit solch breiten Fahrzeugen sind aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse zwischen dem stehenden Bus und der Mittelinsel als potenziell kritisch zu sehen.

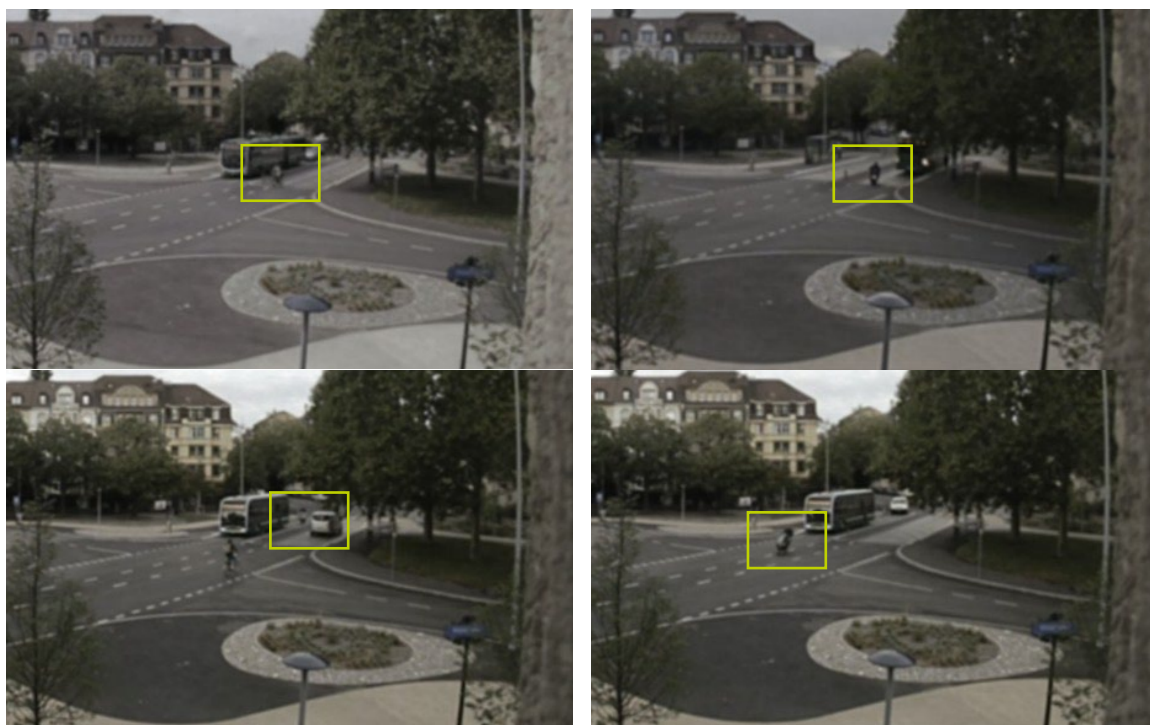


Abbildung 12: Beispiele von potenziell kritischen Überholmanövern: Auf gegenüberliegender Fahrbahn (oben links), von Mofa (oben rechts) und Cargobike (unten links und rechts).

¹⁴ Obschon die Überholmanöver nicht von «normalen» Velos begangen wurden, sind diese in den Zählungen enthalten (vgl. Abbildung 10 und Abbildung 11).

Trotz Mittelinsel und enger Platzverhältnisse werden haltende Busse auf dem Wielandplatz mehrmals täglich von Verkehrsteilnehmenden, in der Regel von Velofahrenden, überholt. Am häufigsten finden die Überholmanöver werktags in den stark Verkehrsbelasteten Stunden am Morgen (Fahrtrichtung Ost – Innenstadt) und am Abend (Fahrtrichtung West – Allschwil) statt. Ein Grossteil der Vorgänge beeinträchtigt die Verkehrssicherheit nur marginal. Nichtsdestotrotz kam es an den untersuchten drei Tagen auch zu sechs Überholmanövern, welche als *potenziell kritisch* beurteilt werden müssen. Gefährlich sind aufgrund eingeschränkter Sichtweiten und fehlender Ausweichmöglichkeiten vor allem Überholmanöver auf der Gegenfahrbahn. Zudem geht eine potenzielle Gefahr von den engen Platzverhältnissen zwischen dem haltenden Bus und der Mittelinsel aus, welche sich bei Überholmanöver von breiten Fahrzeugen (Cargobike, Mofa etc.) akzentuiert.

4.3.2 Konflikte mit Beteiligung Fuss- und Veloverkehr

Bei der Analyse von Konflikten mit einer Beteiligung des Fuss- und Veloverkehrs liegt der Fokus auf knappen bzw. riskanten Überholmanövern und abkürzenden Velos auf Fussgängerflächen. Ausgewertet werden dabei die Miovision-Aufnahmen [Mio1] zur Beurteilung des zentralen Knotens sowie die Fussgängerflächen vor der Sportanlage Schützenmatte und dem ehemaligen Polizeiposten. Ferner werden die Aufnahmen der Standbildkamera des ehemaligen Polizeipostens [SB3] verwendet, um die Fussgängerflächen hinter der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt zu analysieren. Keine Auswertungen und Aussagen sind zu den Fussgängerflächen bei der ehemaligen Durchfahrt zwischen dem Knoten Weiherweg und Wanderstrasse möglich, da entsprechende Aufnahmen in der Nacherhebung nicht geplant waren.

Die Beobachtungen der Videos für zwei Werktage in den am stärksten belasteten Stunden von 07:00 – 09:00 Uhr und von 16:00 – 18:00 Uhr¹⁵ zeigen eine Vielzahl potenzieller und tatsächlicher Konflikte, die v.a. durch riskante Überholmanöver und Missachtung der Vortrittsregeln verursacht wurden. Besonders häufig treten auf dem Wielandplatz folgende Arten von Vorfällen mit Beteiligung des Fuss- und Veloverkehrs auf:

- Auf der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse finden im zentralen Bereich des Wielandplatzes häufig knappe Überholmanöver zwischen Personenwagen und Velos statt. Zwischen den beiden Mittelinseln liegen rund 25 Meter, in denen Velofahrende oft ohne ausreichenden seitlichen Abstand überholt werden (vgl. Abbildung 13, S.21).
- In den Hauptverkehrszeiten ist auf dem Wielandplatz ein grosses Veloaufkommen zu verzeichnen. Velofahrende zwingen sich bei dem hohen Verkehrsaufkommen oft an wartenden Fahrzeugen vorbei, um schneller voranzukommen. Dabei missachten Velofahrende teilweise die Vortrittsregeln oder schneiden anderen Fahrzeugen den Weg ab (vgl. Abbildung 14, S.21). Einige abbiegende Velos kürzen zudem über die Fussgängerwege ab.
- Der in den Weiherweg einbiegende Gelenkbus schneidet aufgrund der engen Platzverhältnisse die Gegenfahrbahn. Sofern Velofahrende zum selben Zeitpunkt am Knoten warten bzw. den Knoten erreichen, werden diese durch den Bus bedrängt (vgl. Abbildung 15, S.21).

Ergänzend nutzen einzelne Personenwagen nach dem Abladen von Personen beim Stadion Schützenmatte den Fussgängerweg zur Weiterfahrt (vgl. Abbildung 16, S.22). Die beobachteten zwei Manöver hatten keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit, da in diesem Moment keine Fussgänger:innen auf dem Platz unterwegs waren. Nichtsdestotrotz sind dies potenzielle Gefahrenquellen für Zufussgehende und Velofahrende.

Keine Konflikte konnten bei den Fussgängerstreifen erkannt werden. Diese erscheinen übersichtlich und sicher für den Fussverkehr.

¹⁵ Dienstag, 29.08.2023 und Donnerstag, 31.08.2023.



Abbildung 13: Knappes Überholmanöver auf dem Wielandplatz.



Abbildung 14: Links abbiegendes Velo drängt an wartenden Autos vorbei und nimmt Cargobike den Vortritt.



Abbildung 15: Gelenkbus schneidet Gegenfahrbahn und bedrängt Velofahrer:in.



Abbildung 16: Personenwagen verlässt Wielandplatz über Fussgängerweg

4.3.3 Konflikte MIV-MIV und MIV-ÖV

Anhand der Miovision-Aufnahmen [Mio1] werden Konflikte mit mindestens zwei motorisierten Strassenverkehrsteilnehmenden (MIV und ÖV) ausgewertet. Die Analyse findet wiederum für zwei Werktage in den am stärksten belasteten Stunden von 07:00 – 09:00 Uhr und 16:00 – 18:00 Uhr statt.¹⁶

Tatsächliche Konflikte (Vollbremsen, Überholmanöver Personenwagen/Personenwagen etc.) zwischen zwei motorisierten Strassenverkehrs-Fahrzeugen wurden im Rahmen der Auswertung keine beobachtet. Zwei (gesetzlich erlaubte) Wendemanöver auf dem Platz durch einen Personenwagen bzw. eine E-Kehrmaschine der Stadtreinigung lösten aufgrund fehlenden Gegenverkehrs zwar keine unmittelbaren Konflikte aus, stellen jedoch eine potenzielle Gefahrenquelle dar (vgl. Abbildung 17). Die Wendemanöver wurden von Fahrzeugen begangen, die den Wielandplatz aus der Brennerstrasse bzw. der Wanderstrasse erreichten und diesen in dieselbe Richtung wieder verlassen haben.



Abbildung 17: Wendemanöver einer E-Kehrmaschine auf dem Wielandplatz.

¹⁶ Dienstag, 29.08.2023 und Donnerstag, 31.08.2023.

4.4 Resultate Befragung

Aus der Befragung geht hervor, dass die Passant:innen sich als Verkehrsteilnehmende auf dem umgestalteten Wielandplatz insgesamt sicher fühlen. Rund 38 % der Befragten schätzen die Verkehrssicherheit als «sehr gut», ein weiteres Drittel (33 %) als «gut» ein. Nur jeweils rund 3 % der Befragten benoten die Verkehrssicherheit am umgestalteten Wielandplatz als «ungenügend», «schlecht» oder «sehr schlecht».

Auch die offene Frage zum Vergleich mit dem Zustand vor der Platzumgestaltung zeigt ein deutliches Ergebnis: 30 der befragten Personen (26 %) gaben von sich aus an, dass die Platzumgestaltung die Verkehrssicherheit erhöht hat. Weiter wurden die klare Verkehrsführung (38 Nennungen), die Übersicht auf dem Platz (13 Nennung), die breiteren Trottoirs (7 Nennungen), die Einführung von Tempo 30 (4 Nennungen) und die Verkehrsinseln (1 Nennung) als Gründe für das subjektive Sicherheitsgefühl genannt. Bemängelt wurde hinsichtlich der Verkehrssicherheit das Fehlen von markierten Velowegen auf dem Platz (6 Nennungen) bzw. vom motorisierten Verkehr getrennten Veloführungen (3 Nennungen) und die Konzentration des Verkehrs auf engem Raum (2 Nennungen).

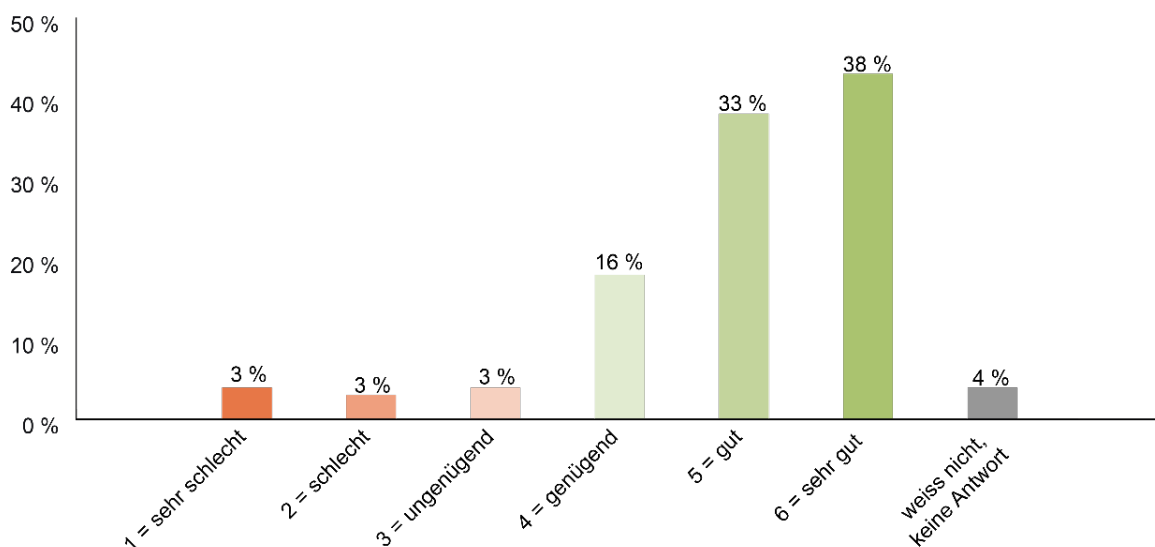


Abbildung 18: Resultate Befragung zur Verkehrssicherheit (n = 114)

4.5 Bewertung Zielerreichung

Die vom bfu bemängelten Sicherheitsdefizite bei den Fussgängerstreifen (Erkennungsdistanzen, Sichtweiten, abgetragene Markierungen etc.) wurden durch die Umgestaltung behoben. Hinsichtlich des Sicherheitsempfindens wird die Umgestaltung des Platzes in der Umfrage positiv beurteilt. Eine Bewertung der Verkehrssicherheit anhand von langjährigen Statistiken ist für den Wielandplatz noch nicht möglich.

Die Analyse des Videomaterials der Nacherhebung hat auf dem Wielandplatz für den Zustand nach der Umgestaltung wenige Konfliktpotenziale aufgezeigt. Trotz neuer Mittelinsel überholen Velofahrende und teilweise auch Mofas anhaltende Busse in beide Richtungen. Obschon ein Grossteil der Überholmanöver als unkritisch beurteilt wird, wird die Verkehrssicherheit aufgrund der engen Platzverhältnisse dadurch tangiert. Potenziell kritisch sind die Überholmanöver vor allem, wenn dafür die Gegenfahrbahn verwendet wird oder grössere Fahrzeuge (Mofas, Cargobikes etc.) beteiligt sind.

Weiter zeigt die Videoanalyse, dass die beiden neuen Mittelinseln nicht gänzlich ausreichen, um Überholmanöver von Personenwagen an Velos zu verhindern. Die Distanz von rund 25 Metern erscheint Verkehrsteilnehmenden ausreichend, um ein Überholmanöver zu beginnen. Die zweite, näherkommende Mittelinsel, führt jedoch dazu, dass der seitliche Abstand zu den Velofahrenden oft sehr gering ist, was zu gefährlichen Situationen führen kann.

Die durch die Umgestaltung des Wielandplatzes deutlich vergrösserten Flächen für den Fussverkehr sowie die Fussgängerstreifen erscheinen auf der Videoanalyse sicher. Velofahrende auf den Fussgängerflächen vor dem Stadion Schützenmatte, vor dem ehemaligen Polizeiposten und hinter der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) sind die Ausnahme und haben gemäss den Auswertungen den Fussverkehr nicht beeinträchtigt.

5 Wirkungsziel 2 – Reduzierung negativer Auswirkungen des MIV

Sowohl in der Vor- als auch der Nacherhebung wurde die Verkehrszählung mittels zweier Seitenradargeräten und zweier Miovision-Kameras durchgeführt. Die Anordnung der Erhebungsgeräte ermöglicht eine Vergleichbarkeit der Strassenverkehrszählung zwischen Vor- und Nacherhebung. In den Erhebungen wird zwischen folgenden Fahrzeugkategorien unterschieden:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV): Personenwagen, Lieferwagen, Motorräder;
- Lastwagen (LW): Schwerverkehr inkl. Busse;
- Velos: Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter.

In Abbildung 19 ist der Erhebungsaufbau der Nacherhebung dargestellt. Gegenüber der Vorerhebung wurde die erste Knotenstromerhebung [Miovision 1] auf den neu gestalteten Knoten in der Mitte des Wielandplatzes verschoben (nachfolgend «Knoten Wielandplatz»). Durch die Aufhebung der direkten Durchfahrt an der Nordseite des Platzes zwischen dem Knoten Weiherweg/Blauenstrasse und dem Knoten Wanderstrasse/Altkircherstrasse wurde eine Erhebung am Knoten Weiherweg/Blauenstrasse hinfällig. Durch leichtes Verschieben des Seitenradargeräts am Weiherweg [Seitenradar 1] konnten die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge der Blauenstrasse miterhoben werden.

Die weiteren Erhebungsstandorte decken sich mit der Vorerhebung: Die zweite Knotenstromerhebung [Miovision 2] findet am Knoten Wanderstrasse/Altkircherstrasse (nachfolgend «Knoten Wanderstrasse») statt, das zweite Seitenradarmessung [Seitenradar 2] befindet sich an der Zufahrt zum Wielandplatz auf der Brennerstrasse. Der Erhebungsaufbau der Vorerhebung ist in Anhang 3 ersichtlich.

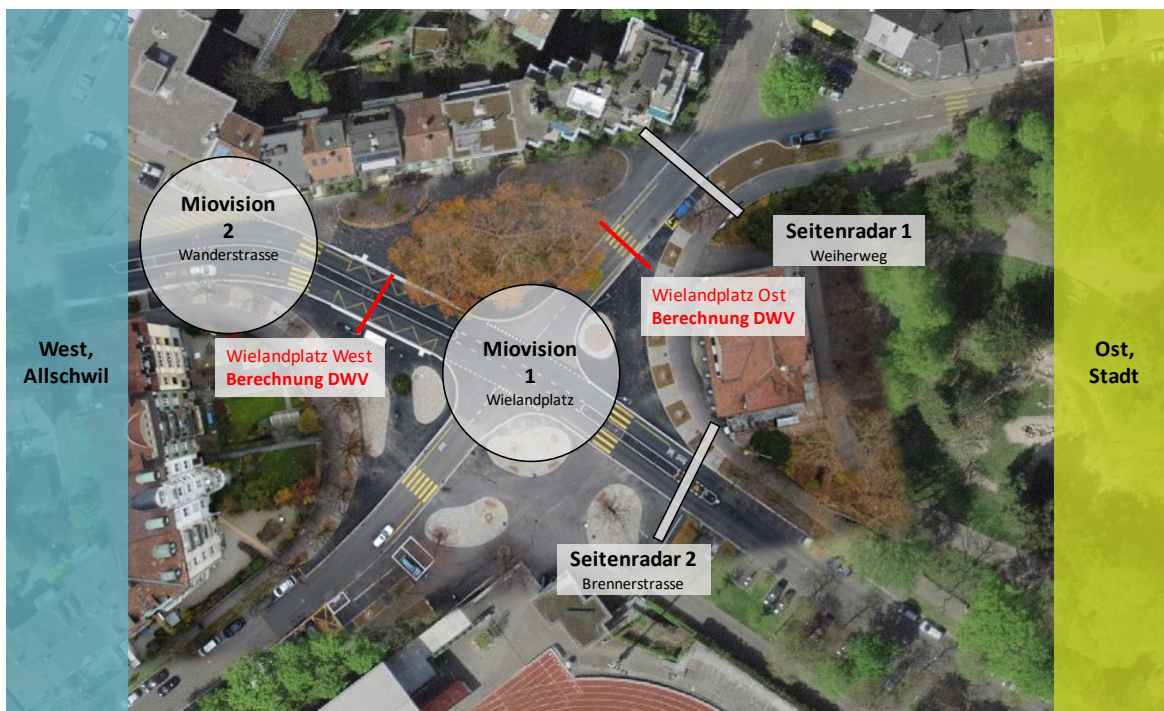


Abbildung 19: Übersicht Verkehrszähldaten und berechnete Querschnitte Nacherhebung

Wie in der Vorerhebung werden die Daten der Seitenradargeräte zur Herleitung der Tages- und Wochenganglinien (Kapitel 5.1) und der Geschwindigkeitsprofile (Kapitel 5.4) verwendet. Von einer Verwendung der absoluten Zahlen der Seitenradardaten als Verkehrsaufkommen wird verzichtet, da Abschattungseffekte¹⁷ die Genauigkeit beeinflussen und eine genaue Klassifizierung nach Fahrzeugen nicht möglich ist. Analog zum Bericht der Vorerhebung wird in der vorliegenden Wirkungskontrolle auf eine

¹⁷ Fahrzeuge auf dem näher beim Seitenradar liegenden Fahrstreifen können Fahrzeuge auf dem weiter entfernten Fahrstreifen verdecken.

detaillierte Darstellung der Rohdaten der Seitenradargeräte verzichtet. Die Auswertungen sind dem Bericht jedoch als Anhang 3 beigelegt.

Der durchschnittliche Werktagerverkehr wird anhand der Wochenganglinien und den Knotenstromerhebungen hergeleitet. Die in rund fünf Meter Höhe aufgenommenen Videos der Miovision-Kamera sind von Abschattungseffekten unbeeinflusst und garantieren eine hohe Genauigkeit der Fahrzeugklassifizierung.

5.1 Tages- und Wochengang

Abbildung 20 zeigt die Tagesganglinien in Prozent des jeweiligen durchschnittlichen Werktagerverkehrs der verschiedenen Zählgeräte.¹⁸ Die VSS-Normganglinie der Gruppe 4 (VSS 40 005b) für Standorte mit praktisch gleich stark ausgeprägten Morgen- und Abendspitzen und mit fast konstanten Verkehrsbelastungen über den Wochenverlauf gilt als Referenzgrösse.

Werden die prozentualen Wochenganglinien der Seitenradarmessungen mit denen der Miovision sowie der VSS-Norm 40 005b verglichen, so passen die Tagesganglinien gut aufeinander. Insgesamt gleichen sich die Ganglinien der verschiedenen Standorte und auch im Vergleich zur VSS Wochenganglinie fallen über die Werktage nur wenig Abweichungen auf: Während der Werktage sind in allen Erhebungen stark ausgeprägte Morgen- und Abendspitzen zu erkennen. Die Abendspitze ist gegenüber der VSS-Norm am Wielandplatz tendenziell etwas stärker ausgeprägt, die Morgenspitze hingegen etwas schwächer. Zudem weisen die Standorte an allen Werktagen eine schwache Mittagsspitze zwischen 13 und 15 Uhr auf.

Am Wochenende verkehrt am Wielandplatz deutlich weniger Verkehr als während den Werktagen. Zudem zeigt sich bei der Verteilung über den Tagesverlauf ein anderes Bild; samstags verteilt sich der Verkehr tendenziell konstant über den ganzen Tag, sonntags ist hingegen eine einzige Spitze am Nachmittag bzw. Abend erkennbar (an beiden gemessenen Sonntagen).

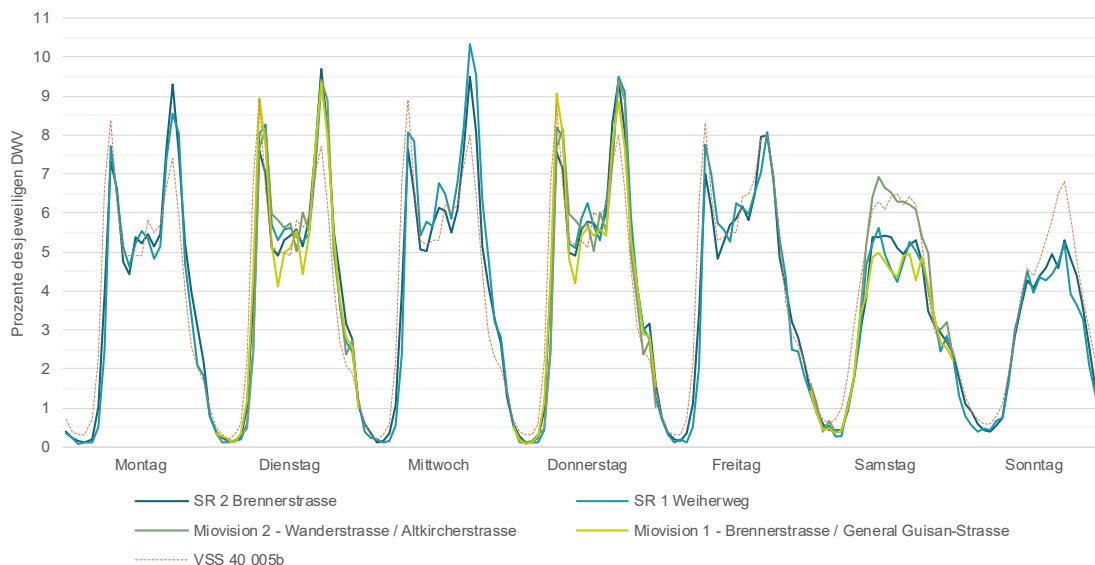


Abbildung 20: Wochenganglinie Wielandplatz, alle Fahrzeugkategorien, in Prozenten des jeweiligen DWV

¹⁸ Die gezählten Fahrzeuge pro Stunde werden dem DWV aller Fahrzeugkategorien (MIV, LW, Velos) entgegengesetzt. Dadurch werden die unterschiedlichen Verkehrsaufkommen je Tag berücksichtigt. Lesebeispiel zu Abbildung 20: Das Verkehrsaufkommen des Seitenradars an der Brennerstrasse entspricht am Montag in der abendliche Spitzenstunde ca. 9 % des durchschnittlichen Werktagerverkehrs.

Auch eine Betrachtung der gemittelten Tagesganglinien der Messstellen (Abbildung 21) zeigt, dass sich diese stark gleichen und gut zur Normganglinie passen. Im Tagesverlauf sind die Morgen- und Abendspitzen gut sichtbar, insgesamt liegt die abendliche Spitze am Wielandplatz durchschnittlich etwas höher als die morgendliche Spitze.

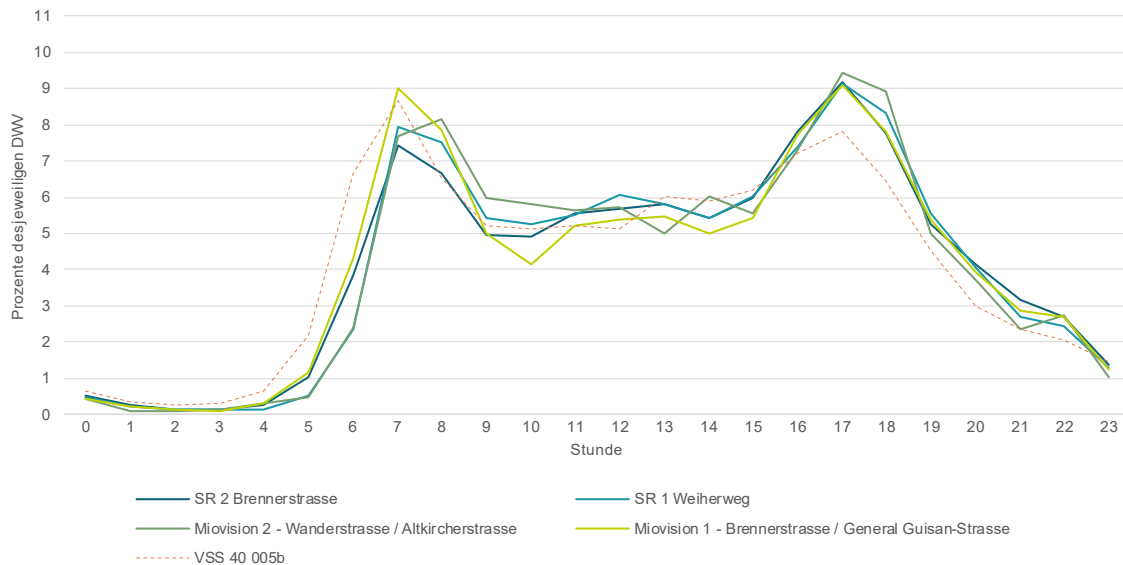


Abbildung 21: Tagesganglinie Wielandplatz (gemittelte Werktage), alle Fahrzeugkategorien, in Prozenten des jeweiligen DWV

5.1.1 Vergleich Vor- und Nacherhebung

Die Tages- und Wochenganglinien der Vor- und Nacherhebung fallen sehr ähnlich aus, wie Abbildung 22 für die Seitenradar Daten an der Brennerstrasse und Abbildung 23 für die Miovision-Daten am Knoten Wanderstrasse/Altkircherstrasse zeigen. Zum Vergleich der Tagesganglinie zwischen der Vor- und Nacherhebung wurden diese Standorte exemplarisch gewählt, da diese in der Vor- und Nacherhebung genau den gleichen Querschnitt bzw. Knoten darstellen. Lediglich bei der Miovision zeigen sich am Samstag grössere Unterschiede: In der Nacherhebung zeigt sich am besagten Knoten über den gesamten Tag ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als in der Vorerhebung. Die Daten der Miovision beruhen jedoch nur auf einer einzelnen Tageserhebung, womit wetterbedingte Einflüsse oder beispielsweise grössere Veranstaltungen in der Umgebung einen starken Einfluss haben können (auch wenn im Vorfeld der Erhebungen geprüft wurde, dass keine Veranstaltung in den Erhebungszeitraum fällt). Gerade deswegen werden für die Wochenganglinien die zweiwöchig erhobenen Seitenradar Daten verwendet, die solche äusseren Einflüsse wenigstens etwas relativieren können.

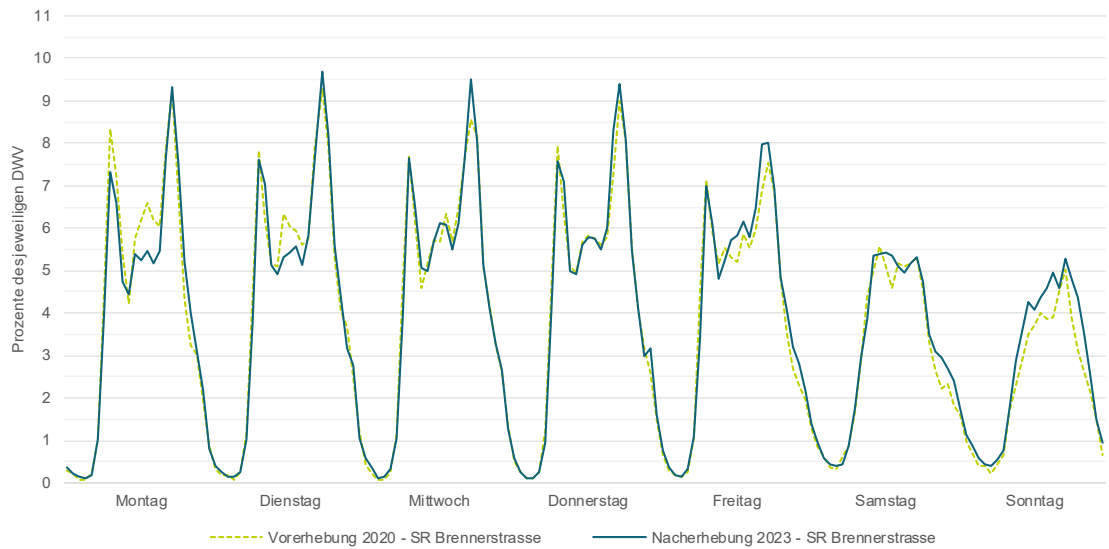


Abbildung 22: Vergleich Vor- und Nacherhebung Wochengang Seitenradar Brennerstrasse, alle Fahrzeugkategorien, in Prozenten des jeweiligen DWV

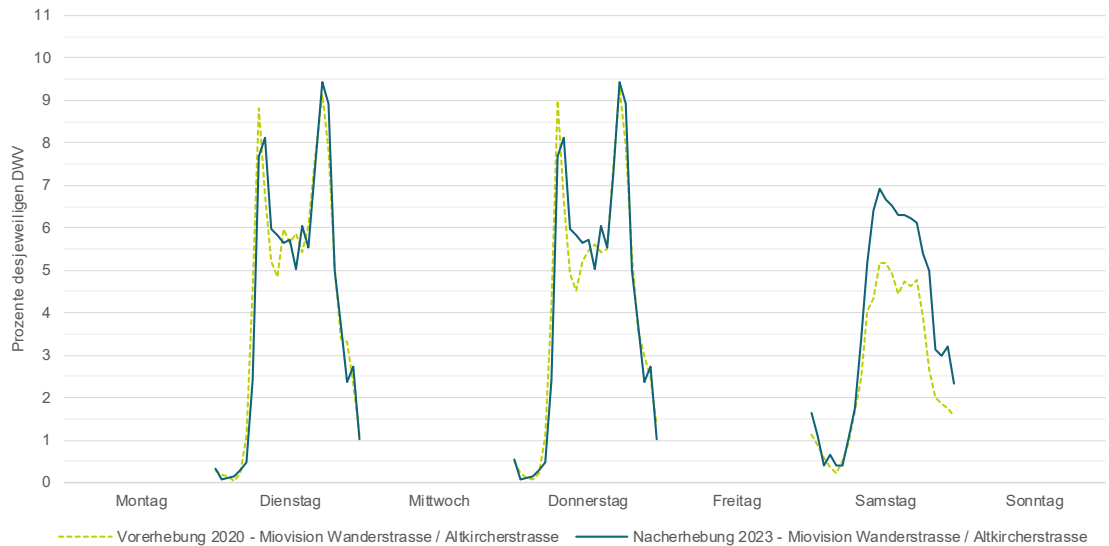


Abbildung 23: Vergleich Vor- und Nacherhebung Wochengang Miovision Wanderstrasse/Altkircherstrasse, alle Fahrzeugkategorien, in Prozenten des jeweiligen DWV

5.2 Knotenstromzählung mit Miovision-Kamera

Zur Berechnung des über den Wielandplatz fahrenden Verkehrs und dessen Unterteilung in die verschiedenen Fahrzeugkategorien (MIV – Personenwagen, Motorräder; LW – Schwerverkehr inkl. Busse; Velos – Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter) werden die Ergebnisse der Knotenstromzählungen der Miovision-Kamera herbeigezogen. Die Knotenstromzählung lässt – neben der Zählung der absoluten Verkehrsmenge auf der Strasse – auch die Berechnung der Verteilung auf die Fahrzeugkategorien und die Zählung der Zufussgehenden auf den Fussgängerstreifen zu.

5.2.1 Rohdaten Miovision-Kamera

Pro Knoten liegen für zwei Wochentage (Dienstag und Donnerstag) und jeweils einen Samstag minuten-
genaue Verkehrszahlen vor (Tabelle 2 und Tabelle 3).

Tabelle 2: Rohdaten Kamera Knoten Wielandplatz [Miovision 1]: Auf Knoten einfahrende Fahrzeuge

Datum	Wochentag	Fahrzeug- klasse	Wielandplatz Ost	Brenner- strasse	General Guisan-Str.	Wielandplatz West	Total (absolut)	Total (in %)
29.08.2023	Dienstag	MIV	1'077	2'322	288	2'402	6'089	51 %
		LW	34	190	7	191	422	4 %
		Velos	1'212	1'797	1'010	1'526	5'545	46 %
		Total	2'323	4'309	1'305	4'119	12'056	100 %
31.08.2023	Donnerstag	MIV	1'073	2'268	324	2'419	6'084	47 %
		LW	26	172	5	174	377	3 %
		Velos	1'380	2'249	1'239	1'745	6'613	51 %
		Total	2'479	4'689	1'568	4'338	13'074	100 %
02.09.2023	Samstag	MIV	763	1'921	316	1'777	4'777	47 %
		LW	15	140	4	127	286	3 %
		Velos	1'158	1'563	1'038	1'253	5'012	50 %
		Total	1'936	3'624	1'358	3'157	10'075	100 %
Mittelwert werktags (Dienstag/Donnerstag)		MIV	1'075	2'295	306	2'411	6'087	48 %
		LW	30	181	6	183	400	3 %
		Velos	1'296	2'023	1'125	1'636	6'080	48 %
		Total	2'401	4'499	1'437	4'229	12'566	100 %

Tabelle 3: Rohdaten Kamera Knoten Wanderstrasse [Miovision 2]: Auf Knoten einfahrende Fahrzeuge

Datum	Wochentag	Fahrzeug- klasse	Wielandplatz West	Wanderstrasse	Altkircherstrasse	Total (absolut)	Total (in %)
05.09.2023	Dienstag	MIV	2'107	2'273	5	4'393	45%
		LW	181	197	1	380	4%
		Velos	2'023	1'911	971	4'912	51%
		Total	4'311	4'381	977	9'685	100%
07.09.2023	Donnerstag	MIV	2'159	2'425	9	4'593	47%
		LW	220	202	2	424	4%
		Velos	1'981	1'911	910	4'802	49%
		Total	4'360	4'538	921	9'819	100%
09.09.2023	Samstag	MIV	1'690	1'763	14	3'467	55%
		LW	146	151	0	297	5%
		Velos	1'284	683	549	2'516	40%
		Total	3'120	2'597	563	6'280	100%
Mittelwert werktags (Dienstag/Donnerstag)		MIV	2'133	2'349	7	4'497	46%
		LW	201	200	2	404	4%
		Velos	2'002	1'911	941	4'861	50%
		Total	4'336	4'460	949	9'753	100%

5.2.2 Knotenströme Wielandplatz

Aus den Knotenstromzählungen ergibt sich zwischen dem motorisierten Strassenverkehr (MIV + LW) und dem Veloverkehr eine unterschiedliche Verteilung der Verkehrsbelastungen. Am neu gestalteten zentralen Knoten auf dem Wielandplatz sind beim motorisierten Strassenverkehr die Fahrbeziehungen Ost-West auf den Hauptsammelstrassen massgebend (vgl. Abbildung 24): Von den am Knoten gezählten 17'366 Fahrten von motorisierten Fahrzeugen während den drei Erhebungstagen verkehrten rund 62 % zwischen der Brennerstrasse und der Wanderstrasse.¹⁹ Abbiegebeziehungen zwischen der Ost-West-Achse und der Quartiersammelstrasse Weiherweg machen rund 28 % aller Fahrten aus.²⁰ Weitere 7 % der Fahrzeuge fahren von/aus der Ost-West-Achse in die General Guisan-Strasse. Eine direkte Querung des Knotens zwischen den beiden Quartiersammelstrassen (Weiherweg und General Guisan-Strasse) gelten mit 3 % aller motorisierten Fahrbeziehungen als Ausnahme.²¹ Einzelne motorisierter Fahrzeuge machten am Knoten einen U-Turn.

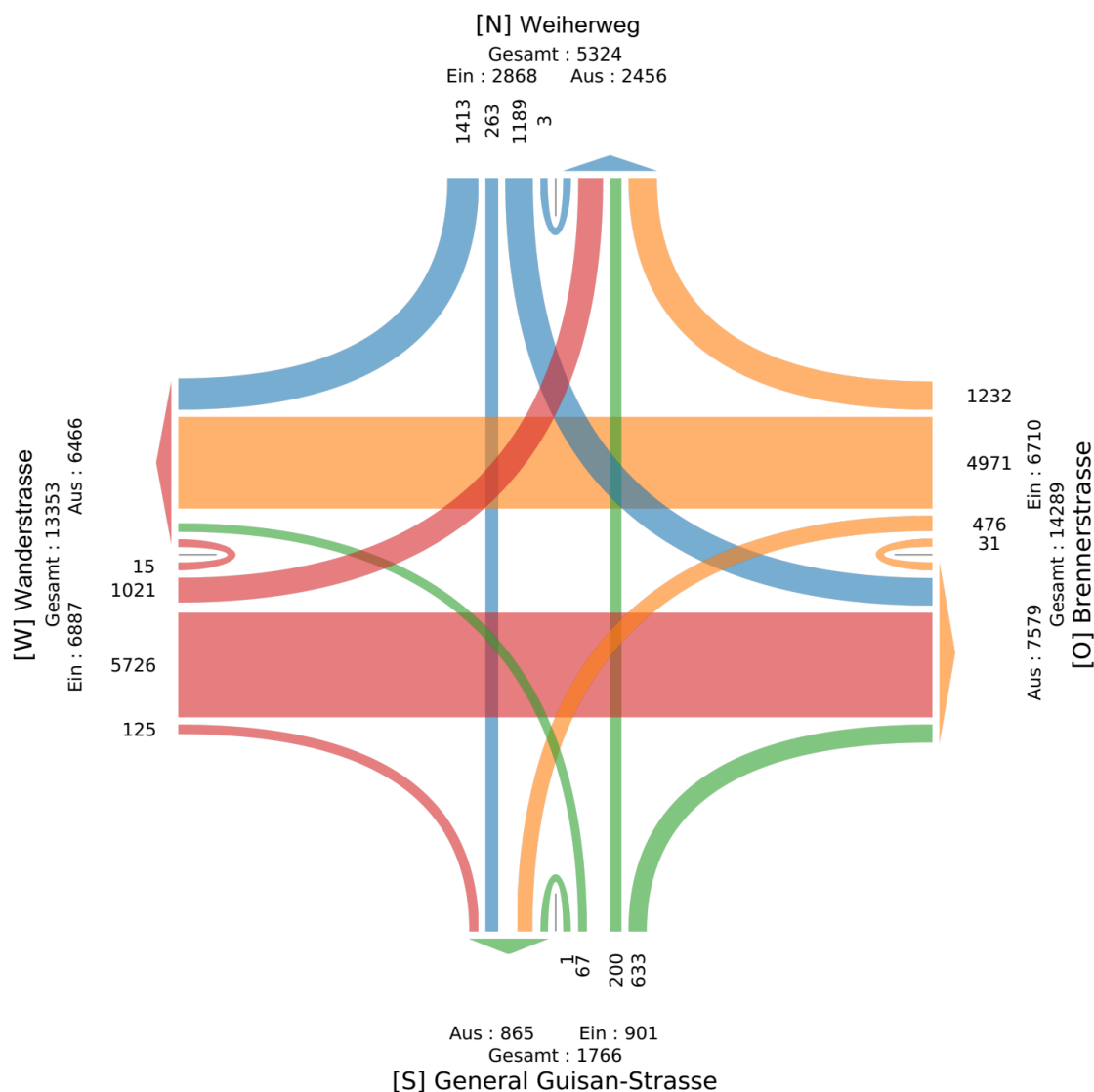


Abbildung 24: Knotenstrom Wielandplatz, motorisierter Strassenverkehr (MIV + LW), alle Erhebungstage²²

¹⁹ Darin enthalten sind auch Fahrtbeziehungen zwischen der Brennerstrasse und der Altkircherstrasse. Diese sind jedoch vernachlässigbar (vgl. Kapitel 5.2.3).

²⁰ Darin enthalten sind auch Fahrtbeziehungen zwischen der Ost-West-Achse und der Blauenstrasse.

²¹ In der Abbildung 24 [S] General Guisan-Strasse <-> [N] Wielandplatz Nord.

²² Dienstag, 29. August 2023; Donnerstag, 31. August 2023; Samstag, 02. September 2023.

Beim Veloverkehr sieht der Knotenstrom auf dem Wielandplatz deutlich anders aus. Zwar ist auch hier die Ost-West-Achse zwischen der Brennerstrasse und Wanderstrasse mit rund 38 % aller Fahrbeziehungen des Veloverkehrs am stärksten befahren, jedoch haben die Quartiersammelstrassen eine deutlich grössere Bedeutung. Rund 25 % aller Velofahrenden weisen eine Abbiegebeziehung zwischen der Ost-West-Achse und dem Weiherweg auf.²³ Gegenüber dem Knotenstrom des motorisierten Strassenverkehrs ist jedoch vor allem die Bedeutung der General Guisan-Strasse für den Veloverkehr prägnant: Rund 20 % der Velos verkehren auf der Nord-Süd-Achse zwischen der General Guisan-Strasse und dem Weiherweg, weitere 17 % der Velos weisen eine Fahrtbeziehung zwischen der Ost-West-Achse und der General Guisan-Strasse auf. Der neu gestaltete baulich geschützten Abbiegestreifen zwischen den Mittelinseln erleichtert dabei das Abbiegen Richtung Weiherweg und General Guisan-Strasse.

Die Verbindung General Guisan-Strasse-Weiherweg hat sich bereits in der Vorerhebung als wichtige Veloachse herausgestellt. Die Nacherhebung zeigt, dass diese auch nach der Umgestaltung des Wielandplatzes ihre Bedeutung behält.

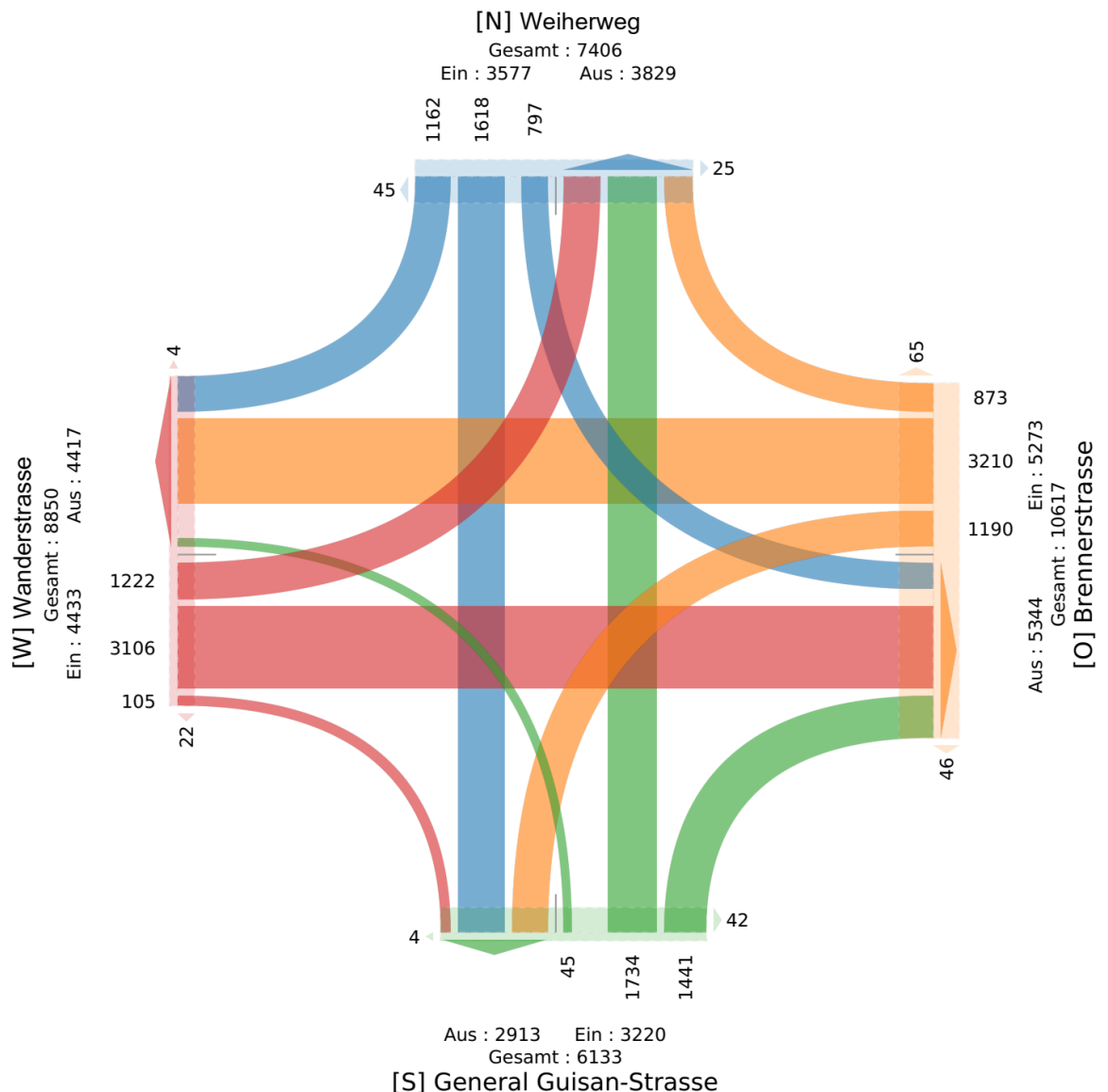


Abbildung 25: Knotenstrom Wielandplatz, Veloverkehr, alle Erhebungstage²⁴

²³ Darin enthalten sind auch Fahrbeziehungen zwischen der Ost-West-Achse und der Blauenstrasse.

²⁴ Dienstag, 29. August 2023; Donnerstag, 31. August 2023; Samstag, 02. September 2023.

5.2.3 Knotenstrom Wanderstrasse

Auch beim Knoten Wanderstrasse ist die Fahrrichtung der Hauptsammelstrassen dominierend: Beim motorisierten Strassenverkehr wählen 86 % der Fahrzeuge eine Fahrbeziehungen zwischen Wanderstrasse und Wielandplatz (vgl. Abbildung 26). Die restlichen 14 % bewegen sich zwischen Wielandplatz und Altkircherstrasse.

Bei der Zufahrt aus der Altkircherstrasse handelt es sich seit der Umgestaltung um eine ausschliesslich für den Veloverkehr zugelassene Zufahrt. Nach Konsultation der Erhebungsvideos zeigt sich, dass die 31 registrierten Motorroller ohne Kontrollschild sind. Rein elektrisch betriebene Roller mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 20km/h gelten laut Art. 18 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) als Leicht-Motorfahrräder, die auf dem gekennzeichneten Veloweg in den Knoten einbiegen dürfen. Aufgrund der äusseren Merkmale des Fahrzeugs wurden diese vom Algorithmus der Miovision als Motorräder klassifiziert.

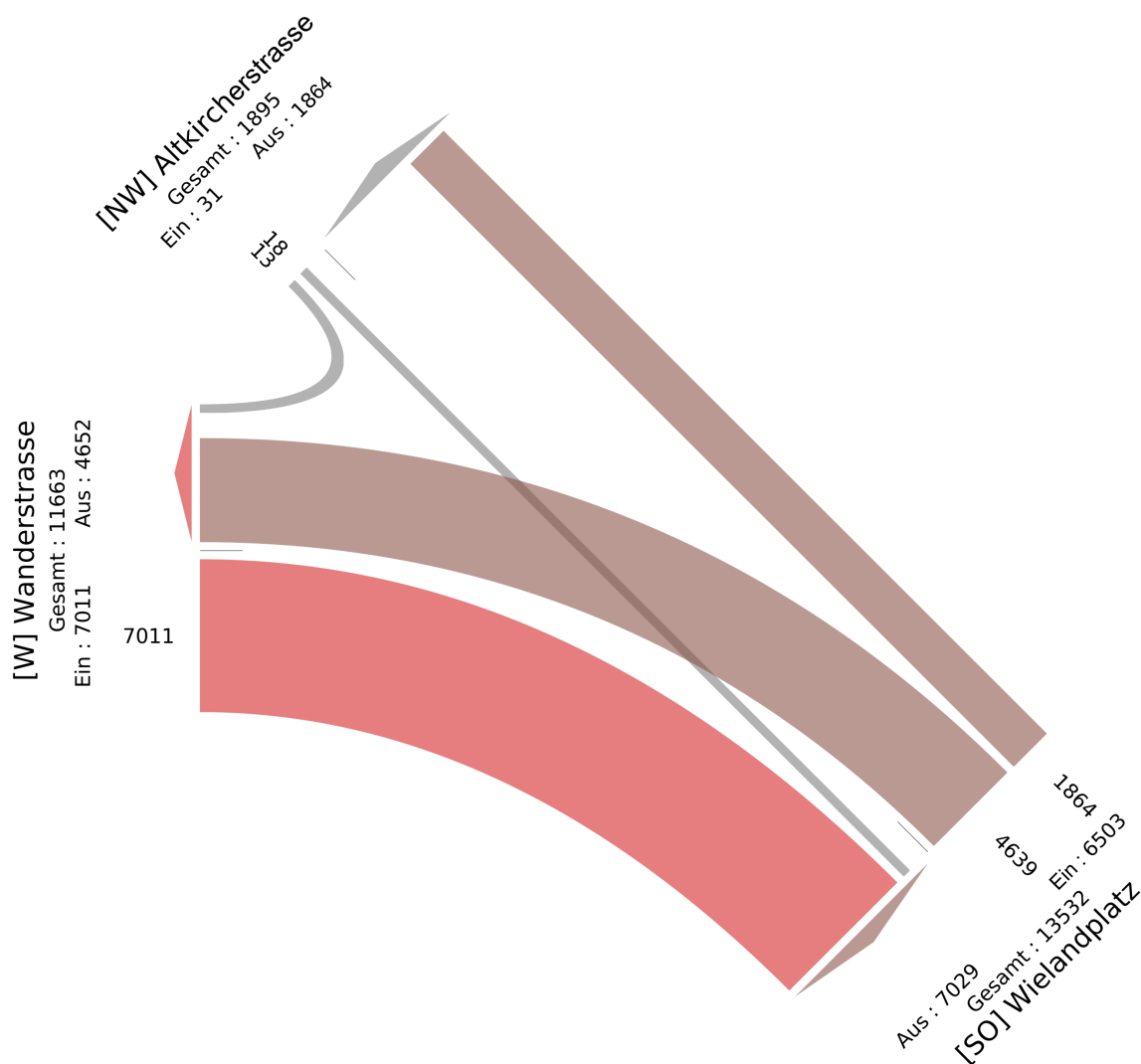


Abbildung 26: Knotenstrom Wanderstrasse, motorisierter Strassenverkehr (MIV + LW), alle Erhebungstage²⁵

²⁵ Dienstag, 05. September 2023; Donnerstag, 07. September 2023; Samstag, 09. September 2023.

Beim Knoten Wanderstrasse sieht der Knotenstrom des Veloverkehrs komplett anders aus als beim motorisierten Strassenverkehr. Die Altkircherstrasse gilt – in beide Fahrrichtungen – als wichtige Veloachse: Von den über die drei Erhebungstage gezählten 10'352 Velos, welche den Knoten queren, verkehren rund 52 % via Altkircherstrasse. Die Achse Wanderstrasse – Wielandplatz nimmt die weiteren 48 % der Velos auf. Die Ergebnisse bestätigen den Entscheid, die Zufahrt aus der Altkircherstrasse ausschliesslich für den Veloverkehr anzubieten. Verbindungen zwischen der Altkircherstrasse und der Wanderstrasse sowie U-Turns sind an diesem Knoten aufgrund der Verkehrsführung selten.

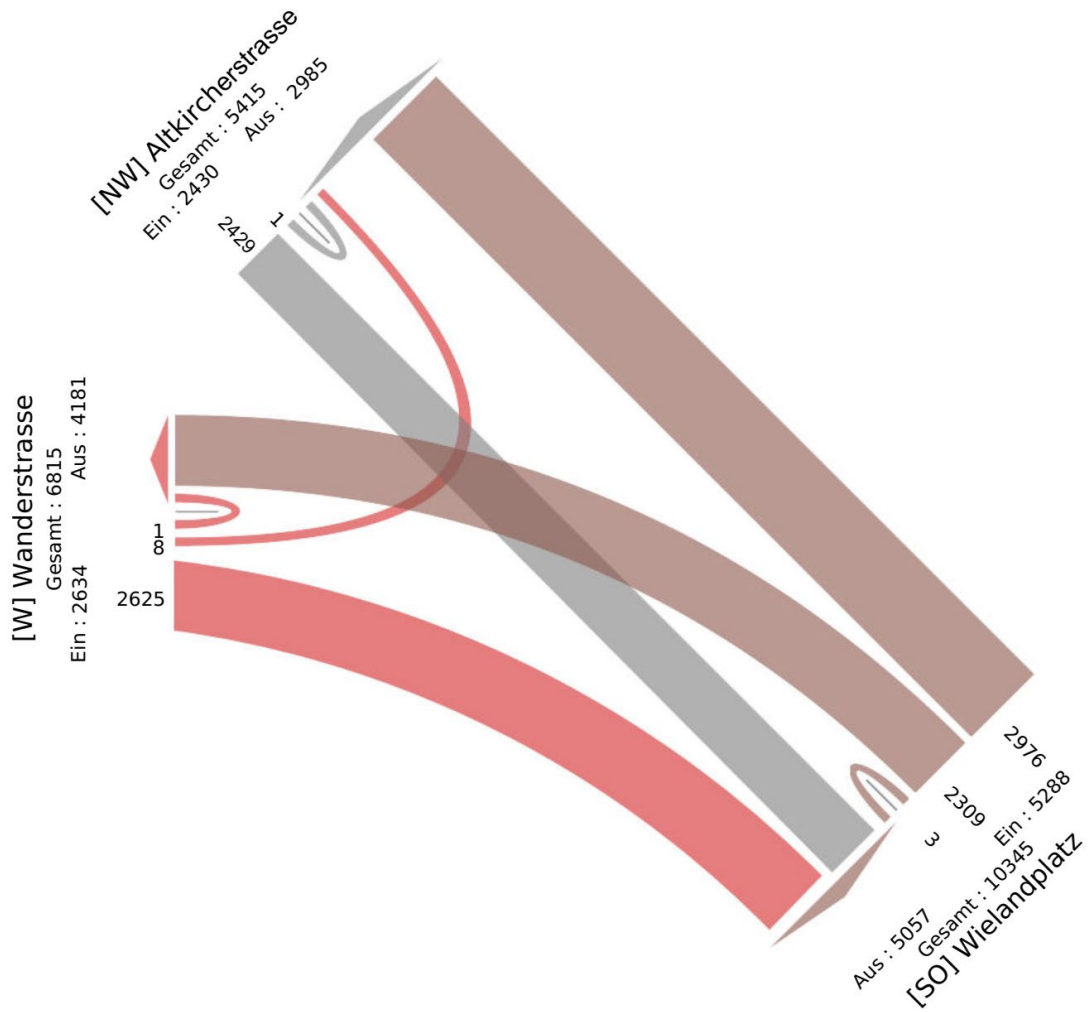


Abbildung 27: Knotenstrom Wanderstrasse, Veloverkehr, alle Erhebungstage²⁶

²⁶ Dienstag, 05. September 2023; Donnerstag, 07. September 2023; Samstag, 09. September 2023.

5.2.4 Anteile nach Fahrzeugkategorie

Die Anteile der Fahrzeugkategorien am Wielandplatz werden aus der Knotenstromerhebung eruiert. Angegeben wird nachfolgend für jeden Knoten die Aufteilung aller auf den Knoten einfahrenden Fahrzeuge. Wie in der Vorerhebung handelt es sich dabei um den Anteil der beiden erhobenen Werktage (Dienstag und Donnerstag). Unterschieden werden die Fahrzeugkategorien MIV, LW und Velos.

Insgesamt wurden an den Knoten knapp gleich viele Velos gezählt wie motorisierte Fahrzeuge: Auf dem Wielandplatz lag der Veloanteil bei 48 %, am Knoten Wanderstrasse bei 44 % (vgl. Abbildung 28). Der höhere Anteil auf dem Wielandplatz korrespondiert mit der Achse General Guisan-Strasse – Weiherweg, auf der vorwiegend Velos verkehren. Der Schwerverkehrsanteil lag bei 3 % beziehungsweise 5 % – wobei für den Anteil vor allem die Busverbindungen über den Wielandplatz verantwortlich sind. Die gleiche Anzahl Busse schlägt bei der kleineren Stichprobengrösse am Knoten Wanderstrasse stärker zu Buche. Der motorisierte Individualverkehr machte an den beiden Knoten die weiteren 49 % beziehungsweise 51 % der gezählten Fahrzeuge aus.

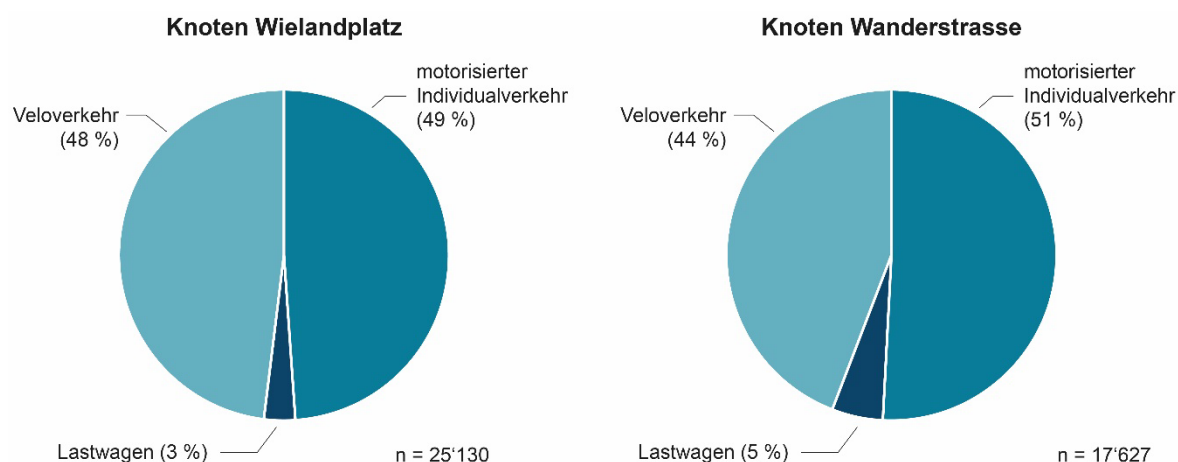


Abbildung 28: Prozentuale Anteile Nacherhebung nach Fahrzeugkategorie, werktags

Obschon die beiden Knoten eine Woche versetzt erhoben wurden, sind die Anteile der Fahrzeugkategorien ungefähr gleich verteilt. Über beide Knoten ergibt dies – gewichtet nach der Anzahl Fahrzeuge pro Knoten – für die beiden gemessenen Werktage eine Aufteilung von 49 % motorisierter Individualverkehr, 47 % Veloverkehr und 4 % Schwerverkehr (LW). Diese Anteile sind beinahe identisch mit denjenigen der Vorerhebung (vgl. Abbildung 29). Die hohen Veloanteile der Nacherhebung bestätigt die Bedeutung des Wielandplatzes als wichtige Velo-Verbindungsachse zwischen den umliegenden Quartieren.

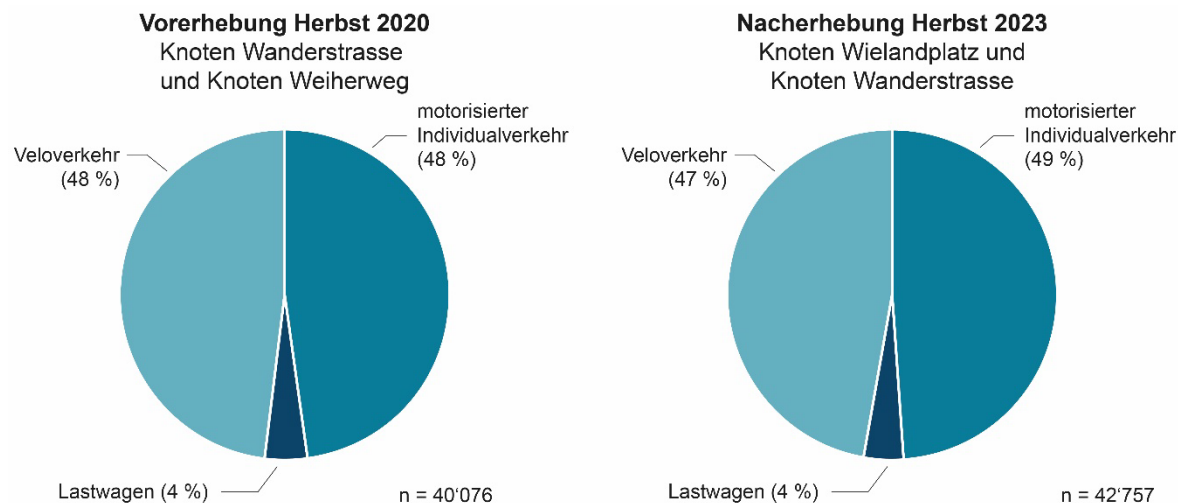


Abbildung 29: Prozentuale Anteile Vor- und Nacherhebung nach Fahrzeugkategorie, werktags

5.3 DWV Wielandplatz

Mit den Knotenstromerhebungen an den zwei Knoten Wielandplatz und Wanderstrasse kann mit Hilfe der Ganglinien der Seitenradaraten der durchschnittliche Werktagerverkehr (DWV) berechnet werden. Die Herleitung ergibt den DWV für die beiden Querschnitte «Wielandplatz Ost» und «Wielandplatz West» (vgl. Abbildung 19, S. 25) – das heisst, für das Verkehrsaufkommen beider Fahrtrichtungen. Der in der Vorhebung ausgewiesene Querschnitt «Wielandplatz Nord» wird aufgrund der Umgestaltung des Platzes vom MIV nicht mehr befahren und nicht hergeleitet.

5.3.1 Herleitung DWV

Die gemessenen Verkehrsmengen der Miovision werden entsprechend dem in Kapitel 5.1 gezeigten Ganglinienverlauf über die Woche mit einem Korrekturfaktor bereinigt. Zur Bestimmung des Korrekturfaktors werden die Zählwerte der Seitenradargeräte über alle Fahrzeugklassen (MIV, LW, Velo) verwendet. Dieser Korrekturfaktor wird auf die Zählwerte der Knotenstromerhebungen angewendet, um den Einfluss der einzelnen Wochentage zu korrigieren. Die Berechnung des Korrekturfaktors wird in der folgenden Tabelle 4 aufgezeigt.

Tabelle 4: Herleitung Korrekturfaktoren DWV (alle Fahrzeuge)

	Seitenradar Brennerstrasse	Seitenradar Weiherweg	Total
DWV	7'490	4'720	12'210
Mittelwert Dienstag / Donnerstag	7'604	4'756	12'360
Korrekturfaktor	0.985	0.993	0.988

Aufgrund des vergleichbaren Korrekturfaktors beider Seitenradare wird der gemittelte Korrekturfaktor beider Seitenradare verwendet. Da es sich bei den Erhebungsdaten um eine Zählung der verkehrsstarken Wochentage Dienstag und Donnerstag handelt, resultiert gegenüber dem Mittelwert der Miovision-Erhebungen eine Korrektur mit dem Faktor 0.988. Um den durchschnittlichen Werktagerverkehr zu erhalten, werden die Verkehrsmengen der Miovision-Kamera mit diesem Faktor nach unten korrigiert.

5.3.2 Ergebnisse DWV

Die folgende Tabelle 5 zeigt die Korrektur der beiden betrachteten Querschnitte. Die «gemessenen» Werte stellen den Mittelwert der werktägigen Miovision-Erhebungen dar.

Tabelle 5: DWV-Belastungen Querschnitte Wielandplatz (auf 10 gerundet)

	Wielandplatz West		Wielandplatz Ost	
	DWV gemessen ²⁷	DWV korrigiert	DWV gemessen ²⁸	DWV korrigiert
Velo	3'920	3'870	2'630	2'600
Motorisierter Strassenverkehr (MIV + LW)	4'900	4'840	2'000	1'970
DWV Gesamt (FZ)	8'820	8'710	4'630	4'570

In der Nacherhebung weist der Querschnitt Wielandplatz West mit einem korrigierten DWV von 8'710 Fahrzeugen pro Werktag ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen auf als der Wielandplatz Ost mit 4'570 Fahrzeugen pro Werktag. Die Zahlen widerspiegeln die bestehende Strassenhierarchie: Der Querschnitt Wielandplatz West befindet sich auf der Achse der HSS (Brennerstrasse – Wanderstrasse), während der Querschnitt Ost den Wielandplatz an die QSS Weiherweg anbindet. Am Querschnitt Wielandplatz West dominiert der motorisierte Strassenverkehr, während der Veloverkehr am Querschnitt Wielandplatz Ost die zentrale Grösse darstellt.

²⁷ Mittelwert der Miovision-Erhebungen vom Dienstag, 05.09.2023, und Donnerstag, 07.09.2023.

²⁸ Mittelwert der Miovision-Erhebungen vom Dienstag, 29.08.2023, und Donnerstag, 31.08.2023.

5.3.3 Vergleich DWV Vor- und Nacherhebung

Zum Vergleich der Resultate der Vor- und Nacherhebung muss die neue Verkehrsführung berücksichtigt werden, welche sich aus der Aufhebung der direkten Durchfahrt an der Nordseite des Platzes zwischen den Knoten Weiherweg und Wanderstrasse ergibt (vgl. Abbildung 30).

Der gesamte Verkehr, welcher in der Vorerhebung den Querschnitt Nord passierte, muss in der Nacherhebung über beide Querschnitte West und Ost fahren. Während die Fahrbeziehungen in der Vorerhebung somit nur einmal gezählt wurden, fallen diese in der Nacherhebung sowohl am Querschnitt Ost als auch am Querschnitt West an. In der Nacherhebung müssen die Querschnitte Ost und West deshalb separat betrachtet werden und das verlagerte Verkehrsaufkommen des Querschnitts Nord einkalkuliert werden.



Abbildung 30: Auswirkungen der angepassten Verkehrsführung zwischen Wanderstrasse und Weiherweg

Tabelle 6: Differenzen DWV-Belastungen Querschnitte Wielandplatz Vor-/Nacherhebung (auf 10 gerundet)

	DWV Velo	DWV MIV/LW	DWV Gesamt	
Querschnitt West	Vorerhebung 2020	2'820	4'640	7'460
	Nacherhebung 2023	3'870	4'840	8'710
	Differenz Vor-/Nacherhebung	+1'050	+200	+1'250
	<i>Vorerhebung 2020 Querschnitt Nord</i>	<i>1'430</i>	<i>1'720</i>	<i>3'150</i>
	Bereinigte Differenz Vor-/Nacherhebung	-380	-1'520	-1'900
Querschnitt Ost	Vorerhebung 2020	1'990	1'080	3'070
	Nacherhebung 2023	2'600	1'970	4'570
	Differenz Vor-/Nacherhebung	+610	+890	+1'500
	<i>Vorerhebung 2020 Querschnitt Nord</i>	<i>1'430</i>	<i>1'720</i>	<i>3'150</i>
	Bereinigte Differenz Vor-/Nacherhebung	-820	-830	-1'650

Am **Querschnitt West** stieg der Veloverkehr gegenüber der Vorerhebung um 1'050 gezählte Fahrzeuge pro Werktag (DWV Velo, vgl. Tabelle 6). Wird das Verkehrsaufkommen des Querschnitts Nord hinzugerechnet, so resultiert eine Abnahme von -380 Velos pro Werktag (-9 %), die den Wielandplatz vom bzw. zum Knoten Wanderstrasse befahren. Auch beim motorisierten Strassenverkehr ist der DWV am Querschnitt West gegenüber der Vorerhebung um +200 Fahrzeuge leicht gewachsen. Werden hier die in der Vorerhebung gezählten 1'720 Fahrten des Querschnitts Nord hinzugerechnet, ergibt sich am Querschnitt West eine merkliche Verkehrsabnahme von -1'520 motorisierten Fahrzeugen (-24 %) (MIV/LW). Dies bedeutet, dass in der Vorerhebung deutlich mehr Fahrzeuge den Wielandplatz vom bzw. zum Knoten Wanderstrasse gequert haben als in der Nacherhebung. Der Verkehrsrückgang ist dabei vor allem auf den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen.

Eine genauere Betrachtung der Knotenströme der Vor- und Nacherhebungen des Knotens Wanderstrasse zeigt, dass ein Teil des überproportionalen Rückgangs des motorisierten Strassenverkehrs am Querschnitt West auf den neu gestalteten Anschluss der Altkircherstrasse an den Wielandplatz zurückzuführen sein dürfte. Während der Vorerhebung wurde sowohl die Altkircherstrasse als auch der Herrengrabenweg durchgehend im Gegenverkehr geführt – heute ist der Anschluss der beiden Strassen an die Wanderstrasse für den motorisierten Verkehr aufgrund der Einführung eines Einbahnregimes unterbunden. In der Vorerhebung hatten über die drei Erhebungstage²⁹ noch etwas über 1'000 motorisierte Fahrzeuge den Knoten Wanderstrasse aus der Altkircherstrasse befahren (vgl. Abbildung 31, S.36), in der Nacherhebung waren es noch 31 Leicht-Motorfahrräder (vgl. Kapitel 5.2.3). Weiter dürften vor der Umgestaltung auch über den Anschluss Herrengrabenweg/Wanderstrasse motorisierte Fahrzeuge auf die Wanderstrasse gelangt sein – diese Fahrten wurden im Rahmen der Vorerhebung jedoch nicht gezählt.

Ergänzend ist die Achse Brennerstrasse – Wanderstrasse seit der Umgestaltung zwar vortrittsberechtigt, aufgrund der neuen Lage der Bushaltestelle und aufgrund von abbiegenden Fahrzeugen wird der Verkehrsfluss jedoch teilweise beeinträchtigt (vgl. Kapitel 4.3.1). Gegenüber der Vorerhebung sind dadurch für den Strassenverkehr vor allem zu Hauptverkehrszeiten Zeitverluste möglich.

Das neu geschaffene Einbahnregime beim Anschluss der Altkircherstrasse, die verlegte Bushaltestelle und der zentrale Knoten auf dem Wielandplatz dürften somit Auslöser für lokale Routenwahlveränderungen bzw. Verlagerungseffekte sein, die das Verkehrsaufkommen auf dem Wielandplatz beeinflussen. Ein Teil der MIV-Fahrten, welche in der Vorerhebung noch die Querschnitte Nord oder West gequert haben, meiden den Wielandplatz heute vermutlich aufgrund von Zeitverlusten und nutzen eine Alternativroute.

Auch am **Querschnitt Ost** zeichnet sich ein ähnliches Bild: Beim Veloverkehr nahm der gezählte DWV zwischen der Vor- und Nacherhebung um rund 610 Fahrzeuge zu, wird die Differenz jedoch um die in der Vorerhebung gezählten 1'430 Velos des Querschnitts Nord bereinigt, so ist eine Abnahme von -820 Velos (-24 %) festzustellen. Auch beim motorisierten Verkehr nahm der gezählte DWV am Querschnitt Ost zwischen der Vor- und Nacherhebung mit rund 890 Fahrzeugen weniger stark zu als die zusätzlichen Fahrzeuge des Querschnitts Nord. So resultiert auch hier eine theoretische Abnahme von -830 motorisierten Fahrzeugen (-30 %) (MIV/LW). Auch am Querschnitt Ost verzeichnete somit die Nacherhebung deutlich weniger Fahrzeuge als die Vorerhebung. Anders als beim Querschnitt West ist hier der Rückgang zu rund 50 % auf den Veloverkehr und zu 50 % auf den motorisierten Strassenverkehr zurückzuführen.

Auch hier ist ein Teil des Rückgangs auf das Einbahnregime an der Altkircherstrasse und dem Herrengrabenweg zurückzuführen. Weiter lassen die Zahlen jedoch darauf schliessen, dass der Weiherweg durch die Umgestaltung des Wielandplatzes als Verkehrsachse an Bedeutung verloren hat. Dieser Rückgang dürfte durch das im Jahr 2019 eingeführte Tempo 30-Regime im Weiherweg verstärkt worden sein. Da es in der Regel einige Jahre dauert, bis sich alle Verkehrsteilnehmende an Tempo 30 gewöhnt haben und sich das Geschwindigkeitsniveau einpendelt (Häfliger et al., 2019), dürfte die Temporeduktion während der Vorerhebung 2020 noch nicht die volle Wirkung entfaltet haben. Die reduzierten Geschwindigkeiten erhöhen die Reisezeiten gegenüber der Vorerhebung und erzeugen einen möglichen Verlagerungseffekt auf alternative, ähnlich schnelle Routen.

²⁹ Dienstag, 25. August 2020; Donnerstag, 27. August 2020; Samstag, 29. August 2020.

Ergänzend ist die Achse Brennerstrasse – Wanderstrasse seit der Umgestaltung als zentrale Verkehrsachse zwischen der Wanderstrasse und der Basler Innenstadt zu erkennen und gegenüber der General Guisan-Strasse und dem Weiherweg vortrittsberechtigt. Der Verlust des Rechtsvortritts führt auf der Achse Weiherweg – General Guisan-Strasse zu einer zusätzlichen Reisezeitverlängerung aufgrund des faktisch immer notwendigen Stopps und eines allfälligen Wartens auf den Vortritt. Demgegenüber konnte vor der Umgestaltung mit einer kleinen Geschwindigkeitsreduktion der Platz fast immer konstant gequert werden.

Ein Teil der Lenkerinnen und Lenker von motorisierten Fahrzeugen, welche vor der Umgestaltung den Wielandplatz gequert haben und über den Weiherweg verkehrt sind, dürften aufgrund der Umgestaltung des Wielandplatzes und der Einführung von Tempo 30 auf dem Weiherweg eine alternative Route bevorzugen.

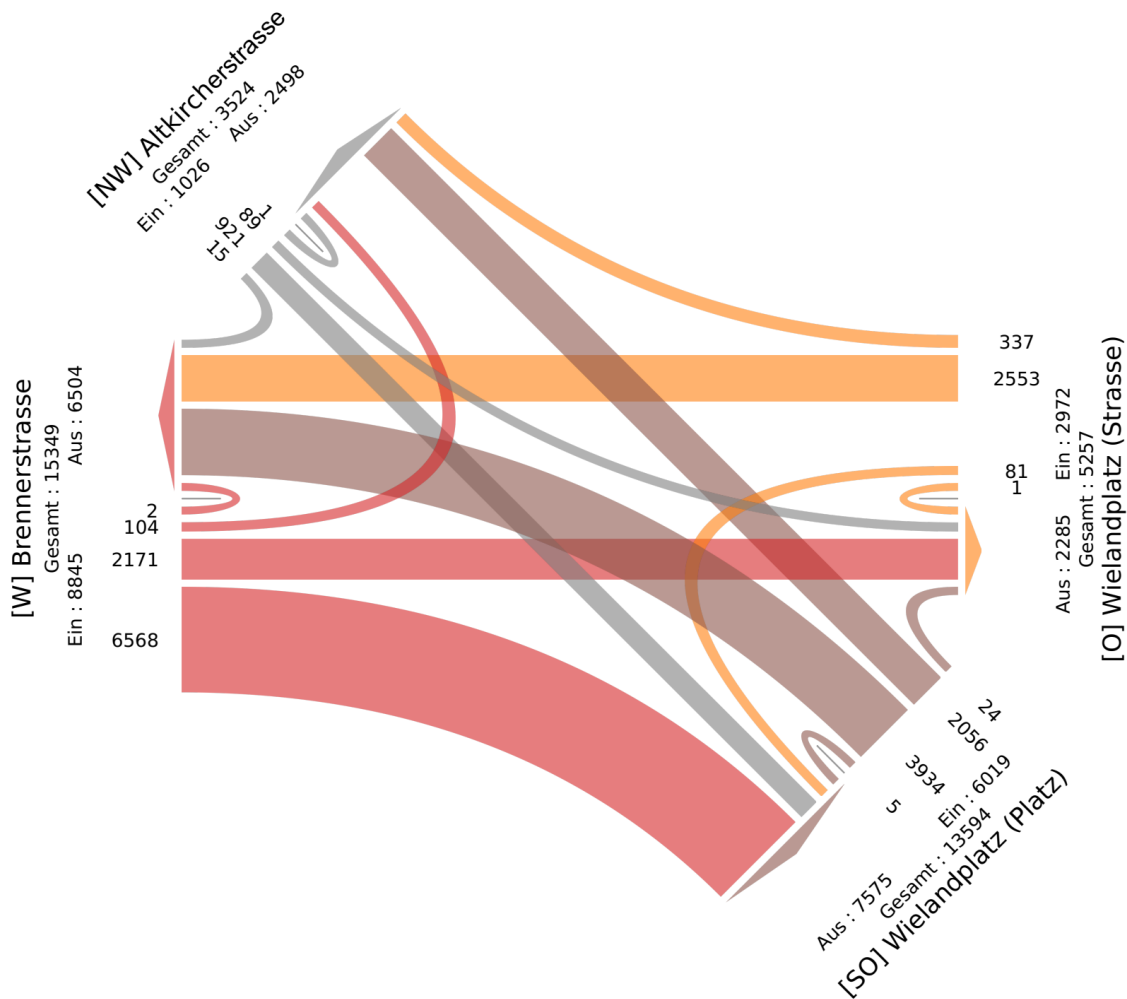


Abbildung 31: Knotenstrom Wanderstrasse Vorerhebung, motorisierter Strassenverkehr (MIV + LW), alle Erhebungstage³⁰

Zusammengefasst zeigt der Vergleich der Zählzahlen zwischen der Vor- und Nacherhebung einen deutlichen Verkehrsrückgang am Wielandplatz. Da es sich sowohl in der Vor- als auch der Nacherhebung um einen begrenzten Zeitraum handelt, sind die absoluten Zahlen und die Differenzen im Kontext der Erhebung und der veränderten Verkehrsführung zu sehen. Gerade im Herbst können auch witterungsbedingte Schwankungen einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (und somit die gezählten Fahrzeuge) haben.

³⁰ Dienstag, 25. August 2020; Donnerstag, 27. August 2020; Samstag, 29. August 2020.

5.3.4 Abgleich DWV umliegende Zählstellen

Im Umfeld des Wielandplatzes sind verschiedene kantonale Dauerzählstellen vorhanden. Um einen Eindruck zu erhalten, wie das Verkehrsaufkommen in den Jahren der Vor- und Nacherhebung einzuordnen ist und inwiefern die Coronapandemie einen Einfluss auf die Vorerhebung im Herbst 2020 hatte, werden sieben Dauerzählstellen im Umfeld des Wielandplatzes betrachtet. Für den Vergleich wird der durchschnittliche Werktagerverkehr der Kalenderwochen 35, 36 und 37 der vergangenen fünf Jahre³¹, sowie der über das ganze Jahre gemittelte durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) von 2019 bis 2022³² betrachtet. Abbildung 32 zeigt die betrachteten Dauerzählstellen, für welche beim Kanton Basel-Stadt die Datensätze der gewünschten Zeiträume gänzlich oder fast gänzlich vorhanden sind.³³

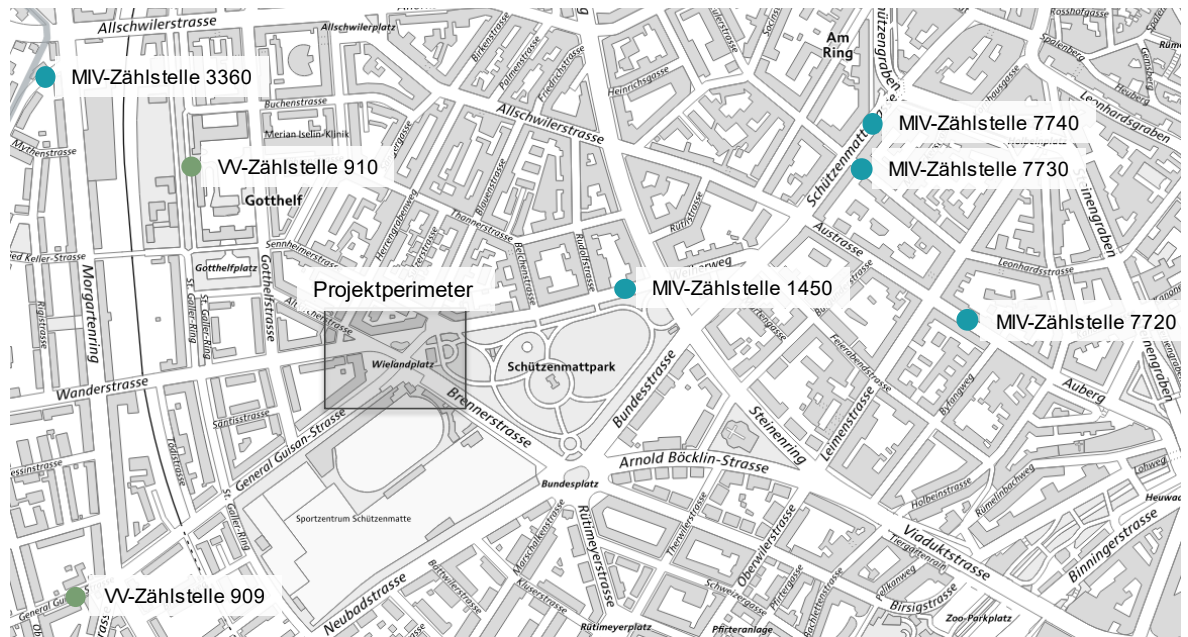


Abbildung 32: Ausgewertete Dauerzählstellen im Umfeld des Projekterimeters

Der Vergleich in Tabelle 7 auf Seite 40 zeigt, dass die Zählstellen unterschiedliche Entwicklungen abbilden:

- Die MIV-Zählstelle 1450 am Weierweg, welche am direktesten mit dem Verkehrsaufkommen auf dem Wielandplatz vergleichbar sein dürfte, verzeichnete während der Vorerhebung im DWV ein um 32 % höheres Verkehrsaufkommen als während der Nacherhebung. Die Zählstelle bestätigt somit den Verkehrsrückgang nach Bereinigung am Querschnitt Ost (vgl. Kapitel 5.3.3). Die jährlichen DTV-Werte der Zählstelle (vgl. Abbildung 33) zeigen, dass der Verkehr auf dem Weierweg in den Jahren 2020 und 2021 deutlich höher lag als 2022. Für den Rückgang im Jahr 2022 könnten die Bautätigkeiten am Wielandplatz mit zeitweiser Sperrung der Verbindung Weierweg – Wielandplatz verantwortlich sein. Obschon die Zahlen der betrachteten Kalenderwochen 35-37 darauf deuten, kann ohne die ganzjährigen Daten des Jahres 2023 somit nicht mit abschliessender Sicherheit bestätigt werden, dass der Weierweg aufgrund der Umgestaltung des Wielandplatzes als Verkehrsachse an Bedeutung verloren hat.
- Allgemein hat der Verkehr – in den betrachteten Zeitfenstern – bei den MIV-Zählstellen seit 2019 tendenziell leicht abgenommen, an der stark befahrenen Schützenmattstrasse (Zählstelle 7740) am deutlichsten. Dieser Trend wird an den betrachteten Dauerzählstellen auch in den langjährigen Zählungen des DTV widerspiegelt (vgl. Abbildung 33).

³¹ 26. August – 15. September 2019; 24. August – 13. September 2020; 30. August – 19. September 2021; 29. August – 18. September 2022; 28. August – 17. September 2023.

³² Die DTV-Zahlen des Jahres 2023 waren bei Projekterarbeitung noch nicht publiziert.

³³ Gemäss Korrespondenz mit K. Grotrian, Amt für Mobilität Basel-Stadt vom 16.11.2023.

- Bei den beiden Velozählstellen in der Umgebung zeigt sich ein divergierendes Bild. Während die Zählstelle 909 zwischen der Vor- und Nacherhebung eine Zunahme von rund 13 % verzeichnete, nahm das Veloverkehrsaufkommen bei der Zählstelle 910 um rund 6 % ab. Die jahresbezogenen DTV-Werte widerspiegeln diese unterschiedlichen Entwicklungen.

Zusammengefasst bestätigt die Zählstelle 1450 den Verkehrsrückgang am Querschnitt Ost des Wielandplatzes. Die weiteren Zählstellen bestätigen die Tendenz eines leichten Rückgangs des motorisierten Verkehrs in der Umgebung des Wielandplatzes – jedoch in tieferem Ausmass als zwischen der Vor- und Nacherhebung.

Tabelle 7: Vergleich Messergebnisse kantonale Dauerzählstellen 2019-2023, DWV der Kalenderwochen 35-37

	ZST 3360	ZST 7720	ZST 7730	ZST 1450	ZST 7740	ZST 909	ZST 910
	MIV	MIV	MIV	MIV	MIV	Velo	Velo
DWV 2019	195	4'967	1'949	754	7'898	2'153	2'994
DWV 2020 (Vorerhebung)	n/A	4'546	1'888	1'038	7'712	1'705	2'641
DWV 2021	266	4'592	1'891	787	7'584	1'465	2'309
DWV 2022	248	4'556	1'785	921	6'796	n/A	2'373
DWV 2023 (Nacherhebung)	214	4'658	n/A	701	6'941	1'920	2'470
Veränderung 2020/2023	n/A	112	n/A	-337	-771	215	-171
Veränderung 2020/2023	n/A	2%	n/A	-32%	-10%	13%	-6%

Indexierte Entwicklung, 2019 = 100%

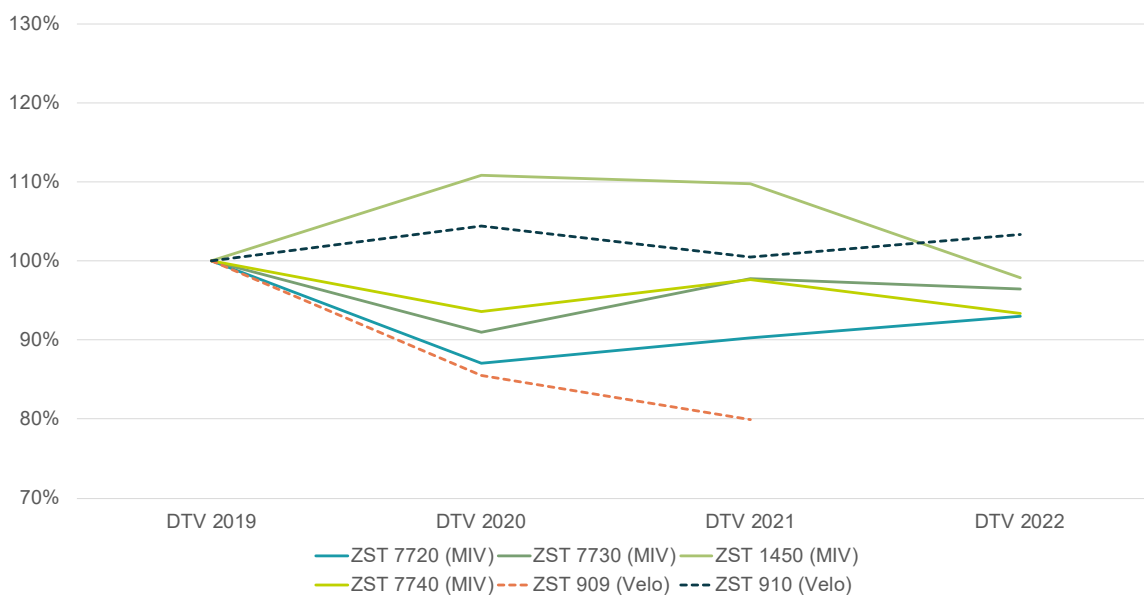


Abbildung 33: Entwicklung DTV kantonaler Dauerzählstellen³⁴

³⁴ Die MIV-Zählstelle 3360 wurde in der Abbildung aus Gründen der Darstellung weggelassen. Durch die kleine Stichprobengrösse von rund 200 Fahrzeugen wirken sich jährliche Schwankungen in der indexierten Entwicklung sehr stark aus.

5.4 Gefahrene Geschwindigkeiten

Neben den Zähldaten lieferten die Seitenradargeräte die Geschwindigkeiten der gemessenen Fahrzeuge. Wie in der Vorerhebung, wird bei der Geschwindigkeitsermittlung nur der motorisierte Verkehr ausgewertet. Aufgrund der Stichprobengrösse können die Seitenradardaten – trotz Abschattungseffekten und Ungenauigkeiten der Klassierung – ohne Probleme verwendet werden. Zudem werden die Seitenradardaten mit der Hilfe von Floating Car Data (FCD) des Navigationsdienstleisters TomTom abgeglichen und plausibilisiert.

Zur Plausibilisierung der Ergebnisse des Seitenradars werden diese mit der Hilfe von Floating Car Data (FCD) des Navigationsdienstleisters TomTom abgeglichen und plausibilisiert. Bei diesen Daten handelt es sich um die aggregierten Verkehrsflussdaten einer Stichprobe an Fahrzeugen auf einem definierten Strassenabschnitt während eines bestimmten Zeitraums.

Anders als beim Seitenradar werden die TomTom-Profile auf Basis von kurzen Streckensegmenten berechnet. Die Informationen umfassen statistische Kennwerte (Median, Mittelwert, Perzentile usw.) zu der Reisezeit und den gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem ausgewählten Streckenabschnitt. Bei den TomTom-Daten handelt es sich um eine Stichprobe, da nur die Fahrzeuge erkannt werden, bei welchen sich während der Fahrt ein TomTom-Gerät im Fahrzeug befindet und eingeschaltet ist. Bereits durchgeführte Analysen aus früheren Projekten zeigen, dass die Datenabdeckung der TomTom-Daten bei rund 10 bis 15 % aller motorisierten Fahrzeuge liegt. Aufgrund dieser eher tiefen Gesamtabdeckung ist ein langer Messzeitraum sinnvoll, mit welchem eine genügend grosse und somit verlässliche Stichprobe generiert werden kann. Die TomTom-Vergleichsdaten stammen deshalb aus einer rund einjährigen Erhebungsdauer und sind somit gross genug und repräsentativ.

Es wurden zwei Datenpakete generiert: Eine Stichprobe über das ganze Jahr 2020 (Januar bis Dezember) für den Vergleich der Geschwindigkeitsergebnisse aus der Vorerhebung und eine Stichprobe aus der Zeit nach der Neugestaltung des Wielandplatzes (Dezember 2022 bis September 2023³⁵).

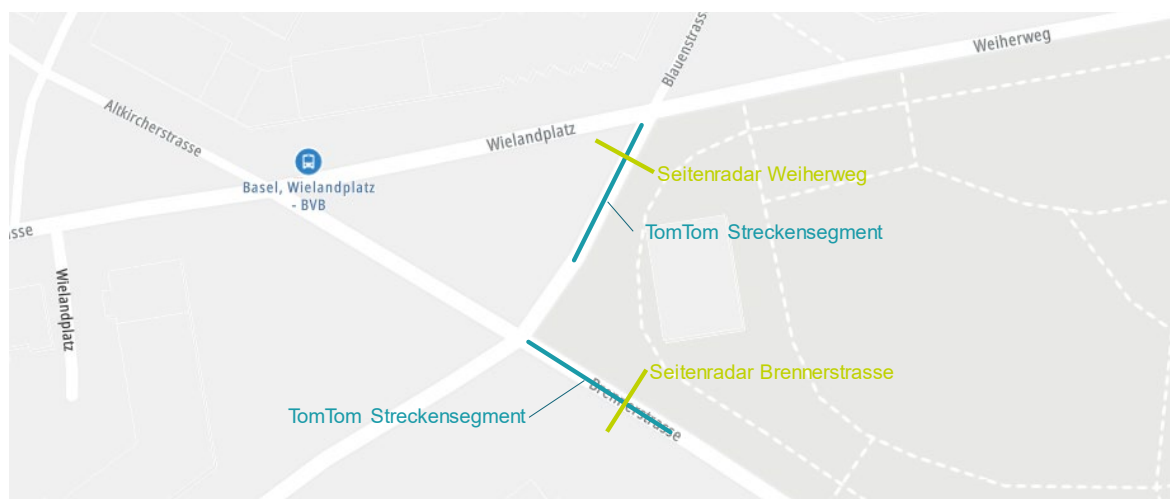


Abbildung 34: Streckensegmente TomTom

³⁵ Da die Umgestaltung des Wielandplatzes erst im Dezember 2022 komplett abgeschlossen waren und die Auswertungen der Daten im Oktober begannen, sind keine ganzjährige Daten vorhanden.

5.4.1 Weiherweg

Am Messstandort am Weiherweg gilt heute Tempo 30, während vor der Umgestaltung noch Tempo 50 signalisiert war. Gemäss den Daten des Seitenradargeräts halten sich die meisten Fahrzeuglenkenden an das neue Geschwindigkeitsregime. Bei rund 23'600 Fahrzeugen liegt der Median der Geschwindigkeit bei 24 km/h und der Kennwert V_{85} mit 30 km/h genau bei der signalisierten Höchstgeschwindigkeit³⁶ (vgl. Tabelle 8). Vereinzelt existieren Ausreisser nach oben (bis 52 km/h). Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind in Fahrtrichtung (FR) Ost (Innenstadt) und West (Allschwil) vergleichbar. Abbildung 35 zeigt die richtungstrennte Geschwindigkeitsverteilung im Detail.

Tabelle 8: Geschwindigkeitskenngrössen motorisierter Strassenverkehr Weiherweg

	FR Ost (Innenstadt)	FR West (Allschwil)	Total
V_{50}	25 km/h	24 km/h	24 km/h
V_{85}	30 km/h	30 km/h	30 km/h
V_{max}	49 km/h	52 km/h	52 km/h
Anzahl gemessene Fahrzeuge	10'708	12'897	23'605

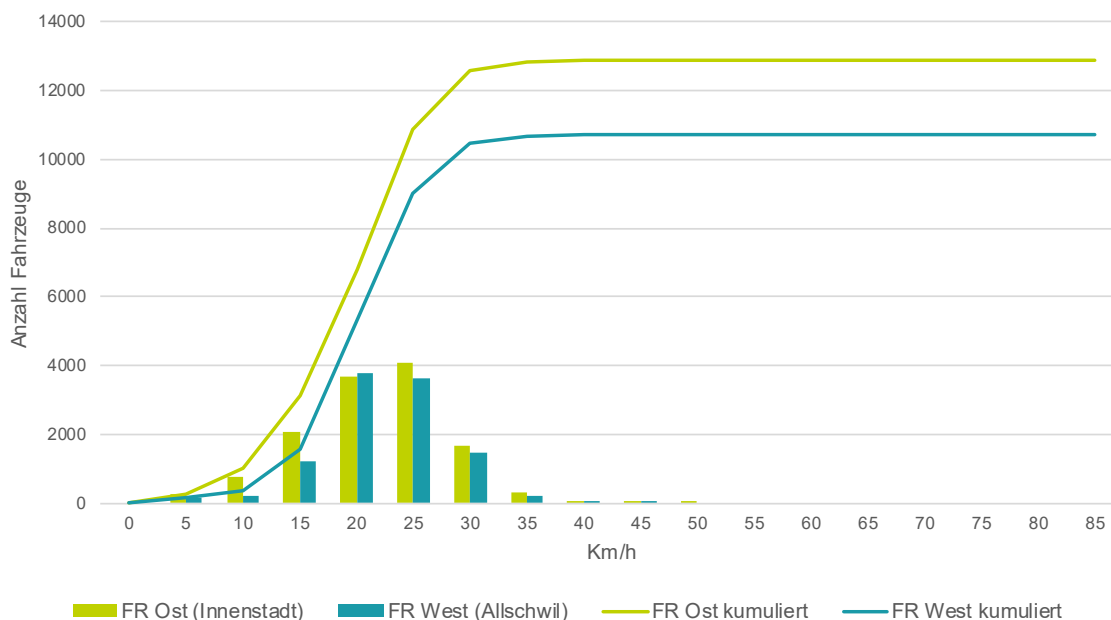


Abbildung 35: Geschwindigkeitsverteilung motorisierter Strassenverkehr Weiherweg (Seitenradardaten Nacherhebung)

Zum Abgleich der Ergebnisse der Nacherhebung steht für das Streckensegment an der Zufahrt zum Weiherweg ein TomTom-Datensatz mit einer Stichprobengrösse von 19'163 Fahrten zur Verfügung. Die folgende Abbildung 36 vergleicht die Perzentile der gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen den TomTom- und den Seitenradar-Datensätzen nach Fahrtrichtung. In Intervallen von jeweils fünf Prozenten wird gezeigt, wie viele Fahrzeuge mit welcher Geschwindigkeit unterwegs waren. Insgesamt sind sich die gemessenen Geschwindigkeiten der TomTom-Daten und diejenigen der Seitenradarmessung sehr ähnlich.

In Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) sind sowohl V_{50} als auch V_{85} der TomTom-Daten deckungsgleich mit denjenigen des Seitenradars. In der entgegengesetzten Fahrtrichtung liegen die TomTom-Messungen leicht tiefer als die des Seitenradars: bei 23 km/h (V_{50}) beziehungsweise 31 km/h (V_{85}). Lediglich bei sehr tiefen (< 20 km/h) und hohen (≥ 35 km/h) gefahrenen Geschwindigkeiten zeigen sich in Fahrtrichtung West leichte Abweichungen von einigen km/h. Diese Abweichungen sind dadurch zu erklären, dass der Seitenradar eine

³⁶ Der Kennwert V_{85} entspricht jener Geschwindigkeit, die von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Querschnittsmessung an einer Stelle, die TomTom-Daten jedoch ein Streckensegment berücksichtigen, auf dem die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs ändern kann (vgl. Abbildung 34).

Gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung sind weitere Massnahmen zu prüfen und umzusetzen, sofern der Kennwert V_{85} bei 38 km/h oder mehr liegt. Bei der Einfahrt des Wielandplatzes aus dem Weiherweg sind gemäss den vorliegenden Ergebnissen der Nacherhebung keine weiteren Massnahmen notwendig.

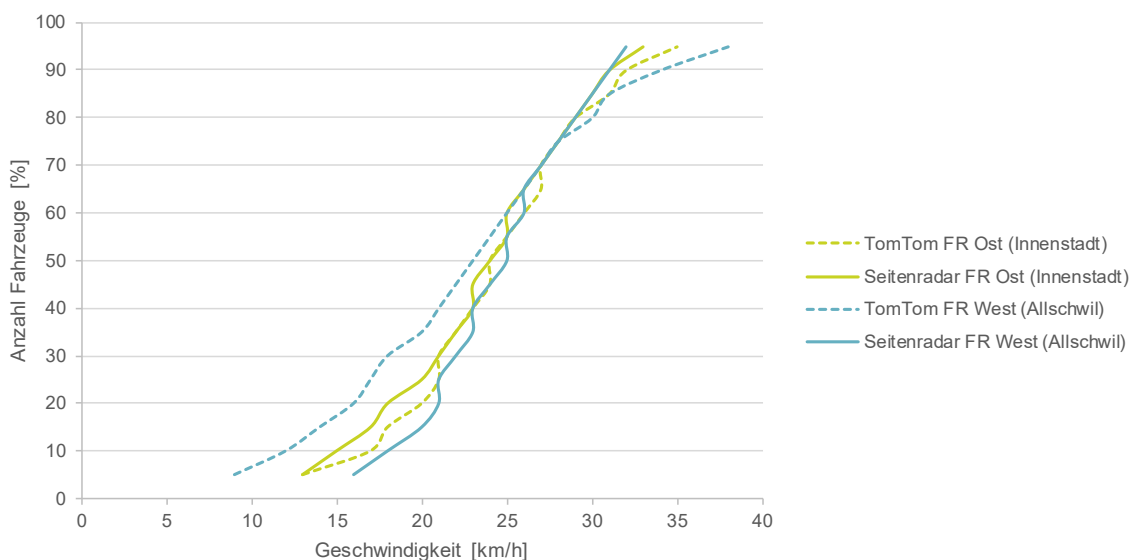


Abbildung 36: Geschwindigkeitsvergleich zwischen TomTom-Daten und Seitenradar (motorisierter Strassenverkehr Weiherweg)

5.4.2 Brennerstrasse

Der Standort des Seitenradars an der Einmündung zur Brennerstrasse liegt seit der Umgestaltung des Wielandplatzes in der Tempo 30-Zone. Während der Vorerhebung galt am selben Standort die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Ein Grossteil der vom Seitenradar aufgezeichneten 51'600 Fahrzeuge ist mit einer Geschwindigkeit unter 30 km/h unterwegs (vgl. Tabelle 9). Über die Hälfte der Fahrzeuge (V_{50}) fährt langsamer als 30 km/h: 28 km/h in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) und 24 km/h in Fahrtrichtung West (Allschwil). Der Kennwert V_{85} liegt mit 33 km/h leicht über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit; vereinzelt gibt es auch Ausreisser nach oben (bis 67 km/h). Generell liegen die gefahrenen Geschwindigkeiten in Fahrtrichtung West (Allschwil) eher tiefer als in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt). Abbildung 37 zeigt die richtungsgetrennte Geschwindigkeitsverteilung im Detail.

Insgesamt ist der motorisierte Verkehr an der Einmündung zur Brennerstrasse etwas schneller unterwegs als am Messstandort eingangs Weiherweg. Massnahmen, die gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung notwendig werden, wenn der Kennwert V_{85} 37 km/h übersteigt, sind gemäss Erhebung auch an der Einmündung zur Brennerstrasse nicht notwendig.

Tabelle 9: Geschwindigkeitskenngrössen motorisierter Strassenverkehr Brennerstrasse

	FR Ost (Innenstadt)	FR West (Allschwil)	Total
V_{50}	28 km/h	24 km/h	26 km/h
V_{85}	35 km/h	31 km/h	33 km/h
V_{max}	67 km/h	62 km/h	67 km/h
Anzahl gemessene Fahrzeuge	21'740	29'848	51'588

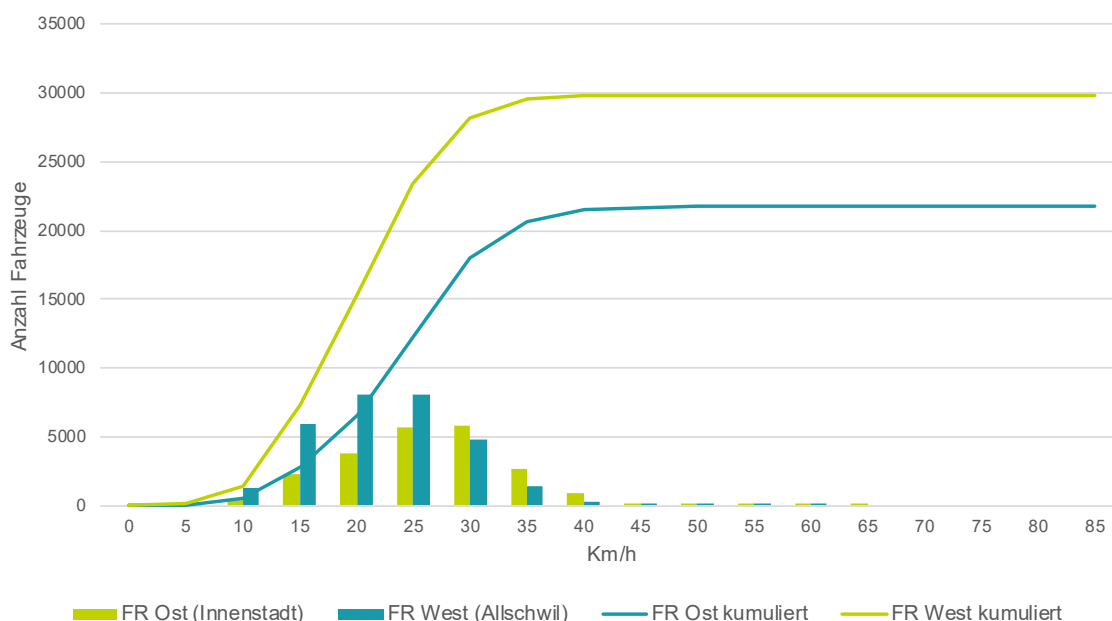


Abbildung 37: Geschwindigkeitsverteilung motorisierter Strassenverkehr Brennerstrasse (Seitenradar Daten Nacherhebung)

Auch an diesem Standort werden zur Plausibilisierung der Ergebnisse des Seitenradars die Geschwindigkeitsprofile von TomTom beigezogen. Für das kurze Streckensegment auf Höhe des Seitenradars an der Zufahrt zur Brennerstrasse steht ein Datensatz mit einer Stichprobengrösse von 66'094 Fahrten seit Abschluss der Bautätigkeiten zur Verfügung.

Die folgende Abbildung 38 vergleicht die Perzentile der gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen den TomTom- und den Seitenradar-Datensätzen nach Fahrtrichtung getrennt. Auch bei der Einfahrt zur Brennerstrasse sind die TomTom- und Seitenradar-Intervalle in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) sehr ähnlich. Die V_{50} liegt 1 km/h langsamer als beim Seitenradar bei 28 km/h, V_{85} 1 km/h schneller bei 36 km/h. In Fahrtrichtung West (Allschwil) liegen die Geschwindigkeiten der TomTom-Daten jedoch deutlich über denjenigen des Seitenradars: V_{50} liegt bei 32 km/h – V_{85} bei 40 km/h.

Die Begründung für diesen Umstand dürfte im Umstand liegen, dass bei den TomTom-Daten die Geschwindigkeit über das gesamte Streckensegment gemessen wird, während der Seitenradar nur die Geschwindigkeit am Querschnitt wiedergibt. Während am Querschnitt die signalisierte Geschwindigkeit 30 km/h beträgt, reicht das Streckensegment der TomTom-Daten in den Tempo 50-Bereich hinein (vgl. Abbildung 34, Seite 41). In der Gegenrichtung wiederum dürften die Fahrzeuge bereits früher abbremesen, da vorausschauend gefahren wird.

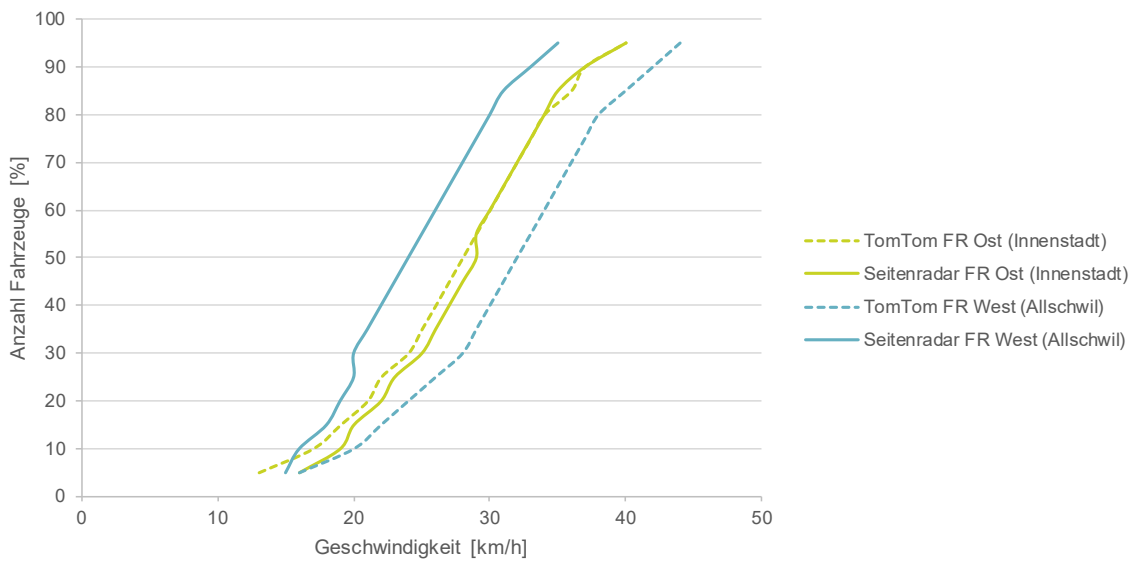


Abbildung 38: Geschwindigkeitsvergleich zwischen TomTom-Daten und Seitenradar (motorisierter Strassenverkehr Brennerstrasse)

5.4.3 Vergleich Vor- und Nacherhebung

Bei der Betrachtung des **Weihewegs** fällt auf, dass bei den Daten des Seitenradars eher eine konstante Abnahme über alle Geschwindigkeiten und Fahrrichtungen gemessen wurde. Die Differenzen in den Seitenradardaten liegen zwischen 3 und 6 km/h (vgl. Abbildung 39) – der Kennwert V_{85} reduzierte sich in beide Fahrrichtungen von 34 auf 30 km/h (vgl. Tabelle 10).

Bei den TomTom-Daten ist in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) bei höheren Geschwindigkeiten eine stärkere Abnahme zu erkennen: V_{85} hat sich um ganze 9 km/h von 40 auf 31 km/h reduziert. Dieser deutliche Geschwindigkeitsrückgang ist auf die Integration des kompletten Streckensegments in die Tempo 30-Zone zurückzuführen. In Fahrtrichtung West (Allschwil) nahm die Geschwindigkeit zwischen dem Datensatz aus dem Jahr 2020 und 2023 hingegen leicht zu. V_{85} erhöhte sich von 29 auf 31 km/h. Auf den ersten Blick verwundert dieses Geschwindigkeitswachstum. Durch den Wegfall der Durchfahrt an der Nordseite des Wielandplatzes und dem Wegfall eines von zwei Fussgängerstreifen, ist die Fahrt auf dem Streckensegment Richtung Wielandplatz jedoch übersichtlicher und hindernisfreier geworden.

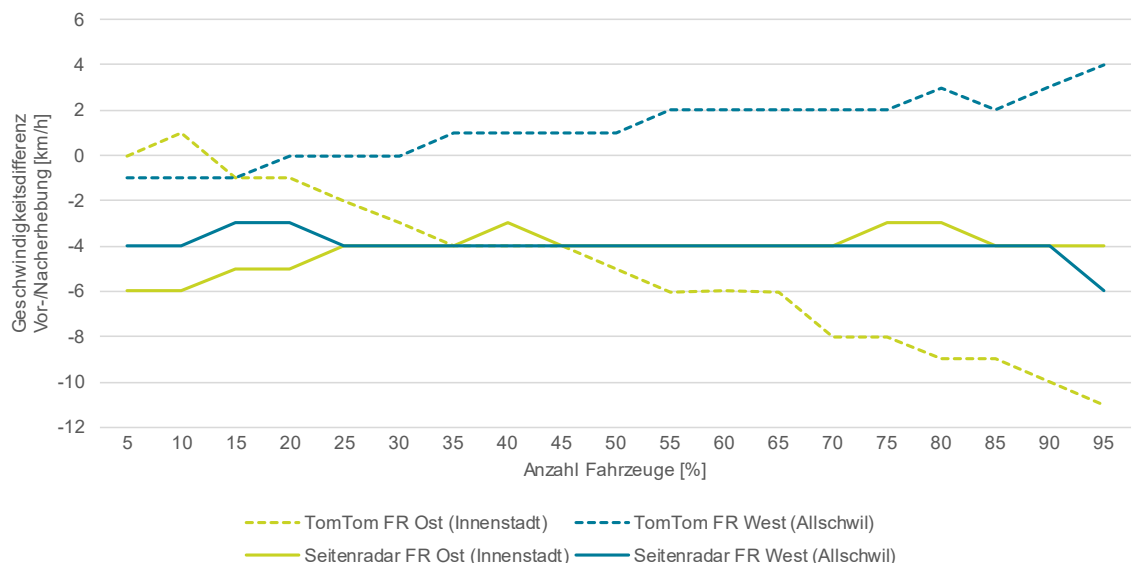


Abbildung 39: Vergleich der Geschwindigkeitsdifferenzen Vorerhebung und Nacherhebung, Weiheweg

Tabelle 10: Vergleich Geschwindigkeitskenngrössen 2020 und 2023, Weiherweg

		FR Ost (Innenstadt)			FR West (Allschwil)		
		2020	2023	Differenz	2020	2023	Differenz
Seitenradar-	V₅₀	28 km/h	24 km/h	-4 km/h	29 km/h	25 km/h	-4 km/h
Daten	V₈₅	34 km/h	30 km/h	-4 km/h	34 km/h	30 km/h	-4 km/h
TomTom-	V₅₀	29 km/h	24 km/h	-5 km/h	22 km/h	23 km/h	+1 km/h
Daten	V₈₅	40 km/h	31 km/h	-9 km/h	29 km/h	31 km/h	+2 km/h

An der **Brennerstrasse** nimmt die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zwischen der Vor- und Nacherhebung sowohl bei den Seitenradar- als auch den TomTom-Datensätze ab. Bei den Seitenradar-Daten hat sich der Kennwert V₈₅ in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) um 8 km/h von 43 auf 35 km/h gesenkt (vgl. Tabelle 11), in Fahrtrichtung West (Allschwil) betrug der Rückgang 7 km/h (von 38 auf 31 km/h). Abbildung 40 zeigt, dass der Geschwindigkeitsrückgang mit zunehmenden Perzentilen der gemessenen Fahrzeuge konstant zunimmt. Das bedeutet, dass Fahrzeuge, die 2020 eher schnell unterwegs waren, in der neuen Tempo 30-Zone nun deutlich langsamer unterwegs sind.

Auch die TomTom-Datensätzen zeigen an der Brennerstrasse ein Geschwindigkeitsrückgang. Dieser liegt über alle Perzentile der gemessenen Fahrzeuge bei 3 bis 5 km/h. In Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) senkte sich V₈₅ zwischen den Datensätzen 2020 und 2022/23 von 39 auf 36 km/h, in Fahrtrichtung West (Allschwil) von 43 auf 40 km/h. Der geringere Geschwindigkeitsrückgang bei den TomTom-Daten ist wiederum auf die Strecke zurückzuführen, welche nicht gänzlich in der Tempo 30-Zone liegt.

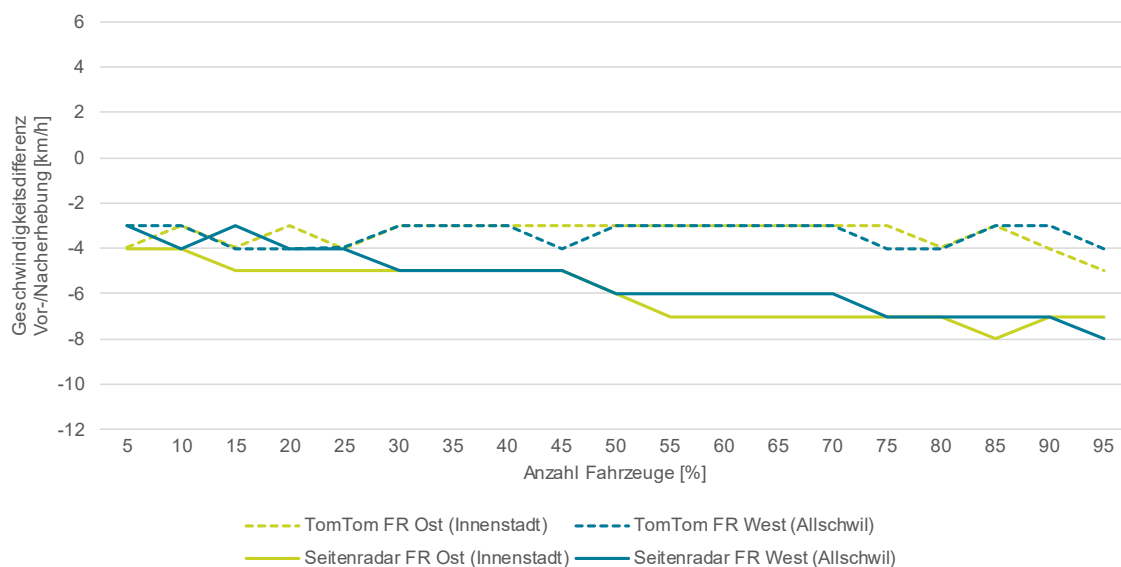


Abbildung 40: Vergleich der Geschwindigkeitsdifferenzen Vorerhebung und Nacherhebung, Brennerstrasse

Tabelle 11: Vergleich Geschwindigkeitskenngrössen 2020 und 2023, Brennerstrasse

		FR Ost (Innenstadt)			FR West (Allschwil)		
		2020	2023	Differenz	2020	2023	Differenz
Seitenradar-	V₅₀	35 km/h	29 km/h	-6 km/h	30 km/h	24 km/h	-6 km/h
Daten	V₈₅	43 km/h	35 km/h	-8 km/h	38 km/h	31 km/h	-7 km/h
TomTom-	V₅₀	31 km/h	28 km/h	-3 km/h	35 km/h	32 km/h	-3 km/h
Daten	V₈₅	39 km/h	36 km/h	-3 km/h	43 km/h	40 km/h	-3 km/h

5.5 Resultate Befragung

Aus der Befragung geht hervor, dass die neue Verkehrsführung mit dem zentralen Knoten auf dem Wielandplatz von Passant:innen und Anwohnenden mehrheitlich positiv aufgenommen wird. 38 der befragten Personen (34 %) haben in den offenen Fragen die klare Verkehrsführung als Verbesserung gegenüber der Situation vor der Umgestaltung hervorgehoben. Zusätzlich wurde die Einführung von Tempo 30 auf dem Wielandplatz von vier Personen positiv beurteilt. Demgegenüber stehen sechs kritische Meinungen zur Bushaltestelle mit Mittelinsel, da der Strassenverkehr beim Ein- und Aussteigen rückgestaut wird. Durch die Mittelinsel leide der Verkehrsfluss gegenüber dem Zustand vor der Umgestaltung.

Tatsächlich versperren haltende Busse den Weg sowohl für den motorisierten Strassenverkehr als auch den Veloverkehr (vgl. Kapitel 4.3.1). Der entstandene Rückstau hinter den Bussen beschränkt sich in den verkehrsstärksten Zeiten (morgendliche und abendliche Spitzenstunden) in der Regel auf maximal fünf motorisierte Fahrzeuge. Entsprechend fliesst der angestaute Verkehr schnell ab. Grössere negative Beeinträchtigungen der Knoten Wielandplatz und Wanderstrasse sind keine zu erkennen.

5.6 Lärmbelastung

Das vor der Vorerhebung definierte Konzept der Wirkungskontrolle sieht zur Bewertung des Wirkungsziels 2 – Reduzierung negativer Auswirkungen des MIV – eine Kontrolle der Lärmbelastung am Wielandplatz vor. Die Zielerreichung sollte durch eine vom Amt für Umwelt und Energie (AUE) durchgeführte Dezibel-Messung bewertet werden.

Eine Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert gemäss aktuellen Forschungsergebnissen die Lärmemissionen im Mittel um rund drei dB(A), was etwa der Halbierung des Verkehrsaufkommens entspricht (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2017; Bundesamt für Umwelt BAFU, 2023). Aufgrund der Integration des Wielandplatzes in die angrenzende Tempo 30-Zone und die daraus zu erwartende Lärmabnahme, wurde die Erhebung der Lärmbelastung auf dem Wielandplatz vom AUE bereits in der Vorerhebung als nicht zweckmässig eingestuft. Die Auswertung der gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem Wielandplatz (vgl. Kapitel 5.4) bestätigen eine deutliche Geschwindigkeitsreduktion. Auf der Basis von Forschungsergebnissen (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2017) und der nachgewiesenen Geschwindigkeitsreduktion kann entsprechend abgeleitet werden, dass dank der Reduktion auf Tempo 30 die Lärmbelastung auf dem Wielandplatz signifikant vermindert werden konnte.

5.7 Luftschadstoff-Belastung

Die Nachher-Messung der Luftschadstoff-Belastung wird vom Lufthygieneamt beider Basel (LHA) ebenso wie die vorher Messung mit NO₂-Passiv Sammlern durchgeführt. Die Messungen sind aus Effizienzgründen mit weiteren Messkampagnen des LHA gekoppelt und dürften erst gegen Ende 2024 abgeschlossen sein.

Die Auswertung erfolgt daher nicht im Rahmen des vorliegenden Berichts und wird vom Kanton in geeigneter Weise aufbereitet und publiziert.

5.8 Bewertung Zielerreichung

Die Daten der Vor- und Nacherhebung belegen, dass die Integration des Wielandplatzes in die angrenzende Tempo 30-Zone eine wichtige Massnahme zur Belastungsreduktion durch den motorisierten Individualverkehr darstellt. Die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Strassenverkehrs sind auf dem Wielandplatz seit der Vorerhebung deutlich zurückgegangen. Da die reduzierte Höchstgeschwindigkeit gemäss durchgeführter Verkehrserhebung eingehalten wird, sind keine weiteren Massnahmen notwendig.

Ebenfalls reduziert hat sich das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs. Die Nacherhebung zeigt einen Verkehrsrückgang auf den untersuchten Querschnitten des Wielandplatzes. Ein Einflussfaktor für die überproportionale Abnahme am westlichen Knoten Wanderstrasse/Altkircherstrasse dürfte die angepasste

Verkehrsführung beim Anschluss der Altkircherstrasse sein. Durch die Einführung eines Einbahnregimes wurden Ausfahrten aus der Altkircherstrasse und des Herrengrabenwegs auf die Wanderstrasse (und damit auf den Wielandplatz) für den motorisierten Verkehr unterbunden. Dies ist vermutlich Auslöser für lokale Routenwahlveränderungen bzw. Verlagerungseffekte.

Weiter dürfte gemäss Verkehrserhebung der Weiherweg durch die Einführung von Tempo 30 und die Umgestaltung des Wielandplatzes als Verkehrsachse an Bedeutung verloren haben. Die Achse Brennerstrasse – Wanderstrasse ist seit der Umgestaltung als zentrale Verkehrsachse zwischen der Wanderstrasse und der Basler Innenstadt zu erkennen und gegenüber der General Guisan-Strasse und dem Weiherweg vortrittsberechtigt, was bei der Fahrt über den Weiherweg zu Verlustzeiten führen kann. Aufgrund der Integration des Wielandplatzes in die Tempo 30-Zone, der neuen Lage der Bushaltestelle und des zentralen Verkehrsknotens gegenüber der Vorerhebung ist jedoch auch auf der Hauptverkehrsachse mit Zeitverlusten zu rechnen. Folglich dürften auch die Umgestaltung des Verkehrsknotens, die Integration des Platzes in die Tempo 30-Zone sowie die Verschiebung der Bushaltestellen dazu geführt haben, dass ein Teil der motorisierten Fahrzeuge, welcher vor der Umgestaltung den Wielandplatz gequert hat, heute eine alternative Route bevorzugen.

Dessen ungeachtet sind der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und die tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten am Wielandplatz eine deutliche Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und tragen zur Zielerreichung bei.

6 Wirkungsziel 3 – Steigerung der Aufenthaltsqualität

Als ein Indikator für die Aufenthaltsqualität wurden in der Vor- und Nacherhebung die Fussgängerfrequenz auf den Fussgängerstreifen am Wielandplatz erhoben. Dieser Indikator ist quantitativ und kann ein Indiz für die Belebung des Wielandplatzes sein. Er ergänzt die Resultate der qualitativen Befragung, welche im Rahmen der Nacherhebung durchgeführt wurde.

6.1 Fussgängerfrequenz

Im Rahmen der Nacherhebung werden die Fussgängerfrequenzen der vier Fussgängerstreifen auf dem Wielandplatz ausgewertet (vgl. Abbildung 41). Die Fussgängerquerungen für die zwei nördlichen zwei Fussgängerstreifen (FG1, FG2), sowie die Daten der ersten drei Tage des Fussgängerstreifens an der Brennerstrasse (FG3) resultieren aus den Knotenstromerfassungen der Miovision-Kamera. Anhand der Aufnahmen der Standbildkameras werden die (restlichen) Frequenzen der südlichen Fussgängerstreifen (FG4 General Guisan-Strasse und die letzten drei Tage FG3 Brennerstrasse) ausgewertet.

Die beiden ehemaligen Fussgängerstreifen an der nördlichen Durchfahrt zwischen dem Knoten Weiherweg und Wanderstrasse (FG5 und FG6) wurden im Rahmen der Umgestaltung aufgehoben und werden nachfolgend nicht mehr berücksichtigt.

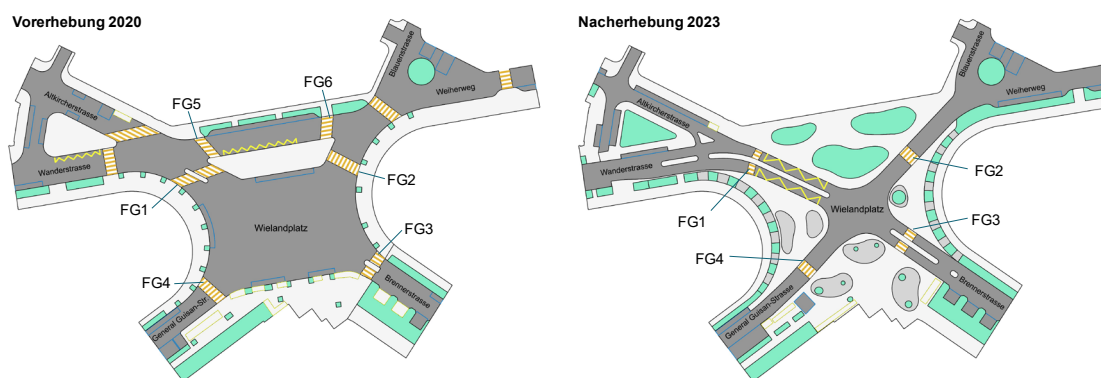


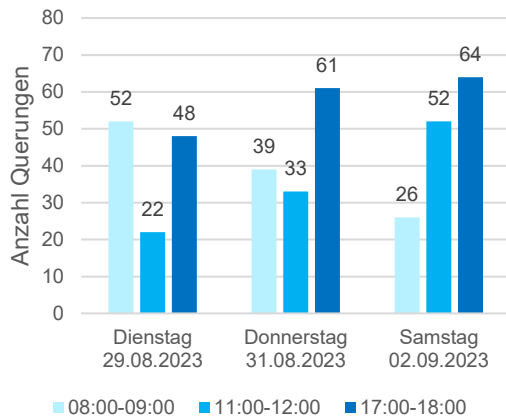
Abbildung 41: Untersuchte Fussgängerstreifen Vor- und Nacherhebung

Wie in der Vorerhebung werden die drei Spitzenstunden des Fussverkehrsaufkommens jeweils dienstags, donnerstags und samstags. Um die tatsächlichen Spitzenstunden mit dem höchsten Fussgängeraufkommen zu eruieren, wurde in der Vorerhebung in den ersten zwei Erhebungstage ein erweitertes Zeitfenster von je zwei Stunden ausgewertet. Anhand dieser Zahlen konnten die Spitzenstunden wie folgt definiert werden:

- Morgentliche Spitzenstunde: 08:00 – 09:00 Uhr;
- Mittägliche Spitzenstunde: 11:00 – 12:00 Uhr;
- Abendliche Spitzenstunde: 17:00 – 18:00 Uhr.

Velofahrende, welche den Fussgängerstreifen benutzten (fahrend oder das Velo stossend), werden sowohl in der Vor- als auch Nacherhebung in der Frequenz miterfasst. Die Ergebnisse werden nachfolgend für alle ausgewerteten Fussgängerstreifen aufgezeigt.

FG1 (Wanderstrasse)



FG2 (Weiherweg)

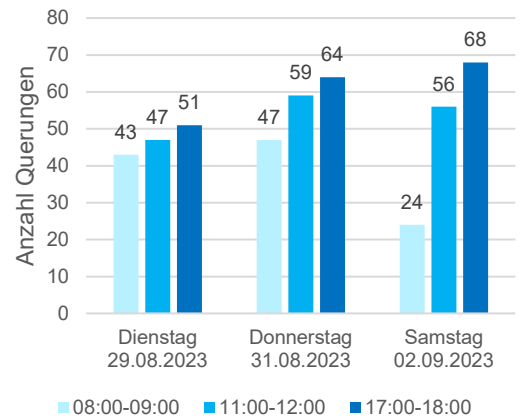


Abbildung 42: Auswertung Fussgängerstreifen FG1 Wanderstrasse und FG2 Weiherweg

FG3 (Brennerstrasse)

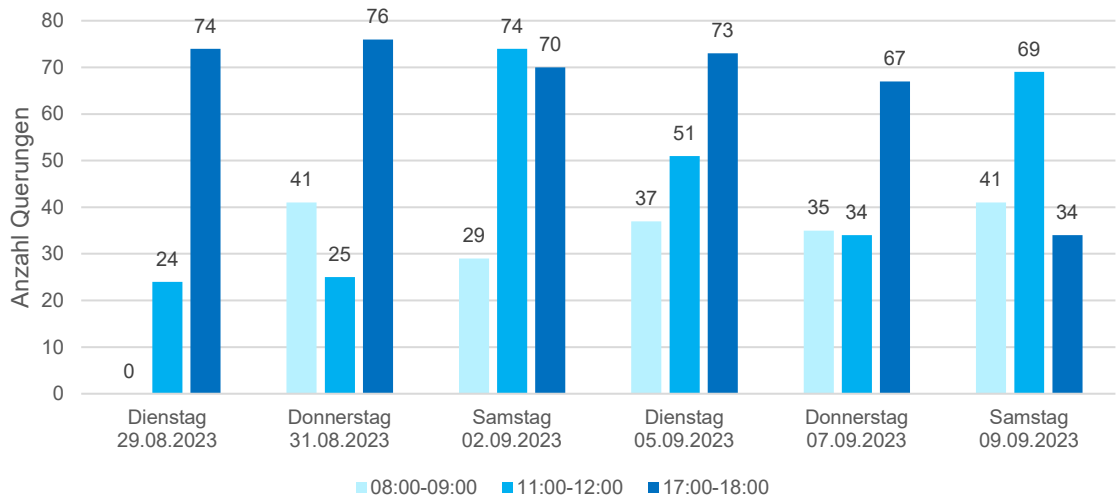


Abbildung 43: Auswertung Fussgängerstreifen FG3 Brennerstrasse

FG4 (General Guisan-Strasse)

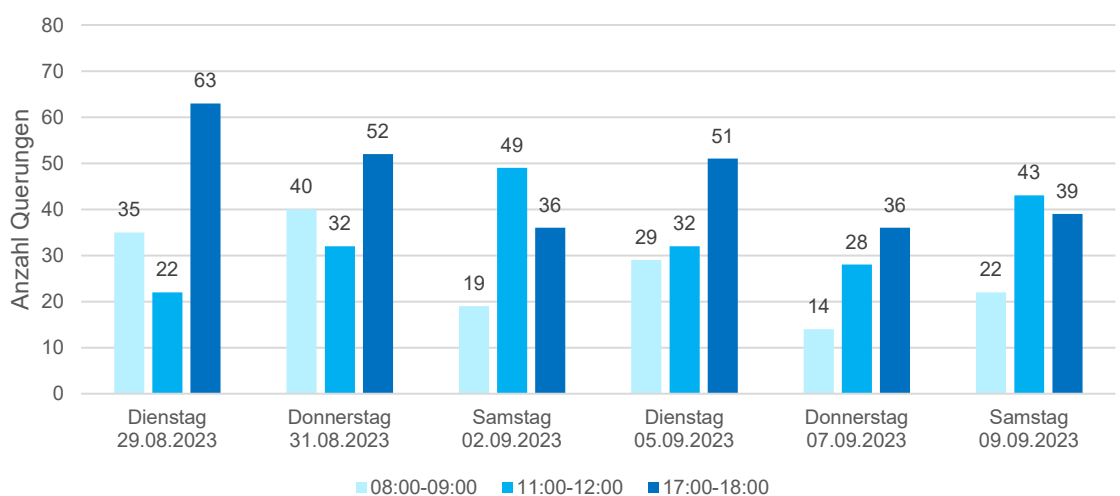


Abbildung 44: Auswertung Fussgängerstreifen FG4 General Guisan-Strasse

Über alle ausgewerteten Erhebungstage war das Fussgängeraufkommen relativ stabil. Die Zahlen zeigen – mit Ausnahme des Samstags – ausgeprägte Abendspitzen, was durch die Freizeitnutzung verursacht sein dürfte. Einerseits treffen sich Sportler:innen (bspw. fürs Fussballtraining des BSC Old Boys Basel) vor dem Stadion Schützenmatte, andererseits ist der Schützenmattpark für Familien, Spaziergehende, und Jogger:innen ein Anziehungspunkt.

Ausreisser nach unten bzw. oben gibt es beim Fussgängeraufkommen am Dienstag, 29.08.2023: morgens wurde keine einzige Querung gezählt, an den Fussgängerstreifen Wanderstrasse und General Guisan-Strasse lag es hingegen etwas höher als in den Vergleichswerten. Diese Divergenz kann durch das regnerische Wetter erklärt werden: Während die Frequentierung des Schützenmattparks für Freizeitaktivitäten tiefer war, kann das höhere Aufkommen an den Fussgängerstreifen zur Bushaltestelle durch eine wetterbedingt verstärkte Nutzung der Busverbindungen erklärt werden. Am Nachmittag und an allen anderen Erhebungstagen herrschte in der Nacherhebung bewölkt bis sonniges Wetter bei sommerlich heissen Temperaturen. Eine detailliertere Auswertung zum Einfluss der Witterung auf das Fussgängeraufkommen der Nacherhebung ist in Anhang 5 zu finden.

6.1.1 Modellhafte Vorhersage der Fussgängerströme durch Umgestaltung des Platzes

Als Hilfestellung für den Vorher-Nachher-Vergleich wurde in der Vorerhebung mithilfe einer einfachen Modellanwendung eine Berechnungsgrundlage zu den Fussgängerbeziehungen erstellt. Diese stellt die Ein- und Aussteiger an den Haltestellen separat dar und zeigt die unterschiedlichen Fussgängerverbindungen auf dem Platz als Modellbelastung. Durch Veränderung der Nachfragematrix der erhobenen Ströme der Vorerhebung liess sich ein Prognosezustand annähern, der zeigt, wie die in der Vorerhebung gemessenen Fussgängerströme bei zusammengeführten Haltekanten (infolge der Umgestaltung) aussehen würden.

Die Fussgängerquerungen wurden als Strecken dargestellt, die die verschiedenen Bereiche des Platzes verbinden. Diese Zonen sind in Abbildung 45 von 1-7 nummeriert. Die Strecke «1_2» entspricht der Fussgängerquerung auf der Altkircherstrasse, die die Wanderstrasse (Zone «1») mit dem nördlichen Teil des Wielandplatzes (Zone «2») verknüpft. Die Zonen «7» und «6» stellen die zwei Haltestellen in Fahrtrichtung Allschwil bzw. Innenstadt dar.

Für die Berechnung des Zustands vor der Umgestaltung wurden die gezählten Fussgängerströme der Vorerhebung verwendet (Tagesverkehr 27.08.2020 und 03.09.2020). Um den entsprechende Tagesverkehr für die Fussgängerströme auf den südlichen Fussgängerstreifen zu eruieren, wurden die Spitzenstundenwerte auf Basis des Spitzenstundenverhältnisses an den nördlichen Knoten hochgerechnet. Die Ein- / Aussteigerzahlen der Buslinien 33 und 48 konnten für die erhobenen Wochen von der BVB zur Verfügung gestellt werden. Unter gewissen Annahmen zur Verteilung der Ein- / Aussteiger³⁷ konnte damit abgeschätzt werden, welcher Anteil an öV-Fahrgästen sich auf welchen Fussgängerstreifen verteilt.

Im so berechneten Prognosezustand wurde die Fussverkehrsmenge gleich belassen wie im Referenzzustand, während der Anteil an öV-Ein- / Aussteigern gemäss der neuen Haltestellenposition neu verteilt wurde. Die öV-Fussgänger von und nach der Haltekante in Richtung Innenstadt (Zone «6») wurden zur Zone «5» verlagert, während diejenige von und nach der Haltekante in Richtung Allschwil (Zone «7») der Zone «6» zugewiesen wurden. Dadurch zeigt sich der Anteil Belastungsveränderungen in den Fussgängerströmen aufgrund der Verlegung der Haltestellen.

Die beiden modellierten Zustände (Referenz und Prognose) werden nachfolgend tabellarisch und als Modellbelastung grafisch aufgezeigt.

³⁷ Für die Haltekante Wanderstrasse in Fahrtrichtung Allschwil wurde eine Annahme dazu getroffen, welcher Anteil der Ein- / Aussteiger sich nach Westen bewegt (Annahme: 40%) und welcher in Richtung Wielandplatz (Annahme: 60%). Die Verteilung der Ein-/Aussteiger der Haltekante in Fahrtrichtung Innenstadt wurde mit dem Modell abgeschätzt.

Tabelle 12 Modellierter Veränderung Belastungen Fussgänger aufgrund Haltestellenverlagerung, DTV

FG	Strecke (FG-Querung von_nach)	FG-Querungen Referenzzustand	FG-Querungen Prognosezustand	FG-Querungen Differenz (absolut)	FG-Querungen Differenz (in %)
1	5 6	244	325	+79	+32%
	6 5	185	511	+327	+178%
	Querschnitt	429	835	+406	+95%
2	3 6	234	405	+171	+73%
	6 3	265	475	+210	+79%
	Querschnitt	499	880	+381	+76%
3	3 4	516	385	-130	-25%
	4 3	369	248	-121	-33%
	Querschnitt	885	634	-251	-28%
4	4 5	194	315	+120	+62%
	5 4	323	454	+130	+40%
	Querschnitt	517	767	+250	+48%

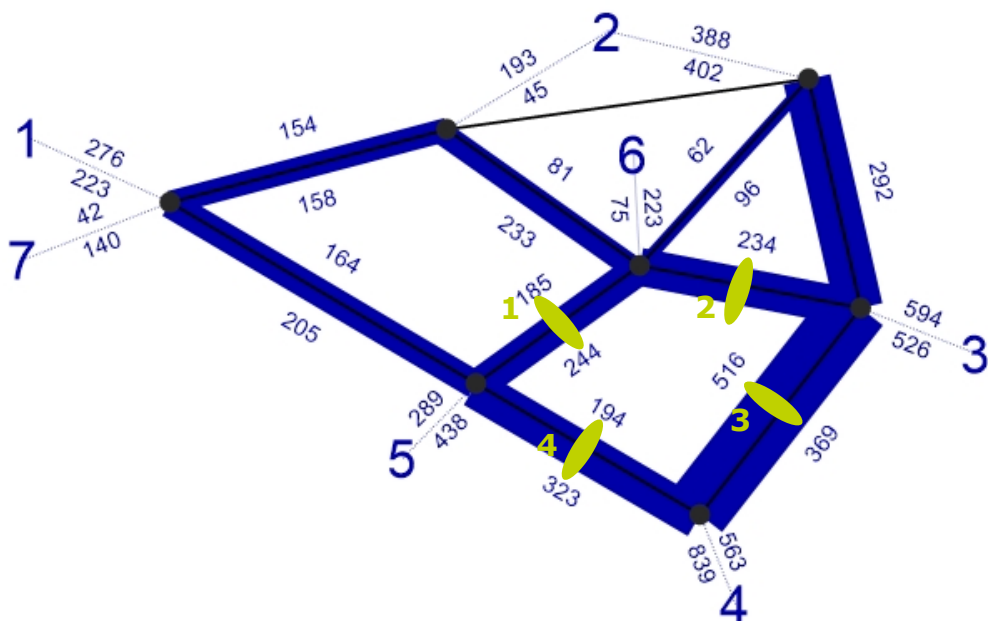


Abbildung 45: Modellierter Fussgängerströme Referenzzustand, DTV

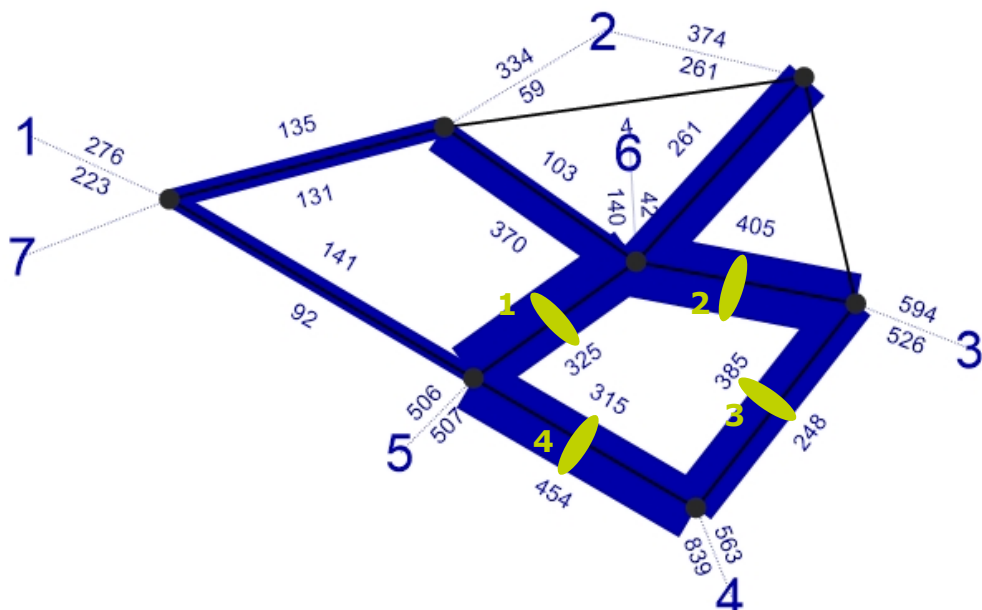


Abbildung 46: Modellierter Fussgängerströme Prognosezustand, DTV

Gemäss der Modellierung sollte die Verlegung der öV-Haltekanten an den Fussgängerstreifen 1, 2 und 4 zu einer Zunahme der Fussgängerfrequenz führen. Die Fussgängerstreifen 1 und 2 sollten am stärksten zusätzlich belastet werden im durchschnittlichen Tagesverkehr wird eine Zunahme von 95 % bzw. 76 % prognostiziert. Beim Fussgängerstreifen 4 dürfte das Wachstum gemäss Modellierung bei rund 48 % liegen. Demgegenüber erwartet die Modellierung beim Fussgängerstreifen 3 (Einmündung zur Brennerstrasse) einen Rückgang der Fussgängerfrequenzen um rund 28 %.

Unter Anwendung der gemachten Modellbetrachtung können die Ergebnisse der Nacherhebung besser mit dem Vorher-Zustand verglichen werden. Die Modellierung zeigt, welche Verlagerungseffekte sich durch die Lage der Haltestelle ergeben sollten.

6.1.2 Vergleich Fussgängerfrequenzen Vor- und Nacherhebung

In der Vorerhebung war die Witterung während den Fussgängerzählungen meist sonnig oder leicht bewölkt. Die Temperaturen beliefen sich während den ausgewerteten Zeitfenstern auf ca. 15-20° C. Lediglich während der morgendlichen Spitzenstunde vom Dienstag, 01.09.2020, regnete es. Auch in der Nacherhebung war die Witterung während den Fussgängerzählungen bei sommerlichen Temperaturen zwischen ca. 22-32°C meist sonnig oder leicht bewölkt. In der Nacherhebung regnete es zu Beginn der morgendlichen Spitzenstunde vom Dienstag, 29.08.2023. Die beiden Erhebungen sind vom Wettereinfluss somit relativ ähnlich – bei beiden war jeweils eine morgendliche Spitzenstunde der Werktage von Regen beeinflusst.

Für den Vergleich zwischen der Vor- und Nacherhebung werden daher alle Erhebungstage mitberücksichtigt. Daraus werden pro Fussgängerstreifen die durchschnittlichen Fussgängeraufkommen der werktäglichen Spitzenstunden (Di / Do)³⁸ und der samstäglichen Spitzenstunden³⁹ berechnet. Die Daten der Erhebungstage je Fussgängerstreifen sind in Anhang 4 aufgelistet.

Im Vergleich zur Vorerhebung im Jahr 2020 weisen die beiden nördlichen Fussgängerstreifen (FG1, FG2) ein deutlich höheres Fussgängeraufkommen auf (vgl. Abbildung 47). An FG1 lag die Zunahme gegenüber der Vorerhebung bei 43 % (Di/Do) bzw. 54 % (Samstag), an FG2 bei 56 % (Di/Do) bzw. 76 % (Samstag). Für beide Fussgängerstreifen hat bereits die Modellanwendung der Vorerhebung (vgl. Kapitel 6.1.1) hohe Zunahmen vorhergesagt (95 % für FG1 und 76 % für FG2). Die Zunahmen in den Querungsfrequenzen dürften auf die Verschiebung der Bushaltestellen zurückzuführen sein und sollten daher nicht als Indikator für die Aufenthaltsqualität herangezogen werden.

Beim südöstlichen Fussgängerstreifen bei der Einmündung zur Brennerstrasse (FG3) nahm die Fussgängerfrequenz gegenüber der Vorerhebung deutlich ab: dienstags und donnerstags um -28 %, samstags um -23 %. Die Modellanwendung der Vorerhebung hatte für diesen Fussgängerstreifen einen Fussgängerrückgang von -28 % vorausgesagt. Entsprechend dürfte auch bei diesem Fussgängerstreifen vorwiegend die neue Lage der Bushaltestelle für die Differenzen verantwortlich sein.

Anders als von der Modellanwendung vermutet, nahmen die Fussgängerfrequenzen am Fussgängerstreifen der General Guisan-Strasse (FG4) gegenüber der Vorerhebung um 6 % (Di/Do) bzw. 17 % (Samstag) leicht ab. In der Vorerhebung wurde ein Zuwachs um rund 48 % prognostiziert.

³⁸ Mittelwerte der erhobenen Dienstage und Donnerstage für die Stunden 07:00-08:00 Uhr, 11:00-12:00 Uhr und 17:00-18:00 Uhr summiert.

³⁹ Mittelwerte der erhobenen Samstage für die Stunden 07:00-08:00 Uhr, 11:00-12:00 Uhr und 17:00-18:00 Uhr summiert.

Tabelle 13: Vergleich durchschnittliches Fussgängeraufkommen Spitzenstunden Vor- und Nacherhebung

		Spitzenstunden Vorerhebung	Spitzenstunden Nacherhebung	Differenz (absolut)	Differenz (in %)	Vorhersage Modellanwendung
FG1 Wanderstrasse	Mittelwert Di/Do	90	129	39	43%	95%
	Mittelwert Sa	92	142	50	54%	n/A
FG2 Weiherweg	Mittelwert Di/Do	100	156	56	56%	76%
	Mittelwert Sa	84	148	64	76%	n/A
FG3 Brennerstrasse	Mittelwert Di/Do	187	135	-52	-28%	-28%
	Mittelwert Sa	206	159	-47	-23%	n/A
FG4 General Guisan-Str.	Mittelwert Di/Do	117	110	-7	-6%	48%
	Mittelwert Sa	127	105	-22	-17%	n/A
Total	Mittelwert Di/Do	494	530	36	7%	n/A
FG1 – FG4	Mittelwert Sa	509	554	45	9%	n/A

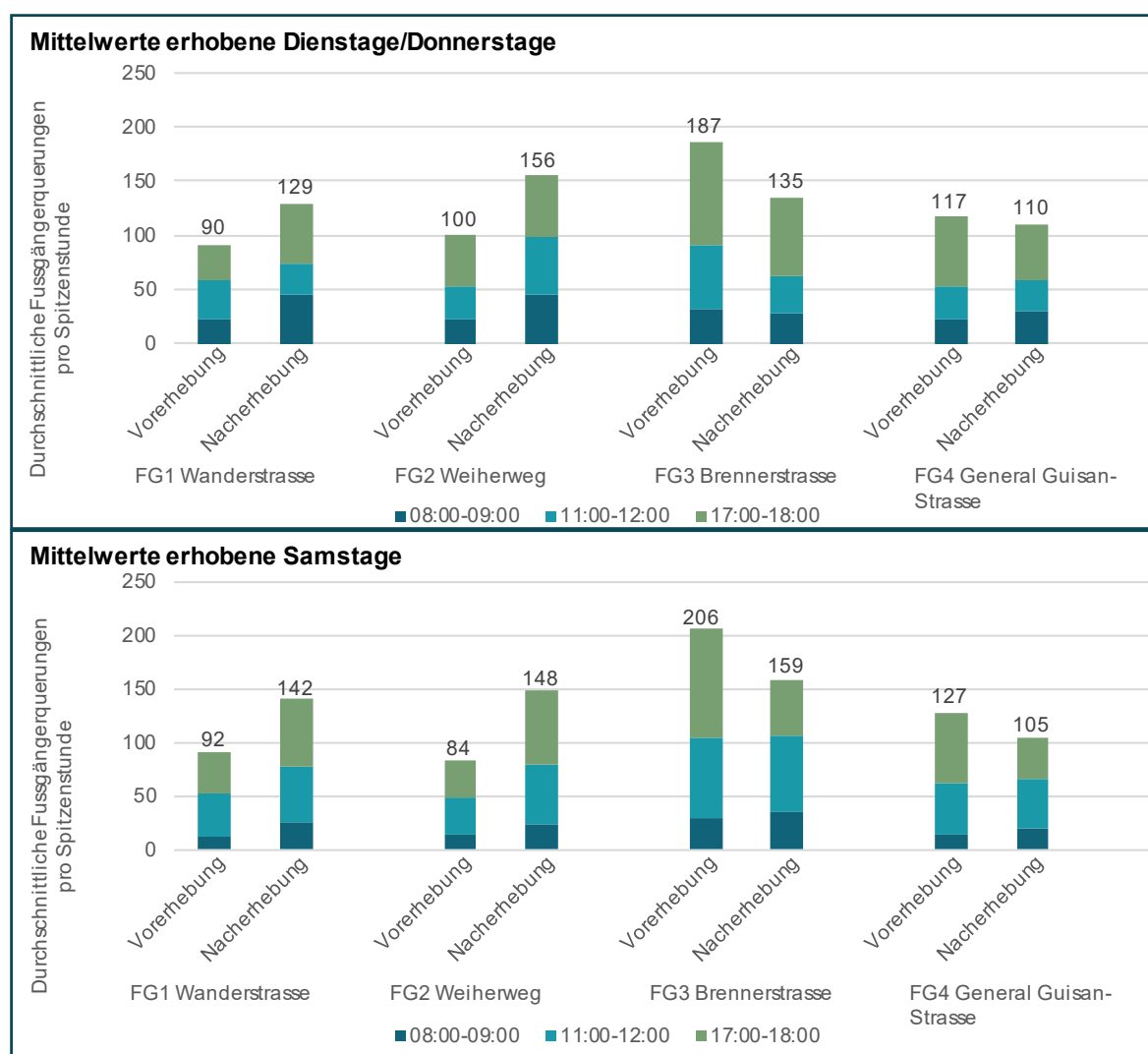


Abbildung 47: Vergleich Fussgängeraufkommen Vor- und Nacherhebung nach Fussgängerstreifen (Mittelwert Di/Do Mittelwert Sa)

Werden die Fussgängerstreifen FG1 – FG4 zusammen betrachtet (vgl. Abbildung 48), so nahmen die durchschnittlichen Fussgängerquerungen gegenüber der Vorerhebung leicht zu: Das Fussgängeraufkommen am Wielandplatz lag an Werktagen (gemittelter Wert über die erhobenen Dienstage und Donnerstag) rund 36 Querungen (7 %) und an Samstagen 45 Querungen (9 %) höher als noch in der Vorerhebung.

Während die beobachteten Zu- und Abnahmen der Querungsfrequenzen der einzelnen Fussgängerstreifen grösstenteils durch eine Verschiebung der Bushaltestellen zu begründen sind, deutet die Zunahme beim absoluten Fussgängeraufkommen auf eine leichte Belebung des Wielandplatzes hin. Wie gesehen, haben aber auch externe Faktoren wie Witterungsbedingungen und Veranstaltungen einen erheblichen Einfluss auf das Fussgängeraufkommen. Das Fussgängerwachstum von <10 % gegenüber der Vorerhebung reicht entsprechend nicht dazu aus, einen signifikanten Einfluss der Umgestaltung auf das Fussgängeraufkommen am Platz nachzuweisen.

Fussgängeraufkommen – Summe Fussgängerstreifen 1 - 4

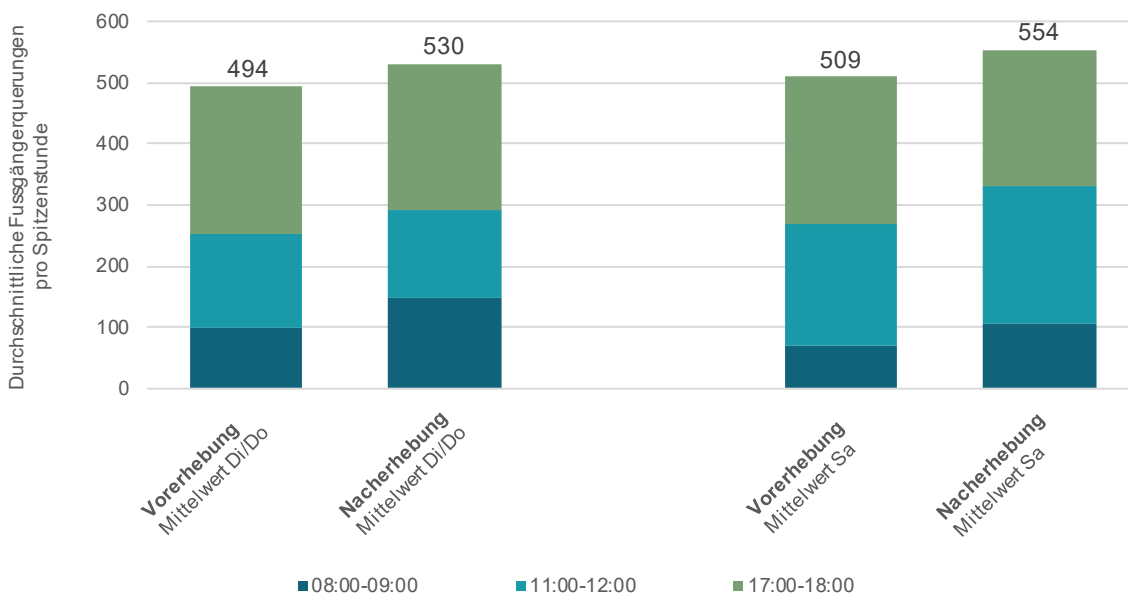


Abbildung 48: Vergleich absolutes Fussgängeraufkommen Vor- und Nacherhebung (Mittelwert Di/Do Mittelwert Sa)

6.2 Flächenbilanzen

Für einen Vergleich der Flächenzuordnung wird in der Nacherhebung als neuer Indikator ein GIS-basierter Vorher-Nachher-Vergleich aufgenommen. Dabei werden zwei Aspekte ausgewertet:

1. Versiegelungsgrad der Flächen (versiegelt, Pflastersteine, begrünt).
2. Verkehrsflächen pro Verkehrsmittel (Strassenverkehr, Fussverkehr, Parkplätze motorisierter Individualverkehr, Abstellplätze Veloverkehr).

Der Perimeter für die Auswertung der Flächenbilanzen deckt sich mit dem Projektperimeter des genehmigten Ratschlagsprojekt vom 04.07.2018. Damit umfasst er die jeweiligen Einmündungen zu den umliegenden Strassen, wo teilweise ebenfalls bauliche Anpassungen vorgenommen wurden.

Für den Zustand vor der Umgestaltung konnten die Geodaten als Shapefile vom Amt für Mobilität zur Verfügung gestellt werden.⁴⁰ Die Geodaten des aktuellen Zustands nach der Umgestaltung konnten aus dem Geoportal des Kantons Basel-Stadt als .dwg-Dateien bezogen und in das bestehende GIS-Projekt importiert werden.

⁴⁰ Datenlieferung von T. Graf vom 25.08.2023.

6.2.1 Versiegelungsgrad

Vor der Umgestaltung des Wielandplatzes waren 9'800 m² (88 % der Flächen) versiegelt, die restlichen 1'300 m² (12 %) in Form von Rabatten begrünt (vgl. Abbildung 49). Im Rahmen der Bautätigkeiten wurden die bestehenden Rabatten deutlich vergrössert – vor allem auf der Nordseite des Platzes entstand durch die Aufhebung der Durchfahrt grössere Flächen, welche heute begrünt sind (vgl. Abbildung 50). Insgesamt beläuft sich die begrünte Fläche heute auf rund 1'840 m² (16 % der Flächen). In anderen Worten wurden durch die Umgestaltung rund 540 m² neue Vegetationsflächen geschaffen und deren Anteil von 12 % auf 16 % erhöht.

Neben der neuen Begrünung wurden Teile der neuen Wegflächen für den Fussverkehr mit Pflastersteinen durchgrünt. Das Niederschlagswasser kann in diesen «Inseln» an Ort und Stelle versickern, was sich gerade an heissen Sommertagen positiv auf das Mikroklima auswirkt.

Durch die Umgestaltung verringerte sich der Versiegelungsgrad am Wielandplatz insgesamt von rund 88 % auf 78 %, bei Berücksichtigung der höheren Fläche an Rabatten und Pflastersteinen.

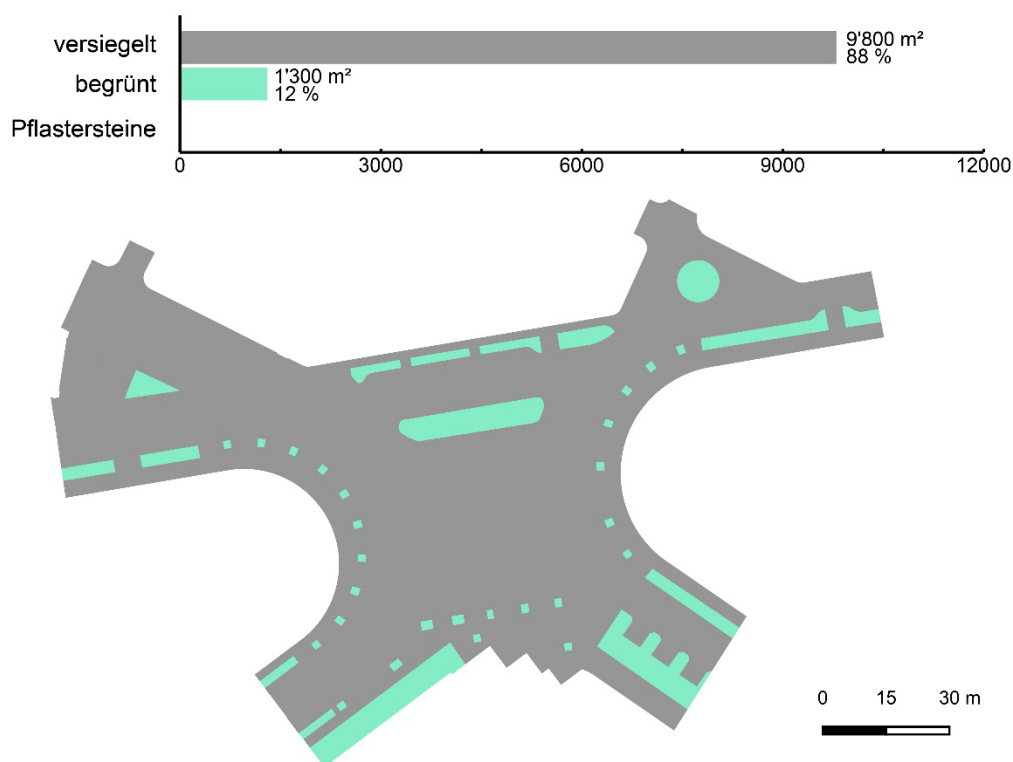


Abbildung 49: Versiegelungsgrad vor der Platzumgestaltung

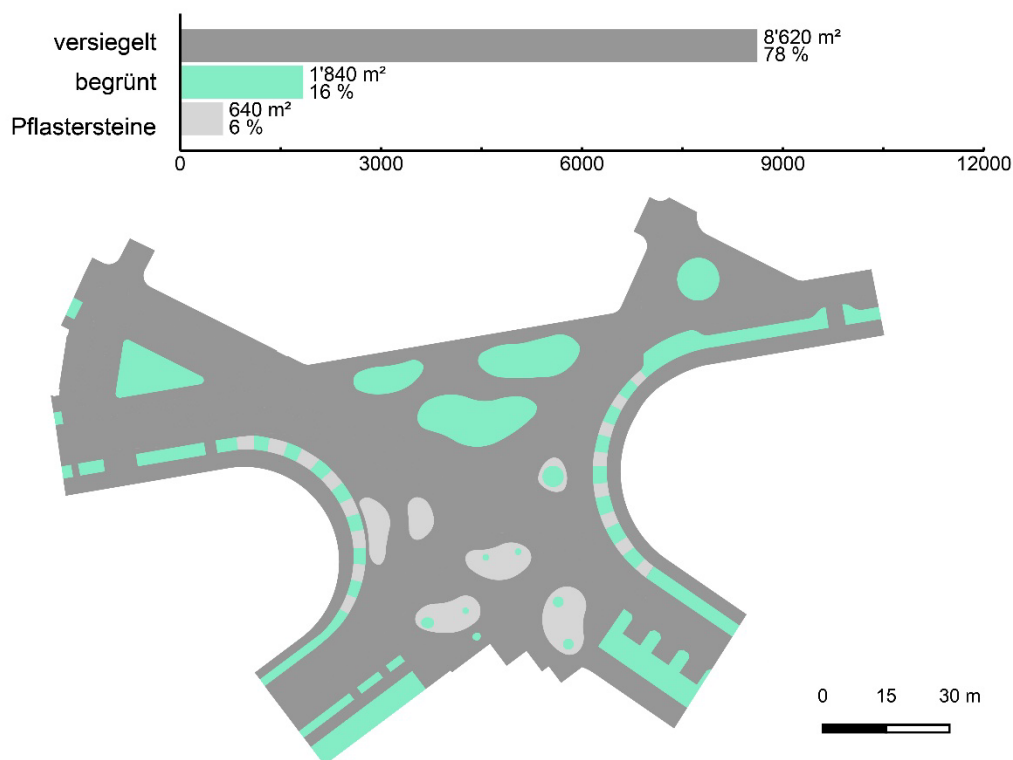


Abbildung 50: Versiegelungsgrad nach der Platzumgestaltung

6.2.2 Verkehrsflächen

Vor der Umgestaltung standen dem Strassenverkehr rund 5'470 m² bzw. 56 % der Verkehrsflächen des Wielandplatzes zur Verfügung (vgl. Abbildung 51). Diese Flächen konnten sowohl von motorisierten Fahrzeugen (MIV, LW) als auch dem Veloverkehr verwendet werden. Dabei nahm vor allem die breite Strassenfläche im Zentrum des Platzes sehr viel Raum ein. Für den Fussverkehr standen an den Platzrändern Trottoirbereiche von insgesamt rund 3'670 m² zur Verfügung (37 %).⁴¹ Zum Verweilen gab es auf dem Wielandplatz nur wenige Möglichkeiten – Aufenthaltsflächen waren die Ausnahme.⁴² Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr (480 m² bzw. 5 %) – vorwiegend Parkplätze der «blauen Zone» – und Abstellplätze für den Veloverkehr (170 m² bzw. 2 %) auf der Allmend zählen ebenfalls zur Verkehrsfläche im Projektperimeter.

Durch die Umgestaltung des Wielandplatzes nahmen die Verkehrsflächen insgesamt um rund 540 m² zugunsten der Vegetationsfläche ab. Gleichzeitig wirkt sich der neu gestaltete, zentrale Knoten und die Aufhebung der Durchfahrt an der Nordseite des Platzes deutlich auf die Zusammensetzung der Verkehrsflächen aus. Die dem Strassenverkehr zur Verfügung stehenden Flächen sind von rund 5'470 auf 3'310 m² zurückgegangen, womit sich deren Anteil von 56 % auf 36 % reduziert hat. Ein Grossteil dieser frei gewordenen Flächen stehen nun dem Fussverkehr als Wege und Aufenthaltsflächen zur Verfügung⁴². Seit Ende der Bautätigkeiten stehen Fussgängerinnen und Fussgängern insgesamt 5'400 m² zur Verfügung, was 58 % aller Verkehrsflächen entspricht (gegenüber 38 % vorher).

Die Flächen für Parkplätze auf der Allmend ging im Projektperimeter minimal zurück – von 480 auf 470 m². Darin nicht berücksichtigt sind die neu entstandenen Sperrflächen für Lieferfahrzeuge. Obschon die

⁴¹ Diese Fläche beinhaltet gemäss Klassifizierung des Kantons Basel-Stadt die Fussgängerstreifen – welche nicht nur dem Fussgängerverkehr zur Verfügung stehen.

⁴² Zwischen Aufenthaltsbereichen und Flächen für den Fussverkehr ist keine scharfe Trennung möglich. Entsprechend werden in den Flächenbilanzen beide zusammen als «Fussverkehr» erhoben.

Parkplätze direkt auf dem Wielandplatz aufgehoben wurden, konnten im Projektperimeter alle 26 Parkplätze, die von der Neuorganisation des Wielandplatzes betroffen waren, ersetzt werden.

Etwas weniger Fläche steht auf dem neu gestalteten Platz Velofahrerinnen und Velofahrern in Form von Abstellplätzen zur Verfügung. Die hierfür vorgesehenen Abstellflächen gingen von rund 170 m² auf 90 m² zurück. Während es sich vor der Umgestaltung bei den Abstellplätzen um markierte Plätze ohne Veloabstellsystem handelte, sind die neuen Abstellplätze jedoch mit Anlehnbügel ausgestattet.

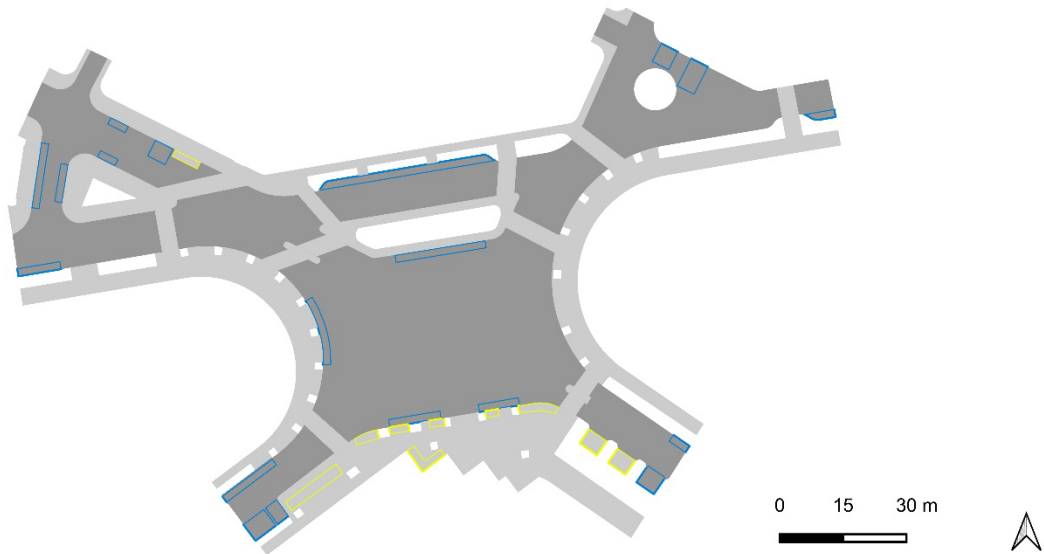
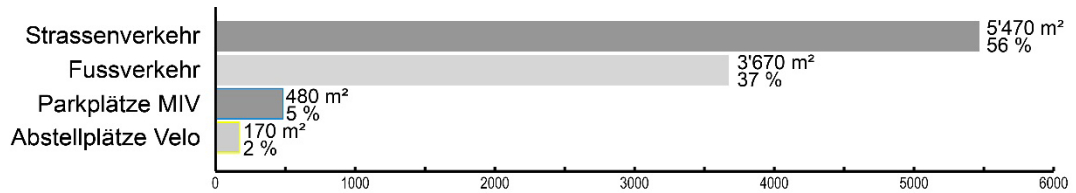


Abbildung 51: Verkehrsflächen pro Verkehrsmittel vor der Platzumgestaltung

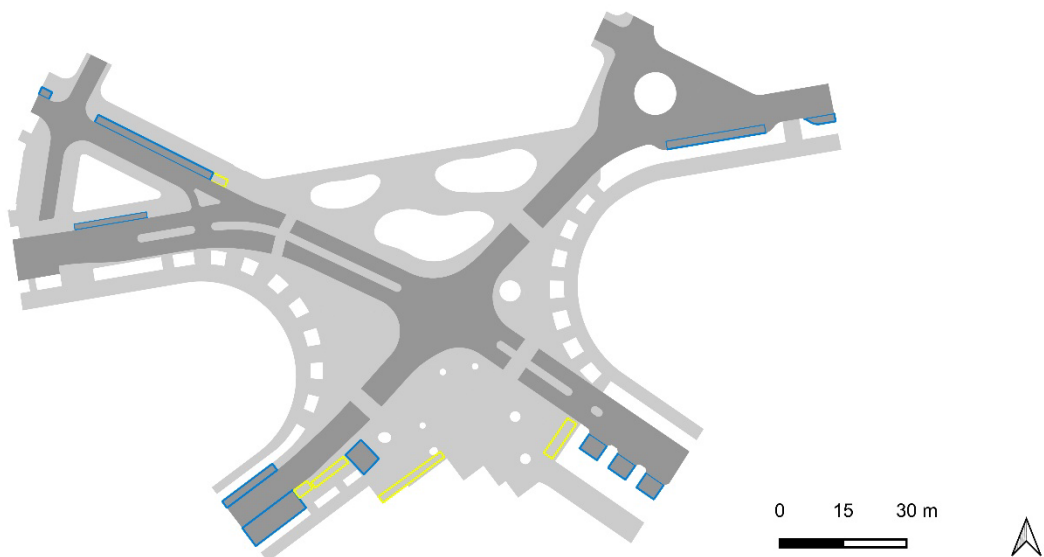
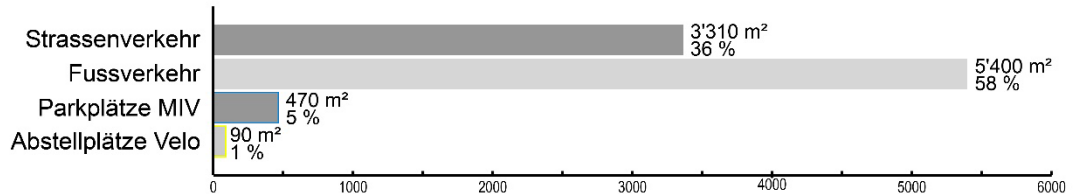


Abbildung 52: Verkehrsflächen pro Verkehrsmittel nach der Platzumgestaltung

6.2.3 Nutzung Sitzgelegenheiten

Als Indikator für die Aufenthaltsqualität des umgestalteten Wielandplatzes wurde die Nutzung der Sitzbänke erhoben. Hierfür wurde die Videos der Standbildkameras der Villa-Kunterbunt [SB3] während aller sechs Erhebungstage zwischen 10 und 20 Uhr ausgewertet. Der Fokus lag auf der Auswertung von vier Bänken.



Abbildung 53: Ausgewertete Sitzbänke

Gezählt wurde dabei, wie oft sich jemand hingesetzt oder die Bank anderweitig genutzt hat (d. h.: über den Zeitraum sitzen gebliebene Personen wurden einmal gezählt; zweimaliges Hinsetzen derselben Person wurde jeweils als 2 gezählt, da die Person nicht immer eindeutig identifizierbar war). Neben dem Sitzen werden die Bänke auch zum Abstellen von Gegenständen oder zum Abstützen, z. B. für Dehnübungen beim Joggen, genutzt. Für den Vergleich wurden die Werte auf Nutzungen pro Tag (bzw. den Mittelwert über alle Tage) hochgerechnet.

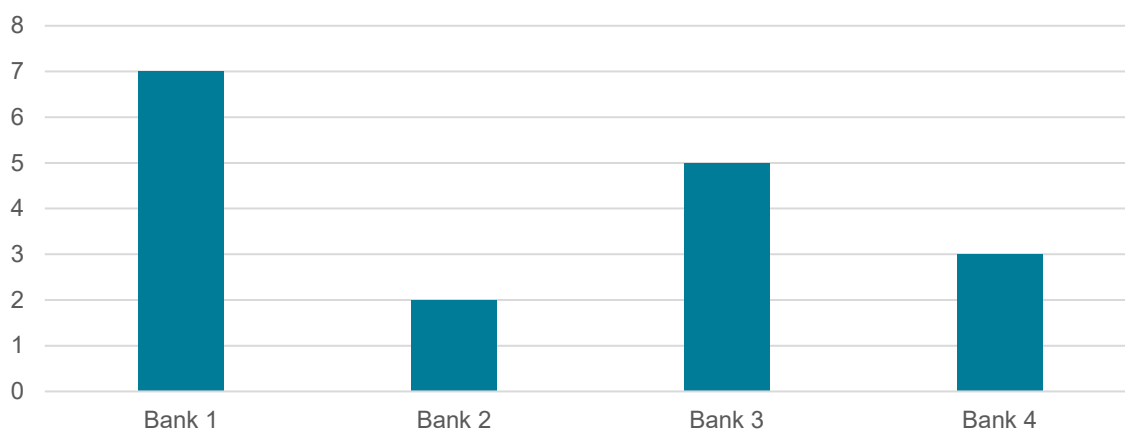


Abbildung 54: Nutzung der Sitzbänke pro Tag (Mittelwert über erhobene Tage)

Die betrachteten Sitzbänke auf dem Wielandplatz wurden während der Nacherhebung zwischen zwei und sieben Mal pro Tag benutzt. Unterschiede zwischen den vier Bänken sind deutlich erkennbar: Am beliebtesten ist Bank Nr. 1, die je nach Tageszeit halb, aber nicht ganz im Schatten liegt. Diese wird auch von Spaziergehenden oder als Treffpunkt benützt. Bank Nr. 3 (ohne Rückenlehne, d. h. beidseitig nutzbar) ist vor allem bei Sportplatzbesuchenden beliebt, die auf ein Abholauto oder auf Freunde warten. Die Nutzung der beiden Bänke auf der Mittelsinsel (Nr. 2 und 4) ist vernachlässigbar; sie stehen in der Sonne und nahe am Verkehr. Am regnerischen Dienstag, 29.08.2023, war die Nutzung insgesamt entsprechend gering, was aber bei den beiden ohnehin wenig genutzten Bänken kaum einen Unterschied machte.

6.3 Resultate Befragung

Die qualitative Befragung der Passant:innen beschäftigte sich unter anderem mit der subjektiven Einschätzung der Aufenthaltsqualität des Wielandplatzes nach der Umgestaltung. Abgeholt wurden die Einschätzungen zur allgemeinen Aufenthaltsqualität, zur Qualität und Quantität der Sitzgelegenheiten, zur Begrünung des Platzes und zur nächtlichen Beleuchtung. Die Bewertungen fanden mit Hilfe einer bipolarer 6-Punkte-Likert-Skala zwischen 1 (sehr schlecht) bis 6 (sehr gut) statt (Friedrichs, 1990).

Die allgemeine Aufenthaltsqualität nach Umgestaltung des Platzes wurde allgemein positiv bewertet (vgl. Abbildung 55). Knapp die Hälfte der Befragten bewerteten die Aufenthaltsqualität als gut (30 %) oder sehr gut (15 %), weitere 28 % als genügend. Je 7 % schätzen die Aufenthaltsqualität als schlecht oder sehr schlecht ein.

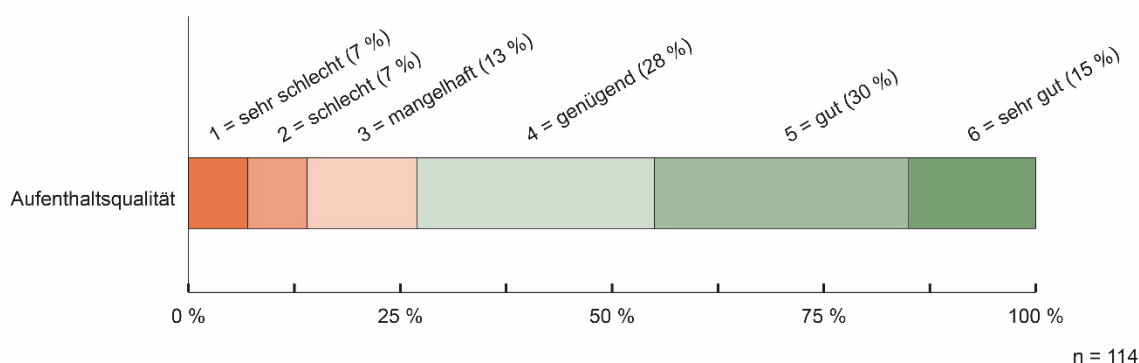


Abbildung 55: Resultate Befragung – Bewertung allgemeine Aufenthaltsqualität am Wielandplatz

Sowohl die Qualität als auch die Quantität der Sitzgelegenheiten wurden grösstenteils positiv bewertet. Rund 29 % (Qualität) bzw. 39 % (Quantität) der befragten Personen schätzen diese als sehr gut und weitere 20 % (Qualität) bzw. 21 % (Quantität) als gut ein (vgl. Abbildung 56). Negative Einschätzungen zu den Sitzgelegenheiten waren die Minderheit: Die Qualität wurde von 11 % als mangelhaft, von 4 % als schlecht und von 4 % als sehr schlecht wahrgenommen. Diese negativen Bewertungen wurden in den offenen Fragen von fünf Personen durch den fehlenden Schatten bei den Bänken erklärt. Tatsächlich sind die neuen Sitzbänke südlich der Ost-West-Achse aktuell von der Sonne ungeschützt. Während sich diese zwar in unmittelbarer Nähe von neu gepflanzten Bäumen befinden, fällt dessen Schattenwurf aktuell noch minimal aus. Mit fortlaufendem Wachstum der Bäume sollte sich dieses Problem in den nächsten Jahren beheben. Obschon die Bewertung der Sitzgelegenheiten positiv ausfällt, wird im Gespräch mit den Passant:innen deutlich, dass der Wielandplatz weiterhin mehrheitlich als Durchgangsort wahrgenommen wird. Oft wird erwähnt, dass fürs Verweilen auf den direkt anliegenden Schützenmattpark ausgewichen wird.

Die Begrünung des Wielandplatzes stellte sich in der Befragung als ein emotionales Diskussionsthema mit sehr unterschiedlichen Einschätzungen heraus. So halten sich die positiven und negativen Bewertungen die Wage: 15 % finden die Begrünung sehr schlecht, 18 % schlecht, 16 % mangelhaft, 13 % genügend, 17 % gut und 18 % sehr gut.⁴³ Die Gründe hinter der divergierenden Bewertung werden in den Rückmeldungen zu den offenen Fragen ersichtlich. 38 Personen (33 %) heben hervor, dass ihnen die Begrünung deutlich besser gefalle als vor der Umgestaltung. Speziell erwähnt werden von vierzehn Personen die grossen Bäume auf der neu gestalteten Mittelinsel, welche an den warmen Sommertagen Schatten spenden. Dem gegenüber stehen 54 Personen (47 %), denen die neu entstandene Begrünung nicht genug weit geht. So wird oft kritisiert, der Wielandplatz sei auch nach der Umgestaltung noch eine «Betonwüste», der Platz sei «zu stark versiegelt», es gebe «zu viel Beton» oder es gäbe «zu wenig Bäume». Auch von einer «verpassten Chance» war die Rede. Bezüglich Begrünung lässt sich aus den offenen Fragen ableiten, dass die positiven Bewertungen die deutliche Verbesserung gegenüber dem alten Zustand herausstreichen, während die negativen Bewertungen

⁴³ Drei Personen (3 %) wollten sich zu der Frage nicht äussern.

aus nicht erfüllten Erwartungen resultieren: Anwohner:innen und Passant:innen hätten sich hinsichtlich Entsiegelung und Begrünung am Wielandplatz teilweise deutlich mehr erwartet.

Da die Befragung am Tag stattfand konnten 39 % der befragten Personen die nächtliche Beleuchtung nicht bewerten. Die restlichen Einschätzungen zu der neuen Beleuchtung waren grossmehrheitlich gut (24 %) bis sehr gut (26 %). Die vereinzelt negativen Meldungen (1 % sehr schlecht; 4 % mangelhaft) wurden im Rahmen der Umfrage nicht weiter begründet.

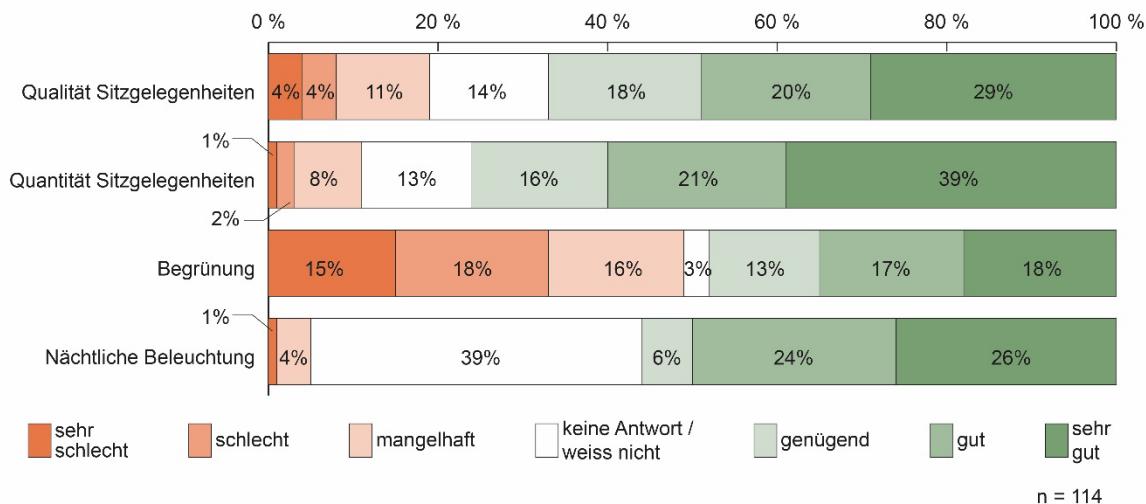


Abbildung 56: Resultate Befragung – Bewertung Aufenthaltsqualitätsmerkmale am Wielandplatz

6.4 Bewertung Zielerreichung

Durch den neu gestalteten, zentrale Verkehrsknoten und die Aufhebung der Durchfahrt an der Nordseite des Wielandplatzes stehen dem Fussverkehr – auf Kosten von ehemaligen Strassenverkehrsflächen – heute deutlich mehr Flächen als Wege und Aufenthaltsflächen zur Verfügung als vor der Umgestaltung. Gleichzeitig sind im Rahmen der Bautätigkeiten neue Grüninseln, Wegeflächen für den Fussverkehr mit Pflastersteinen, Sitzgelegenheiten in der Form von Sitzbänken und ein Trinkbrunnen geschaffen worden, welche die Aufenthaltsqualität positiv beeinflussen.

Auch die Umfrage bestätigt eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, die auf die Umgestaltung des Platzes zurückzuführen ist. Abstriche gibt es bei der Bewertung der Begrünung, da die umgesetzte Entsiegelung vielen Personen nicht genug weit geht. So sind auch heute noch ein Grossteil des Wielandplatzes mit Asphaltflächen versiegelt und verhältnismässig limitierte Flächen schattig und begrünt. Dabei gibt es jedoch zu bemerken, dass sich die Begrünung und die Beschattungssituation mit zunehmendem Alter der neu gepflanzten Bäume zukünftig noch verbessern dürfte.

Trotz der messbaren Verbesserung der Indikatoren zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität und der grösstenteils positiven subjektiven Einschätzungen hat sich das Fussverkehrsaufkommen gegenüber der Vorerhebung nur leicht erhöht. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität führte bis zur Nacherhebung nicht dazu, dass der Platz deutlich mehr als Aufenthaltsort zum längeren Verweilen genutzt wurde und Personen anzog. Auch mit der Umgestaltung behält der Wielandplatz seinen Charakter als zentraler Durchgangsort mit hohem Verkehrsaufkommen bei, was an seiner Lage im städtischen Raum und im Verkehrsnetz liegt. Ergänzend hat er als Aufenthaltsort direkt neben dem Schützenmattpark und den Sportanlagen punkto Aufenthaltsqualität einen schweren Stand. Die erhöhte Aufenthaltsqualität kommt jedoch der hohen Zahl an querenden Passant:innen, Velofahrenden und den ÖV-Nutzenden zugute.

7 Wirkungsziel 4 – Förderung der ÖV-Attraktivität

Im Rahmen der Vorerhebung wurden vom Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt die ÖV-Daten (Distanzen, Fahr- und Haltezeiten) bei den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) für den Zeitraum 24.08.2020 – 05.09.2020 bestellt und ausgewertet. Auf Empfehlung der BVB wurden folgende Buslinien und Haltestellen betrachtet:

- **Linie 33:** Schützenmattstrasse, Schützenhaus, Wielandplatz und St.Galler-Ring
- **Linie 34:** Schützenmattstrasse, Schützenhaus und Rütimyerplatz
- **Linie 48:** Bahnhof SBB, Schützenhaus, Wielandplatz und St.Galler-Ring

Die Linie 34 wurde im Rahmen der Vorerhebung mitberücksichtigt, da gemäss dem Ratschlagsprojekt vom 04.07.2018 die Linien 33 und 48 in beide Richtungen via Bundesplatz verkehren, und eine mögliche Beeinträchtigung der Linie 34 aufgezeigt werden sollte.

Geliefert wurden die Daten von der BVB separiert nach Uhrzeiten:

- 07:00 – 08:00 Uhr
- 09:00 – 15:00 Uhr
- 17:00 – 18:00 Uhr
- 20:00 – 23:00 Uhr

Bei der Linie 48 liegt keine Auswertung der Halte- und Fahrzeitdaten der abendlichen Betriebsstunden (20-23 Uhr) vor, da bis und mit der Nacherhebung die heute bestehende Abendverbindung zwischen Basel Bachgraben und dem Bahnhof SBB noch nicht bestand.⁴⁴

Die Linien 33 und 48 wurden in Richtung Innenstadt auch noch während der Nacherhebung via Weiherweg geführt (vgl. Abbildung 57). Für die Linie 34 können zwischen der Vor- und Nacherhebung somit auch keine relevanten Änderungen in der Fahrzeit festgestellt werden. Folglich wird auf eine Darstellung der Resultate der Linie 34 im vorliegenden Kapitel verzichtet, die Ergebnisse sind jedoch in Anhang 6 zu finden.

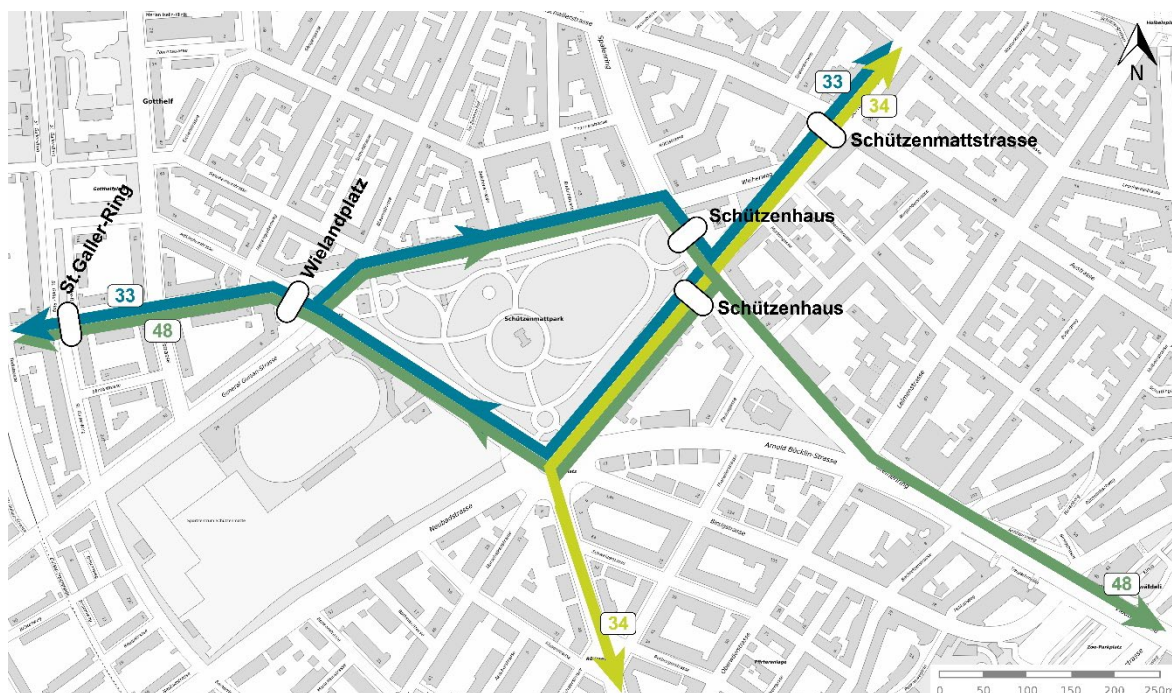


Abbildung 57: Ist-Situation Buslinienführung während der Nacherhebung⁴⁵

⁴⁴ Das Zusatzangebot wurde mit dem Fahrplanwechsel 2023/24 am erst 10. Dezember 2023 eingeführt (Basler Verkehrs-Betriebe BVB, 2023).

⁴⁵ Mit Ausnahme der Bushaltestellen Wielandplatz bildet die Linienführung auch den Zustand der Vorerhebung ab.

7.1 Halte- und Fahrzeitmessungen

Analog zum Vorgehen in der Vorerhebung werden im Rahmen der Nacherhebung die Halte- und Fahrzeitmessungen der BVB für den Erhebungszeitraum der Nacherhebung (28.08.2023 – 11.09.2023) analysiert. Zur Beurteilung des Wirkungsziels 4 – Förderung der ÖV-Attraktivität liegt der Fokus dabei auf einem Vergleich der Mediane der Halte- und Fahrzeitmessungen zwischen der Vor- und Nacherhebung. Ergänzend sind für die Fahrzeitmessungen im Anhang 6 die Auswertungen der 84. Perzentile (V84) zu finden.⁴⁶

Bei der Buslinie 33 sind in der Nacherhebung in beide Richtungen tendenziell längere Haltezeiten zu verzeichnen. In der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 07:00 und 08:00 Uhr sind die Kennwerte der Haltezeiten gegenüber der Vorerhebung je nach Richtung 3 bis 5 Sekunden länger (vgl. Abbildung 58). Gemäss BVB sind die Differenzen auf die Coronapandemie und eine tiefere Anzahl an ÖV-Passagier:innen während der Vorerhebung zurückzuführen.⁴⁷ Hingegen blieben die Haltezeiten bei der Linie 48 sehr stabil. Im Median liegen die Differenzen innerhalb einer Sekunde und sind entsprechend zu vernachlässigen (vgl. Abbildung 59).

Bei den Fahrzeiten ergeben sich zwischen der Vor- und Nacherhebung deutliche Differenzen, die sich nach Fahrtrichtung unterscheiden:

- **Stadtauswärts** ist eine verkürzte Fahrzeit auf der Strecke Schützenhaus – Wielandplatz zu beobachten. Je nach Uhrzeit liegt diese bei der Linie 33 im Median zwischen 4 und 17 Sekunden (vgl. Abbildung 58), bei der Linie 48 gar zwischen 15 und 19 Sekunden (vgl. Abbildung 59). Die Fahrzeitgewinne sind auf die Verschiebung der Bushaltestelle Wielandplatz und einer daraus resultierenden Reduktion der Fahrdistanz von rund 605 m auf 550 m zurückzuführen. Demgegenüber hat die Distanz auf der nachfolgenden Strecke Wielandplatz – St.Galler-Ring von rund 195 m auf 250 m zugenommen, was sich wiederum über alle Tageszeiten in einer leicht längeren Fahrzeit widerspiegelt: 5 bis 7 Sekunden bei der Linie 33 und 8 bis 9 Sekunden bei der Linie 48. Insgesamt resultiert auf dieser Route bei den Medianen somit ein leichter Fahrzeitgewinn, der auf die Umgestaltung des Wielandplatzes mit Vortrittsberechtigung auf der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse zurückzuführen sein dürfte.
- **Stadteinwärts** hat sich die Strecke St.Galler-Ring – Wielandplatz durch die Haltestellenverschiebung von rund 270 m auf 250 m verkürzt. Die Verschiebung widerspiegelt sich in minimal kürzeren Fahrzeiten (1 bis 3 Sekunden), wobei ein Ausreisser in der morgendlichen Spitzenstunde der Linie 48 besteht, bei der sich die Fahrzeit gegenüber der Vorerhebung um 2 Sekunden verlängerte. Demgegenüber hat sich die nachfolgende Busstrecke Wielandplatz – Schützenhaus wiederum von rund 450 auf 480 Meter verlängert. Hier sind gegenüber der Vorerhebung überproportionale Zunahmen der Fahrzeit von 25 bis 57 Sekunden (Linie 33) bzw. 26 bis 31 Sekunden (Linie 48) zu verzeichnen, welche nicht alleine mit der Verlängerung der Strecke erklärt werden können. Die Gründe hinter den Verlustzeiten liegen in der Neugestaltung des Verkehrsknotens: Der Bus muss nach der Haltestelle links in Richtung Weiherweg abbiegen und wird vom entgegenkommenden Verkehr der Hauptverkehrsachse Brennerstrasse – Wanderstrasse teilweise länger blockiert. Die Auswirkungen sind in der abendlichen Spitzenstunde am stärksten, da dann die Verkehrsmengen in Fahrtrichtung Allschwil am höchsten sind.⁴⁸ Demgegenüber konnte der Bus während der Vorerhebung auf der nördlichen Durchfahrt zwischen der Wanderstrasse und dem Knoten Weiherweg ohne grosse Konflikte geradeaus in Richtung Haltestelle Schützenhaus weiterfahren. Alles in allem resultieren auf der Strecke St.Galler-Ring – Schützenhaus je nach Uhrzeit Verlustzeiten zwischen 23 und 56 Sekunden, die auf die Umgestaltung des Wielandplatzes zurückzuführen sind.

Bei den Auswertungen der Kennwerte des 84. Perzentils ist ein ähnliches Bild zu betrachten. In der Regel erhöhen sich gegenüber den Auswertungen der Mediane die Differenzen, wobei sich die kumulierten Verlustzeiten leicht erhöhen. Die detaillierten Auswertungen sind in Anhang 6 zu finden.

⁴⁶ Gemäss Auskunft von B. Alt, Fachspezialist Verkehrsmodellierung & Statistik verwendet die BVB zur Beurteilung von ÖV-Verlustzeiten zusätzlich das 84. Perzentil (V84) der Fahrzeitmessungen.

⁴⁷ E-Mail Korrespondenz mit B. Alt, Fachspezialist Verkehrsmodellierung & Statistik der BVB, vom 30.04.2024.

⁴⁸ Gemäss Miovision-Erhebung erreichen werktags zwischen 17:00 und 18:00 Uhr rund 550 Fahrzeuge den Wielandplatz aus der Brennerstrasse, während es zwischen 07:00 und 08:00 Uhr nur rund 200 Fahrzeuge sind (Erhebungen vom 29.08.2023 und 31.08.2023).

Linie 33 Schiffflände-Schönenbuch Dorf

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]	Distanz [m]	Haltezeit [s]	Fahrzeit [s]	Abweichung Haltezeit [s]	Abweichung Fahrzeit [s]
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	
7-8 Uhr	Schützenmattstrasse	318	317	10	76	1.0	6.0
	Schützenhaus	603	550	18	89	1.0	-13.0
	Wielandplatz	193	251	10	43	3.0	7.0
	St.Galler-Ring	-	-	8	-	1.0	-
9-15 Uhr	Schützenmattstrasse	318	319	12	75	1.0	5.0
	Schützenhaus	606	550	22	88	0.0	-17.0
	Wielandplatz	193	251	11	43	1.0	8.0
	St.Galler-Ring	-	-	9	-	1.0	-
17-18 Uhr	Schützenmattstrasse	319	318	13	75	0.0	1.0
	Schützenhaus	607	549	31	101	8.0	-14.0
	Wielandplatz	194	250	12	42	-1.0	5.0
	St.Galler-Ring	-	-	10	-	2.0	-
20-23 Uhr	Schützenmattstrasse	315	315	12	61	3.0	0.0
	Schützenhaus	609	555	21	88	-2.0	-4.0
	Wielandplatz	193	252	10	40	-1.0	7.0
	St.Galler-Ring	-	-	8	-	1.0	-

Linie 33 Schönenbuch Dorf-Schiffflände

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]	Distanz [m]	Haltezeit [s]	Fahrzeit [s]	Abweichung Haltezeit [s]	Abweichung Fahrzeit [s]
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	
7-8 Uhr	St.Galler-Ring	268	253	11	43	4.0	-3.0
	Wielandplatz	450	482	14	102	5.0	33.0
	Schützenhaus	234	232	22	58	4.0	-22.0
	Schützenmattstrasse	-	-	14	-	2.0	-
9-15 Uhr	St.Galler-Ring	268	253	10	43	2.0	-1.0
	Wielandplatz	451	482	12	108	2.0	42.0
	Schützenhaus	234	232	17	55	0.0	-26.0
	Schützenmattstrasse	-	-	13	-	1.0	-
17-18 Uhr	St.Galler-Ring	268	252	10	45	3.0	-1.0
	Wielandplatz	451	481	11	123	2.0	57.0
	Schützenhaus	234	232	18	70	2.0	-12.0
	Schützenmattstrasse	-	-	12	-	2.0	-
20-23 Uhr	St.Galler-Ring	267	251	0	34	-6.0	-2.0
	Wielandplatz	450	480	1	83	-3.0	25.0
	Schützenhaus	235	236	13	46	-1.0	-23.0
	Schützenmattstrasse	-	-	5	-	-3.0	-

Abbildung 58: Auswertung ÖV-Daten Vor-/Nacherhebung – Linie 33

Linie 48 Bahnhof SBB-Basel Bachgraben

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]	Distanz [m]	Haltezeit [s]	Fahrzeit [s]	Abweichung Haltezeit [s]	Abweichung Fahrzeit [s]
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	
7-8 Uhr	Bahnhof SBB	1263	1286	-	233	-	-6.0
	Schützenhaus	604	548	10	88	-4.0	-19.0
	Wielandplatz	194	251	9	45	0.0	9.0
	St.Galler-Ring	-	-	9	-	0.0	-
9-15 Uhr	Bahnhof SBB	1263	1286	-	241	-	2.0
	Schützenhaus	604	548	15	89	-1.0	-15.0
	Wielandplatz	193	251	10	44	1.0	8.0
	St.Galler-Ring	-	-	8	-	0.0	-
17-18 Uhr	Bahnhof SBB	1264	1284	-	264	-	-22.0
	Schützenhaus	605	548	17	101	3.0	-19.0
	Wielandplatz	193	250	12	46	1.0	9.0
	St.Galler-Ring	-	-	10	-	2.0	-

Linie 48 Basel Bachgraben-Bahnhof SBB

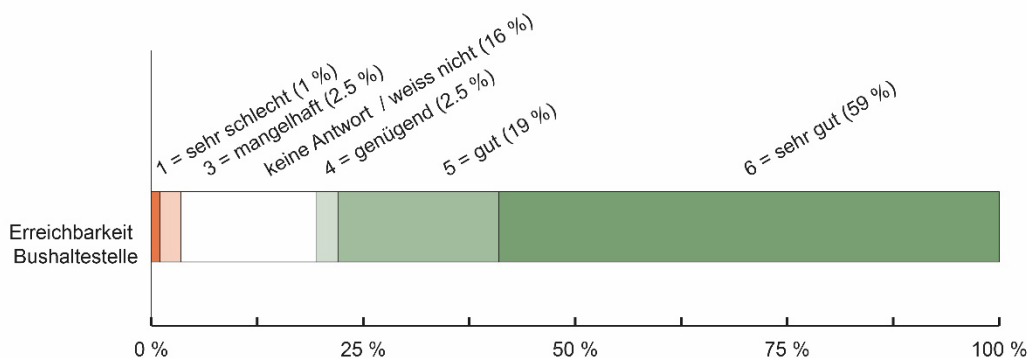
Zeit	Haltestelle	Distanz [m]	Distanz [m]	Haltezeit [s]	Fahrzeit [s]	Abweichung Haltezeit [s]	Abweichung Fahrzeit [s]
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	
7-8 Uhr	St.Galler-Ring	268	253	9	46	0.0	2.0
	Wielandplatz	449	480	11	114	0.0	26.0
	Schützenhaus	1093	1068	15	210	0.0	-12.0
	Bahnhof SBB	-	-	-	-	-	-
9-15 Uhr	St.Galler-Ring	268	252	8	44	0.0	-1.0
	Wielandplatz	449	481	9	113	-1.0	26.0
	Schützenhaus	1076	1067	15	180	0.0	-10.0
	Bahnhof SBB	-	-	-	-	-	-
17-18 Uhr	St.Galler-Ring	268	252	9	44	2.0	-3.0
	Wielandplatz	448	480	9	121	0.0	31.0
	Schützenhaus	1093	1068	15	218	1.0	7.0
	Bahnhof SBB	-	-	-	-	-	-

Abbildung 59: Auswertung ÖV-Daten Vor-/Nacherhebung – Linie 48

Zusammengefasst hat die Umgestaltung des Wielandplatzes stadtauswärts zu einem geringen Fahrzeitgewinn geführt. Stadteinwärts hingegen führt die Abbiegebeziehung der Busse über alle Zeitzustände gesehen zu deutlichen Verlustzeiten mit Spitzenwerten in den abendlichen Spitzenstunde. Bei einer geplanten Reisezeit⁴⁹ in der abendlichen Spitzenstunde von 11:54 Minuten zwischen dem Wielandplatz und der Haltestelle Schiffflände (Bus 33) bzw. 06:46 Minuten bis zur Haltestelle Basel SBB (Bus 48), dürften sich die Fahrzeitverluste bei den ÖV-Nutzenden nicht erheblich bemerkbar machen. Die hohen Fahrzeitverluste auf dem kurzen Streckensegment beeinflussen jedoch die Fahrplanstabilität, weshalb die BVB die geplanten Reisezeiten leicht nach oben korrigieren musste.

7.2 Resultate Befragung

Die Erreichbarkeit der auf dem Wielandplatz verschobenen Bushaltestellen wurde in der qualitativen Umfrage sehr positiv bewertet (vgl. Abbildung 60). Rund 59 % der Befragten bewerteten die Erreichbarkeit als sehr gut, weitere 19 % als gut. Nennungen zwischen sehr schlecht und genügend waren kumuliert mit 6 % die Ausnahme.



n = 114

Abbildung 60: Resultate Befragung – Bewertung Erreichbarkeit Bushaltestelle

In den offenen Fragen wurde die neue Lage der Bushaltestelle (3x) sowie die dezente Gestaltung der Bushaltestellen (1x) positiv hervorgehoben. Negative Wortmeldungen gab es zu den fehlenden Überholmöglichkeiten bei der Bushaltestelle, womit der Strassenverkehr beim Ein- und Aussteigen rückgestaut wird. Durch die Mittelinsel leide der Verkehrsfluss gegenüber dem Zustand vor der Umgestaltung (vgl. Kapitel 5.5). Hingegen kein Thema war in der Befragung die zugenommene Fahrzeit der Busse – auch nicht bei ÖV-Nutzenden. Dies bekräftigt die Vermutung, dass die Verlustzeiten von den ÖV-Nutzenden nicht wahrgenommen werden dürften.

7.3 Bewertung Zielerreichung

Die qualitative Befragung von Passant:innen auf dem Wielandplatz zeigt eine hohe Zufriedenheit der neuen Lage der Bushaltestellen. Die Haltestellen sind besser sicht- und erreichbar, was der geplanten Förderung der ÖV-Attraktivität entspricht. Demgegenüber hat die Umgestaltung des Platzes bei den Buslinien 33 und 48 in Fahrtrichtung Innenstadt zu ÖV-Verlustzeiten geführt, welche auf den Linksabbiegevorgang der Busse in Richtung Weiherweg zurückzuführen sind. Die Fahrzeitverluste zwischen den Haltestellen St.Galler-Ring und Schützenhaus sind mit 26 bis 57 Sekunden im Median erheblich, was die ÖV-Attraktivität negativ beeinflusst. Die ÖV-Nutzenden scheinen von der verlängerten ÖV-Reisezeit jedoch nicht viel mitzubekommen.

⁴⁹ Fahrzeit und Haltezeit zusammen.

8 Fazit

Für die Umgestaltung des Wielandplatzes war das erstrangige Ziel das Schaffen einer langfristig funktionsfähigen städtischen Infrastruktur. Daneben sollten mit der Umgestaltung die Verkehrssicherheit verbessert, die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs reduziert, die Aufenthaltsqualität am Platz gesteigert und die ÖV-Attraktivität gefördert werden.

Wirkungsziel 1 – Verbesserung der Verkehrssicherheit

Noch fehlen langfristige Unfallstatistiken, um die Verkehrssicherheit definitiv zu beurteilen. Die Resultate der im Rahmen der Nacherhebung durchgeführten Befragung zeigen aber ein erhöhtes Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden im Vergleich zum Vorher-Zustand. Mit der Umgestaltung wurden eine klare Verkehrsführung mit eindeutigen Vortrittsregeln geschaffen und die Sicherheitsdefizite bei den Fussgängerstreifen behoben. Die neue Verkehrsführung mit dem zentralen Knoten auf dem Wielandplatz wird von den Verkehrsteilnehmenden mehrheitlich positiv aufgenommen.

Eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit wird für den Fussverkehr ersichtlich. Die zusätzlichen Flächen für Fussgänger:innen in Kombination mit der besseren Sichtbarkeit der Fussgängerstreifen führt zu klar begrenzten Abständen zwischen dem Fussverkehr und dem Strassenverkehr.

Die Auswertung des Videomaterials der Nacherhebung zeigt jedoch auch potenzielle Gefahren auf, die mit der Bushaltestelle und der Mittelinsel zusammenhängen. Vor allem Velofahrende und teilweise Mofas sowie Cargobikes überholen haltende Busse trotz enger Platzverhältnisse zwischen Bus und Mittelinsel. Obschon ein Grossteil der Überholmanöver als unkritisch beurteilt wird, wird die Verkehrssicherheit dadurch tangiert. Potenziell kritisch sind die Überholmanöver vor allem, wenn dafür die Gegenfahrbahn verwendet wird oder grössere Fahrzeuge (Mofas, Cargobikes etc.) beteiligt sind.

Weiter zeigt die Videoanalyse, dass die beiden neuen Mittelinseln nicht gänzlich ausreichen, um Überholmanöver von Personenwagen an Velos zu verhindern. Die Distanz zwischen den beiden Mittelinseln von rund 25 Metern erscheint Verkehrsteilnehmenden ausreichend, um ein Überholmanöver zu beginnen. Die zweite, näherkommende Mittelinsel, führt jedoch dazu, dass der seitliche Abstand zu den Velofahrenden oft sehr gering ist. Dadurch ergeben sich teilweise gefährlichen Situationen.

Wirkungsziel 2 – Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs

Eine wichtige Massnahme zur Belastungsreduktion durch den MIV stellt die Integration des Platzes in die angrenzende Tempo 30-Zone dar. Die reduzierte Höchstgeschwindigkeit auf dem Wielandplatz wird gemäss durchgeführter Verkehrserhebung eingehalten. Die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Strassenverkehrs sind auf dem Wielandplatz seit der Vorerhebung deutlich zurückgegangen.

Ebenfalls reduziert hat sich das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs. Die Nacherhebung zeigt einen Verkehrsrückgang auf beiden untersuchten Armen des Wielandplatzes (Querschnitt Ost und West). Ein Einflussfaktor für die überproportionale Abnahme am westlichen Knotenarm (Knoten Wanderstrasse/Altkircherstrasse) dürfte die angepasste Verkehrsführung in der Altkircherstrasse sein. Durch die Einführung eines Einbahnregimes wurden Ausfahrten aus der Altkircherstrasse und des Herrengrabenwegs auf die Wanderstrasse (und damit auf den Wielandplatz) für den motorisierten Verkehr unterbunden. Dies ist vermutlich Auslöser für lokale Routenwahlveränderungen bzw. Verlagerungseffekte.

Dessen ungeachtet sind der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und die tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten am Wielandplatz eine deutliche Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und tragen zur Zielerreichung bei.

Wirkungsziel 3 – Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Auf Kosten von ehemaligen Strassenverkehrsflächen stehen dem Fussverkehr heute deutlich mehr Flächen als Wege und Aufenthaltsflächen zur Verfügung als vor der Umgestaltung. Gleichzeitig sind im Rahmen der Bautätigkeiten neue Grüninseln, Wegeflächen für den Fussverkehr mit Pflastersteinen, Sitzgelegenheiten in der Form von Sitzbänken und ein Trinkbrunnen geschaffen worden, welche die Aufenthaltsqualität am Wielandplatz deutlich erhöhen.

Auch der Umfrage zufolge hat sich die Aufenthaltsqualität gegenüber der Situation vor der Umgestaltung markant verbessert. Abstriche gibt es bei der Bewertung der Begrünung, da die umgesetzte Entsiegelung vielen Personen nicht genug weit ging. So sind auch heute noch ein Grossteil des Wielandplatzes mit Asphaltflächen versiegelt und verhältnismässig limitierte Flächen schattig und begrünt.

Wirkungsziel 4 – Förderung der Attraktivität des ÖV

Die qualitative Befragung von Passant:innen auf dem Wielandplatz zeigt eine hohe Zufriedenheit der neuen Lage der Bushaltestellen. Die Sicht- und Erreichbarkeit wurde durch die Verschiebung erhöht, was der geplanten Förderung der ÖV-Attraktivität entspricht. Demgegenüber hat die Umgestaltung des Platzes bei den Buslinien 33 und 48 zu ÖV-Verlustzeiten geführt, welche auf den Linksabbiegevorgang der Busse in Richtung Weiherweg zurückzuführen sind. Die Fahrzeitverluste zwischen den Haltestellen St.Galler-Ring und Schützenhaus sind mit 26 bis 57 Sekunden im Median erheblich, was die ÖV-Attraktivität negativ beeinflusst. In Anbetracht der Gesamtfahrzeit scheinen die ÖV-Nutzenden von der verlängerten ÖV-Reisezeit jedoch nicht viel mitzubekommen.

Gesamtfazit

Obschon die messbare Aufenthaltsqualität und deren subjektive Bewertung von der Umgestaltung deutlich profitiert hat und die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs reduziert wurden, behält der Wielandplatz seinen Charakter als zentraler Durchgangsort mit hohem Verkehrsaufkommen bei. Dies liegt nicht nur an der Platzgestaltung, sondern geht auf seine Lage im städtischen Raum und im Verkehrsnetz zurück. Er liegt an der stark befahrenen Ost-West-Achse Brennerstrasse – Wanderstrasse und muss weiterhin eine primär verkehrliche Funktion erfüllen. Der Wielandplatz hat als Aufenthaltsort direkt neben dem Schützenmattpark und den Sportanlagen punkto Aufenthaltsqualität auch einen schweren Stand und zieht nur wenige Personen zum Verweilen an. Die höhere Aufenthaltsqualität kommt jedoch auch querenden Passant:innen, Velofahrenden und den ÖV-Nutzenden zugute, die täglich in grossen Zahlen vor Ort sind.

Zusammengefasst konnten mit der Umgestaltung ein klarer Beitrag zu den Zielen «Erhöhung der Verkehrssicherheit» und «Reduktion der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs» geleistet werden. Auch hinsichtlich des Ziels «Steigerung der Aufenthaltsqualität» hat eine Verbesserung stattgefunden, bei der jedoch Abstriche zugunsten des verkehrlichen Funktionierens des Platzes zu verzeichnen sind. Einen positiven Beitrag zur Erreichung des Wirkungsziels «Förderung der Attraktivität des ÖV» leistet die Erhöhung der Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Bushaltestellen. Gleichzeitig ergeben sich bei den Buslinien 33 und 48 stadteinwärts erhebliche Verlustzeiten, welche auf die Platzumgestaltung zurückzuführen sind und sich negativ auf die ÖV-Attraktivität auswirken.

Rapp AG

Severin Lauper
Projektleiter Mobilität und Logistik

Anne-Kathrin Bodenbender
Leiterin Verkehrsplanung

Anhang

Anhang 1 Literatur

- Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt. (2023). *Wirkungskontrolle Wielandplatz: Nacherhebung und Auswertung*.
- Basler Verkehrs-Betriebe BVB. (2023). *Fahrplanwechsel 2023/2024*. https://www.bvb.ch/wp-content/bvbdokumente/Fahrplaene/Anpassungen_2024/Flyer_Fahrplanwechsel_2024.pdf
- Bundesamt für Strassen ASTRA (Ed.). (2017). *Grundlagen zur Beurteilung der Lärmwirkung von Tempo 30. Forschungsprojekt VSS 2012/214 auf Antrag des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)*.
- Bundesamt für Umwelt BAFU. (2023). *Geschwindigkeitsreduktion*. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/thema-laerm/laerm--fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/geschwindigkeitsreduktion.html>
- Bundesamt für Verkehr BAV, & Bundesamt für Strassen ASTRA (Eds.). (2022). *Beurteilung der Auswirkungen von COVID-19 auf die Verkehrsnachfrage sowie der potenziellen mittel- und langfristigen Folgen der Pandemie*. Schlussbericht.
- Friedrichs, J. (1990). *Methoden empirischer Sozialforschung* (14th ed.). VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-90173-2>
- Grundbuch- und Vermessungsamt des Kantons Basel-Stadt. (2023). *Strassenverkehrsunfälle* [dataset]. https://map.geo.bs.ch/?lang=de&baselayer_ref=Grundkarte%20farbig&tree_group_layers_Strassenverkehrsunfall%20alle=VU_SchleuderunfallSelbstunfall%20CVU_UeberholunfallFahrstreifenwechsel%20CVU_Auffahrunfall%20CVU_Abbiegeunfall%20CVU_Einbiegeunfall%20CVU_UeberquerenDerFahrbahn%20CVU_Frontalkollision%20CVU_Parkierunfall%20CVU_Fussgaengerunfall%20CVU_Tierunfall%20CVU_Andere&tree_time_Strassenverkehrsunfall%20alle=2020%2F2022&map_x=2610061&map_y=1266912&map_zoom=9&tree_groups=Strassenverkehrsunfall%20alle
- Häfliger, R., Hubmann, M., Hool, A., Huwer, U., & Kobi, F. (2019). *Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung* (Forschungsprojekt SVI 2015/004 Auf Antrag Der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure Und Verkehrsexperten (SVI)). https://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/2019_T30_auf_HVS.pdf
- Polizei-Schweiz Redaktion. (2021, July 29). *Basel: Auto landet bei heftigem Unfall auf Dach*. polizeischweiz.ch. <https://www.polizei-schweiz.ch/basel-auto-landet-bei-heftigem-unfall-auf-dach/>
- Prime News. (2022, March 27). *Fahrradfahrer vor Wielandplatz schwer verunfallt*. <https://primenews.ch/news/2022/03/fahrradfahrer-vor-wielandplatz-schwer-verunfallt>
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. (2018). *Wielandplatz Ratschlag zur Sanierung der Werkleitungen und Beläge am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz sowie Bericht zu den Petitionen P 306 „Projekt Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“ und P 348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“* (Regierungsratsbeschluss 13.1890.01).
- Tiefbauamt Basel-Stadt. (2023). *Erneuerung Wielandplatz*. <https://www.tiefbauamt.bs.ch/baustellen-und-projekte/aktuelle-grossprojekte/Wielandplatz.html>

Anhang 2 Fragebogen «Subjektive Einschätzungen Aufenthaltsqualität»



Wirkungskontrolle Wielandplatz, Basel-Stadt

Fragebogen «Einschätzung Aufenthaltsqualität»

1 Einleitung

- Im Rahmen einer Wirkungskontrolle zur Umgestaltung des Wielandplatzes führen wir **im Auftrag des Kantons** eine Befragung zur Einschätzung der Aufenthaltsqualität durch.
- Die Teilnahme an der Umfrage dauert maximal 5 Minuten und ist freiwillig.
- Ihre **Anonymität** wird gewährleistet.

2 Allgemeine Angaben (Einschätzung durch Befragungspersonal, ohne Befragung)

Alter in Jahren Jugendlich (<20) Erwachsen (20-65) Rentner*in (>65)

3 Fragen zur Person (falls zutreffend, Mehrfachantworten möglich)

Ich wohne in der Nähe des Wielandplatzes (ca. 500m) Ich arbeite/studiere/gehe in der Nähe des Wielandplatzes zur Schule (ca. 500m)

4 Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie aktuell unterwegs? (Nur eine Nennung möglich)

Fussverkehr ÖV (inkl. von/zu Station) Mikromobilität (E-Scooter, Trotinet etc.)
 Veloverkehr MIV
 Anderes:

5 Aktuelle Tätigkeit (nur eine Nennung möglich)

Auf dem Weg zur Arbeit/Schule/Uni Am Arbeiten
 Auf dem Weg zur Wohnung Verweilen, Aufenthalt auf Wielandplatz
 Auf dem Weg ins Training / an Sportanlass Warten auf Freunde, Bekannte etc.
 Auf dem Weg zum Einkaufen/Bank/Post etc. Essen/Trinken (Kaffee-, Mittagspause etc.)
 Kinder bringen/abholen (Schule, Kita etc.) Anderes:.....
 Sportliche Betätigung (Spazieren/Joggen etc.)

6 Fragen zur Nutzung des Wielandplatzes

6.1 Wie oft kommen Sie zum Wielandplatz? (Nur eine Nennung möglich)

Täglich oder fast täglich Selten
 Mehrmals pro Woche Zum ersten Mal
 Mehrmals pro Monat

6.2 Um welche Tageszeit halten Sie sich am häufigsten am Wielandplatz auf? (Nur eine Nennung möglich)

Zu Hauptverkehrszeiten (7-9 Uhr; 16-19 Uhr) Abends/nachts (nach 18 Uhr)
 Vormittags (6-12 Uhr) Zu unterschiedlichen Tageszeiten
 Nachmittags (12-18 Uhr)

7 Fragen zur heutigen Aufenthaltsqualität des Wielandplatzes

7.1 Wie gut gefällt Ihnen der Wielandplatz auf einer Skala von 1-6 insgesamt?

Sehr schlecht

1	2	3	4	5	6
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

 Sehr gut Weiss nicht

Fragebogen «Einschätzung Aufenthaltsqualität»

7.2 Wie beurteilen Sie die öffentlichen Sitzgelegenheiten (Bänke etc.) auf einer Skala von 1-6?

Qualität	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>
Quantität	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>

7.3 Wie beurteilen Sie die folgenden Elemente im Bezug auf die Aufenthaltsqualität am Wielandplatz auf einer Skala von 1-6?

Begrünung (Bäume, Pflanzen etc.)	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>
Parkplätze / Veloabstellplätze	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>
Verkehrsführung	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>
Erreichbarkeit der Bushaltestellen	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>
Nächtliche Beleuchtung	Sehr schlecht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sehr gut	Weiss nicht
									<input type="checkbox"/>

7.4 Was gefällt Ihnen besonders gut?

.....

7.5 Was gefällt Ihnen weniger gut?

.....

8 Mögen Sie sich an den Wielandplatz vor der Umgestaltung erinnern (vor Winter 2020)?

Ja Nein (weiter bei 9)

8.1 Was gefällt Ihnen heute besser als früher?

.....

8.2 Was gefällt Ihnen heute weniger gut als früher?

.....

9 Kommentare / Anregungen (falls von den Befragten eigenständig erwähnt)

.....

.....

10 Besten Dank für Ihre Teilnahme an der Umfrage!

Anhang 3 Querschnittserhebungen mit Seitenradar

Die Verkehrszählung wurde unter anderem mit Seitenradaren durchgeführt. In den untenstehenden Abbildungen sind die Erhebungsaufbauten schematisch dargestellt. Ein Seitenradar-Gerät wurde durch die Rapp AG eingangs des Weiherwegs platziert [SR1], eines durch das Amt für Mobilität eingangs Brennerstrasse [SR2]. Die Standorte des Seitenradars 2 sowie der Miovision 2 sind noch dieselben, wie bei der Erhebung vor zwei Jahren. Beim Seitenradar 1 sowie der Miovision 1 musste der Standort aufgrund der Umgestaltung leicht verschoben werden. Trotz den neuen Standorten der Messgeräte sind noch dieselben Auswertungen möglich wie vor zwei Jahren.

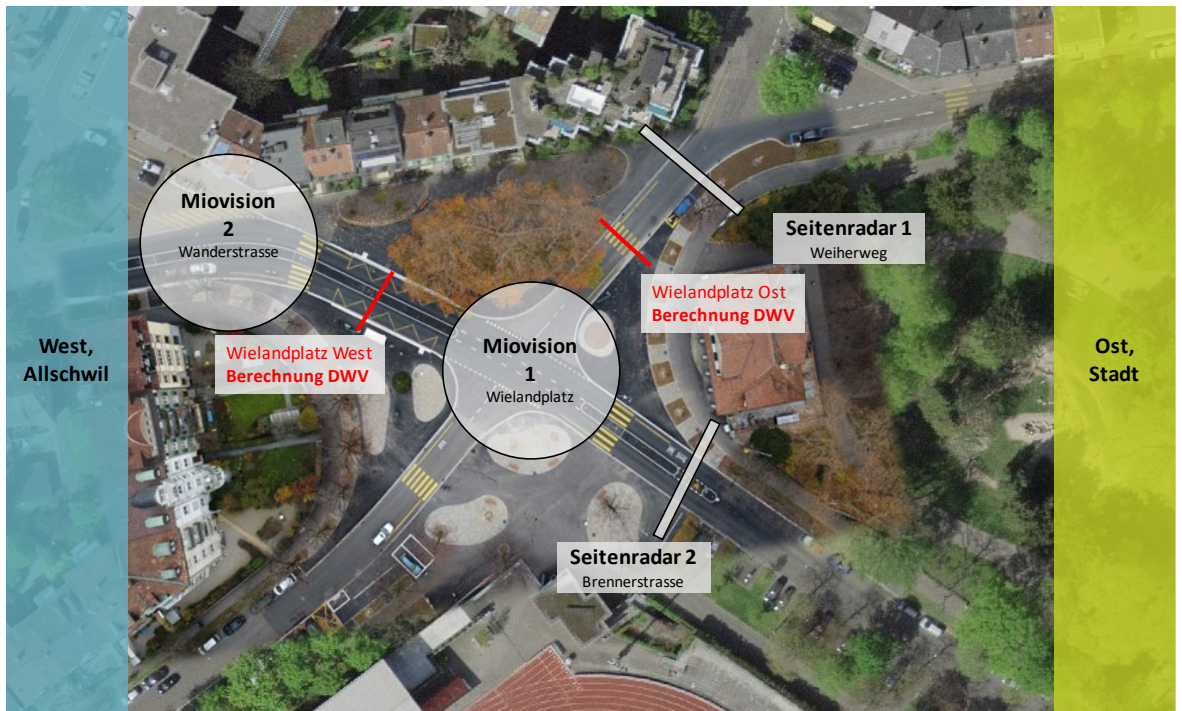


Abbildung: Übersicht Verkehrszähldaten und berechnete Querschnitte Nacherhebung

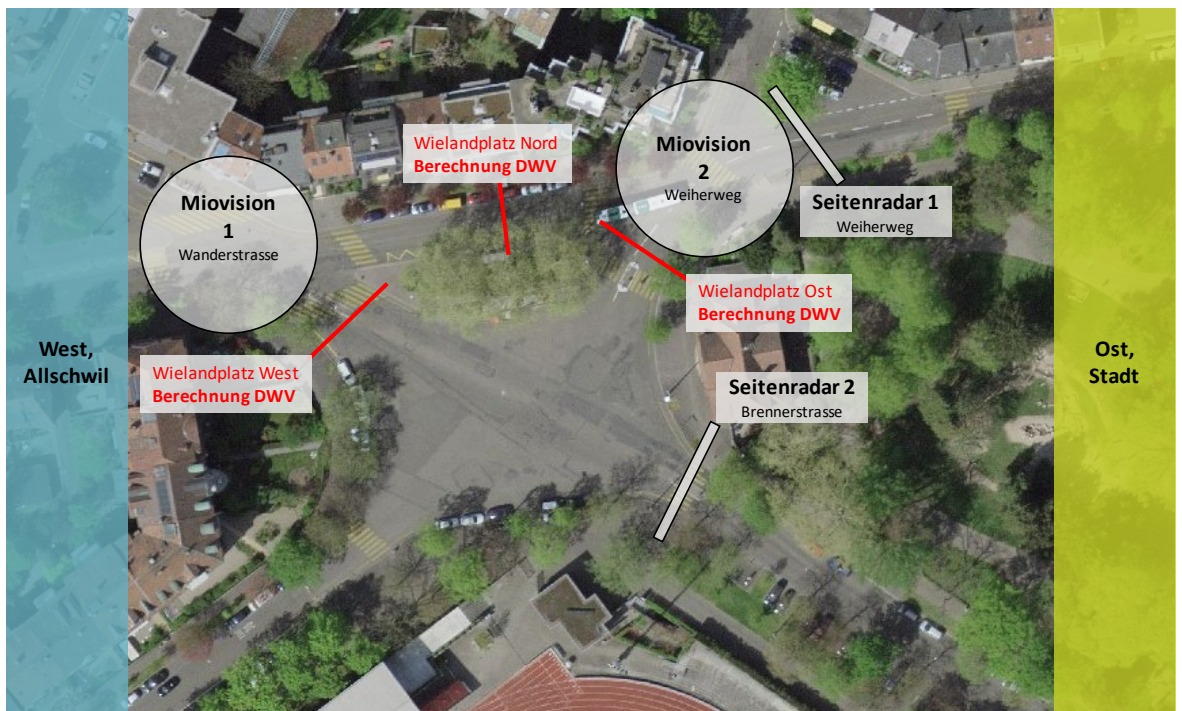


Abbildung: Übersicht Verkehrszähldaten und berechnete Querschnitte Vorerhebung

Weiherweg [SR1]

Die Querschnittserhebung am Weiherweg konnte ohne äussere Einflüsse (Baustelle, Unfälle o. ä.) über die vollen zwei Wochen aufgezeichnet werden. Die untenstehende Abbildung zeigt über den Zeitraum von zwei Wochen das gemittelte Fahrtenaufkommen pro Wochentag am Weiherweg. Werktags ist das Verkehrsaufkommen um einiges höher als am Wochenende, mit einer leichten Spitze am Mittwoch, wobei vor allem der Sonntag stark abfällt.

In den Messdaten zeigt sich über die ganze Woche eine ausgeglichene Belastung der Fahrtrichtungen. Dies konnte mit den Daten der Miovision bestätigt werden. Während beim Seitenradar an den beiden Donnerstagen (31. August und 7. September) durchschnittlich 4'855 Fahrzeuge gezählt wurden waren es bei der Miovision 4'841 Fahrzeuge. Beim Seitenradar lag die Verteilung zwischen den Fahrzeugen in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) und in Richtung West (Allschwil) bei 50.4% -49.6 %, während es bei der Messung mit der Miovision bei 51.2% - 48.8% praktisch identisch und somit bestätigt werden konnte.

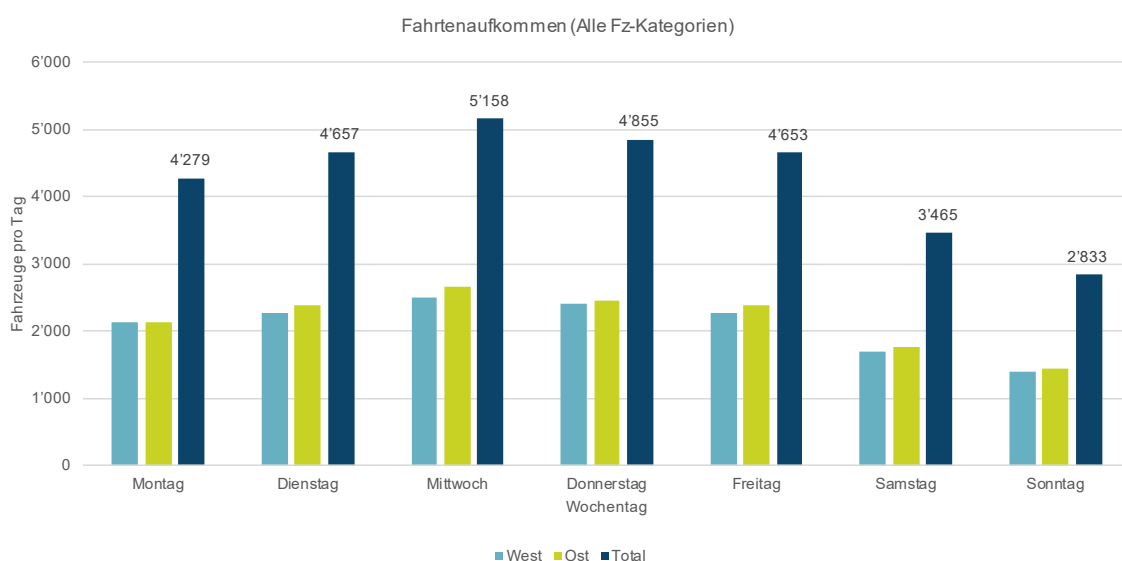


Abbildung: Wochenganglinie (Mittelwert über zwei Wochen) Querschnitt Weiherweg (alle Fz-Kategorien)

Brennerstrasse [SR2]

Die folgende Abbildung zeigt über den Zeitraum von zwei Wochen das gemittelte Fahrtenaufkommen pro Wochentag an der Brennerstrasse. Das Verkehrsaufkommen an den Wochenenden ist deutlich tiefer als unter der Woche. Im Verlauf der Arbeitswoche stellt sich das Verkehrsaufkommen als stabil heraus, mit etwas tieferen Aufkommensraten montags. Weiter zeigt sich an der Brennerstrasse eine einseitige Belastung der Fahrtrichtung. Diese einseitige Belastung muss auf eine Messungenauigkeit zurückgeführt werden, da diese von der Miovision nicht bestätigt werden kann. Während beim Seitenradar an den beiden Donnerstagen (31. August und 7. September) durchschnittlich 7'695 Fahrzeuge gezählt wurden waren es bei der Miovision mit 9'685 Fahrzeugen deutlich mehr. In die Fahrtrichtung West (Allschwil) waren die Daten zwischen dem Seitenradar (4'589 Fahrzeuge) und der Miovision (4'689 Fahrzeuge) vergleichbar. Jedoch wurden in Fahrtrichtung Ost (Innenstadt) bei der Miovision (4'996 Fahrzeuge) deutlich mehr Fahrzeuge gemessen als beim Seitenradar (3'106 Fahrzeuge). Diese Differenz war bereits bei den Erhebungen im Jahr 2020 aufgefallen und dies ist unter anderem ein Grund weshalb, die Seitenradardaten nur für die Korrektur des Wochengangs der Miovision verwendet werden.

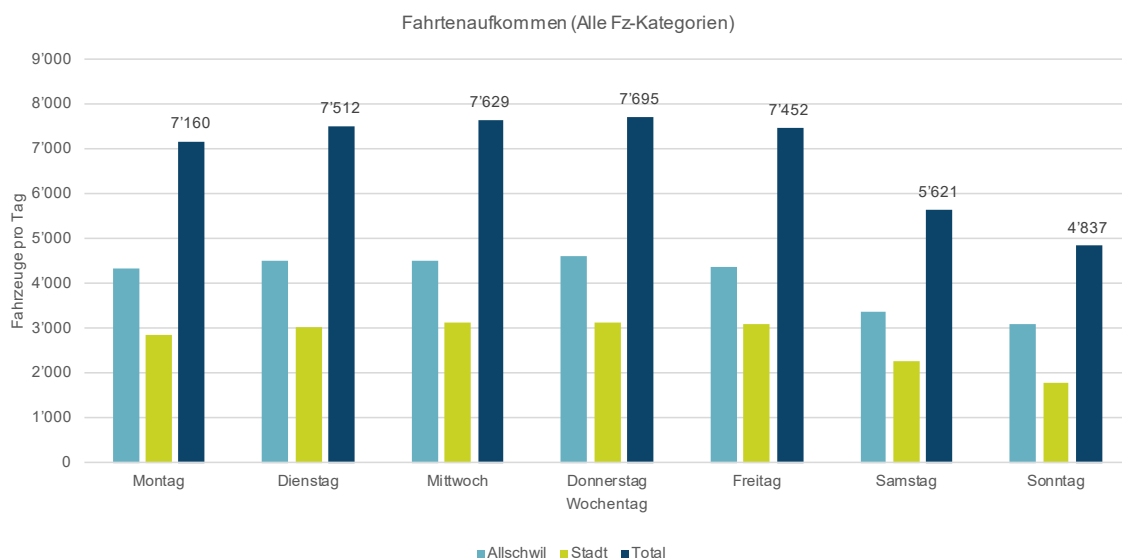


Abbildung: Wochenganglinie Querschnitt Brennerstrasse (alle Fz-Kategorien)

Anhang 4 Erhebungstage je Fussgängerstreifen Vor- und Nacherhebung

Tabelle: Erhebungstage je Fussgängerstreifen Vor- und Nacherhebung

Vorerhebung	Di,	Do,	Sa,	Di,	Do,	Sa,
	25.08.2020	27.08.2020	29.08.2020	01.09.2020	03.09.2020	05.09.2020
FG1 Wanderstrasse	X	X	X			
FG2 Weiherweg				X	X	X
FG3 Brennerstrasse	X	X	X	X	X	X
FG4 General Guisan-Strasse	X	X	X	X	X	X

Nacherhebung	Di,	Do,	Sa,	Di,	Do,	Sa,
	29.08.2023	31.08.2023	02.09.2023	05.09.2023	07.09.2023	09.09.2023
FG1 Wanderstrasse	X	X	X			
FG2 Weiherweg	X	X	X			
FG3 Brennerstrasse	X	X	X	X	X	X
FG4 General Guisan-Strasse	X	X	X	X	X	X

Anhang 5 Einfluss der Witterung auf Fussgängeraufkommen

Allgemein war die Witterung während der Fussgängerzählungen gut, meist sonnig oder an einzelnen Tagen bewölkt. Nur während zwei Sequenzen der Erhebungen am Dienstag, 29.08.2023 regnete es, zum einen am Morgen zwischen ca. 08:00 und 08:15 Uhr, zum anderen am Abend zwischen ca. 17:15 und 17:30 Uhr.

Für diese Zeitfenster wurde – wie in der Vorerhebung – der Einfluss der Witterung auf das Fussgänger aufkommen abgeschätzt. Hierfür wurden die Zeitfenster mit Regen mit den Werten derselben Zeitfenster am gleichen Wochentag eine Woche später (05.09.2023) verglichen und auf Querungen pro Stunde heruntergerechnet. Der Vergleich wurde vorgenommen für die zwei südlichen Fussgängerstreifen, da hier direkt vergleichbare Werte (gleiche Wochentage) vorliegen. Für die nördlichen Fussgängerstreifen kann kein direkter Vergleich gemacht werden.

Die Frequenzunterschiede zwischen regnerischem und sonnigem Wetter sind erkennbar. Drei der vier untersuchten Daten weisen bei sonnigem Wetter eine zum Teil deutlich höhere Querungsrate pro Stunde auf als bei regnerischem Wetter, vor allem beim Fussgängerstreifen an der Brennerstrasse (FG3). Das erhöhte Fussgänger aufkommen an schönen Tagen unterstreicht, dass ein markanter Teil der Fussgänger auf Freizeitaktivitäten rund um den Wielandplatz zurückzuführen ist. Es scheint daher plausibel, dass bei schönem Wetter das Fussgänger aufkommen vermehrt durch die Freizeitgänger bestimmt wird.

Beim Fussgängerstreifen an der General Guisan-Strasse (FG4) ist der Effekt des Wetters allerdings nicht zu beobachten – am regnerischen Dienstagabend (29.08.2023) ist die Anzahl Querungen sogar leicht höher als am sonnigen Pendant (05.09.2023). Dies ist vermutlich wiederum auf die Bushaltestelle (und eine wetterbedingt verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs) zurückzuführen.

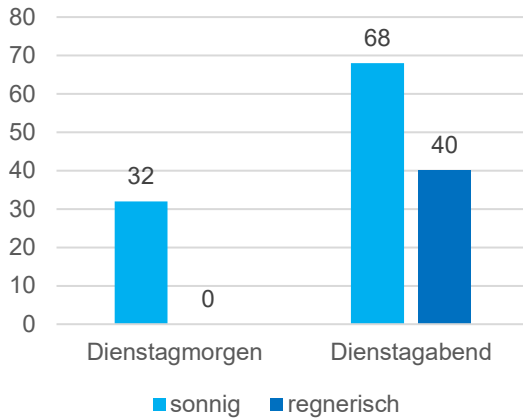


Abbildung: Fussgängerquerungen pro Stunde Brennerstrasse während der ausgewählten Zeitfenstern.

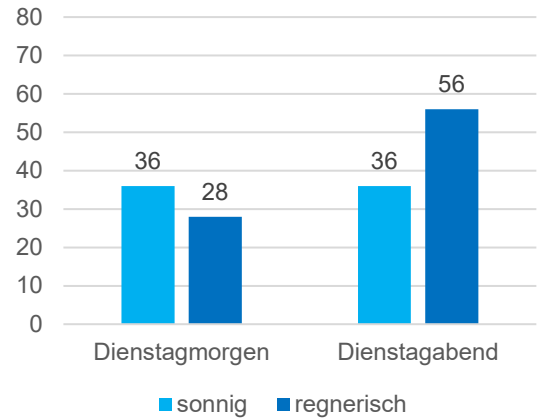


Abbildung: Fussgängerquerungen pro Stunde General Guisan-Strasse während der ausgewählten Zeitfenstern.

Anhang 6 Fahrzeitmessungen Buslinien 33, 34 und 48

Linie 33 Schiffflände-Schönenbuch Dorf

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]		Haltezeit [s]		Fahrzeit [s]		Abweichung	
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	84. Perzentil Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	Differenz 84. Perzentil Vor- und Nacherhebung		
7-8 Uhr	Schützenmattstrasse	318	317	10	74	1.0	19		
	Schützenhaus	603	550	18	90	1.0	-9.0		
	Wielandplatz	193	251	10	42	3.0	13.0		
	St.Galler-Ring	-	-	8	-	1.0	-		
9-15 Uhr	Schützenmattstrasse	318	319	12	75	1.0	5.0		
	Schützenhaus	606	550	22	84	0.0	-22.0		
	Wielandplatz	193	251	11	44	1.0	14.0		
	St.Galler-Ring	-	-	9	-	1.0	-		
17-18 Uhr	Schützenmattstrasse	319	318	13	77	0.0	-4.0		
	Schützenhaus	607	549	31	128	8.0	7.0		
	Wielandplatz	194	250	12	38	-1.0	12.0		
	St.Galler-Ring	-	-	10	-	2.0	-		
20-23 Uhr	Schützenmattstrasse	315	315	12	60	3.0	6.0		
	Schützenhaus	609	555	21	89	-2.0	-11.0		
	Wielandplatz	193	252	10	42	-1.0	19.0		
	St.Galler-Ring	-	-	8	-	1.0	-		

Linie 33 Schönenbuch Dorf-Schiffflände

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]		Haltezeit [s]		Fahrzeit [s]		Abweichung	
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	Differenz 84. Perzentil Vor- und Nacherhebung		
7-8 Uhr	St.Galler-Ring	268	253	11	41	4.0	6.0		
	Wielandplatz	450	482	14	100	5.0	30.0		
	Schützenhaus	234	232	22	60	4.0	-8.0		
	Schützenmattstrasse	-	-	14	-	2.0	-		
9-15 Uhr	St.Galler-Ring	268	253	10	43	2.0	0.0		
	Wielandplatz	451	482	12	107	2.0	41.0		
	Schützenhaus	234	232	17	58	0.0	-19.0		
	Schützenmattstrasse	-	-	13	-	1.0	-		
17-18 Uhr	St.Galler-Ring	268	252	10	42	3.0	-21.0		
	Wielandplatz	451	481	11	121	2.0	61.0		
	Schützenhaus	234	232	18	72	2.0	-20.0		
	Schützenmattstrasse	-	-	12	-	2.0	-		
20-23 Uhr	St.Galler-Ring	267	251	0	35	-6.0	-1.0		
	Wielandplatz	450	480	1	91	-3.0	35.0		
	Schützenhaus	235	236	13	38	-1.0	-34.0		
	Schützenmattstrasse	-	-	5	-	-3.0	-		

Abbildung: Vergleich 84-Perzentile der Fahrzeitmessung, Buslinie 33

Linie 48 Bahnhof SBB-Basel Bachgraben

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]		Haltezeit [s]		Fahrzeit [s]		Abweichung	
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	84. Perzentil Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	Differenz 84. Perzentil Vor- und Nacherhebung		
7-8 Uhr	Bahnhof SBB	1263	1286	-	225	-	-14.5		
	Schützenhaus	604	548	10	87	-4.0	-25.6		
	Wielandplatz	194	251	9	47	0.0	29.4		
	St.Galler-Ring	-	-	9	0	0.0	0.0		
9-15 Uhr	Bahnhof SBB	1263	1286	-	236	-	-0.4		
	Schützenhaus	604	548	15	89	-1.0	-18.3		
	Wielandplatz	193	251	10	46	1.0	23.5		
	St.Galler-Ring	-	-	8	0	0.0	0.0		
17-18 Uhr	Bahnhof SBB	1264	1284	-	283	-	19.6		
	Schützenhaus	605	548	17	102	3.0	-18.3		
	Wielandplatz	193	250	12	51	1.0	22.6		
	St.Galler-Ring	-	-	10	0	2.0	0.0		

Linie 48 Basel Bachgraben-Bahnhof SBB

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]		Haltezeit [s]		Fahrzeit [s]		Abweichung	
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	84. Perzentil Nacherhebung	Differenz Median Vor- und Nacherhebung	Differenz 84. Perzentil Vor- und Nacherhebung		
7-8 Uhr	St.Galler-Ring	268	253	9	43	0.0	-4.2		
	Wielandplatz	449	480	11	113	0.0	19.0		
	Schützenhaus	1093	1068	15	207	0.0	-4.3		
	Bahnhof SBB	-	-	-	0	-	0.0	0.0	
9-15 Uhr	St.Galler-Ring	268	252	8	42	0.0	-1.8		
	Wielandplatz	449	481	9	120	-1.0	25.7		
	Schützenhaus	1076	1067	15	176	0.0	-18.8		
	Bahnhof SBB	-	-	-	0	-	-	0.0	
17-18 Uhr	St.Galler-Ring	268	252	9	54	2.0	14.2		
	Wielandplatz	448	480	9	143	0.0	46.5		
	Schützenhaus	1093	1068	15	234	1.0	32.3		
	Bahnhof SBB	-	-	-	0	-	-	0.0	

Abbildung: Vergleich 84-Perzentile der Fahrzeitmessung, Buslinie 48

Linie 34 Riehen Bahnhof-Bottmingen Schloss

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]	Distanz [m]	Haltezeit [s]	Fahrzeit [s]	Abweichung	Abweichung
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Haltezeit [s]	Median Vor- und Nacherhebung Fahrzeit [s]
7-8 Uhr	Schützenmattstrasse	318	318	14	73	3.0	7.0
	Schützenhaus	524	524	35	95	18.0	3.0
	Rütimyerplatz	-	-	10	-	1.0	-
9-15 Uhr	Schützenmattstrasse	317	318	14	69	1.0	0.0
	Schützenhaus	523	524	20	92	3.0	1.0
	Rütimyerplatz	-	-	10	-	0.0	-
17-18 Uhr	Schützenmattstrasse	317	318	23	77	8.0	-2.0
	Schützenhaus	525	525	36	104	15.0	-5.0
	Rütimyerplatz	-	-	13	-	2.0	-
20-23 Uhr	Schützenmattstrasse	317	317	11	59	1.0	-1.0
	Schützenhaus	523	525	15	86	1.0	2.0
	Rütimyerplatz	-	-	10	-	1.0	-

Linie 34 Bottmingen Schloss-Riehen Bahnhof

Zeit	Haltestelle	Distanz [m]	Distanz [m]	Haltezeit [s]	Fahrzeit [s]	Abweichung	Abweichung
		Median Vorerhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Median Nacherhebung	Differenz Haltezeit [s]	Median Vor- und Nacherhebung Fahrzeit [s]
7-8 Uhr	Rütimyerplatz	479	481	11	108	-1.0	6.0
	Schützenhaus	178	178	15	36	1.0	2.0
	Schützenmattstrasse	-	-	16	-	0.0	-
9-15 Uhr	Rütimyerplatz	479	480	11	97	0.0	-1.0
	Schützenhaus	179	178	16	35	1.0	-1.0
	Schützenmattstrasse	-	-	14	-	0.0	-
17-18 Uhr	Rütimyerplatz	479	480	11	108	0.0	5.0
	Schützenhaus	178	178	16	37	1.0	1.0
	Schützenmattstrasse	-	-	14	-	-2.0	-
20-23 Uhr	Rütimyerplatz	481	481	7	85	1.0	2.0
	Schützenhaus	179	178	11	33	0.0	-1.0
	Schützenmattstrasse	-	-	9	-	-1.0	-

Abbildung: Auswertung ÖV-Daten Vor-/Nacherhebung – Linie 34