

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2015.264 vom 8. Dezember 2015

BS Appellationsgericht, 2015-12-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2015.264

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2015.264 du 8 décembre 2015

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2015.264 del 8 dicembre 2015

Erwägungen

E. 1

1.1 Gemäss § 113 Abs. 1 BPG kann gegen Verfügungen und Entscheide im Planfestsetzungsverfahren nach den allgemeinen Bestimmungen Rekurs erhoben werden. Nach § 10 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRPG; SG 270.100) unterliegen Verfügungen des Regierungsrats der Beurteilung durch das Verwaltungsgericht. Damit ist dessen Zuständigkeit gegeben, wobei der Entscheid in die Spruchkompetenz des Dreiergerichts fällt (§ 92 Abs. 1 Ziff. 11 und § 99 Gerichtsorganisationsgesetz, GOG; SG 154.100).

1.2 Alle Rekurrenten sind als Eigentümer oder Bewohner der an den Planungserimeter anstossenden Liegenschaften sowie als Adressaten der angefochtenen Entscheide von diesen berührt und haben insoweit ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung. Die Rekurse wurden form- und fristgerecht erhoben und begründet; darauf ist einzutreten.

1.3 Die Kognition des Verwaltungsgerichts richtet sich nach der allgemeinen Vorschrift von § 8 VRPG. Danach ist zu prüfen, ob die Verwaltung das öffentliche Recht, vorliegend namentlich das Bau- und Planungsgesetz (BPG; SG 730.100), das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz [RPG]; SR 700) und die Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) nicht oder nicht richtig angewendet, den Sachverhalt unrichtig festgestellt oder von dem ihr zustehenden Ermessen einen unzulässigen Gebrauch gemacht hat. Darüber hinaus entscheidet das Verwaltungsgericht nach § 8 Abs. 4 VRPG auch über die Angemessenheit einer Verfügung, wenn es dazu durch besondere gesetzliche Vorschrift berufen ist. Gemäss Art. 33 Abs. 3 lit. b RPG hat das kantonale Recht die volle Überprüfung des Raumplanungsrechts wenigstens durch eine Beschwerdebehörde zu gewährleisten. Dies wird mit § 113 Abs. 3 BPG umgesetzt. Gemäss dieser Bestimmung prüfen die Rekursinstanzen auch die Angemessenheit von Verfügungen und Entscheiden im Planfestsetzungsverfahren (VGE VD.2010.120 vom 21. Juni 2012 E. 1.3; VGE 627/2006 vom 24. August 2007 E. 1.2).

1.4 Die Rekurrenten 1 und

E. 2

2.1 Hintergrund der vorliegend angefochtenen Nutzungs- Linien- und Erschliessungspläne ist die sich aus den Vorgaben des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1971 über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigung (Gewässerschutzgesetz, GSchG; SR 814.20) ergebende Verpflichtung, die BVB Tramgeleise in der Schutzzone Riehenstrasse / Äussere Baselstrasse abzudichten. Dass sich der Abschnitt Riehenstrasse / Äussere Baselstrasse in

der engeren Grundwasserschutzzone befindet und dass zur Umsetzung der Vorgaben des Gewässerschutzes eine vollflächige Grundwasserabdichtung unter der Gleisanlage erforderlich ist, stellen die Rekurrenten zu Recht nicht in Frage.

Gemäss dem entsprechenden Ratschlag des Regierungsrats zur Grundwasserschutzzone Lange Erlen, Grundwassertechnische Sanierung der Riehenstrasse, Basel und Äussere Baselstrasse, Riehen, Teil 2 vom 11. Januar 2011 sollen im Zuge der Grundwasserabdichtung gleichzeitig die dringend notwendige Sanierung der Infrastrukturanlagen wie Strasse, Werkleitungen und insbesondere Gleisanlagen, welche teilweise in einem kritischen Zustand sind, sowie Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ausgeführt werden (Ratschlag, RAB 1 S. 5). Die Rekurrenten stellten die Notwendigkeit dieser Sanierungsmassnahmen zu Recht nicht in Frage. Strittig sind einzig die im Ratschlag ebenfalls aufgeführten konkreten Massnahmen im Bereich der Tramhaltestelle Burgstrasse, die den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrsführung bei der Tramhaltestelle betreffen.

Der Regierungsrat führt im Ratschlag zu Handen des Grossen Rates aus, dass sich der Veloverkehr wie bereits heute auf der wenig, vorwiegend von Anwohnerverkehr mit Autos befahrenen Nebenfahrbahn abwickeln soll. Bei jeder Tramhaltestelle sollen spezielle Querungen für den Zweiradverkehr erstellt werden, sodass die Verbindung zu den an die Äussere Baselstrasse angrenzenden Seitenstrassen möglichst sicher erfolgen könne. Damit würden auch die Velorouten aus der Niederholzstrasse und dem Gstalteinweg direkt über die Äussere Baselstrasse zur Nebenfahrbahn geführt (Ratschlag S. 12). Dem Ratschlag liegt ein entsprechender Situationsplan (Stufe Vorprojekt) bei. Der Grosse Rat hat dem Ratschlag zugestimmt (Beschluss des Grossen Rates vom 2. März 2011). Ebenfalls Teil des Ratschlages ist die Beantwortung des Anzugs [] und Konsorten. Darin heisst es zur Tramhaltestelle Burgstrasse: ■Die Tramhaltestelle wird rund 30 m Richtung Stadt verschoben. Dadurch ist das Überqueren der Äusseren Baselstrasse in direkter Verlängerung der Burgstrasse möglich. Am Ende der Haltestelle auf Seite Stadt wird in Verlängerung des Gstalteinwegs ein 3,6 m breiter Veloübergang im Gleisbereich erstellt■ (Ratschlag S. 19). Laut Ratschlag würden mit der Realisierung des Bauvorhabens die im Anzug geforderten Sicherungen der Veloübergänge erstellt sein. Entsprechend hat der Grosse Rat den Anzug ebenfalls am 2. März 2011 antragsgemäss als erledigt abgeschlossen.

Vom 8. November bis 9. Dezember 2014 führte das Tiefbauamt, Baulinien und Landerwerb, die öffentliche Planaufgabe durch. Am

E. 5

Mai 2015 fanden vor Ort Einspracheverhandlungen mit den Einsprechenden und deren Parteivertretern statt. Im Anschluss daran wurden kleinere Projektoptimierungen vorgenommen, worüber das Tiefbauamt, Baulinien und Landerwerb, die Einsprechenden mit Schreiben vom 15. Juli 2015 informiert hat.

Mit Regierungsratsbeschluss vom 8. Dezember 2015 und Einspracheentscheiden vom 9. Dezember 2015 wurden der Plan betreffend Umgestaltung der Allmend, Änderung der Strassenlinien, behindertengerechte Tramhaltestellen, Grundwasserschutz genehmigt und die dagegen gerichteten Einsprachen abgewiesen. Hiergegen richten sich die vorliegenden Rekurse.

2.2 Die Rekurrenten 1 und 2 beantragen, der Regierungsrat sei zu verpflichten, das Projekt mit den inzwischen oder im Zuge dieses Verfahrens erfolgten Änderungen neu aufzulegen. Sie begründen dies damit, dass gegenüber dem publizierten Projekt Änderungen vorgenommen worden seien. Nun sei zu prüfen, ob diese für die betroffenen Anwohner unzulässige Nachteile mit sich brächten (Rekursbegründung S. 10).

Gemäss § 111 Abs. 1 BPG prüft die planende Behörde die Einsprachen und Anregungen und ändert die Entwürfe allenfalls ab. Sie unterrichtet die für die Antragstellung oder die Planfestsetzung zuständige Behörde über das Ergebnis und beantragt ihr die nötigen Entscheide. Abs. 2 dieser Bestimmung sieht vor, dass wesentlich geänderte Planentwürfe erneut aufzulegen sind (VGE VD.2010.120/140/143 vom 21. Juni 2012 E. 3.5.2).

Im vorliegenden Fall wurde aufgrund der Einwendungen der Einsprechenden beschlossen, die Ein- und Zufahrt zu ihren Liegenschaften gegenüber dem aufgelegten Projekt zu erleichtern, indem lokal auf die Errichtung eines ursprünglich geplanten Zaunes verzichtet und die Gleisüberfahrt verbreitert werden soll. Zudem wurde im Bereich der vorgesehenen Tramhaltestelle die Anrampung der Fahrbahn um 1,7 m verschoben, und das Schiebetoer zur Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 soll ebenfalls verschoben werden, wobei die entsprechenden Kosten zu Lasten des Projekts gehen würden (vgl. Schreiben des BVD vom 15. Juli 2015 an die Rekurrenten, RAB 11). Diesen Projektänderungen geht die in § 111 Abs. 2 BPG stipulierte Wesentlichkeit ab, welche eine neuerliche Planaufgabe rechtfertigen würde. Der Antrag ist somit abzuweisen, und zwar umso mehr, als es sich offensichtlich und ausschliesslich um Änderungen zugunsten der Rekurrenten handelt und daher eine Neuaufgabe jeglichen Sinnes entbehren würde.

2.3 Die Rekurrenten 1 und 2 rügen, dass der Regierungsrat den Sachverhalt unvollständig und unrichtig geprüft und damit das rechtliche Gehör verletzt habe. Da dieser Einwand jedoch in der Rekursbegründung nicht weiter ausgeführt wird, ist darauf nicht weiter einzugehen, zumal jegliche Anhaltspunkte für eine allfällige Gehörsverletzung fehlen. Aus den Ausführungen des Regierungsrats und den Vorakten geht vielmehr hervor, dass sich die Vorinstanz vertieft mit den Einwendungen der Einsprecher in ihrer Einsprache auseinandergesetzt und dieselben dazu angehört hat. Die Einspracheentscheide des Regierungsrates enthalten eine Begründung mit den wesentlichen Elementen der Entscheidungsfindung, wie sich auch aus den nachfolgenden Erwägungen ergibt. Von einer Verletzung des rechtlichen Gehörs kann keine Rede sein.

3.

3.1 In der Sache machen die Rekurrenten 1 und 2 zusammengefasst geltend, dass das angefochtene Projekt mit der verengten Fahrbahn, der verlegten Tramhaltestelle, dem neuen Veloübergang und dem kreuzenden Veloweg, dem Zaun und weiteren Installationen die Zufahrt zu ihren Liegenschaften ganz oder zeitweise verunmögliche, erschwere und gefährlich mache. Weiter rügen sie, dass die vorgesehenen Massnahmen Staus, Nutzungskonflikte und gefährliche Situationen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden verursachen würden. Die Massnahmen und Verkehrsführungen würden den gewöhnlichen Gemeindegebrauch zulasten der Rekurrenten übersteigen. Dadurch werde die Eigentumsгарantie verletzt. Die Erschliessung der Liegenschaft Baselstrasse 202 werde beeinträchtigt, das bestehende Wegrecht überschritten und der Wert der Liegenschaft beeinträchtigt. Die angefochtenen Massnahmen seien nicht geeignet, die tatsächlichen und rechtlichen Ziele zu erfüllen. Sie würden zudem neue Probleme schaffen, die es an diesem

Ort vorher nicht gegeben habe. Die Massnahme sei nicht geeignet, nicht erforderlich, unverhältnismässig und unzumutbar.

3.2 Dem hält das BVD mit ihrer Rekursantwort entgegen, die Plangenehmigung sei das Resultat einer sorgfältigen und umfassenden Planung. Für die einzelnen Bereiche wie die Behindertengleichstellung oder die Verkehrsführung seien vertiefte Abklärungen in Auftrag gegeben worden. Nach der Planaufgabe seien die Anliegen der Einsprechenden eingehend geprüft worden. Zudem habe eine zweistündige Einspracheverhandlung stattgefunden, anlässlich welcher die Einsprechenden vor Ort die Möglichkeit gehabt hätten, ihre Anliegen darzulegen und Alternativen zu besprechen. Die angeordnete Verkehrsmassnahme sei verhältnismässig, geeignet und zumutbar. Mit der Verschiebung der Tramhaltestelle könne eine direkte Querung der Äusseren Baselstrasse erreicht werden. Mit der damit einhergehenden klaren Verkehrsführung und dem Verzicht auf eine Umleitung des Veloverkehrs werde auch das Unfallrisiko gesenkt. Neben verschiedenen Standorten sei auch die Aufhebung der Tramhaltestelle Burgstrasse geprüft worden. Aufgrund der bestehenden Vorschriften und Vorgaben könne jedoch nicht darauf verzichtet werden, zumal die beiden benachbarten Tramhaltestellen zu weit auseinander lägen. Die vorliegend gewählte Variante sei diejenige, welche den vielseitigen Anforderungen am besten entspreche. Die Verbindung entlang der Äusseren Baselstrasse 202 und 204 liege auf der Parzelle GB Riehen Sektion B 1291. Es bestehe ein gegenseitiges Fuss- und Fahrwegrecht zur Parzelle GB Riehen Sektion B, 1622 im Eigentum der Einwohnergemeinde Riehen. In Umsetzung des Teilrichtplans Velo (Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr) sei lediglich die gerade Querung der Äusseren Baselstrasse bis zur Nebenfahrbahn als unmittelbare Anbindung des Gestaltenrainwegs geplant. Die Verbindung entlang der Äusseren Baselstrasse 200, 202 204 sei davon nicht betroffen. Gemäss § 4 Abs. 1 BPG müssten Zufahrten mindestens 3,5 m breit 4,2 m hoch sein. Für Wohnhäuser mit insgesamt höchstens sechs Wohnungen genügte 3 m Breite, für ein einzelnes Ein- oder Zweifamilienhaus 2,5 m. Nach § 4 Abs. 2 BPG seien die Mindestbreiten heraufzusetzen, soweit es zur Vermeidung von Behinderungen und Gefahren nötig sei, besonders im Mündungsbereich und vor Hauseingängen. § 4 BPG enthalte baupolizeiliche Mindestanforderungen an die Erschliessung. Es handle sich dabei nicht um Projektierungsvorschriften. Die Projektierung öffentlicher Strassen habe sich nach den (meistens höheren) Anforderungen des Raumplanungsrechts und nach den einschlägigen Normen der Vereinigung schweizerischer Strassenfachleute zu richten. § 98 BPG verlange, dass der Erschliessungsplan auf den zu erwartenden Gebrauch der Strasse oder des Weges abgestimmt werde und dass Strassen und Wege mit Fussgängerverkehr behindertengerecht ausgeführt würden. Heute betrage die minimale Fahrbahnbreite der Nebenfahrbahn im Bereich der Haltestelle Burgstrasse 3,7 m. Die minimale Fahrbahnbreite der Nebenfahrbahn gemäss Projekt belaufe sich auf 3,42 m (im Haltestellenbereich). Die minimale Fahrbahnbreite der Nebenfahrbahn im Bereich der Einfahrt der Rekurrenten werde 3,56 m betragen. Dabei gelte es festzuhalten, dass der kleinstmögliche Begegnungsfall Personenwagen ■ Velo (3,40 m) nicht herunter klassifiziert werde und sowohl heute als auch gemäss Projekt ebenso gewährleistet sei wie die Durchfahrt für Lastwagen (3,00 m). Mit den geplanten Massnahmen würden die einschlägigen Bestimmungen des RPG, des BPG sowie die VSS Normen eingehalten. Die Erschliessung sei demnach gesetzeskonform. Den Rekurrenten entstehe durch die geplanten Massnahmen kein Nachteil. Es bestehe auch kein Anspruch darauf, dass die Gestaltung einer Strasse nicht verändert werde. Die geplanten Massnahmen beruhten auf den gesetzlichen Grundlagen des RPG, des GSchG

sowie des BehiG. Das öffentliche Interesse an den geplanten Massnahmen und damit auch an der Verschiebung ergebe sich zum einen direkt aus diesen Gesetzen und deren Zielsetzung. Daneben sei aber auch der Teilrichtplan Velo und das Interesse an einem funktionalen, zusammenhängenden und möglichst sicheren Velonetz zu berücksichtigen. Schliesslich bestehe allgemein ein grosses öffentliches Interesse an einer möglichst sicheren und zweckmässigen Regelung des öffentlichen wie auch des Individualverkehrs.

3.3 Die Rekurrenten 3 und 4 machen geltend, ihre Einwände seien nicht geprüft worden. Es liege keine Analyse und kein Vergleich der jetzigen Situation mit dem neuen, erheblichen Gefahrenpotenzial vor. Für die geplante Massnahme spreche kein öffentliches Interesse. Sie greife in unzulässiger Weise in die Eigentumsgarantie der Rekurrenten 3 und 4 ein und sei für die Anstösser nicht zumutbar. Mit der Massnahme werde sowohl die aus der Eigentumsfreiheit fliessende Bestandes- als auch die Wertgarantie beeinträchtigt. Im Zentrum stünden die Störung des Eigentums durch Erschwerung der Zufahrt, massiv erhöhte Lärm- und Lichtimmissionen sowie eine Beeinträchtigung der Privatsphäre und die daraus resultierende Minderung des Grundstückswerts. Die Verschiebung der Tramhaltestelle führe dazu, dass die Nebenfahrbahn, welche den Rekurrenten 3 und 4 als Zufahrt zu ihrer Liegenschaft diene, um ca. 1 m verengt werde. Dadurch werde die Ein- und Ausfahrt auf ihre Parzelle erheblich erschwert. Der Wendekreis werde stark verkleinert. Service- und Lieferdienste mit grösseren Fahrzeugen seien fast nicht mehr möglich. Dies habe zur Folge, dass diese Fahrzeuge auf dem Fahrradweg und im Bereich der Tramstation geparkt werden müssten. Aufgrund des ebenfalls verschobenen Warteraums werde der Zufahrtsweg nicht nur von Anstössern und Fahrradfahrern genutzt, sondern auch von Fussgängern. Dies werde zu weiteren Konflikten führen. Eine weitere Gefahrenquelle werde geschaffen, indem das Wartehäuschen am Ende des Haltestellenbereichs positioniert sei, was vor allem beim Einsteigen zu gefährlichen Situationen führen werde. Die Breite der geplanten Fahrbahn entspreche den einschlägigen Vorschriften betreffend Erschliessung und Zufahrt nicht. Jedenfalls sei in § 4 Abs. 2 BPG vorgesehen, dass ■Mindestbreiten heraufzusetzen sind, soweit es zur Vermeidung von Behinderungen und Gefahren nötig ist, besonders im Mündungsbereich und vor Hauseingängen.■ Eine solche Situation liege im Bereich der Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 vor. Die dort ebenfalls geplante Lichtsignalanlage werde zu weiteren Lärmemissionen durch das Anhalten und Losfahren von Fahrzeugen führen. Auch die An- und Abfahrt der Trams sowie die Emissionen der wartenden Benutzer seien beträchtlich. Dies sei für die Rekurrenten 3 und 4 nicht zumutbar. Zudem sei die Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 einsehbar und die Massnahmen zum Licht-, Sicht- und Lärmschutz seien den Rekurrenten 3 und 4 nicht zumutbar. Die Massnahme widerspreche der VN SS Norm 640050 betreffend Grundstückzufahrten. Es sei auch nicht ersichtlich, welche erheblichen Vorteile die geplante Massnahme mit sich bringen würde. Der bisherige Standort der Tramhaltestelle habe sich bewährt. Der Hauptpendlerverkehr erfolge weitestgehend auf dem bereits bestehenden Fahrradweg entlang der Äusseren Baselstrasse. Die Burgstrasse sei wohl einzig Zubringer zum Fahrradweg. Diese Bequemlichkeit könne nicht als ■erheblicher Vorteil" bezeichnet werden. Die von der Burgstrasse kommenden Fahrräder hätten zudem bei Rotlicht auf der Äusseren Baselstrasse die Möglichkeit, sich gefahrenfrei und ohne Beeinträchtigung auf der Äusseren Baselstrasse einzugliedern und 30 m danach rechts auf den Fahrradweg einzubiegen. Die aktuelle Situation sei in den Augen der Rekurrenten gefahrenfrei. Unfälle habe es gemäss heutigem Kenntnisstand noch keine gegeben. Die bestehende Verkehrsführung bedeute für die Fahrradfahrer keinen Nachteil und bedürfe keiner

Korrektur. Es werde auch nicht erläutert noch sei es ersichtlich, weshalb die Anforderungen des BehiG an der bestehenden Stelle nicht sollten umgesetzt werden können. Mit der Massnahme würde ein erhebliches neues Gefahrenpotenzial geschaffen. Bei der Fahrbahn handle es sich um eine stark frequentierte Fahrradroute, welche als zentrale Pendlerroute Riehen mit Basel verbinde. Mit der beabsichtigten Massnahme werde der Hauptverkehrsstrom durch ein Nadelöhr von 3,5 m geführt, womit ein neues, grosses Gefahrenpotenzial geschaffen werde. Da die Perrons nur 1,5 m breit würden, sei damit zu rechnen, dass die Trambenutzer ebenfalls auf die Seitenstrasse ausweichen würden, was zu weiteren Gefahren führe. Überwiegende Gründe sprächen für die Beibehaltung der bisherigen Situation. Es liege kein überwiegendes Interesse für die geplante Massnahme vor. Diese sei daher weder geeignet noch notwendig.

3.4 Das BVD vertritt den Standpunkt, dass die geplante Massnahme verhältnismässig sei. Sie führe dazu, dass die Äussere Baselstrasse direkt überquert werden könne. Durch die klarere Verkehrsführung und den Verzicht auf eine Umleitung des Veloverkehrs werde auch das Unfallrisiko gesenkt. Die Massnahme sei damit in jeden Fall geeignet. Zudem sei sie auch erforderlich. Das Projekt sei unter Berücksichtigung der einschlägigen Erlasse und Richtlinien sowie des Stands der Technik geplant worden. Die Interessen der Rekurrenten 3 und 4 seien dabei so weit als möglich berücksichtigt worden. Die Eigentumsgarantie der Rekurrenten sei nicht betroffen. Selbst wenn ein Eingriff vorliegen würde, wäre dieser zulässig. Es bestehe ein grosses öffentliche Interesse an der Umsetzung der geplanten Massnahmen. Dieses öffentliche Interesse überwiege die privaten Interessen der Rekurrenten bei weitem.

3.5 Beim angefochtenen Planfestsetzungsbeschluss des Regierungsrats handelt es um einen Nutzungs- und Erschliessungsplan im Sinne von § 97 Abs. 2 BPG und damit um einen Sondernutzungsplan. Die formellen Vorgaben richten sich nach den §§ 108 ff. BPG.

Gemäss § 113 Abs. 4 BPG sind im Rekursverfahren gegen Entscheide zur Planfestsetzung neue Einwände ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können. Allerdings dürfen an die Begründungs- und Substantiierungspflicht im Einspracheverfahren keine strengen Anforderungen gestellt werden. Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil das Verbot neuer Einwände in einem gewissen Spannungsverhältnis zur in Art. 29a der Bundesverfassung (BV) verankerten Rechtsweggarantie, zum Untersuchungsgrundsatz sowie auch zu Art. 110 des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110) steht (vgl. VGE VD.2016.116 vom 16. November 2016 E. 3.1.2). Zudem sind im Rahmen der mit der Einsprache erhobenen (sachlichen) Einwände auch neue rechtliche Rügen zulässig, welche aufgrund des Grundsatzes, wonach das geltende Recht den Behörden nicht vorgetragen werden muss (iura novit curia), von Amtes wegen zu beurteilen sind.

Der Regierungsrat macht geltend, dass auf die Rügen der Rekurrenten 3 und 4 betreffend unrichtige und unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie betreffend Verletzung der Wertgarantie nicht eingetreten werden könne, da diese in der Einsprache nicht vorgebracht worden seien. Dem kann nicht gefolgt werden. Die Rüge der unrichtigen oder unvollständigen Feststellung des Sachverhalts bezieht sich auf den Einspracheentscheid. Dieser Einwand kann somit frühestens im Rechtsmittel gegen den Einspracheentscheid erhoben werden. Ebenso ist auf alle aus der Eigentumsgarantie fliessenden Teilansprüche einzugehen, da die Rekurrenten in ihrer Einsprache die sachlichen und tatsächlichen Argumente bereits vorgebracht haben, auf welche sich die nun vor Verwaltungsgericht

vorgetragenen rechtlichen Erörterungen beziehen.

3.6 Die Rekurrenten 3 und 4 rügen, dass zu wenig Alternativen zur Versetzung der Tramhaltestelle geprüft worden seien. Dem kann nicht gefolgt werden. Aus den Akten, insbesondere dem technischen Bericht ■Anpassung / Optimierung Haltestellen aus Aspekten BehiG■ geht hervor, dass auch eine Verschiebung der Haltestelle nach Westen oder nach Osten geprüft, aber wegen der Distanz zu den benachbarten Haltestellen verworfen worden ist. Zudem wird im Bericht darauf hingewiesen, dass im gewählten Bereich die grösste Gesamtbreite zwischen Privatparzellen sowie Bäumen auf der Nordseite und dem südlichen Strassenrand sowie den Bäumen auf der Südseite gegeben ist (Bericht Gruner, Fassung vom 16. April 2014, RAB 2; vgl. auch VP S. 3). Ebenso geht aus dem Protokoll der Koordinationssitzung ■Gleisbau, Fahrleitungsbau, Haltestellen■ vom 26. Januar 2012 (RAB 3) hervor, dass die Haltestellenausgestaltung Niederholzboden und die vorliegend umstrittene Haltestelle Burgstrasse intensiv evaluiert worden sind. Nach Eingang der Einsprachen wurden diese durch das Tiefbauamt geprüft und mit den Einsprechenden eine Einspracheverhandlung vor Ort durchgeführt (vgl. Protokoll der Einspracheverhandlung, RAB 8). Insbesondere die von den Rekurrenten 3 und 4 bemängelte Zufahrt auf die Parkplätze auf ihrer Parzelle wurde geprüft. Aus dem Arbeitspapier zur Lage der Haltestelle Burgstrasse geht weiter hervor, dass aufgrund der von den Einsprechern geforderten Belassung der Haltestelle am bestehenden Ort eine umfassende Güterabwägung vorgenommen worden ist (RAB 10). Zur Verbesserung der Zufahrt wurden Projektoptimierungen vorgenommen (lokaler Verzicht auf den ursprünglich geplanten Zaun, Verschiebung der Anrampung um 1,7 m und des Schiebetors zu Lasten des Projekts; vgl. Schreiben des BVD vom 15. Juli 2015 an die Rekurrenten, RAB 11). Entgegen der Darstellung der Rekurrenten 3 und 4 wurden somit sehr wohl Alternativen geprüft, und der Sachverhalt wurde ausreichend und korrekt ermittelt. Auf die Güterabwägung selber wird weiter hinten einzugehen sein.

3.7 Die Rekurrenten machen geltend, dass die angefochtene Nutzungs- und Erschliessungsplanung gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften verstosse. Namentlich werde die Erschliessung ihrer Liegenschaft in unrechtmässiger Weise eingeschränkt. Zudem werde eine gefährliche Verkehrslage geschaffen.

3.7.1 Entgegen der Auffassung der Rekurrenten ist nicht ersichtlich, inwiefern die neu gestaltete Nebenfahrbahn den öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen soll. Die Verringerung der Breite der Nebenfahrbahn wird insbesondere nicht dazu führen, dass die Liegenschaften der Rekurrenten ungenügend erschlossen sein würden. Gemäss den zutreffenden Ausführungen des BVD in der Rekursantwort kann bei der Beurteilung des erforderlichen Ausbaustandards von Strassen auf die Normblätter der Vereinigung schweizerischer Strassenfachleute (VSS) Bezug genommen werden. Dabei handelt es sich um Richtlinien, deren Anwendung im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standzuhalten muss. Hinter dem Erschliessungserfordernis der Zufahrt stehen vorab verkehrs-, gesundheits- und feuerpolizeiliche Überlegungen (BGer 1C_34/2012 vom 3. April 2012 E. 2.3). Eine Erschliessungsstrasse ist hinreichend, wenn sie die Zugänglichkeit sowohl für die Benutzer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrtafelfuhr, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) gewährleistet und den zonenkonformen Verkehr des maximal ausgenützten Einzugsgebietes aufzunehmen vermag. Die Zufahrt muss die örtlichen Verhältnisse berücksichtigen und die

Verkehrssicherheit aller Benutzer (Fussgänger, Velofahrer, Personenwagen, öffentliche Dienste) gewährleisten (vgl. BGer 1P. 115/1992 vom 6. Mai 1993 E.4; ZBl 95/1994 S. 89). Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ist unter verschiedenen möglichen Erschliessungsvarianten diejenige zu wählen, welche unter Berücksichtigung aller Umstände den Verhältnissen am besten angepasst ist (BGer 1C_30/2010 vom 2. November 2010 E. 3.1).

3.7.2 Die vorliegend in Frage stehende Nebenfahrbahn dient der Erschliessung der direkt anliegenden Liegenschaften für den motorisierten Verkehr sowie als Pendlerroute dem Velo- und Mofaverkehr. Für die Erschliessung der Liegenschaften der Rekurrenten 3 und 4 ist gemäss den anwendbaren Vorschriften die vorgesehene minimale Breite von 3,42 m respektive 3,56 m genügend. Aufgrund der geringen Belastung der Nebenfahrbahn mit motorisiertem Verkehr ist auch nicht von einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis auszugehen. Am Augenschein wurde die neue Lage der Tramhaltestelle am Boden aufgezeichnet. Eine Probe aufs Exempel mit einem Auto hat gezeigt, dass für die Ein- und Ausfahrt auf die Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 auf jeden Fall genügend Platz vorhanden und die Situation übersichtlich sein wird ■ die Einfahrt weist eine Breite von 4,97 m auf, und der Abstand zwischen der Einfahrt und dem Tramperron beträgt 3,73 m. Auch die Zu- und Durchfahrt für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrtafelabfuhr, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) zu den Liegenschaften der Rekurrenten ist gewährleistet.

3.7.3 Die Rekurrenten 1 und 2 machen insbesondere geltend, dass eine gefahrlose und rechtskonforme Ausfahrt aus ihrem Nebensträsschen in die Nebenfahrbahn nicht mehr gewährleistet sei, da man bei der Ausfahrt nicht den gesamten Bereich der Nebenfahrbahn neben der Tramhaltestelle überblicken könne. Dies könne dazu führen, dass aufgrund von entgegenkommenden Fahrzeugen ein Rückwärtsfahren erforderlich werde, da im Bereich der Tramhaltestelle ein Kreuzen von Motorfahrzeugen auf der Nebenfahrbahn nicht möglich sei. Ein solches Rückwärtsfahren sei aber aufgrund der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) nicht zulässig. Diese Situation sei gefährlich und für die Rekurrenten 1 und 2 nicht zumutbar.

Dem kann nicht gefolgt werden. Das kleine Strässchen, welches zur Liegenschaft der Rekurrenten 1 und 2 führt, wird durch das Projekt in keiner Weise geändert. Für die Ausfahrt aus diesem Strässchen in die Nebenfahrbahn der Äusseren Baselstrasse liegen übersichtliche Verhältnisse vor. Die Einsicht in die Nebenfahrbahn wird durch das Versetzen eines Kabelmasts der BVB sogar noch verbessert werden. Es ist zwar richtig, dass bei der Einmündung aus dem Strässchen zu den Rekurrenten in die Nebenfahrbahn nicht der gesamte Bereich der Nebenfahrbahn neben der Tramhaltestelle überblickt werden kann. Es wird daher nicht ausgeschlossen werden können, dass auf dieser Nebenfahrbahn ein Motorfahrzeug entgegen kommt. Allerdings wird es ohne Weiteres möglich sein, aus dem Strässchen in die Nebenfahrbahn einzufahren und sich dann einen Überblick über die Situation neben der Tramhaltestelle zu verschaffen. Sollte sich dann ergeben, dass ein Motorfahrzeug entgegen kommt, wird dieses im Bereich beim Strässchen zu den Rekurrenten 1 und 2 ohne weiteres kreuzen können. Entgegen der Auffassung der Rekurrenten 1 und 2 wäre bei einer späteren Feststellung des Entgegenkommens eines Motorfahrzeugs auch das Zurücksetzen um wenige Meter möglich und zulässig. Angesichts der Übersichtlichkeit der Situation würde dies keine gefährliche Situation und keine Verletzung von Verkehrsregeln begründen können (vgl. Art. 17 Abs. 2 VRV). Generell ist

festzuhalten, dass keine öffentlich-rechtliche Norm und auch kein rechtlich geschützter Anspruch der Rekurrenten auf Erschliessung mit einer Zufahrtsstrasse besteht, auf welcher an jeder Stelle ein Kreuzen von zwei Motorfahrzeugen möglich wäre. Die Möglichkeit des Kreuzens von Motorfahrzeugen mit einem Velo bleibt auch mit der neuen Verkehrsführung überall auf der Nebenfahrbahn bestehen. Die dafür notwendige Strassenbreite von 3,4 m wird im Bereich der Tramhaltestelle gegenüber der heutigen Situation unverändert beibehalten; lediglich die Position der Tramhaltestelle wird verschoben. Es ist daher nicht ersichtlich, gegen welche öffentlich-rechtliche Vorschrift die angefochtene Nutzungs- und Erschliessungsplanung verstossen soll.

3.8 Die Rekurrenten 1 und 2 rügen, dass ihre Wegrechte verletzt würden. Davon kann indessen keine Rede sein. Der angefochtene Plan bezieht sich ausschliesslich auf die Neupositionierung der Haltestelle und der Überfahrt über die Äussere Baselstrasse. Die Einfahrt und die Durchfahrt durch die vom Wegrecht betroffene Parzelle, d.h. das vorerwähnte Strässchen zur Liegenschaft der Rekurrenten 1 und 2, wird durch den angefochtenen Plan in keiner Weise berührt. Darauf ist somit nicht weiter einzugehen.

3.9 Die Rekurrenten 3 und 4 befürchten eine Steigerung der Lärmimmissionen. Das BVD räumt in der Rekursantwort ein, dass die vorgesehene neue Lichtsignalanlage für sich allein betrachtet möglicherweise zu erhöhter Lärmbelastung führen kann ■ was insoweit eingedenk des Umstands zu relativieren ist, als ja bereits heute, einige Meter versetzt, eine Lichtsignalanlage besteht und nun eine zweite solche hinzukommen soll. Entscheidend ist indessen, dass die lärmtechnische Situation durch verschiedene Massnahmen insgesamt verbessert und die erwähnte erhöhte Lärmbelastung zumindest kompensiert werden wird: Zunächst wird anstelle des heutigen Schottertrassees ein Rasentrassee eingebaut, was zu einer Reduktion von bis zu - 2 dB(A) führen kann. Weiter ist mit einer Reduktion von - 3 dB(A) zu rechnen, weil im Haltestellenbereich (70 m in beide Richtungen ab Mitte der Haltestelle) mit einer Geschwindigkeit des Trams von höchstens 30 km/h gerechnet wird, womit es entsprechend weniger Lärm verursacht als ausserorts bei 40 km/h auf der einen Seite und 50 km/h auf der andern Seite der Haltestelle (VP S. 4). Schliesslich wird auf der Äusseren Baselstrasse neu ein lärmarmen Belag eingebaut, was zu einer Reduktion von bis - 5 dB(A) führen kann. Insgesamt ist also mit einer deutlichen Verbesserung der lärmtechnischen Situation zu rechnen, und die Bedenken der Rekurrenten 3 und 4 erweisen sich als unbegründet.

4.

Die Rekurrenten machen eine Verletzung der Eigentumsgarantie geltend.

4.1 Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung können sich Anstösser unter Berufung auf die Eigentumsgarantie gegen ein Verkehrsregime zur Wehr setzen, wenn die bisherige Nutzung einer öffentlichen Sache im Gemeingebrauch aufgehoben oder eingeschränkt oder wenn die bestimmungsgemässe Nutzung des Grundeigentums verunmöglicht oder übermässig erschwert wird. Es ist daher zunächst zu prüfen, ob die Rekurrenten durch die strittige Massnahme in der Nutzung ihres Grundeigentums übermässig eingeschränkt werden (BGE 131 I 12 E. 1.3.2; 126 I 213 E. 1b/bb). Die Eigentumsgarantie gemäss Art. 26 Abs. 1 BV schützt die Strassenanstösser jedoch nicht vor jeder ihnen lästigen Änderung des Verkehrsregimes, sondern nur vor einer solchen, die ihnen die bestimmungsgemässe Nutzung ihres Grundeigentums faktisch verunmöglicht (BGE 131 I 12 E. 1.3.3). Das Bundesgericht erachtet weder die Beschränkung der Zufahrt zu einer Liegenschaft auf die

Zeit von 5 Uhr bis 12 Uhr noch einen Umweg von rund einem Kilometer für die Zufahrt zu einem Autohandel als unzumutbare Erschwerung der Grundstücksnutzung (Entscheid des Zürcher Verwaltungsgerichts VB.2016.00032 vom 27.10.2016; BGE 131 I 12 E. 1.3.4; BGer 1C_112/2014 vom 25. September 2014 E. 4.3).

4.2 Gemäss dem angefochtenen Nutzungs-, Linien- und Erschliessungsplan soll die Tramhaltestelle Burgstrasse um ca. 30 m in Richtung der Stadt Basel verschoben werden. Die Tramgeleise im betroffenen Strassenteil der Äusseren Baselstrasse trennen die Fahrbahn der Hauptverkehrsstrasse von der Nebenfahrbahn. Die strassenmässige Erschliessung der Liegenschaften der Rekurrenten 3 und 4 erfolgt über die Nebenfahrbahn sowohl in Richtung Riehen Zentrum als auch in Richtung Basel. Die Nebenfahrbahn ist im Bereich der heute bestehenden Haltestelle 3,7 m breit. Neu soll sie im Bereich der verschobenen Haltestelle 3,42 m breit sein. Im Bereich der Einfahrt der Rekurrenten 3 und 4 wird sie allerdings 3,56 m breit sein. Die Erschliessung der Liegenschaften der Rekurrenten ist auch nach der Umsetzung der hier strittigen Planung genügend und rechtmässig (vgl. vorstehend Ziff. 3.7). Die blossе Schmälерung der Nebenfahrbahn vor den Liegenschaften der Rekurrenten kann daher nicht als Eingriff in die Eigentumsгарantie verstanden werden.

Die vorgesehene Positionierung der Tramhaltestelle vor der Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 führt indessen zu Emissionen durch wartende sowie ein- und aussteigende Personen, das Öffnen und Schliessen der Türen des Trams, allfälliges Klingeln bei der Abfahrt und allfällige Bremsgeräusche. Ebenso führt die Positionierung einer zweiten Lichtsignalanlage in unmittelbarer Nähe zur Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 zu möglichen Emissionen (vgl. aber vorstehend Ziff. 3.9). Damit werden zumindest die nachbarrechtlichen Abwehrrechte der Rekurrenten 3 und 4 berührt, welche ebenfalls unter die Eigentumsгарantie fallen. Insoweit ist somit von einem Eingriff in das Eigentum der Rekurrenten 3 und 4 auszugehen.

4.3 Die Liegenschaft der Rekurrenten 1 und 2 liegt nicht unmittelbar an der Nebenfahrbahn, sondern zurückversetzt hinter jener der Rekurrenten 3 und 4. Daher werden sie keine direkten Auswirkungen auf ihre Liegenschaft beklagen können, weshalb auch nicht von einem Eingriff in die nachbarrechtlichen Schutzrechte der Rekurrenten 1 und 2 ausgegangen werden kann. Die vorstehend dargestellte, leichte Einschränkung der Sicht beim Ausfahren aus dem Zufahrtsweg der Liegenschaft der Rekurrenten 1 und 2 in die Nebenfahrbahn (vorstehend Ziff. 3.7) vermag ob ihrer Geringfügigkeit keinen Eingriff in das Eigentum zu begründen. Bezüglich der Rekurrenten 1 und 2 ist daher kein Eingriff in die Eigentumsгарantie zu erkennen. Dies ändert aber nichts daran, dass sie legitimiert sind, öffentlich-rechtliche Einwendungen gegen das Projekt zu erheben, wie sie vorstehend abgehandelt wurden.

5. ■■

Den vorstehenden Ausführungen (Ziff. 4.2) ist zu entnehmen, dass das strittige Projekt aufgrund der damit verbundenen Änderung der Emissionslage in das Eigentum der Rekurrenten 3 und 4 eingreift. Einschränkungen der in Art. 26 BV verankerten Eigentumsгарantie bedürfen einer gesetzlichen Grundlage, sie müssen durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt, und sie müssen auch verhältnismässig sein (Art. 36 BV).

5.1 Das BVD weist zutreffend darauf hin, dass der Kanton aufgrund der gewässerschutzrechtlichen Vorgaben dazu verpflichtet ist, die Tramgeleise im fraglichen Abschnitt zu sanieren; diese Sanierung ist der Ausgangspunkt der vorliegenden Planung, und die gesetzliche Grundlage findet sich in Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG und im Gewässerschutzgesetz. Dies stellen die Rekurrenten zu Recht nicht in Frage. Ebensovien stellen sie in Frage, dass es zur Sicherstellung eines angemessenen Anschlusses der Umgebung an den Tramverkehr erforderlich ist, wie bis anhin zwischen den Haltestellen Pfaffenloh und Niederholzboden eine Tramhaltestelle vorzusehen. Das BVD führt weiter zutreffend aus, dass die Sanierung der Gleisunterlage dazu führt, dass die Tramhaltestelle im Einklang mit den Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz geplant und eingerichtet werden muss, auch wenn das BehiG für bestehende Bauten eine Anpassungsfrist von 20 Jahren vorsieht, also bis Ende 2023 (Art. 22 Absatz BehiG). Weiter sollen gemäss Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden. Schliesslich hält das BVD auch zutreffend fest, dass die Äussere Baselstrasse seit 20 Jahren nicht mehr umgestaltet worden ist und die Massnahmen auch deshalb nicht zu beanstanden sind (vgl. Art. 9 Abs. 3 RPG). Inzwischen hat sich die Richtplanung im Kanton Basel-Stadt geändert, so dass auch diesbezüglich Anpassungen notwendig sind, notabene angesichts des Teilrichtplans Velo. Die angefochtenen Pläne beruhen somit auf einer gesetzlichen Grundlage.

E. 5.2

5.2.1 Die Erschliessungsplanung im Bereich der Kantonsstrassen in Basel ist Sache des Regierungsrats. Dieser hat sich dabei nach den vom Bund festgelegten Grundsätzen der Raumplanung und insbesondere nach den Zielen und Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes zu richten (§ 93 BPG). In materieller Hinsicht enthält das Bundesrecht nur allgemeine Grundsätze über die Erschliessungsplanung. Aus dem Eidgenössischen Raumplanungsgesetz ergeben sich hierzu nur punktuelle Planungspflichten (Waldmann/Hänni, Handkommentar RPG, Bern 2006, Art. 2 N 23). Die einzelnen Anforderungen an die Erschliessung ergeben sich im Einzelnen erst aus dem kantonalen Recht (BGE 117 Ib 308 E. 4a S. 314; 123 II 337 E. 5b S. 350; je m.H.). In diesem Rahmen kommt dem Regierungsrat als Planungsbehörde bei dieser Gestaltungsaufgabe ein erhebliches planerisches Ermessen zu (BGE 12 I 65 E. 3a S. 68; BGer 1C_13/2010 vom 1. Juni 2010 E. 2.4). Es ist ihm überlassen, unter mehreren verfügbaren und zweckmässigen Lösungen eine gestalterische Planungsmassnahme auszuwählen. Ihm verbleibt daher ■eine relativ erhebliche Entscheidungsfreiheit■ (BGer 1C_893/2013, 1C_895/2013 vom 1. Oktober 2014 E. 3.2; Tschannen, in: Aemisegger/Kuttler/Ruch [Hrsg.], Kommentar zum RPG, Zürich 2009, Art. 2 N 60), beziehungsweise ein weiter Gestaltungsspielraum (Hänni, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, 5. Aufl., Bern 2008, S. 81). Das Verwaltungsgericht als Rechtsmittelbehörde darf trotz der ihm zustehenden Angemessenheitskontrolle dieses Ermessen des Regierungsrates als Planungsbehörde nicht durch sein eigenes ersetzen (BGer 1C-97/2014 vom 9. Februar 2015 E. 3.3; VGE VD.2015.125 vom 8. April 2016 E. 2.1; VD.2016.116 vom 16. November 2016 E. 3.2).

5.2.2 Der Regierungsrat weist zu Recht darauf hin, dass sich die Anforderungen an die Gestaltung der Tramhaltestelle und an die Verkehrsführung neben dem BehiG auch aus der Richtplanung ergeben. Dabei ist insbesondere der kantonale Teilrichtplan Velo 2013 zu beachten (RAB 12). Dieser konkretisiert den vom Regierungsrat am 20. Januar 2009

erlassenen kantonalen Richtplan, welcher bestimmt, dass dem Langsamverkehr ausreichend Raum zugebilligt werden muss (Strategie 11), und dass zu dessen Förderung die Sicherheit sowie die (Benutzungs-) Attraktivität der Infrastrukturen durch Ausbau und/oder betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen ist (Leitsatz Mobilität 41). Als Planungsgrundsätze sieht der Richtplan als wichtige Ziele und Quellen im Siedlungsgebiet insbesondere die Sicherstellung eines dichten, sicher gestalteten, direkten und attraktiven Fusswegnetzes und ein dichtes und attraktives, die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen abdeckendes Netz für den Veloverkehr vor, wobei in Wohnquartieren der motorisierte Verkehr zu beruhigen und zu reduzieren ist und diese für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten sind (Planungsgrundsätze M3.1 und M3.2). Diese Richtpläne bilden das planungsrechtliche Instrument zur behördenverbindlichen Abstimmung und Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten aller mit Planungsaufgaben betrauter Hoheitsträger, insbesondere des Bundes, der Kantone und der Gemeinden. Richtpläne sind für die Behörden verbindlich (Art. 9 Abs. 1 RPG). Auch das Verwaltungsgericht hat bereits in früheren Entscheiden festgehalten, dass im Kanton Basel-Stadt ein öffentliches Interesse an der Verbesserung des Veloroutennetzes im Sinne der entsprechenden Richtpläne besteht (vgl. etwa VD.2010.72 vom 15. April 2011 E. 2.2). Allerdings sind gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung Abweichungen von Richtplänen zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt sowie von untergeordneter Bedeutung sind, und es nach den Umständen unzumutbar erscheint, vorher den Richtplan förmlich zu ändern (BGE 119 Ia 367; VGE VD.2016.116 vom 16. November 2016 E. 3.3.2).

5.2.3 Wie bereits ausgeführt, befindet sich in der Äusseren Baselstrasse eine Hauptverkehrsstrasse, welche in ihrer Leistungsfähigkeit durch die geplanten Massnahmen nicht beeinträchtigt wird. Diese Hauptverkehrsstrasse dient insbesondere dem motorisierten Durchgangsverkehr und wird intensiv genutzt. Die von den Massnahmen betroffene Nebenfahrbahn gehört dagegen nicht zur Hauptverkehrsstrasse. Sie ist vielmehr gemäss dem Teilrichtplan Velo 2013 als Velopendlerroute qualifiziert und spielt im Velonetz eine bedeutende Rolle, was auch die Rekurrenten zu Recht nicht bestreiten. Es besteht ein grosses öffentliches Interesse daran, das als Pendlerstandort für die Erschliessung mit Velos bestens geeignete Quartier südlich und westlich der Äusseren Baselstrasse direkt an diese Velopendlerroute anzubinden, und zwar im Unterschied zur heutigen Situation gefahrlos. Dies bedingt eine direkte Zufahrt zur Velopendlerroute einerseits aus der Burgstrasse und andererseits aus dem Gestaltenrainweg, welcher überdies zum Basisroutenplan gehört. Gerade wegen des dichten Motorfahrzeugverkehrs auf der Hauptverkehrsachse Äussere Baselstrasse ist das Interesse an direkten, durch Lichtsignalanlagen gesicherten Überfahrten zur Nebenfahrbahn besonders gross. Der Grosse Rat hat in diesem Sinne den Anzug [] und Konsorten betreffend Sicherung der Veloübergänge an der Äusseren Baselstrasse in Riehen am 2. Juni 2004 dem Regierungsrat überwiesen. Darin wird ausgeführt, dass insbesondere die schwierige Überfahrt von der Burgstrasse auf die Velopendlerroute einer Velofahrerin zum Verhängnis geworden sei. Sie sei vom Tram erfasst und schwer verletzt worden. Die Ausführungen des Regierungsrats in der Beantwortung des Anzugs, wonach mit der Verschiebung der Tramhaltestelle ermöglicht werde, dass die Äussere Baselstrasse aus der Burgstrasse und auch aus dem Gestaltenrainweg direkt überquert werden könne und dass damit die geforderten Sicherungen der Veloübergänge geschaffen würden, wurden im Grossen Rat nicht mehr kontrovers diskutiert. Vielmehr hat dieser dem beantragten Budget für die Ausführung des Projekts und der Abschreibung des Anzugs mit Beschluss vom 12. Januar 2011 ohne Diskussion zugestimmt. Dies zeigt, dass auch der Grosse Rat ein

öffentliches Interesse an der Einrichtung von gesicherten Veloübergängen aus der Burgstrasse sowie aus dem Gestaltenrainweg in die Velopendlerroute auf der Nebenfahrbahn der Äusseren Baselstrasse bejaht hat.

5.2.4 Vor dem Hintergrund der Gesamtheit der Anforderungen erscheint die vorliegend diskutierte neue Gestaltung der Veloübergänge mit der Verschiebung der Tramhaltestelle geradezu optimal gewählt: Auszugehen ist von der Situation, dass die Burgstrasse und der Gestaltenrainweg nicht an einem Punkt, sondern trichterartig in die Äussere Baselstrasse münden, wobei mittig noch die Essigstrasse hinzukommt. Sowohl die Burgstrasse als auch der Gestaltenrainweg werden neu je mit direkter und gesicherter Querung an das Velopendlerroutennetz angeschlossen sein. Direkte Querungen sind deshalb notwendig, weil für Velos eine schleifende Querung und das damit einher gehende Befahren der Hauptverkehrsachse auf ca. 30 m, wie es den heutigen Gegebenheiten entspricht, beim vorhandenen hohen motorisierten Verkehrsaufkommen und dem zusätzlichen Tramverkehr gefährlich ist, wie sich erwiesen hat. Zwischen den beiden Veloübergängen kommt die Tramhaltestelle zu liegen, mithin ideal mittig zwischen der Einmündung Burgstrasse und der Einmündung Gestaltenrainweg platziert; die erhöhten Perrons könnten von Velos ja nicht überquert werden. Die behindertengerechten Rampen zu den Perrons werden somit ebenso wie die beiden Veloquerungen unmittelbar anschliessend an die beiden Enden der Haltestelle zu liegen kommen, was den weiteren Vorteil hat, dass dort wegen dem Stillstand oder der geringen Geschwindigkeit der Trams keine zusätzliche Anlage zur Sicherung des Schienenverkehrs nötig wird, wie das auf freier Strecke ■ so etwa beim Belassen der Haltestelle am heutigen Ort und dem Einrichten einer Veloquerung beim Gestaltenrainweg ■ der Fall wäre. Auch die ■bike and ride■ Station kann entgegen der Auffassung der Beschwerdeführer optimal platziert werden, nämlich zwischen der Burgstrasse und dem Gestaltenrainweg; von dort sind es nur wenige Schritte bis zur Haltestelle. Wollte man die Haltestelle an ihrer heutigen Stelle belassen, wäre es nicht möglich, in den Genuss aller dieser Vorteile zusammen zu kommen, sondern es wären Abstriche unausweichlich. Daran ändert nichts, dass die Anforderungen gemäss BehiG auch mit der Verschiebung der Haltestelle nur weitgehend, nicht aber vollständig erfüllt werden können, denn hier wie dort liegt die Haltestelle in einer und derselben Kurve mit in etwa demselben Radius, sodass sich diesbezüglich aus der Verschiebung weder Vor- noch Nachteile ergeben.

5.2.5 Dem ist beizufügen, dass vorliegend entgegen der Auffassung der Rekurrenten 1 und 2 die Streckung der Schienen mit dafür notwendigem Landerwerb, Abreissen der Mauer entlang der Liegenschaften Äussere Baselstrasse 192/194 usw. nicht zur Diskussion steht. Gegenstand des Verfahrens ist die Rechtmässigkeit des aufliegenden Projekts, nicht irgendwelcher auch noch denkbarer Varianten. Immerhin wurde auch die Streckung der Schienen von den Planungsbehörden in Betracht gezogen, aber zufolge unverhältnismässigen Aufwands verworfen (act. 11, Gruner Protokoll Ko.07/12, Fassung 15.05.2012, S. 6 von 13, zu Variante ■Sehne■), was zulässig ist; darauf ist somit nicht mehr weiter einzugehen (vgl. BGE 1A.117/2003 vom 31. Oktober 2003 E. 5.4; BVGE A-314/2016 vom 10. August 2016).

5.2.6 Die vorliegende Projektierung mit insbesondere der Verschiebung der Haltestelle um 30 m ist somit bestens dafür geeignet, das Velonetz im Sinne der Richtplanung zusammenhängend und sicherer zu machen. Weiter ist zu erwarten, dass von der geplanten Verschiebung der Tramhaltestelle und der geänderten Verkehrsführung insbesondere für Velos eine Vielzahl von Personen direkt profitieren werden: Aus dem Gebiet um die

Burgstrasse, die Essigstrasse und den Gestaltenrainweg wird neu direkt und gefahrlos in die Velopendleroute ein- und ausgefahren werden können. Dies wird überdies für manchen auch Anreiz dafür sein, vom Motorfahrzeug aufs Velo umzusteigen, womit die Umlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf Langsamverkehr gefördert wird. Da die Emissionen, welche von den Velofahrenden ausgehen, gegenüber jenen des motorisierten Individualverkehrs deutlich geringer sind, werden auch die Anwohnenden der Äusseren Baslerstrasse von der Umlagerung des Verkehrs profitieren. Die Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs entspricht denn auch den gesetzlichen Vorgaben (vgl. § 13 sowie § 13b des Umweltschutzgesetzes vom 13. März 1991 [USG; SG 780.100]). Zusammenfassend erweisen sich die geplanten Massnahmen als geeignet und erforderlich.

5.3 Auf der anderen Seite sind die Einschränkungen und Unannehmlichkeiten, welche die Rekurrenten 3 und 4 durch die geplante Massnahme erleiden werden, nicht schwerwiegend. Ihr persönliches Interesse am Beibehalten der heutigen Situation vermag daher das öffentliche Interesse an der Umsetzung der Massnahme nicht zu überwiegen. Die Rekurrenten 3 und 4 sind nämlich von der neuen Lage der Tramhaltestelle bloss insoweit betroffen, als die Ein- und Ausfahrt zu resp. von ihrer Liegenschaft über die gegenüber der heutigen Situation verengte Nebenfahrbahn auf der Höhe der Haltestelle führen wird. Wie sich indessen am Augenschein gezeigt hat und vorstehend bereits ausgeführt wurde, verbleibt dort noch genug Platz: Der Vorplatz vor den Garagen auf der Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 ist grosszügig angelegt, die Einfahrt fast 5 m breit, und die Nebenfahrbahn wird dort 3,56 m Breite aufweisen. Das Manövrieren sowie das Ein- und Ausfahren bleibt also ohne weiteres möglich, und die Einschränkungen im Vergleich zur bestehenden Situation sind gering. Die Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 bleibt somit auch nach der Verschiebung der Tramhaltestelle zumindest genügend erschlossen. Lediglich im kurzen Bereich der Nebenfahrbahn neben der Tramhaltestelle wird das Kreuzen von zwei Automobilen oder von Automobil und Lastwagen nicht möglich sein. Solches Kreuzen wird aber kurz vorher und kurz danach wieder möglich sein; zudem ist eine Zu- und Ausfahrt in beide Richtungen möglich, da auf der Nebenfahrbahn keine Einbahnstrasse signalisiert ist. Die für die Erhaltung der Privatsphäre auf ihrer Liegenschaft allenfalls von den Rekurrenten 3 und 4 wünschbaren Massnahmen betreffen alle Eigentümer von Liegenschaften in der Umgebung von Tramhaltestellen und sind kaum als unzumutbar zu bezeichnen. Den vorstehenden Ausführungen (Ziff. 3.9) ist zudem zu entnehmen, dass bezüglich der Lärmemissionen insgesamt von einer Verbesserung der Situation auszugehen ist. Es ist zwar richtig, dass die Tramhaltestelle mit dem strittigen Projekt vor die Liegenschaft der Rekurrenten 3 und 4 zu liegen kommt. Es trifft auch zu, dass an diesem Ort mit vermehrtem Fussgängerverkehr, mit regelmässigem Veloverkehr und auch mit vereinzelt Motorfahrzeugverkehr zu rechnen ist, wie sich anlässlich des Augenscheins gezeigt hat. Angesichts der Übersichtlichkeit der Situation, der 30er-Zone, der beidseitigen Anrampung der Nebenfahrbahn ■ was in einer Gesamtschau zusammen mit den Perrons an eine Begegnungszone gemahnt, wie sie in urbanen Zonen wie der vorliegenden notabene auch zu erwarten ist ■ und des sehr geringen Aufkommens an motorisiertem Verkehr (wie sich am Augenschein gezeigt hat) ist die Unfallgefahr aber als gering einzustufen. Die geringfügige Verschlechterung der Sicherheitslage im Bereich der Nebenfahrbahn (neu wird die Tramhaltestelle in einen Bereich verschoben, in welchem die Einfahrt zu einer Privatliegenschaft liegt) wird bei weitem aufgewogen durch den deutlichen Gewinn an Sicherheit, der insgesamt und insbesondere aus den beiden direkten

Querungen von der Burgstrasse und dem Gstalteinweg für den Langsamverkehr resultiert. Die Vorteile der fraglichen Massnahmen überwiegen die Nachteile für die Rekurrenten 3 und 4 somit insgesamt deutlich, und damit erweisen sie sich als verhältnismässig.

E. 6

Damit sind die Rekurse abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens haben die Rekurrenten je in solidarischer Verbindung die Verfahrenskosten zu tragen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.