

9310

Ratschlag

betreffend

Viaduktstrasse, Centralbahnstrasse West - Margarethenstrasse

- **Anpassung der Verkehrsinfrastruktur**
- **Gestaltung Vorzone Elsässertor**

vom 27. Januar 2004 / BD 040087

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt
am 30. Januar 2004

INHALTSVERZEICHNIS

I	BEGEHREN	3
II	BEGRÜNDUNG	3
1	Ausgangslage	3
1.1	Entwicklung um den Bahnhof SBB	3
1.2	Dienstleistungsgebäude Elsässertor	3
1.3	Neue Anforderungen an den öffentlichen Raum	3
2	Ziele und wichtigste Massnahmen in der Viaduktstrasse.....	4
3	Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen	4
3.1	Neubau Margarethenbrücke	4
3.2	Koordination mit Tramgleiserneuerungen und Neubau Elsässertor	5
III	PROJEKTBSCHRIEB	5
1	Einleitung	5
1.1	Anlass zur Planung.....	5
1.2	Planungsablauf.....	5
1.3	Funktion und Bedeutung der Viaduktstrasse heute und in Zukunft	6
2	Anpassungen Verkehrsinfrastruktur	6
2.1	Variantenstudium.....	6
2.2	Anpassungen Viaduktstrasse - Variante Midi	9
3	Gestaltung Vorzone Elsässertor	11
4	Bau- und Strassenlinien, Landerwerb	11
5	Koordination mit weiteren Vorhaben	12
5.1	Gleissanierung	12
5.2	Werkleitungsbau.....	13
6	Bauvorgang und Termine	13
7	Auswirkungen auf die Umwelt.....	13
IV	KOSTEN	14
V	ANTRAG	15

I BEGEHREN

Wir beehren uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehren für Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur in der Viaduktstrasse, im Abschnitt Centralbahnstrasse West – Margarethenstrasse, sowie für die gestalterische Aufwertung des Vorbereichs entlang des neuen Dienstleistungsgebäudes Elsässertor zu unterbreiten. Wir beantragen, einen Baukredit in der Höhe von CHF 2'990'000.- (Preisbasis Januar 2003, Produktionskosten-Index PKI) zu bewilligen.

Das Vorhaben wurde mit Beschluss des Regierungsrates vom 5. August 2003 (RRB Nr. 03/27/64) ins Investitionsprogramm, Investitionsbereich 1 „Strassen / Stadtgestaltung“ aufgenommen. Der Betrag von CHF 3'000'000.- ist im Budget des Baudepartementes unter der Position 6170.110.2.1016 eingestellt und verteilt sich auf die Jahre 2004 (CHF 1'000'00.-) und 2005 (CHF 2'000'000.-).

II BEGRÜNDUNG

1 Ausgangslage

1.1 Entwicklung um den Bahnhof SBB

Im Rahmen der Masterplanung Bahnhof SBB Basel wurde bereits Mitte der 80er Jahre beschlossen, den Bahnhof zur Verkehrsdrehscheibe auszubauen und in unmittelbarer Umgebung neue Standorte für Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor zu fördern. So wurde das Gebiet um den Bahnhof in den letzten Jahren einer starken Veränderung unterzogen. Die Entwicklung westlich des Bahnhofs hat mit dem Bau des Ausbildungszentrums UBS der Architekten Diener & Diener sowie dem Bau des Dienstleistungszentrums auf dem ehemaligen Schlotterbeckareal des Architekten Richard Meier bereits vor einigen Jahren eingesetzt. Beide Gebäude zeichnen sich durch ihre markante, qualitativ hochstehende Architektur aus und verleihen dem Ort eine neue städtebauliche Bedeutung.

1.2 Dienstleistungsgebäude Elsässertor

Auf dem ehemaligen Areal Eilgut SNCF, zwischen Viaduktstrasse und Gleisfeld, entsteht zur Zeit das neue Dienstleistungszentrum Elsässertor der Architekten Herzog & de Meuron. Das Areal wurde bereits im Rahmen des Masterplans Bahnhof SBB von Bahnareal in die Zone 5 umgezont. Mit dem Neubau werden weitere Arbeitsplätze am Bahnhof verwirklicht. Zudem kann die stadträumliche Lücke zwischen Ausbildungszentrum UBS und dem Elsässerbahnhof baulich geschlossen werden, so dass die Viaduktstrasse ab dem Birsigviadukt zur städtebaulich hochwertigen Zugangsachse von Basel-West zum Bahnhof SBB ausgebildet wird.

1.3 Neue Anforderungen an den öffentlichen Raum

Auch die Markthalle auf der gegenüberliegenden Strassenseite soll in den nächsten Jahren einer neuen Nutzung zugeführt und baulich aufgewertet werden. Die Veränderungen stellen neue Anforderungen an den öffentlichen Raum. Mit den zusätzlichen Arbeitsplätzen im Elsässertor und einer publikumsintensiveren Nutzung der Markthalle sind grössere Fussgängerströme entlang der Viaduktstrasse

und Centralbahnstrasse West, neue Querungsbedürfnisse und insbesondere auch höhere Passagierfrequenzen an der Tramhaltestelle Markthalle zu erwarten. Wichtige Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger über die Viaduktstrasse fehlen, die Tramhaltestelle wird schon den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht - sie ist zu schmal.

2 Ziele und wichtigste Massnahmen in der Viaduktstrasse

Mit dem vorliegenden Kreditbegehren soll die Infrastruktur auf Allmend den neuen Gegebenheiten und Bedürfnissen angepasst werden und durch eine gestalterische Aufwertung der städtebaulichen Situation - geprägt durch die architektonisch hochwertigen Neubauten - gerecht werden.

Das Projekt für Infrastrukturanpassungen sieht eine Neugestaltung des Strassenraumes zwischen der Markthalle und dem Elsässertor vor. Dabei können massgebende Verbesserungen, vor allem für Fussgängerinnen und Fussgänger, sowie für den öffentlichen Verkehr, erreicht werden. Der Weg entlang des Elsässertors ist zudem Bestandteil der sichersten und direktesten Fusswegverbindung vom Bahnhof über den Flamingosteg zum Zoo. Eine Verbesserung und Aufwertung dieser Verbindung hat der Regierungsrat in seiner Antwort zur kleinen Anfrage Susanne Signer betreffend neuer kreuzungsfreier Fussweg vom Bahnhof zum Zolli in Aussicht gestellt. Das Vorhaben umfasst die folgenden wichtigsten Massnahmen:

- Die Tramgleise werden begradigt, die Haltestelleninsel verlängert und verbreitert, so dass eine normgerechte, auf das neue Rollmaterial abgestimmte und behindertengerechte Tramhaltestelle eingerichtet werden kann.
- Ein neuer Fussgängerübergang zwischen Markthalle und Elsässertor verbessert einerseits die Zugänglichkeit zu den beiden Gebäuden, sowie zur Tramhaltestelle und gewährleistet andererseits eine optimale Verbindungen zwischen Markthalle, Tramhaltestelle, Elsässertor und Bahnhof SBB.
- Im Zuge der Infrastrukturanpassungen wird eine attraktive Fusswegverbindung entlang des Elsässertors ermöglicht und an der Schnittstelle zwischen Privat-areal und Allmend - vor dem Elsässertor - eine hochwertige Gestaltung sichergestellt.

3 Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen

3.1 Neubau Margarethenbrücke

Im Vorfeld der Planungen wurden Abhängigkeiten und Rahmenbedingungen im Bezug auf andere benachbarte Bauvorhaben abgeklärt. Ein allfälliger Neubau der Margarethenbrücke war dabei von besonderem Interesse. Abklärungen über den Zustand der Brücke wurden in Zusammenarbeit mit den SBB vorgenommen. Die Brücke wurde Ende der 90er Jahre einer sanften Renovation unterzogen. Eine Totalsanierung respektive ein Neubau ist frühestens in 10 - 15 Jahren vorgesehen. Aus finanziellen Gründen kann eine vorgezogene Realisierung nicht in Betracht gezogen werden.

Bei den Planungen für die Viaduktstrasse wurde darauf geachtet, dass die Option eines künftigen Neubaus der Margarethenbrücke gemäss Masterplan Bahnhof SBB offen gehalten wird.

3.2 Koordination mit Tramgleiserneuerungen und Neubau Elsässertor

Im Knoten Margarethenstrasse / Viaduktstrasse mussten im Jahr 2000 einzelne Weichen und Kreuzungen erneuert werden. Im Jahr 2003 wurden auch die Tramgleise in der Centralbahnstrasse West, Abschnitt Küchengasse bis Elisabethen-anlage, ersetzt. Im Jahr 2004 müssen die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) nun auch die Tramgleise im betreffenden Abschnitt der Viaduktstrasse erneuern. Es besteht somit die Gelegenheit, die geplanten Anpassungen und die Aufwertung koordiniert mit dem Tramgleisersatz vorzunehmen. Dem Projekt müssen somit lediglich die Mehrkosten für die Verlegung der Tramgleise gegenüber einem Ersatz in bestehender Lage angerechnet werden. Mit den Umgebungsarbeiten zum Elsässertor wird zudem die gesamte Konstruktion des südlichen Trottoirs an der Viaduktstrasse neu erstellt. Eine Koordination mit diesen beiden Vorhaben führt zu massgebenden Kosteneinsparungen beim Projekt Anpassung und Aufwertung Viaduktstrasse.

Werden die geplanten Massnahmen nicht jetzt im Zuge der Tramgleiserneuerungen und Umgebungsarbeiten zum Elsässertor umgesetzt, wird die Chance für eine Aufwertung und Anpassungen der Viaduktstrasse an die neuen Gegebenheiten auf Jahrzehnte hinaus vergeben.

III PROJEKT BESCHRIEB

1 Einleitung

1.1 Anlass zur Planung

Bei der Planung der Überbauung Elsässertor mussten verschiedene Fragen betreffend Abstimmung des privaten Bauvorhabens auf die angrenzende Allmend, insbesondere auf die Viaduktstrasse, geklärt werden. So mussten die Zufahrt und die Erschliessung des Neubaus ab der Viaduktstrasse respektive der Centralbahnstrasse West geregelt und Grundlagen zur Überprüfung der Bau- und Strassenlinien ausgearbeitet werden.

Das Hochbau- und Planungsamt hat demzufolge in Studien und Vorprojekten grundsätzliche Überlegungen zur Viaduktstrasse im Abschnitt Centralbahnstrasse West bis Margarethenstrasse angestellt. Dabei stand die funktionale und gestalterische Aufwertung des Strassenraumes im Mittelpunkt.

1.2 Planungsablauf

In einem ersten Schritt wurde ein verkehrstechnisches Vorprojekt für den Strassenraum zwischen Markthalle und Elsässertor erarbeitet. Der neue Querschnitt diente als Grundlage zur Überprüfung der Bau- und Strassenlinien. Auf ein separates südliches Trottoir wurde zu Gunsten eines breiteren Vorbereichs vor dem Elsässertor verzichtet. Die öffentliche Fusswegverbindung soll in die Gestaltung des Vorbereichs einbezogen werden.

In Zusammenarbeit mit der Bauherrschaft und den Planern der Überbauung Elsässertor wurde dann in einem zweiten Schritt ein Vorprojekt für den Bereich zwischen dem Neubau und dem südlichen Strassenrand der Viaduktstrasse entwickelt. Als Vorgaben seitens Kanton sollen auf der Fläche der öffentliche Fussweg, eine strassenbegleitende Baumbepflanzung sowie zusätzliche oberirdische Veloparkplätze realisiert werden.

1.3 Funktion und Bedeutung der Viaduktstrasse heute und in Zukunft

Die Viaduktstrasse ist eine verkehrsorientierte, innerstädtische Hauptstrasse. Im Abschnitt Centralbahnstrasse West bis Margarethenstrassen übernimmt sie unterschiedlichste Funktionen:

- Für den Individualverkehr ist sie ein wichtiges Bindeglied zwischen Cityring, Mittlerem und Äusserem Ring. Während die Markthallenbrücke auf der einen Seite die Verknüpfung mit dem Cityring herstellt, führt am anderen Ende des Abschnitts die Margarethenstrasse als direkte Achse zum Äusseren Ring.
- Sie ist zugleich eine zentrale ÖV-Achse. Es verkehren die Tramlinien 1, 2 und 8, welche die Verbindung von Basel West respektive Binningen mit dem Bahnhof SBB sicherstellen. Die Haltestelle der Linien 1 und 8 stadtauswärts liegt im betreffenden Abschnitt.
- Als Langsamverkehrsachse stellt sie mit der weiterführenden Centralbahnstrasse West für den Fuss- und Veloverkehr den Zugang aus Basel West zum Bahnhof SBB dar. Zudem ist der Abschnitt entlang des Elsässertors Bestandteil der Fusswegverbindung vom Bahnhof zum Zoo.

Die vielfältigen Funktionen wurden bei der Planung überprüft. Die Viaduktstrasse bleibt im Abschnitt Centralbahnstrasse West bis Margarethenstrasse auch in Zukunft ein zentrales Element im städtischen Basisstrassennetz. Um für den motorisierten Verkehr die Funktion als Bindeglied im Netz wahrnehmen zu können, müssen die je zwei Fahrspuren respektive Aufstellspuren pro Richtung bestehen bleiben.

Während die Haltestellenanordnung aus betrieblichen Gründen unverändert bleiben soll, besteht ein Optimierungsbedarf bei der Ausgestaltung der Haltestelle in der Viaduktstrasse. Auch die Zugänglichkeit zur Haltestelle sowie die Fusswegverbindungen im Allgemeinen sollen mit den Anpassungen verbessert werden. Zudem vermag die Viaduktstrasse, im Abschnitt Margarethenstrasse bis Centralbahnstrasse West, in ihrer heutigen Ausbildung der städtebaulichen Bedeutung des Ortes in keiner Weise gerecht zu werden.

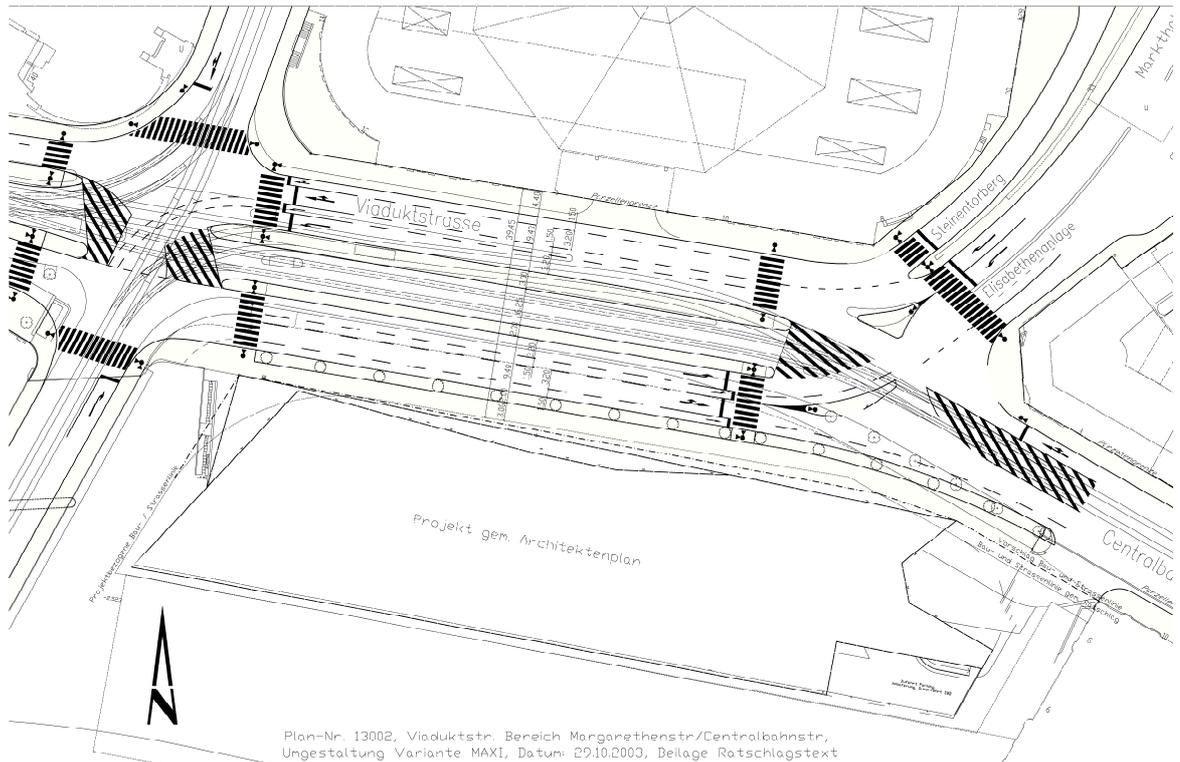
2 Anpassungen Verkehrsinfrastruktur

2.1 Variantenstudium

Um den neuen Querschnitt zwischen Markthalle und Elsässertor festzulegen, wurden verschiedene Varianten entwickelt. Mit dem Variantenstudium wurden die Handlungsspielräume in verkehrstechnischer, gestalterischer und vor allem auch finanzieller Hinsicht ausgelotet.

Variante Maxi

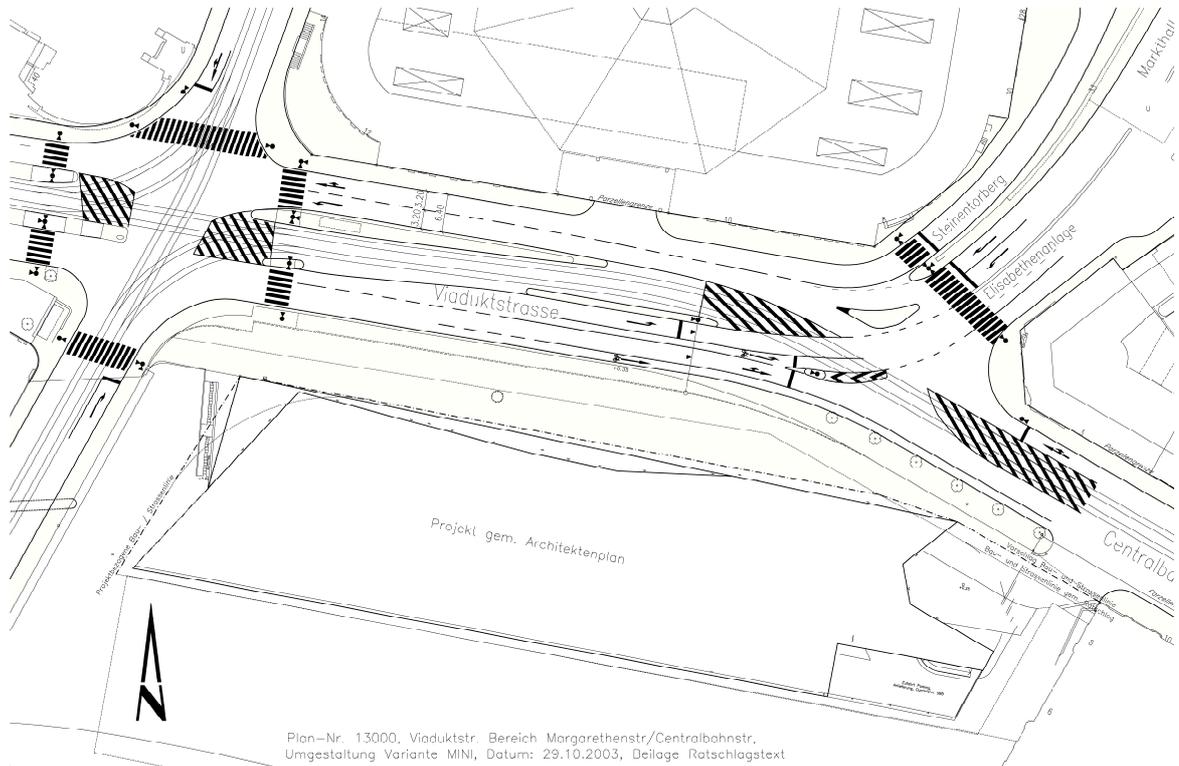
Zuerst wurde eine Variante erarbeitet, welche die maximalen Anforderungen betreffend Verkehrsflächen erfüllen kann. Die Tramgleise werden dabei soweit nach Süden verlegt, dass das Trottoir vor der Markthalle auf ca. 4.50 m verbreitert und auch in Richtung Westen neben den zwei Fahrspuren je ein Velostreifen angeordnet werden kann. Die Traminselform wird auf 3 m verbreitert und auf die gesamte Länge zwischen Margarethenstrasse und Markthallenbrücke verlängert. Neben dem Fussgängerstreifen beim Knoten Margarethenstrasse wird zusätzlich auch am östlichen Ende der Halteinsel ein Fussgängerstreifen eingerichtet.



In dieser Variante werden die Tramgleise in der Viaduktstrasse um ca. 6 m nach Süden verschoben. Für den Vorbereich zum Elsässertor verbleibt ein Minimum von rund 5 m Breite, wodurch der gestalterische Freiraum für eine städtebaulich gute Lösung beinahe verunmöglicht wird. Eine derartige Verschiebung der Tramgleise hätte auch Auswirkungen auf den Knotenbereich Margarethenstrasse und darüber hinaus in die westliche Viaduktstrasse. Die Lage der Kreuzungen und Weichen im Knotenbereich sowie der Gleise im Bereich der Haltestelle stadteinwärts müssten ebenfalls korrigiert werden, was mit enormen Kostenfolgen verbunden wäre. Die Kosten für diese Variante belaufen sich aufgrund grober Schätzungen auf knapp CHF 10 Mio.. Aus diesen Gründen wurde die Variante Maxi nicht weiterverfolgt.

Variante Mini

Die Aufgabe bestand nun darin, kostengünstigere Lösungen zu suchen. Als Gegenextrem zur Variante Maxi wurde eine Variante Mini mit minimalen Anpassungen ausgearbeitet. Dabei sollen die Tramgleise in bestehender Lage verbleiben. Die Verbesserungen bei dieser Variante beschränken sich auf eine marginale Verlängerung und Verbreiterung der Traminsel. Es zeigt sich, dass ohne Tramgleisverschiebungen kaum Spielraum für Querschnittsveränderungen besteht. Auch auf den zusätzlichen Fussgängerstreifen muss verzichtet werden.

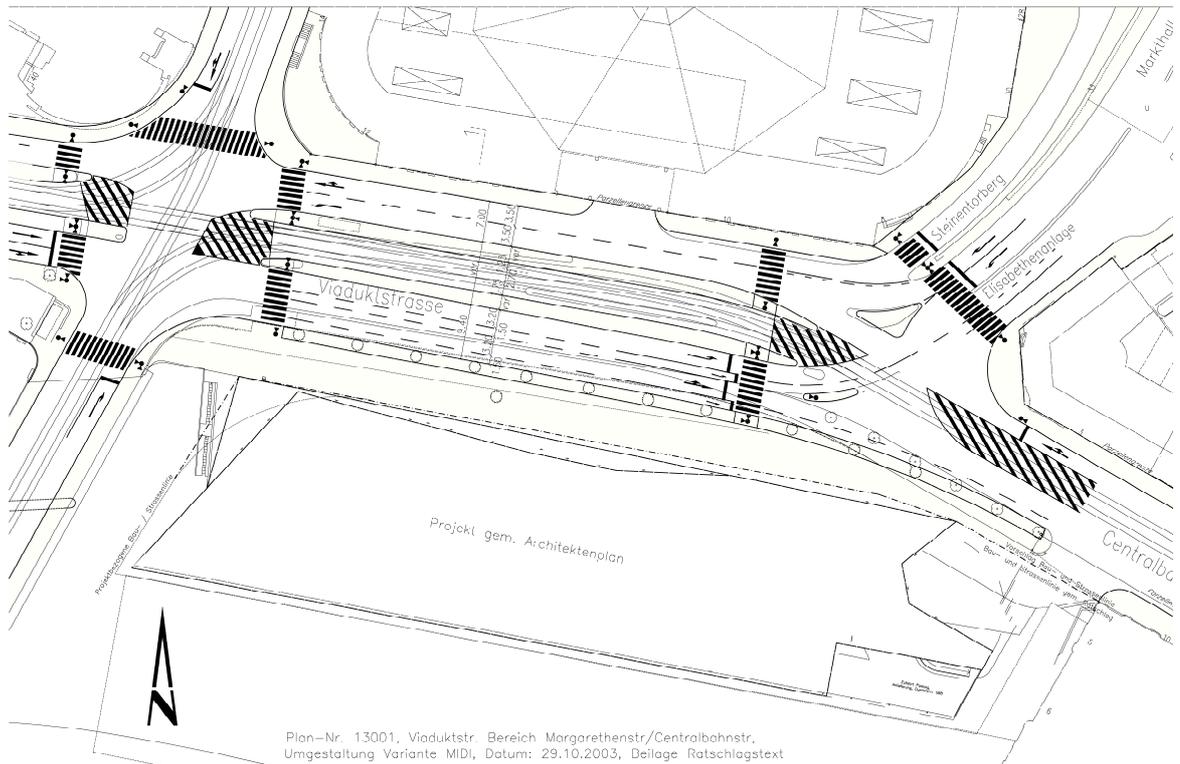


Die Kosten für die Variante Mini wurden auf weniger als CHF 1 Mio. veranschlagt. Die Variante kann jedoch die gestellten Anforderungen an den Raum nicht erfüllen und bewirkt auch sonst kaum Verbesserungen. Die Variante Mini wurde daher ebenfalls verworfen.

Variante Midi

Schliesslich wurde ein Mittelweg zwischen den Varianten Maxi und Mini gesucht. Die Tramgleislage soll nur soweit verschoben werden, dass Auswirkungen in den Knotenbereich und darüber hinaus vermieden werden. Die Begradigung des Gleisverlaufs erlaubt im westlichen Abschnitt eine Optimierung des Strassenquerschnitts und somit auch die Möglichkeit, den zusätzlichen Fussgängerübergang einzurichten. Die Traminsel kann, wenn auch etwas weniger breit, beinahe identisch wie in der Variante Maxi ausgebildet werden. Da die Tramgleislage am westlichen Punkt, beim Knoten Margarethenstrasse fixiert ist, besteht allerdings nicht vollständige Freiheit bei der Querschnittaufteilung. Der nördliche Abstand zwischen Tramgleis und Markthalle erlaubt keine neuen Velostreifen in diesem Abschnitt. Auch auf die Verbreiterung des Trottoirs vor der Markthalle muss aus Platzgründen verzichtet werden. Deutlich mehr Spielraum besteht dagegen auf

der südlichen Seite der Tramgleise, so dass auch für den Vorbereich zum Elsässertor ausreichend Platz für eine städtebaulich angemessene Gestaltung vorhanden ist.



Die Kosten für die Variante Midi wurden in einem ersten Überschlag auf rund CHF 5 - 6 Mio. geschätzt.

Variantenentscheid

Nachdem bekannt war, dass die BVB die Tramgleise in der Centralbahnstrasse West und im betreffenden Abschnitt der Viaduktstrasse demnächst sanieren müssen, und somit die Kosten zu Lasten der Anpassungs- und Aufwertungsmassnahmen nochmals gesenkt werden können, ist entschieden worden, die Variante Midi weiterzubearbeiten, abgestimmt darauf ein Gestaltungsprojekt für den Vorbereich des Elsässertor zu entwerfen und dem Grossen Rat ein Kreditbegehren für die Vorhaben zu unterbreiten.

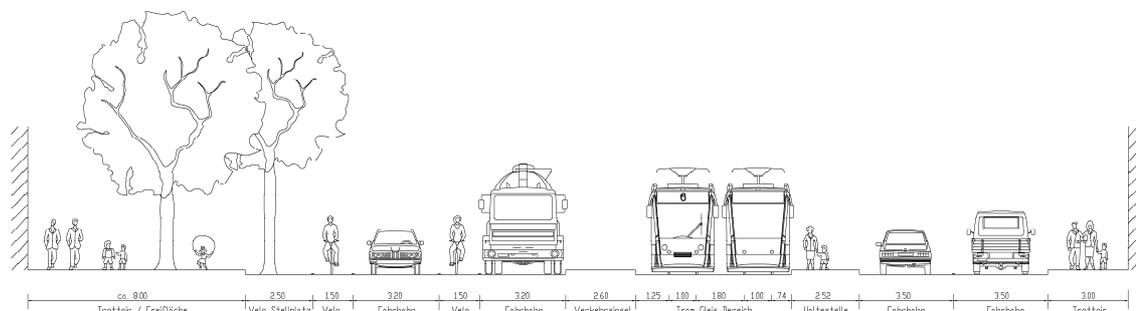
2.2 Anpassungen Viaduktstrasse - Variante Midi

Die weiterbearbeitete Variante Midi ist im beiliegenden Situationsplan 1:500 zusammen mit dem Gestaltungsprojekt für die Vorzone Elsässertor dargestellt.

Querschnittaufteilung

Die Querschnittaufteilung wird gegenüber heute nicht grundlegend verändert. Die Anzahl Fahrspuren bleibt gleich. In Richtung Westen verlaufen zwei Fahrspuren von je 3.50 m Breite (1 Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, 1 Linksabbiegespur), in Richtung Osten sind es zwei Fahrspuren von je 3.20 m (1 Linksabbiegespur, 1 Geradeaus-/Linksabbiegespur) sowie zwei separate Velostreifen. Die Tramtrasse mit der Haltestelle der Linien 1 und 8 stadtauswärts befindet sich in Mittellage. Mit der Begradigung der Tramtrasse wird Platz für eine langgezogene gut 2.50 m

breite Tramhalteinsel geschaffen. Südlich der Tramtrasse wird parallel zur Haltinsel eine Verkehrsinsel als Abgrenzung zur Fahrbahn angeordnet. Da im südlichen Bereich der Strasse ausreichend Platz vorhanden ist, wird die Insel so ausgelegt, dass sie später - bei Bedarf - ohne grössere bauliche Eingriffe als Tramhalteinsel genutzt werden könnte.



Verkehrsregime, Erschliessung Elsässertor

Das Verkehrsregime in der Viaduktstrasse bleibt praktisch unverändert. Für den Fussverkehr kann am östlichen Ende der Tram- respektive Verkehrsinsel ein neuer Fussgängerstreifen angeboten werden. In der Centralbahnstrasse West besteht ein Verbot für Motorwagen und Motorräder, ausgenommen Bus, Taxi und Anlieferung.

Die Erschliessung der Überbauung Elsässertor für den motorisierten Individualverkehr erfolgt ab der Centralbahnstrasse West über eine Rampe in eine Einstellhalle. Im rückwärtigen Teil der Einstellhalle verläuft eine durchgehende Anlieferstrasse durch das Gebäude mit Wendemöglichkeit im Bereich unter der Margarethenbrücke. Die Ausfahrt aus der Einstellhalle in die Centralbahnstrasse West ist nur als Linksabbieger zugelassen. Das Rechtsabbiegen mit Wendemanövern auf dem Centralbahnplatz und unerwünschten Konflikten mit Fussgängerinnen und Fussgängern im Bereich des Bahnhofausgangs soll verhindert werden. Um Behinderungen des Tramverkehrs zu vermeiden, wird die Ausfahrt mit einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage geregelt.

Lichtsignalanlage

Die Lichtsignalanlage am Knoten Viaduktstrasse / Centralbahnstrasse muss wegen der verlängerten Tram- respektive Verkehrsinseln, der neuen Fussgängerstreifen und der Ausfahrt Elsässertor erweitert werden. Die Erweiterung sieht die vollständige LSA-Regelung des neuen Fussgängerübergangs über die Viaduktstrasse und der Ausfahrt Elsässertor mitsamt dem dortigen Fussgängerstreifen vor.

Am Knoten Margarethenstrasse wird aus Kostengründen vorläufig auf eine Lichtsignalregelung verzichtet. Eine Vollregelung des Knotens würde Zusatzkosten in der Grössenordnung von CHF 1 Mio. bedingen. Erst bei einem späteren Neubau der Margarethenbrücke und der Zulassung von zusätzlichen Verkehrsbeziehungen am Knoten soll das Einrichten einer Lichtsignalanlage erneut geprüft werden.

3 Gestaltung Vorzone Elsässertor

Im Rahmen der Planung des "Elsässertors" wurde vom renommierten Zürcher Büro Vogt Landschaftsarchitekten, in enger Zusammenarbeit mit den Architekten Herzog & de Meuron, ein Entwurf für die Umgebungsgestaltung ausgearbeitet. Im vorliegenden Projekt werden die funktionalen Vorgaben an die Vorzone des "Elsässertors" mit dem "genius loci" eines ehemals durch die Bahn genutzten Areals zu einem überzeugenden Entwurf verdichtet.

Als einprägsamstes Element werden Baumgruppen gepflanzt, die entlang der Viaduktstrasse einen Hain bilden. Zwei Pioniergehölze, Birke und Robinie, wie sie typischerweise auf Bahnbrachen zu finden sind, bilden mit ihrem feingliedrigen Blattwerk einen Filter vor der Glasfassade des "Elsässertors". Die Baumgruppen reagieren in ihrer Stellung auf städtebauliche Bezüge und definieren unterschiedliche Bereiche:

- entlang des "Elsässertors" wird für Fussgänger ein Bereich frei gelassen, dessen Breite variiert und ein abwechslungsreiches Flanieren verspricht
- Abstellplätze für achtzig Velos sind entlang der Viaduktstrasse in Nischen angeordnet
- Lücken zwischen den Baumgruppen nehmen Bezug auf die gegenüberliegende Markthalle und brechen so optisch die Dominanz der Fahrspuren

Die Baumrabbatten werden mit Stahlschienen gefasst und mit Eisenbahnschotter abgestreut, eine robuste und pflegeleichte Massnahme. Die begehbare Fläche ist in "Hot-Roll" ausgebildet, ein Asphaltbelag mit Zugabe von Eisenbahnschotter. Denselben Belag haben die Architekten auch bei der Umgebungsgestaltung des "Schaulagers" in Münchenstein angewandt. Über die Gestaltung wird somit der Bezug zur Geschichte und zur Besonderheit dieses Areals aufgebaut. Das Thema der Eisenbahn wird mit der Umgebungsgestaltung in ein städtisches Umfeld transformiert und erzeugt eine unverwechselbare, dem Ort angemessene Stimmung.

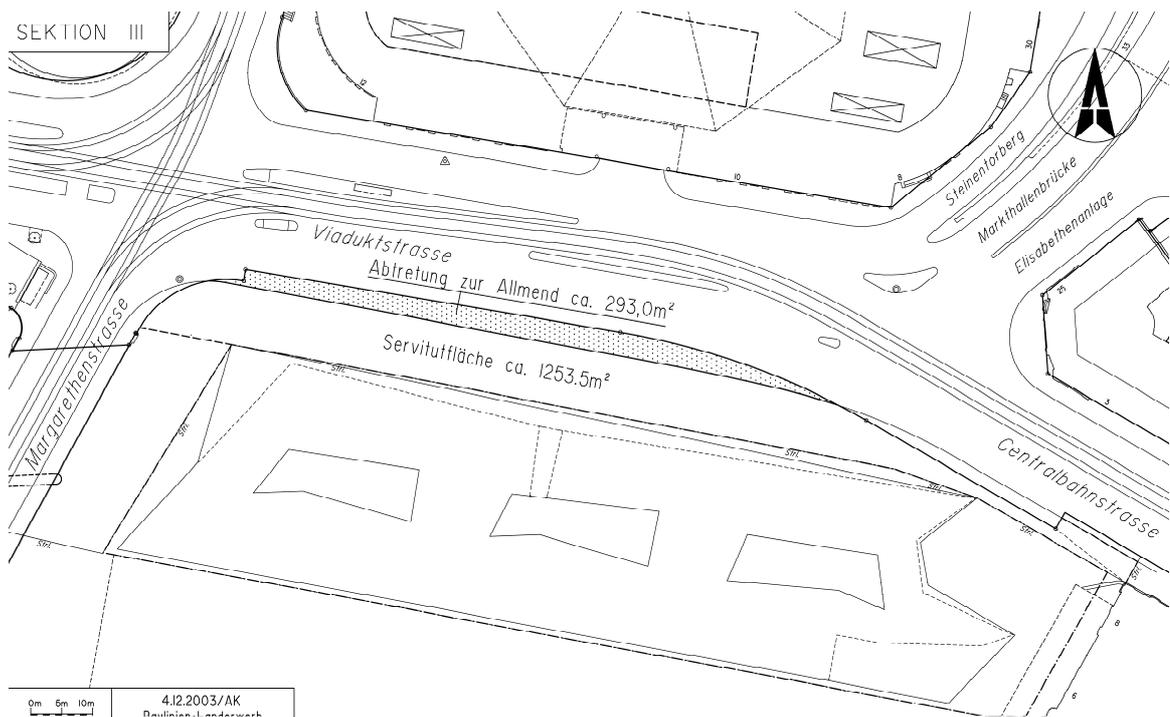
Bei der Gestaltung der Vorzone Elsässertor stehen Aufwertungen und Verbesserungen von Fusswegverbindungen sowie Zugänglichkeiten im Vordergrund. Es geht weniger darum, einen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Von einer Finanzierung über den Mehrwertabgabe-Fonds wird daher abgesehen.

4 Bau- und Strassenlinien, Landerwerb

Mit der Umzonung des ehemaligen Areals Eilgut SNCF von Bahnareal in die Bauzone 5 hat der Grosse Rat bereits 1987 generelle Bau- und Strassenlinien entlang der Viaduktstrasse festgelegt und den Regierungsrat ermächtigt, bei der definitiven Festsetzung dieser Linien geringe Anpassungen vorzunehmen.

Bei der Projektierung der Überbauung Elsässertor und den parallel dazu laufenden Studien für die Anpassung der Viaduktstrasse hat sich gezeigt, dass im Sinne einer stadtplanerisch guten Gesamtlösung die Bau- und Strassenlinien der Viaduktstrasse geringfügig nach Norden verschoben werden sollten. Ein späterer Ausbau der Margarethenbrücke bleibt dabei selbstverständlich uneingeschränkt möglich. In der Folge hat der Regierungsrat die Bau- und Strassenlinien mit Beschluss 18/15 vom 15.05.2001 definitiv festgesetzt.

Mit den SBB wurden dann Verhandlungen betreffend Landerwerb aufgenommen. Lediglich das Land, welches für die Verbreiterung der Viaduktstrasse beansprucht wird, soll vom Kanton erworben werden. Das heisst, die Allmend erstreckt sich künftig bis zum südlichen Randstein der angepassten Viaduktstrasse. Für das Areal zwischen Randstein und Bau- und Strassenlinie verzichten die SBB dagegen auf das Heimschlagsrecht gemäss BPG § 127, was für den Kanton zu erheblichen Einsparung führt. Der Vorbereich zum Elsässertor soll somit im Eigentum der SBB bleiben. Das öffentliche Durchgangsrecht, die Veloabstellplätze sowie Gestaltung, Bepflanzung, betrieblicher und baulicher Unterhalt des Areals werden mittels Dienstbarkeitsverträgen geregelt.



Es ist vorgesehen, dass der Kanton die Oberfläche ab Rohplanie gemäss oben beschriebenem Projekt erstellt und sowohl für den baulichen wie betrieblichen Unterhalt aufkommt. Im Gegenzug erhält der Kanton ein öffentliches Durchgangsrecht sowie ein öffentliches Benutzungsrecht für die Veloabstellplätze.

5 Koordination mit weiteren Vorhaben

5.1 Gleissanierung

Koordiniert mit den geplanten Anpassungen und der Aufwertung der Viaduktstrasse werden von den BVB Tramgleissanierungen vorgenommen. Der Ersatz der Tramgleise in der Centralbahnstrasse West, Abschnitt Küchengasse bis Elisabethenanlage, wurde bereits im 2. Quartal 2003 ausgeführt. Aufgrund von Störungen bei einer Weiche und dem Verschleiss der Schienen müssen nun die Gleise im folgenden Abschnitt von der Elisabethen-Anlage bis zum Knoten Margarethenstrasse ab Mitte 2004 dringend erneuert werden. Die Sanierung wurde bis jetzt zurückgestellt, damit sie zusammen mit den geplanten Vorhaben vorgenommen werden kann.

5.2 Werkleitungsbau

Zusammen mit den Strassenbauarbeiten erneuern die IWB, Abteilung Elektrizität, die Kabel für die öffentliche Beleuchtung und das Versorgungsnetz; die Abteilung Wasser erstellt eine neue Versorgungsleitung.

Die Telecomanbieter Balcab und Colt werden eine bestehende Kabelverteilkabine auf den Vorplatz Elsässertor verschieben und die vorhandenen Kabeltrassen anpassen. Die Werkbetreiber werden gleichzeitig die Hauszuführungen für den Neubau Elsässertor realisieren.

6 **Bauvorgang und Termine**

Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten im August 2004 zu beginnen. Durch die Wahl einer etappierten Bauausführung kann der öffentliche und der private Verkehr während der ganzen Bauzeit, mit Ausnahme von kleineren Behinderungen, aufrechterhalten werden. Die Tramhaltestellen Markthalle bleiben für Fussgängerinnen und Fussgängern jederzeit zugänglich.

Das Bauende ist nach Einbringen aller Deckbeläge im Frühjahr 2005 vorgesehen.

7 **Auswirkungen auf die Umwelt**

Aufgrund des vorliegenden Projektes sind kaum direkte Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Bei den Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur wurde darauf geachtet, dass eine für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ausgewogene Lösung gefunden wird. Mit dem zusätzlichen Fussgängerstreifen, der Fusswegverbindung durch den hochwertig gestalteten, begrünten Vorbereich entlang des Elsässertors und dem Ausbau der Tramhaltestelle werden insbesondere für die umweltgerechten Verkehrsarten erhebliche Verbesserungen erreicht.

Mit der Realisierung des Projekts müssen sechs bestehende Bäume entlang der Viaduktstrasse entfernt werden. Durch die Begrünung des neuen Vorplatzes Elsässertor mit mehreren Baumgruppen wird der Verlust der Bäume in grosszügiger Masse kompensiert.

IV KOSTEN

Die Investitionskosten für das vorliegende Projekt betragen gemäss Kostenschätzung (+/- 10%) des Tiefbauamtes CHF 2'990'000.-- (Preisbasis Januar 2003, Preisänderungen gemäss Produktionskosten-Index, PKI). Diese teilen sich wie folgt auf:

Strassenbau- und Entwässerungsarbeiten	CHF	710'000.--
Vorplatzgestaltung Elsässertor inkl. Grünanlagen	CHF	510'000.--
Lichtsignalanlage	CHF	484'000.--
Signalisation und Markierung	CHF	177'000.--
Aufwendung der BVB für Fahrleitungsanpassung	CHF	472'000.--
Unvorhergesehenes	CHF	205'000.--
Projekt- und Bauleitung	CHF	220'000.--
MWST 7.6 %	CHF	212'000.--
Total Baukosten	CHF	2'990'000.--

Zusätzlich zu den Investitionskosten entstehen folgende gebundene Ausgaben:

Werkleitungserneuerungen durch die Werkbetreiber	CHF	900'000.--
Erneuerung der BVB Gleise	CHF	560'000.--
Landerwerb (vorgezogener Heimschlag)	CHF	37'000.--
Total gebundene Ausgaben zu Lasten der laufenden Rechnungen	CHF	1'497'000.--

V ANTRAG

Das Finanzdepartement hat dieses Kreditbegehren gemäss § 55 Finanzhaushaltsgesetz geprüft und für in Ordnung befunden.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Basel, 28. Januar 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Christoph Eymann

Dr. Robert Heuss

Beilage:

- Situationsplan 1:500

