

Ratschlag

betreffend Finanzierung des Projektes

«Boulevard Güterstrasse», Basel

Vorhaben aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel

vom 1. Juni 2004 / 040766 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am
4. Juni 2004

Inhaltsverzeichnis

Teil I:	Begehren / Planungshintergrund / Antrag	4
	<hr/>	
1	Begehren für die Umgestaltung der Güterstrasse	5
2	Begründung des Begehrens	5
2.1	Einleitung	5
2.2	Ziel und Inhalt des Ratschlages	5
2.3	Finanzierung der bisherigen Planungsarbeiten	6
2.4	Zeitlicher Ablauf der baulichen Massnahmen (Etappierung)	6
2.5	Gesamtkosten Projekt	6
2.6	Leitungserneuerungen nicht zu Lasten Projekt	7
3	Planung für die Güterstrasse	8
3.1	Die Güterstrasse als Rückgrat des Gundeldinger-Quartiers	8
3.2	Konsenskonferenz «Boulevard Güterstrasse»	8
3.3	Projektwettbewerb «Boulevard Güterstrasse»	9
3.4	Siegerprojekt «parCour»	9
3.5	Weiterbearbeitung Siegerprojekt	10
3.6	Beteiligung der Bevölkerung am Planungsprozess	10
Teil II:	Das Projekt «Boulevard Güterstrasse»	11
	<hr/>	
4	«Boulevard Güterstrasse» – Ziel des Projektes	12
5	Verkehr in der Güterstrasse	13
5.1	Einleitung	13
5.2	Übergeordnete Verkehrsplanung	13
5.3	Verkehrsregime Güterstrasse	14
5.4	Tramverkehr	15
5.5	Lage der Tramhaltestellen	15
5.6	Tramhaltestellen Heiliggeistkirche	15
5.7	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
5.8	Verkehrsmengen Güterstrasse	17
5.9	Parkierung Güterstrasse heute	17
5.10	Parkplätze in der umgestalteten Güterstrasse	18
5.11	Zusammenfassung Parkplätze Güterstrasse	20
5.12	Anlieferung in der Güterstrasse	21
5.13	Veloverkehr	22
5.14	Abstellplätze für Velos	22
5.15	Fussgängerführung / Fussgängerquerungen	23

6	Gestaltungselemente in der Güterstrasse	24
6.1	Gestaltungsgrundsätze	24
6.2	Strassenquerschnitt	24
6.3	Materialien und Beläge	25
6.4	Strassenraumbeleuchtung	26
6.5	Baumstandorte / Baumpaare	26
6.6	Nutzung und Gestaltung Tellplatz	27
6.7	Nutzung und Gestaltung Liesbergermatte	28
6.8	Nutzung und Gestaltung Meret Oppenheim- Platz	28
6.9	Ausstattung der Tramhaltestellen	28
6.10	Möblierung im Strassenraum	29
6.11	Markierungen auf der Strassenfläche	29
7	Allmendnutzung durch Geschäftsauslagen und Boulevardcafés	30
7.1	Ziel der Allmendnutzung	30
7.2	Allmendnutzung wird begrüsst	30
7.3	Grundsätze für die Allmendnutzung	30
7.4	Überarbeitung Allmendgesetz und -gebühren	30
8	Vernetzung der Innenhöfe mit der Güterstrasse	31
8.1	Potential für öffentliche Orte ausschöpfen	31
8.2	Nutzung der Höfe stösst auf Interesse	31
9	Öffentlichkeitsarbeit während den Bauarbeiten	31
10	Auswirkungen auf die Umwelt, das Gewerbe und das Quartier	32
11	Antrag	33

Teil III:	Anhang mit Plänen und Grundlagen	35
------------------	-----------------------------------------	-----------

Teil I: Begehren / Planungshintergrund / Antrag

1 Begehren für die Umgestaltung der Güterstrasse

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat das Kreditbegehren für die Umgestaltung der Güterstrasse in einen «Boulevard» im Gundeldinger-Quartier zu unterbreiten.

Wir beantragen den erforderlichen Baukredit von CHF 7'900'000.-, (Preisbasis April 2003, Produktionskosten-Index PKI) zu bewilligen. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 04/17/03 vom 18. Mai 2004). Im Budget des BD (Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung») ist unter der Position 6170.110.2.1036 der Betrag von CHF 7'900'000.- verteilt auf die 2005 (CHF 1.00 Mio.), 2006 (CHF 3.90 Mio.), 2007 (CHF 3,0 Mio.), eingestellt.

2 Begründung des Begehrens

2.1 Einleitung

Die im Rahmen der WERKSTADT BASEL durchgeführte Konsenskonferenz im Gundeldinger-Quartier stand ganz im Zeichen des «Boulevards Güterstrasse». Die Quartierbevölkerung äusserte dabei den Wunsch, die Güterstrasse in einen «Boulevard» umzugestalten. Mit dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung beauftragte der Regierungsrat das Baudepartement für die Umgestaltung der Güterstrasse einen Projektwettbewerb auszuschreiben und ein Ratschlagsprojekt zu erarbeiten. Für diesen Auftrag hat der Grosse Rat dem Baudepartement mit dem Beschluss vom 17. November 1999 einen Planungskredit von CHF 500'000.- gewährt.

2.2 Ziel und Inhalt des Ratschlages

Mit dem Projekt «Boulevard Güterstrasse» soll die Güterstrasse in einen attraktiven und lebendigen Boulevard und der Tellplatz in einen attraktiven Quartierplatz umgestaltet werden. Die Güterstrasse und der Tellplatz sollen durch eine Verkehrsberuhigung zu Begegnungs- und Bewegungsräumen werden und als öffentliche Freiräume eine unverwechselbare Identität aufweisen.

Der Ratschlag beinhaltet die Realisierungskosten für die Umgestaltung der Güterstrasse in einen «Boulevard». Darin enthalten sind die Kosten für die Umgestaltung der Güterstrasse und des Tellplatzes sowie die Kosten für die Anpassungen an die Seitenstrassen (Signalisierung, Trottoirüberfahrten). Im Teil I des Ratschlages sind die politischen und finanztechnischen Inhalte zusammengestellt. Im weiteren gibt der Teil I einen Überblick, wie das Projekt «Boulevard Güterstrasse» abgewickelt wurde und wie die Gundeldinger Bevölkerung aktiv am Projekt mitwirken konnte. Der Teil II beinhaltet eine detaillierte Beschreibung des Projektes «Boulevard Güterstrasse». Die im Teil III enthaltenen Fotovisualisierungen und Plänen geben einen Eindruck wie das Projekt «Boulevard Güterstrasse» dereinst aussehen wird.

2.3 Finanzierung der bisherigen Planungsarbeiten

Die Planungsarbeiten, wie die Durchführung des Projektwettbewerbes und die Weiterbearbeitung des Siegerprojektes bis zur Ratschlagsreife, wurden über den vom Grossen Rat genehmigten Planungskredit (siehe Kap. 2.1) finanziert. Die Planungsarbeiten konnten innerhalb des vorgegebenen Kostenrahmens abgeschlossen werden.

2.4 Zeitlicher Ablauf der baulichen Massnahmen (Etap pierung)

Die Güterstrasse mit einer Länge von 1.10 km kann nicht in einem Jahr umgestaltet werden. Die BVB wird im Sommer 2005 die Tramgleise an der Kreuzung Güterstrasse/Thiersteinallee erneuern und die Tramhaltestellen an der Heiliggeistkirche behindertengerecht ausbauen. Deshalb beginnt die erste Etappe «Boulevard Güterstrasse» an der Thiersteinallee. Folgende Etappierung ist vorgesehen:

Etappe	Baujahr	Abschnitt
Etappe 1	2005	Thiersteinallee – Bärschwilstrasse
Etappe 2	2006	Bärschwilstrasse– Sempacherstrasse
Etappe 3	2007	Sempacherstrasse– Margarethenstrasse

2.5 Gesamtkosten Projekt

Die Gesamtkosten von CHF 7'900'000.-, (Preisbasis April 2003, Produktionskosten-Index PKI) setzen sich wie folgt zusammen:

Kostenposition	Kosten in CHF
Strassenbau und Entwässerung - Belag für die gesamte Güterstrasse (1'100 m) und den Tellplatz - Rinnenelement (Randstein) für die Strassenlänge von 1'100 m	3'160'000.-
Begrünung und Möblierung - Bäume inkl. Grabarbeiten, Baumroste, Stammschutz - Möblierungselemente auf Tellplatz und in der Güterstrasse	610'000.-
Signalisation und Markierung - Signalisierung und Markierungen für die Verkehrslenkung - Spezielle Markierungen der Tramhaltestellen und Parkierung	600'000.-
Öffentlicher Verkehr - Haltestellendächer aller Tramhaltestellen in der Güterstrasse - Infrastruktur der Tramhaltestellen - Verschiebung Tramgleise / Fahrleitung (Hst. Heiliggeistkirche)	1'100'000.-
Werkleitungsarbeiten / Öffentliche Beleuchtung - Anpassungen Werkleitungen (Wasser, Kanalisation, Elektro Fernheizung, Gas,), die durch das Projekt verursacht werden - Ausbau der öffentlichen Beleuchtung	390'000.-
Unvorhergesehenes (~10% der gesamten Bausumme)	780'000.-
Projektierung und Bauleitung	500'000.-
Öffentlichkeitsarbeit - Informationsveranstaltungen für Quartierbevölkerung / Gewerbe - Informationsbroschüren - Infocontainer auf der Baustelle	200'000.-
Mehrwertsteuer 7,6%	560'000.-
Total Projektkosten (Ratschlag «Boulevard Güterstrasse»)	7'900'000.-

Wird das Projekt «Boulevard Güterstrasse» in der vorgesehenen Etappierung umgesetzt, lassen sich die Projektkosten wie folgt auf die einzelnen Strassenabschnitte verteilen:

Abschnitt	Kosten in CHF
Thiersteinallee – Tellplatz	2'100'000.-
Tellplatz	900'000.-
Tellplatz – Solothurnerstrasse	1'900'000.-
Solothurnerstrasse – Margarethenstrasse	3'000'000.-
Total Projektkosten (Ratschlag «Boulevard Güterstrasse»)	7'900'000.-

2.6 Leitungserneuerungen nicht zu Lasten Projekt

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Boulevard Güterstrasse» werden verschiedene Werkleitungserneuerungen durchgeführt, welche nicht zu Lasten des vorliegenden Ratschlags verrechnet werden.

Kostenposition	Kosten in CHF
Werkleitungserneuerung IWB-Elektrisch	1'100'000.-
Werkleitungserneuerung IWB-Gas	200'000.-
Werkleitungserneuerung IWB-Wasser	1'450'000.-
Werkleitungserneuerung AUE-Kanalisation	750'000.-
Total Werkleitungserneuerungen (zu Lasten laufende Rechnung, gebundene Ausgaben)	3'500'000.-
Werkleitungserneuerungen Swisscom (zu Lasten Swisscom)	200'000.-

3 Planung für die Güterstrasse

3.1 Die Güterstrasse als Rückgrat des Gundeldinger-Quartiers

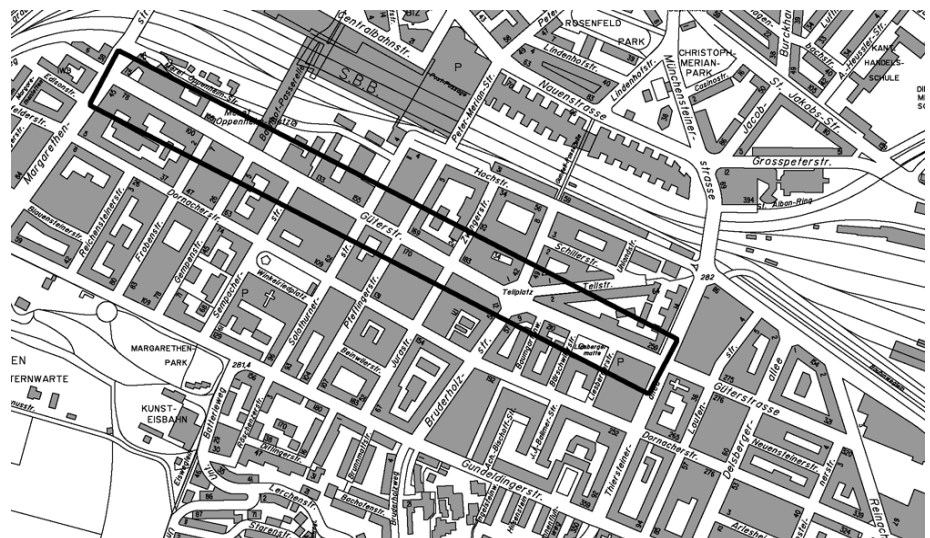
Heute ist das Gundeldinger-Quartier ein sozial stark durchmischtes, lebendiges Wohn- und Arbeitsquartier mit einem vielfältigen Angebot an Läden, Gewerbebetrieben und Restaurants. Das Gundeldinger-Quartier ist Wohnort für rund 18'000 und Arbeitsort von rund 14'000 Menschen. Die Güterstrasse ist im Abschnitt zwischen der Margarethenstrasse und der Thiersteinallee das eigentliche Rückgrat des Gundeldinger-Quartiers. Entlang des ganzen Strassenabschnittes befinden sich viele Kleingewerbebetriebe, zwei Grossverteiler, verschiedene öffentliche Nutzungen und Restaurants sowie der neu gestaltete Zugang zum Bahnhof SBB. Für die Bevölkerung des Gundeldinger- und des Bruderholz-Quartiers ist die Güterstrasse ein idealer Ort für den Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs. Durch diese Funktion ist die Güterstrasse ein wichtiger öffentlicher Begegnungsort im lebendigen Gundeldinger-Quartier.

3.2 Konsenskonferenz «Boulevard Güterstrasse»

Zwischen November 1997 und März 1998 lud der Regierungsrat die Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons Basel-Stadt zu insgesamt 38 Innovationswerkstätten ein. Resultat dieser ersten Phase der WERKSTADT BASEL waren über 400 Projektideen. Bis im Dezember 1998 wurden diese 400 Projekte anlässlich von 25 Konsenskonferenzen weiterentwickelt und bis zum Sommer 1999 im Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS) zusammengefasst.

Die Konsenskonferenz des Gundeldinger-Quartiers stand ganz im Zeichen des «Boulevards Güterstrasse». Die Quartierbevölkerung äusserte dabei den Wunsch, die Güterstrasse (Abschnitt zwischen Margarethenstrasse und Thiersteinallee) im Rahmen eines Projektwettbewerbes in einen «Boulevard» umzugestalten.

Die Güterstrasse soll zwischen Margarethenstrasse und Thiersteinallee umgestaltet werden



Die Konsenskonferenz verabschiedete Konsensentscheide zu den nachfolgend aufgeführten Themen, welche bei der Umgestaltung der Güterstrasse in einen «Boulevard» zu beachten sind:

- Verlagerung von max. 50% der Parkplätze im heutigen Strassenraum (Ersatz in angrenzende Nebenstrassen, Quartierparkings, Nutzung schlecht bewirtschafteter Einstellhallen);
- Begrünung des Strassenraumes mit Baumreihen und Kletterpflanzen an Fassaden;
- Nutzung des Strassenraumes durch Geschäftsauslagen und Strassencafés;
- neues Beleuchtungskonzept;
- Möblierung im Strassenraum;
- Plätze für verschiedene Anlässe, wie Gemüse- und Pflanzenmärkte sowie Musikantentreffen und Strassentheater nutzbar machen.

3.3 Projektwettbewerb «Boulevard Güterstrasse»

Für die Umgestaltung der Güterstrasse organisierte das Hochbau- und Planungsamt des Kantons Basel-Stadt einen Projektwettbewerb. Zur Teilnahme an diesem Wettbewerb wurden zehn Teams bestehend aus Fachleuten aus den Bereichen Architektur/Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung eingeladen. Die Projekte wurden im Frühjahr 2002 juriert. In der Jury waren neben verschiedenen externen Fachleuten auch Experten aus der Verwaltung wie auch je ein Vertreter der Quartierbevölkerung und des Gewerbes beteiligt. Die Jury prämierte einstimmig das Projekt «parCour» vom Projektteam Büro Z Arbeitsgemeinschaft für Wohnen & Stadtfragen, Zürich; Herczog Hubeli Comalini Architekten, Zürich; Raderschall Landschaftsarchitekten, Meilen und Willi Hüsler Verkehrsingenieur, Zürich.

3.4 Siegerprojekt «parCour»

Im Wettbewerb «Boulevards Güterstrasse» zeichnete sich das Projekt «parCour» durch eine sehr zurückhaltende Gestaltung des Strassenraumes aus. Das Projekt «parCour» legt ein starkes und gut funktionierendes Grundgerüst vor. Dieses Grundgerüst ermöglicht eine sehr flexible Nutzung der verkehrsfreien Plätze und Trottoirs durch Geschäftsauslagen, Boulevard-Cafés, Markstände und quartierbezogene Veranstaltungen. Dadurch verspricht sich der Veranstalter des Wettbewerbs (Baudepartement) eine höhere Identifikation der Benutzerinnen und Benutzer mit «ihrem» Strassenraum und eine Gestaltung, welche langfristig als attraktiv und zeitgemäss empfunden wird. Mit der Idee, die Innenhöfe der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, kann der räumlichen Enge der Güterstrasse begegnet werden. So lassen sich, neben der umgestalteten Güterstrasse, weitere attraktive, halb-öffentliche Räume für die Quartierbevölkerung schaffen.

3.5 Weiterbearbeitung Siegerprojekt

Nach Abschluss des Wettbewerbes «Boulevards Güterstrasse» im Frühjahr 2002 wurde unter der Federführung des Hochbau- und Planungsamtes in enger Zusammenarbeit mit dem Projektteam das Siegerprojekt «parCour» konkretisiert und bis zur Ratschlagsreife weiter bearbeitet. Die Weiterbearbeitung wurde von der departementsübergreifenden Arbeitsgruppe «Boulevard Güterstrasse» begleitet. In dieser Arbeitsgruppe unter Leitung des Hochbau- und Planungsamtes (Baudepartement) waren folgende Amtsstellen vertreten:

- Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)
Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD)
- Verkehrsabteilung der Kantonspolizei (VA)
Polizei- und Militärdepartement (PMD)
- Tiefbauamt (TBA) – Baudepartement (BD)
- Stadtgärtnerei & Friedhöfe (SF) – Baudepartement (BD)

Der Koordinationskommission Verkehr (KOKO-V) wurden alle wichtigen Entscheidungen betreffend Verkehr vorgelegt.

3.6 Beteiligung der Bevölkerung am Planungsprozess

Die Umgestaltung der Güterstrasse kann nur gelingen, wenn die Quartierbevölkerung konsequent in den Planungsprozess mit einbezogen wird. Bereits in der Wettbewerbsjury waren zwei Personen aus dem Quartier vertreten, welche die Anliegen des Gewerbes und der Bewohnerschaft einbrachten. Alle zehn im Wettbewerb eingereichten Projekte wurden nach der Jurierung im Gundeldingerfeld ausgestellt. Die Ausstellung wurde rege besucht. An verschiedenen gut besuchten Veranstaltungen konnten der interessierten Gundeldinger Bevölkerung das Resultat des Wettbewerbes gezeigt und das Siegerprojekt näher gebracht werden.

Die Weiterbearbeitung des Siegerprojektes konnte vom Umstand profitieren, dass das Gundeldinger-Quartier sehr gut organisiert ist und über eine Dachorganisation (Quartierkoordination Gundeldingen) verfügt. In der Quartierkoordination Gundeldingen sind der Neutrale Quartierverein Gundeldingen (NQV), die Interessengemeinschaft Gundeldingen (IGG) und weitere wesentliche Quartierorganisationen zusammengeschlossen. Das Hochbau- und Planungsamt sowie das Projektteam führten regelmässige Gespräche mit der Quartierkoordination. So war es möglich, Anliegen aus der Bevölkerung kontinuierlich in die Planung einzubeziehen und gezielt zu bearbeiten. Zu spezifischen Themen wurden Umfragen (z.B. Bedarf zur Nutzung der Allmend durch Gewerbebetriebe, Anlieferung und zur Nutzung der Innenhöfe entlang der Güterstrasse) durchgeführt. Die wesentlichen Inhalte aus dem Ratschlag «Boulevards Güterstrasse» wurden mit der Quartierkoordination Gundeldingen diskutiert. Die Quartierkoordination hat zum vorliegenden Projekt ihre Zustimmung gegeben.

Zudem wurde im Frühjahr 2003 ein Flyer in alle Haushalte und Geschäfte entlang der Güterstrasse verteilt. Dieser Flyer informierte umfassend über das Projekt «Boulevards Güterstrasse» und wurde von der Bevölkerung positiv aufgenommen.

4 «Boulevard Güterstrasse» – Ziel des Projektes

«Boulevard Güterstrasse» – einerseits das Wort «Boulevard» als Begriff für eine breite mit Bäumen gesäumte Strasse mit Cafés und andererseits die Güterstrasse als relativ enger (15.00-17.00 m) und dicht genutzter Strassenraum – ein Widerspruch?

Natürlich sind es eher Bilder der Champs Elysées oder des Kurfürstendamm die wir mit dem Begriff 'Boulevard' in Verbindung bringen. Dennoch der «Boulevard Güterstrasse» ist möglich! Denn Grösse, Breite und Bäume alleine machen noch keinen Boulevard aus. Damit aus einer Strasse ein Boulevard wird, braucht es vor allem Leben im öffentlichen Raum. Und dieses Leben kann das Gundeldinger-Quartier auf jeden Fall bieten.

Ziel der Umgestaltung ist es, für die Wohnbevölkerung und die Gewerbetreibenden im Gundeldinger-Quartier mit dem «Boulevard Güterstrasse» einen attraktiven städtischen Aussenraum mit eigener Identität zu schaffen. Der neugestaltete «Boulevard Güterstrasse» ist als nutzungsorientierter Strassenraum zu betrachten, in welchem eine grösstmögliche Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten sowie eine Nutzungsintensität und -flexibilität möglich ist. Mit der Umgestaltung der Güterstrasse wird eine Verbindung der beiden Strassenseiten bewirkt und eine spezifische Gestaltung und Nutzung der drei Plätze erreicht.

Auch nach der Umgestaltung der Güterstrasse wird in etwa die selbe Verkehrsmenge durch die Güterstrasse fahren. Der Verkehr wird jedoch mit einer leicht verminderten Geschwindigkeit durch diesen nutzungsorientierten Strassenraum fahren, was dazu führt, dass attraktivere Nutzungen auf den breiteren Trottoirs und den Plätzen ermöglicht werden.

5 Verkehr in der Güterstrasse

5.1 Einleitung

Durch seine Lage südlich vom Bahnhof SBB ist das Gundeldinger-Quartier optimal erschlossen: Das Quartier verfügt einerseits über einen direkten Zugang zum Bahnhof SBB, andererseits über die Tramlinien 2, 15, 16 und im Bedarfsfall Einsatztramlinien sowie die Buslinie 36. Auch mit dem individuellen Verkehrsmittel oder zu Fuss ist das Gundeldinger-Quartier sehr gut erreichbar: Am Rand des Quartiers führen übergeordnete Zubringerachsen aus dem Umland in das Stadtzentrum Basel (Reinacher-, Münchensteiner- und Margarethenstrasse). Wie in allen Quartieren ist auch im Gundeldinger-Quartier der Verkehr und der damit verbundene Lärm ein zentrales Thema. Klar ist, dass die rund 18'000 Bewohnerinnen und Bewohner sowie die 14'000 im Gundeldinger-Quartier arbeitenden Menschen einen grossen Anteil des Verkehrs selbst erzeugen. Verschiedene Massnahmen (Nachtfahrverbot auf gewissen Strecken usw.) haben dazu geführt, dass der Durchgangsverkehr reduziert werden konnte. Umfangreiche Verkehrszählungen im Frühjahr 2004 sollen Aufschluss darüber geben, welche Verkehrsströme durch das Quartier fliessen, wo welche Verkehrsmengen vorhanden sind und welchen Effekt die Eröffnung der Meret Oppenheim-Strasse auf den Verkehrsfluss im Quartier hat.

Mit dem vorliegenden Projekt «Boulevard Güterstrasse» geht es primär darum, den Strassenraum der Güterstrasse aufzuwerten und die nutzungsorientierte Strasse für die Bevölkerung und das Gewerbe attraktiver zu gestalten. Eingriffe in einen Strassenraum führen automatisch zu einer Veränderung des individuellen Verkehrsverhaltens. Die Umgestaltung der Güterstrasse führt zu einer Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit, was wiederum zur Folge hat, dass der Schadstoffausstoss, die Unfallgefahr und der Lärm reduziert werden können. Das Projekt «Boulevard Güterstrasse» ist kein Projekt zur Verlagerung von Verkehrsströmen aus dem Gundeldinger-Quartier.

5.2 Übergeordnete Verkehrsplanung

Folgende Planungsvorhaben und Entscheide haben Einfluss auf den «Boulevard Güterstrasse», stehen aber nicht in direktem Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt. Die zwei folgenden Kapitel dienen nur der umfassenden Information.

Linksabbieger Nauenstrasse mit flankierenden Massnahmen in der Solothurnerstrasse

Der für den Bau der Meret Oppenheim-Strasse eingerichtete Linksabbieger in der Nauenstrasse soll definitiv eingerichtet werden. Flankierend dazu wird die Abbiegebeziehung von der Solothurnerstrasse in die Meret Oppenheim-Strasse betont. Damit soll der Verkehr stärker in die Meret Oppenheim-Strasse gelenkt und diese in ihrer Funktion als Entlastungsstrasse des Gundeldinger-Quartiers gestärkt werden.

Verkehrsentlastung Gundeldinger-Quartier

Im Zusammenhang mit der Planung für den Masterplan Bahnhof SBB (Euroville) wurde ein Projekt zur Weiterführung der Autobahn A2 mit Anschluss an die Stadt erarbeitet. Dieses Projekt A2 / Abschnitt 7 aus dem Jahre 1991 ist aus heutiger Sicht als überholt zu betrachten. In weiteren Planungsschritten sollen mögliche Alternativen erarbeitet werden, welche folgende Qualitäten erreichen können:

- Verkehrsentlastung Gundeldinger-Quartier,
- Erschliessung des Dreispitzareals,
- Verbindung zwischen St. Jakob-Park und dem Bahnhof SBB,
- Kombiniertes Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr / ÖV).

5.3 Verkehrsregime Güterstrasse

Vergleichstabelle zu den
fünf Verkehrsregimes
siehe Anhang Nr. 1

Verschiedene Varianten für ein Verkehrsregime Güterstrasse

Das Siegerprojekt «parCour» sah vor, in der Güterstrasse die Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu senken. Die Koordinationskommission Verkehr (KOKO-V) und die regierungsrätliche Delegation Verkehr standen einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit in der Güterstrasse von 50 km/h auf 30 km/h kritisch gegenüber, lehnten diese jedoch nicht grundsätzlich ab.

Als Grundlage für den Entscheid eines zukünftigen Verkehrsregimes in der Güterstrasse wurden fünf verschiedene Verkehrsregimes miteinander verglichen und deren Vor- und Nachteile aufgezeigt.

Entscheide bezüglich Verkehrsregime

Die Arbeitsgruppe «Boulevard Güterstrasse» konnte keinen Konsens über das künftige Temporegime in der Güterstrasse finden. Einzig Mischregimes (zwei verschiedene Temporegimes zeitlich oder räumlich gestaffelt) werden von allen Amtsstellen abgelehnt. Ein zeitlich gestaffeltes Temporegime bedingt einen hohen Aufwand für die Signalisierung (kostenintensive Wechselsignale). Ein räumlich gestaffeltes Verkehrsregime ist aus gestalterischer Sicht im einheitlichen Strassenraum Güterstrasse sehr schwierig zu begründen.

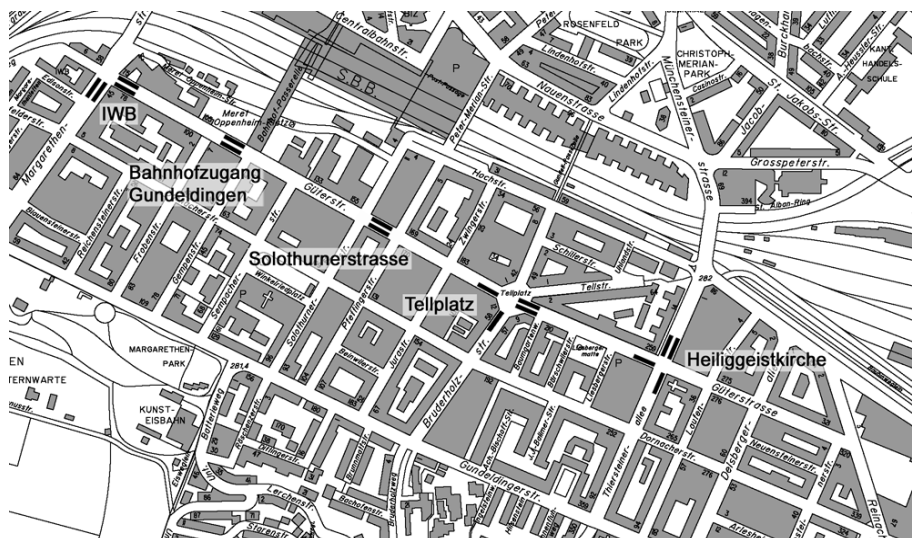
Damit die Umgestaltung der Güterstrasse nicht durch eine langanhaltende Diskussion über das geeignete Temporegime blockiert wird, hat sich die Arbeitsgruppe «Boulevard Güterstrasse» auf folgendes Vorgehen geeinigt:

- Umsetzung des Gestaltungsvorschlages, welcher eine bauliche Verengung der Fahrbahn auf 6.50 m vorsieht und zudem durch die breiten Granitrinnen (Randsteine) eine optische Verengung der Fahrbahn bewirken soll. Diese Gestaltung kann unabhängig vom Temporegime ausgeführt werden und funktioniert sowohl bei einem Temporegime mit 50 km/h als auch mit 30 km/h. Die bauliche und optische Reduktion der Fahrbahnbreite bewirken eine Reduktion der Geschwindigkeit in der Güterstrasse.
- Nach Ausführung der Gestaltung mit der verengten Fahrbahnbreite sollen in einer Nachevaluation die effektiv gefahrenen Geschwin-

- Basierend auf der Nachevaluation wird entschieden, welches Verkehrsregime in der Güterstrasse eingeführt wird. Sollte sich zeigen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs in der Güterstrasse im Bereich von Tempo 30 km/h liegen und keine unverhältnismässige Behinderung des ÖV resultiert, besteht die Option, in der Güterstrasse Tempo 30 km/h einzuführen.

Das Gundeldinger-Quartier wird durch zwei Tramlinien Nr.15 und Nr.16, welche durch die Güterstrasse verkehren, erschlossen. In den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend fahren zusätzlich Einsatzlinien durch die Güterstrasse. An den Haltestellen Tellplatz und Heiliggeistkirche warten die Tramlinien Nr.15 und Nr.16 gegenseitig die Anschlüsse ab.

Die meisten Tramhaltestellen in der Güterstrasse weisen einen hohen Ein-/Aussteigekomfort auf und sind so ausgebaut, dass gehbehinderte Personen problemlos in die Trams ein- und aussteigen können. Lediglich an den Tramhaltestellen bei der Heiliggeistkirche fehlen hohe Randsteinkanten, somit ist ein bequemes Ein-/Aussteigen nicht möglich. Sämtliche in der Güterstrasse vorhandenen Tramhaltestellen wurden betrieblich analysiert und in deren heutigen Lage für richtig befunden. Nach der Umgestaltung der Güterstrasse verbleiben alle Tramhaltestellen an den heutigen Standorten.



Die Tramgeleise am Knoten Thiersteinallee/Güterstrasse sind in einem schlechten Zustand und müssen dringend saniert werden. Gemäss ursprünglichen Absichten der BVB sollten die Geleise in der heutigen Lage ersetzt und die Tramhaltestellen an der heutigen Lage als Fahrbahnhaltestellen belassen werden.

kehrsströme bestehen. Insbesondere Fussgängerströme (umsteigende Fahrgäste der Tramlinien Nr.15 & Nr.16) sind verschiedenen gefährlichen Situationen ausgesetzt. Beobachtungen mittels Videoaufnahmen über die Abläufe der Verkehrsströme zeigen die Probleme auf. Die vorhandenen Mängel könnten durch eine neue Anordnung der Tramhaltestellen am Knoten Tiersteinallee / Güterstrasse gelöst werden. In Zusammenarbeit mit den BVB erarbeitete das Hochbau- und Planungsamt zwei Varianten für die Anordnung der Haltestellen am Knoten Tiersteinallee / Güterstrasse.

Variante 1:
Alle Tramhaltestellen werden in die Güterstrasse verschoben.



Variante 2:
Alle Tramhaltestellen bleiben an den heutigen Standorten, werden aber den heutigen Qualitätsanforderungen angepasst (Gleisverschiebung, hohe Einsteigekante).



Die KOKO-V entschied sich für die Variante 2, da die Mängel durch den Ausbau der bestehenden Haltestellen behoben werden können. Die Tramhaltestellen werden so ausgebaut, dass diese den heutigen Anforderungen an Fahrgastkomfort und Behindertentauglichkeit genügen. Die Gleisverschiebung der Tramhaltestelle in der Güterstrasse wird über den Ratschlag «Boulevard Güterstrasse» finanziert. Die baulichen Massnahmen in der Tiersteinallee werden durch die

5.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

BVB finanziert.

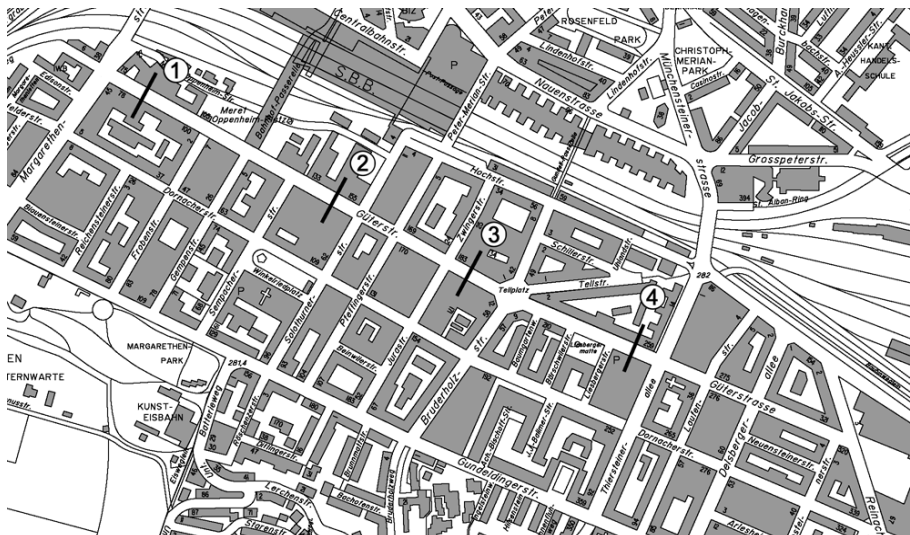
Die Güterstrasse ist eine Hauptsammelstrasse und es gilt die generelle Geschwindigkeit Innerorts von 50 km/h. Alle Tempo 30-Zonen im Gundeldinger-Quartier sind umgesetzt. Bezüglich Verkehrssicherheit gibt es in der Güterstrasse verschiedene Schwierigkeiten:

- teilweise hohe Fahrgeschwindigkeiten des MIV (nachts);
- in den Haltestellen wartende Trams werden teilweise vom motorisierten Individualverkehr (MIV) überholt;
- bei Parkplätzen ein- / ausfahrende Autos behindern Tramverkehr;
- Manöver von Anlieferungsfahrzeugen behindern Tramverkehr.

Mit dem Umgestaltungsprojekt «Boulevard Güterstrasse» können diese Probleme weitgehend behoben werden.

5.8 Verkehrsmengen Güterstrasse

Im Frühjahr 2001 wurden in vier Abschnitten in der Güterstrasse die Verkehrsmengen erhoben. Nachfolgende Tabelle gibt Aufschluss über die vorhandenen Verkehrsmengen.



Abschnitt	Tagesverkehr (DTV)	Morgenspitzenstunde	Abendspitzenstunde
①	9'500	760	1'000
②	10'000	800	1'100
③	8'350	670	910
④	8'700	700	950

5.9 Parkierung Güterstrasse heute

In der Güterstrasse gibt es im Abschnitt zwischen der Margarethenstrasse und der Thiersteinallee auf Allmend 90 rund um die Uhr nutzbare Parkplätze und 46 Nachtparkplätze.

Tageszeit	Park- uhren	blaue Zone	weisse Zone	Sub- total	Felder für Güterumschlag	Sub- total	Total
PP 24 h verfügbar	61 PP	5 PP	24 PP	90 PP	-	-	90 PP
PP 19-7 Uhr verfügbar	61 PP	5 PP	24 PP	90 PP	46 PP	46 PP	136 PP

5.10 Parkplätze in der umgestalteten Güterstrasse

In der Konsenskonferenz Gundeldingen wurde festgehalten, dass mit der Umgestaltung im Strassenraum 50% der heute vorhandenen Parkplätze in der Güterstrasse selbst wieder angeboten werden müssen. Die restlichen 50% der Parkplätze müssen in schlecht genutzte Einstellhallen oder in Seitenstrassen verlagert werden.

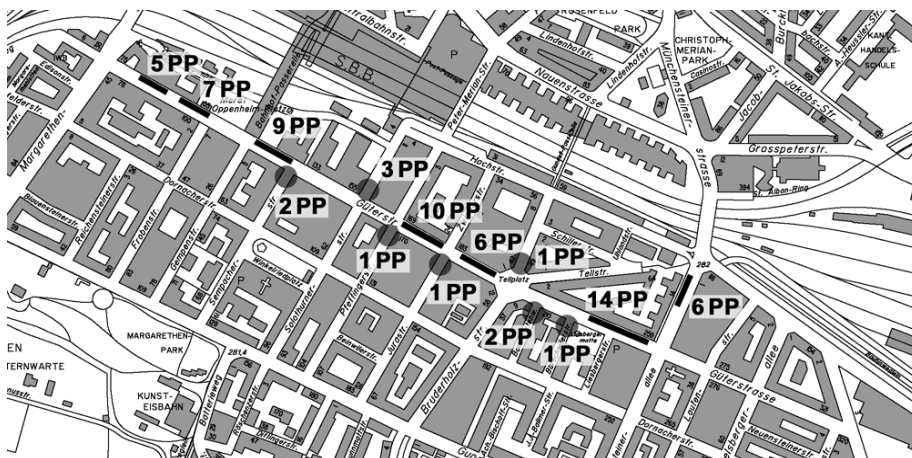
Mit der Umgestaltung der Güterstrasse werden auf dem nördlichen Trottoir in mit Baumpaaren begrenzten Parkierungsfeldern 51 Parkplätze geschaffen, welche mit Parkuhren bewirtschaftet werden. Damit lässt sich der Wunsch aus der Konsenskonferenz erfüllen.

11 Parkplätze werden im Zusammenhang mit der Realisierung von Trottoirüberfahrten an den Querstrassen zur Güterstrasse geschaffen. 6 weitere Parkplätze werden in der Thiersteinallee eingerichtet. Diese 17 Parkplätze werden mehrheitlich der blauen Zone zugeordnet.

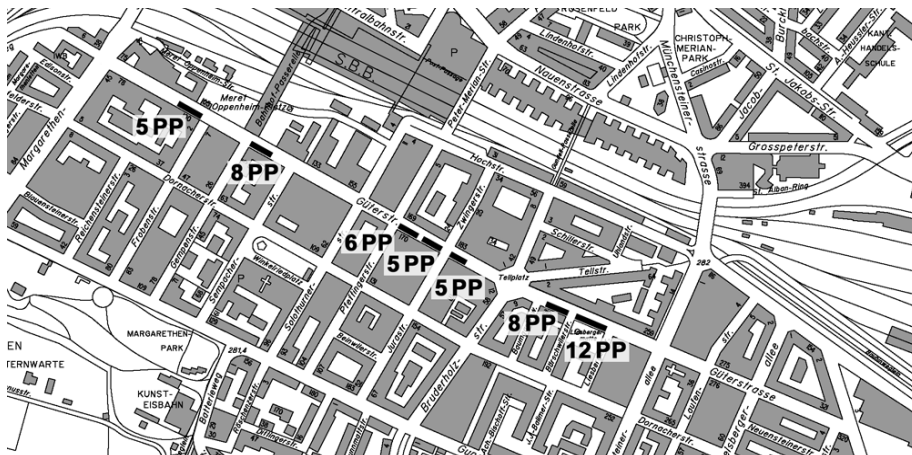
Zu den in der Güterstrasse, Thiersteinallee und Seitenstrassen erstellten 68 Parkplätzen, werden auf dem südlichen Trottoir 49 Nachtparkplätze (19-7 Uhr) geschaffen. Diese Nachtparkplätze werden lediglich mit Signalfeln bezeichnet, auf Markierungen auf dem Trottoir wird verzichtet.

Tageszeit	Park- uhren	Seiten- strassen	Thier- steinallee	Sub- total	Nacht- parkplätze	Sub- total	Total
PP 24 h verfügbar	51 PP	11 PP	6 PP	68 PP	-	-	68 PP
PP 19-7 Uhr verfügbar	51 PP	11 PP	6 PP	68 PP	49 PP	49 PP	117 PP

Lage der rund um die Uhr verfügbaren Parkplätze in der Güterstrasse, in den Seitenstrassen und in der Thiersteinallee



Lage der Nachtparkplätze auf dem südlichen Trottoir



Bedarf für weitere Parkplätze

Mit dem Umgestaltungsprojekt «Boulevard Güterstrasse» werden auf Allmend 68 Parkplätze (24 h verfügbar) und 49 Nacht-Parkplätze geschaffen. Somit mussten für 22 Parkplätze Ersatzstandorte gefunden werden. Die räumlichen Verhältnisse des Gundeldinger-Quartiers (enge Strassenräume) sowie die bereits dichte Nutzung der Allmend setzen einen engen Rahmen für die Schaffung zusätzlicher Parkplätze (zu den bereits erwähnten 68 & 49 PP). Um eine möglichst optimale Nutzung bestehender Parkplätze zu erreichen, wurden bei der Evaluation von Ersatzstandorten drei verschiedene Nutzungsarten von Parkplätzen mit entsprechenden Bedarfszeiten unterschieden:

Nutzungsart – Parkplätze für ...	Bedarfszeit
a Geschäftskundinnen / Geschäftskunden	Montag - Freitag 09.00 - 19.00 Uhr Samstag 09.00 - 17.00 Uhr
b Besucherinnen / Besucher von Veranstaltungen	Montag - Sonntag 19.00 - 24.00 Uhr
c Anwohnerinnen / Anwohner	Montag - Freitag 19.00 - 07.00 Uhr Samstag - Sonntag 00.00 - 24.00 Uhr

Bestehende öffentliche Parkhäuser in der Güterstrasse

Mit den SBB, Coop und Migros wurde die Doppelnutzung ihrer Parkhäuser an der Güterstrasse geprüft. Die Verhandlungen haben gezeigt, dass eine Doppelnutzung der Parkhäuser für Anwohnerinnen und Anwohner (c) nicht gewünscht ist. Dies deshalb, weil diese Parkhäuser am Samstag für Geschäftskundinnen und Geschäftskunden zur Verfügung stehen müssen und gut ausgelastet sind. Da fix vermietete Parkplätze von Anwohnerinnen und Anwohner am Samstag ebenfalls genutzt werden, entsteht ein Nutzungskonflikt. Eine Nutzung für Geschäftskundinnen und Geschäftskunden wie auch Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen im Quartier ist in den Parkhäusern hingegen von Coop und SBB sehr erwünscht. Die Migros ist an einer besseren Auslastung des Parkhauses nicht interessiert.

a. Parkplätze für Geschäftskundinnen / Geschäftskunden

Die Auslastung des Coop-Parkhauses wird nicht systematisch erhoben. Von Montag bis Freitag stehen 43 Parkplätze und am Samstag 81 Parkplätze für Geschäftskundinnen und -kunden zur Verfügung. Nach Angaben von Coop ist die Auslastung des Parkhauses an Werktagen 'mittel-gut' und am Samstag 'gut-voll'. Insbesondere an Werktagen stehen Parkplätze im Parkhaus zur Verfügung.

Mit dem Parkhaus Passerelle wurden im Herbst 2003 180 Parkplätze neu geschaffen. Die Auslastung dieses Parkhauses ist noch nicht optimal. Die SBB plant eine bessere Signalisierung, welche den Zugang zum Passerellen-Parkhaus deutlicher aufzeigen soll. Derzeit stehen dort auch in Spitzenzeiten mehr als 100 Parkplätze zur Verfügung. So können die fehlenden 22 Parkplätze für Geschäftskundschaft durch die bessere Auslastung bestehender Parkhäuser (Coop & SBB Passerelle) zur Verfügung gestellt werden.

b. Parkplätze für Besucherinnen / Besucher von Veranstaltungen

Das Parkhaus von Coop wird heute nach Ladenschluss (um 19 Uhr) geschlossen. Falls Bedarf besteht, würde Coop die Öffnungszeiten des Parkhauses bis um Mitternacht verlängern. Somit könnten im Bereich Tellplatz und Gundeldingerfeld 100 Parkplätze für Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen geschaffen werden. Mit Coop werden Verhandlungen geführt, zu welchen Bedingungen die Öffnungszeiten des Parkhauses verlängert werden können.

Das Passerellen-Parkhaus wird in den Abendstunden kaum genutzt. Zwar wird das Parkhaus für einfahrende Fahrzeuge um 22 Uhr geschlossen. Ausfahrten sind jedoch rund um die Uhr möglich. Deshalb stehen im Bereich Bahnhof in den Abendstunden rund 150 Parkplätze frei. Somit können die fehlenden 22 Parkplätze für Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen durch die bessere Auslastung der Parkhäuser von Coop & SBB zur Verfügung gestellt werden.

c. Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner

Mehrere Liegenschaften in der Güterstrasse haben eine private Einstellhalle. Über deren Auslastung gibt es keine Daten. Im Gundeldinger-Quartier sind jedoch permanent Inserate für private Parkplätze und Einstellhallenplätze ausgeschrieben. So waren an verschiedenen Stichtagen im Einzugsgebiet des Projektes «Boulevard Güterstrasse» bei einem online-Anbieter (www.homegate.ch) 25 Parkplätze in Einstellhallen ausgeschrieben. Dies zeigt, dass der Bau eines Quartierparkings für private Investoren nicht rentabel ist. Als Dienstleistungsangebot im Rahmen des Projektes «Boulevard Güterstrasse» soll eine «Parkplatzbörse Güterstrasse» für Anwohnerinnen und Anwohner angeboten werden, die auf der Website www.gueterstrasse-basel.ch aufgeschaltet wird. So können die fehlenden 22 Parkplätze für die Anwohnerschaft zur Verfügung gestellt werden. Dieses Angebot bewirkt eine in der Konsenskonferenz gewünschte bessere Auslastung vorhandener Einstellhallen.

5.11 Zusammenfassung Parkplätze Güterstrasse

Die Parkplätze in der umgestalteten Güterstrasse setzen sich aus verschiedenen Elementen zusammen. Die Parkplätze lassen sich wie folgt zusammenstellen:

Nutzungsart: Parkplätze für ...	PP Güterstrasse 24 h verfügbar			Nacht-PP (19-7 Uhr)	Total	Parkhäuser		PP- Börse	Total
	Park- uhren	blaue Zone	Total			SBB 180 PP	Coop 108 PP		
a Geschäftskundinnen / Geschäftskunden	51 PP	17 PP	68 PP	-	68 PP	100 PP	10 PP		178 PP
b Besucherinnen / Besucher von Veranstaltungen	51 PP	17 PP	68 PP		68 PP	150 PP	100 PP		318 PP
c Anwohnerinnen / Anwohner	51 PP	17 PP	68 PP	49 PP	117 PP	-	-	25 PP	142 PP

Mit der Erstellung des Parkhauses Passerelle konnten im Gundeldinger-Quartier eine grosse Anzahl an Parkplätzen geschaffen werden, von welchen insbesondere die Gewerbebetriebe im Gundeldinger-Quartier profitieren können. Mit dem Parkhaus Passerelle wurde ein Zusatzangebot an Parkplätzen geschaffen, ohne dass an der Oberfläche Parkplätze kompensiert wurden.

Mit gezielten Ergänzungen (Verlängerte Öffnungszeiten Coop-Parking und PP-Börse) kann mit dem Projekt «Boulevard Güterstrasse» die Parkplatzsituation im Gundeldinger-Quartier verbessert werden. Mit dem Parkplatzkonzept im Projekt «Boulevard Güterstrasse» werden alle Wünsche aus der Konsenskonferenz Gundeldingen erfüllt:

- Verlagerung von 50% der Parkplätze in der Güterstrasse
- Ersatzstandorte durch optimierte Anordnung der Parkplätze in den Seitenstrassen
- bessere Auslastung von bestehenden Parkhäusern (Passerelle, Coop, Parkplatzbörse)

5.12 Anlieferung in der Güterstrasse

Heute sind in der Güterstrasse Parkverbotsfelder für den Güterumschlag ausgewiesen. Diese werden heute nachts als Parkplätze genutzt und bieten Platz für 34 PWs. Eine Umfrage bei den Gewerbetreibenden in der Güterstrasse hat gezeigt, dass das Interesse an einer Nutzung der Allmend durch Geschäftsauslagen und Boulevard-Cafés zur Belebung des Strassenraumes sehr erwünscht ist. Eine fixe Markierung von Anlieferungsfeldern würde eine Doppelnutzung der Flächen für Anlieferung und Allmendnutzung stark einschränken. Deshalb wird mit der Umgestaltung der Güterstrasse auf markierte Anlieferungsfelder verzichtet. Nach der Umgestaltung kann die Anlieferung auf den durch die Umgestaltung verbreiterten Trottoirs stattfinden. Dieses System der Anlieferung hat sich in der Falknerstrasse und in der Clarastrasse bewährt. Die Umfrage unter den Gewerbetreibenden hat gezeigt, dass eine freiwillige zeitliche Beschränkung der Anlieferungszeiten möglich ist. Die genauen Anlieferungszeiten und die Randbedingungen für die Allmendnutzung werden im Rahmen der Detailprojektierung mit den Gewerbetreibenden in enger Zusammenarbeit definiert.

Anlieferung in der Falknerstrasse – dieses Anlieferungsregime soll auch in der Güterstrasse angewendet werden



5.13 Veloverkehr

Die Güterstrasse selbst ist im Verkehrsplan nicht als Veloroute ausgeschieden. Da sich in der Güterstrasse verschiedene wichtige Zielorte (Grossverteiler, Läden, Arbeitsplätze, Wohnungen, Restaurants) befinden, wird die Güterstrasse von Velofahrenden oft genutzt. Bei der Umgestaltung wurde darauf geachtet möglichst optimale Bedingungen für die Sicherheit der Velofahrenden zu schaffen. So werden im Bereich der Tramhaltestellen, dort wo der Abstand zwischen Schiene und Randstein 0.73 m beträgt keine Entwässerungsrinnen und Einlaufschächte erstellt. Dadurch kann die volle Fläche zwischen Tramschiene und Randstein von Velofahrenden genutzt werden (siehe Grafiken im Kapitel 6.3 Materialien und Beläge).

Heute gibt es Stellen entlang der Güterstrasse, an denen der Abstand zwischen Tram und parkierten Autos sehr schmal ist. Durch die gleichmässige Ausgestaltung des Querschnittes in der Güterstrasse und die konsequente Platzierung der Parkplätze auf den stark verbreiterten Trottoir können diese Abstände in den betroffenen Stellen verbreitert werden. Dies hat zur Folge, dass ausserhalb der Tramhaltestellen das Tram Velofahrende gefahrlos überholen kann.

Die konsequente Ausgestaltung des Strassenquerschnittes verhindert solch enge Platzverhältnisse.



5.14 Abstellplätze für Velos

Heute gibt es in der Güterstrasse insgesamt 70 Laufmeter an Veloabstellplätzen. Der Bedarf an Veloabstellplätzen ist in der ganzen Stadt gestiegen. Da jedoch im Spätsommer 2003 im Zusammenhang mit dem Bau der Passerelle an der Meret Oppenheim-Strasse rund 500 Veloabstellplätze erstellt werden konnten, werden im Projekt «Boulevard Güterstrasse» lediglich die heute in der Güterstrasse vorhandenen Veloabstellplätze wieder zur Verfügung gestellt. Auf dem nördlichen Trottoir der Güterstrasse werden im Bereich der Grossverteiler Migros und Coop in zwei Parkierungsfeldern (insgesamt 10 Laufmeter) zwischen den Baumpaaren Bereiche als Veloabstellplätze markiert. Auf dem südlichen Trottoir werden 60 Laufmeter Veloabstellplätze verteilt auf die Länge der Güterstrasse markiert. Bei steigendem Bedarf können diese ohne grossen Aufwand erweitert werden.

5.15 Fussgängerführung / Fussgängerquerungen

Breitere Trottoirs und Trottoirüberfahrten

In der Güterstrasse werden die meisten Verkehrsbewegungen zu Fuss zurückgelegt. Deshalb muss dem Fussverkehr grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Mit der Verbreiterung der Trottoirs in der Güterstrasse können die Platzverhältnisse und die Bewegungsfreiheit von Fussgängerinnen und Fussgänger massiv gesteigert werden. Daneben werden an allen Querstrassen zur Güterstrasse (inkl. Solothurnerstrasse) Trottoirüberfahrten erstellt. Auf Trottoirüberfahrten haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden Vortritt. Alle Fussgängerstreifen über die Querstrassen entfallen somit.

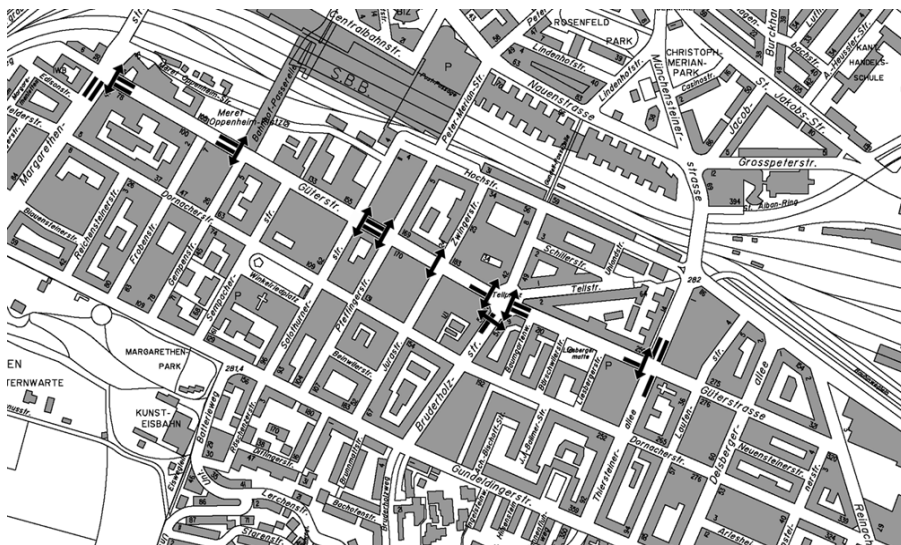
An allen Querstrassen zur Güterstrasse werden solche Trottoirüberfahrten erstellt wie an der Kreuzung Gundeldingerstrasse / Pfeffingerstrasse.



Fussgängerstreifen

In der Güterstrasse werden im Bereich der Tramhaltestellen jeweils Fussgängerstreifen erstellt. Der bestehende Fussgängerstreifen an der Kreuzung Zwingerstrasse / Güterstrasse bleibt erhalten, da hier aufgrund der vielen Läden und Grossverteiler viele Fussgängerinnen und Fussgänger die Güterstrasse queren.

Lage der Fussgängerstreifen in der Güterstrasse nach der Umgestaltung



6 Gestaltungselemente in der Güterstrasse

6.1 Gestaltungsgrundsätze

Visualisierungen der Neugestaltung Güterstrasse und Tellplatz befinden sich im Anhang (Anhang Nr. 5 & Nr. 6)

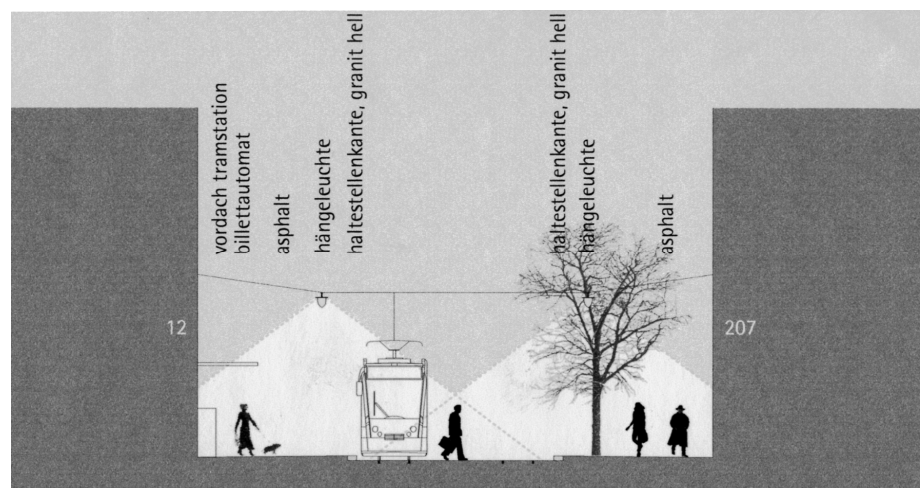
Ziel der Umgestaltung der Güterstrasse ist es, die Eigenart dieses charakteristischen öffentlichen Stadtraums zu erhalten und zu verstärken. Die Eigenart besteht in einem für Basel grossstädtisch wirkenden Stadtraum, der ein vielfältiges öffentliches Leben zulässt. Der enge und dicht genutzte Strassenraum wird von überflüssigen Signalisierungen und Installationen befreit, sodass der Strassen- und Trottoirraum der Güterstrasse ein grosszügigeres Erscheinungsbild erhält und besser nutzbar ist. Die Umgestaltung besteht aus räumlichen, funktionalen und verkehrstechnischen Eingriffen, sowie einer Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten. Dazu kommt, dass die drei Plätze (Meret Oppenheim-Platz, Tellplatz und Liesbergermatte) verschiedene Funktionen erfüllen und unterschiedlich in Erscheinung treten. Elemente wie Tramhaltestellen, Sitzbänke, Papierkörbe, Parkplätze, Bäume, Parkuhren werden erneuert und so im Strassenraum positioniert, dass diese die Nutzung des Raumes unterstützen und diesen nicht verstellen.

6.2 Strassenquerschnitt

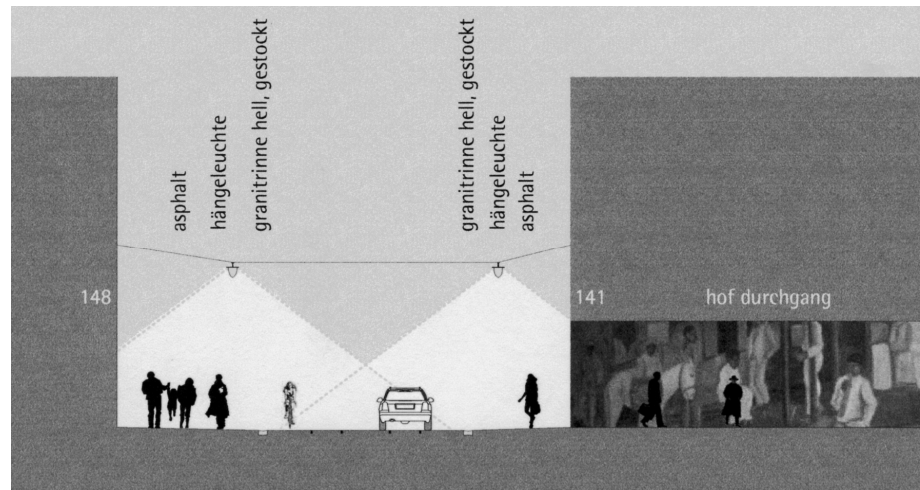
Ausschnitt aus dem Plan Gestaltung Güterstrasse befindet sich im Anhang (Anhang 2).

Der Strassenquerschnitt der Güterstrasse wird zu Gunsten der Fussgängerbereiche verändert. Die Fahrbahn wird von heute rund 9.60 m Breite (ausserhalb der Haltestellenbereiche) auf rund 6.50 m verschmälert. Dies ergibt einen Gewinn von rund 1.50 m für die beiden Trottoirs. Der heutige Höhenunterschied von 15 cm an der Trottoirkante wird aufgehoben. Das neue Querprofil der Güterstrasse wird mit einer minimalen Randsteinhöhe von 3 cm ausgestaltet. Das breite, hellgraue Band der den gesamten Projektperimeter durchlaufenden Granitrinne wird zum bestimmenden gestalterischen und prägenden Element der neuen Güterstrasse.

Querschnitt der Güterstrasse im Bereich einer Tramhaltestelle



Querschnitt der Güterstrasse ausserhalb der Tramhaltestellen



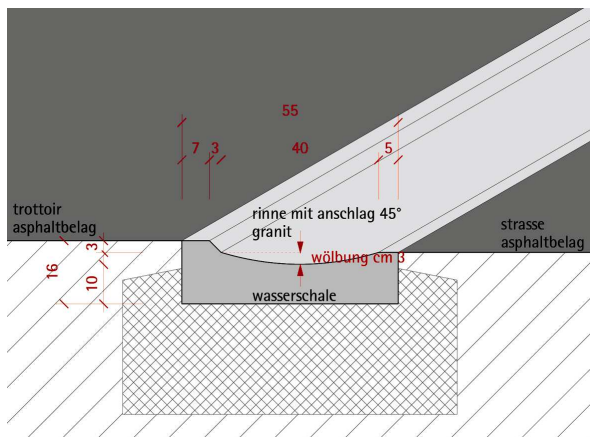
6.3 Materialien und Beläge

Strasse und Trottoirs in Schwarzbelag

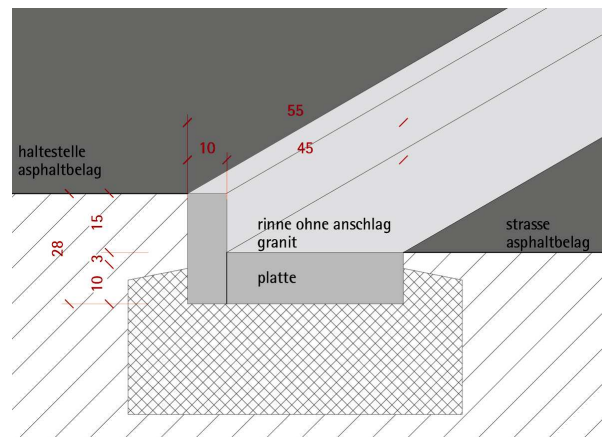
Strassen und Trottoirs werden in Schwarzbelag gestaltet. Die seitlichen Randsteine (Rinnen als Wasserschalen) sind aus hellem Granit.

Rinne zur Abgrenzung zwischen Trottoir und Fahrbahn

Neu bildet die durchgehende Granitrinne (Wasserschale) von 0,50 m Breite die Zäsur zwischen Fahr- und Fussgängerbereich. Ein minimaler Höhengsprung von 3 cm in der Granitschale dient der Orientierung von sehbehinderten Personen (Anschlag für Gehstock, Orientierung für Blindenhunde). An den Tramhaltestellen wird der Rinnenrand als Einsteigekante auf 15 cm angehoben. Im Bereich der Haltestellen wird das Rinnenelement zur Sicherheit der Velofahrenden eingeebnet. Die notwendigen Entwässerungselemente werden bündig in die Granitrinne integriert. Das jeweilige Gefälle der Fahrbahn wird nicht verändert (keine Schienenverlegung), das Gefälle der Trottoirs wird der neuen Höhensituation angepasst.



Generelle Ausgestaltung der Rinne in der Güterstrasse



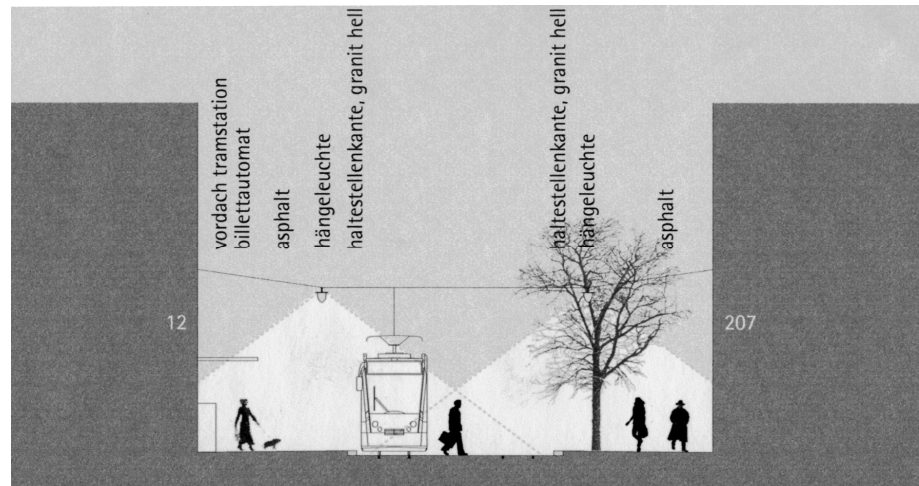
Ausgestaltung der Rinne im Bereich einer Tramhaltestelle

6.4 Strassenraumbeleuchtung

Beleuchtung der Güterstrasse: Zwei Leuchten bewirken insbesondere eine bessere Ausleuchtung der Trottoirbereiche

Konzept der Strassenraumbeleuchtung

Zur Unterstützung der gestalterischen Absicht werden statt einer Leuchte in der Strassenmitte neu zwei Leuchten über dem Rinnenelement aufgehängt. Dazu kann die vorhandene Überspannung verwendet werden. Um verschiedene «Beleuchtungslücken» in der Güterstrasse zu beheben, werden an drei Orten neue Überspannungen erstellt. In die Lampen integrierte Raster verhindern eine störende Blendung. Für die Beleuchtung werden künftig von der IWB als Standard-Leuchte eingesetzte Leuchten verwendet.



6.5 Baumstandorte / Baumpaare

Der Plan zur Gestaltung der Baumpaare befindet sich im Anhang (Anhang 6).

Funktion der Baumpaare

Die Güterstrasse wird dicht und stark genutzt. Der Strassenraum selber ist relativ schmal (15-17 m Breite zwischen den Fassaden – zum Vergleich: Clarastrasse 24 m). Daher wurde auf eine durchgehende Baumreihen verzichtet. Stattdessen bilden in grösseren Abständen dicht stehende Baumpaare auf der Nordseite der Güterstrasse eine deutliche optische Gliederung des Strassenraums. Zwischen den einzelnen Baumpaaren werden die Parkplätze und Veloabstellplätze angeordnet.

Ausgestaltung und Elemente der Baumstandorte

Die vorgesehenen Bäume sind Säulenhainbuchen (*Carpinus betulus* ‚Fastigiata‘), eine schlanke aufrechte Laubbaumart, die gut standortverträglich ist. Die Bäume stehen in den gusseisernen Baumscheiben mit den entsprechenden Stammschutzelementen, wie sie in Basel üblich sind. Sitzbänke und Stehtische formen die Baumpaare zu Aufenthaltsorten. Konstruktiv, gestalterisch auf den gleichen Grundelementen aufbauend, werden der Stammschutz, die Möbel sowie die Velobügel entwickelt. Die Bäume werden von in die Baumscheiben integrierten Bodeneinbauleuchten angestrahlt (wie Centralbahnplatz).

6.6 Nutzung und Gestaltung Tellplatz

Funktion und Nutzung Tellplatz

Analog der Güterstrasse soll auch der Tellplatz übersichtlicher, aufgeräumter und fussgängerfreundlicher werden. In der Längsachse der Güterstrasse wird der motorisierte Individualverkehr und der Tramverkehr nach wie vor über den Platz fahren. Auch über die nördliche Platzhälfte wird der motorisierte Individualverkehr weiterhin in die Tellstrasse und in die Bruderholzstrasse (Nord) fahren. Dieser Verkehr soll jedoch räumlich eingeschränkt aber deutlich geführt über den Platz fahren. Verkehrsrechtlich wird die nördliche Platzhälfte einer Begegnungszone (Tempo 20 und Vortritt für Fussgänger) zugeordnet. Dies ergibt die Möglichkeit, dass auf der nördlichen Platzfläche kleinere und grössere temporäre Nutzungen wie Wochen-, Gemüse- und Flohmärkte sowie quartierbezogenen Veranstaltungen (Quartierfestlichkeiten, Konzerte) stattfinden können. Auf der südlichen Platzhälfte können kaum Veränderungen vorgenommen werden, da dort nach wie vor das Tram in die Bruderholzstrasse (Süd) einfahren wird. Mit der Umgestaltung soll der Tellplatz seiner Funktion als zentraler und stark genutzter Quartierplatz besser gerecht werden.

Gestaltung Tellplatz

Der Plan zur Gestaltung des Tellplatzes befindet sich im Anhang (Anhang 3).

Die vorhandenen Bäume bilden die Grundlage der neuen Platzgestaltung. Die Baumstandorte werden zu grosszügigen chaussierten Teilplätzen (wie die Kiesflächen auf dem Centralbahnplatz aber ohne Streukies) geformt. Diese Orte nehmen das notwendige Mobiliar wie Sitzbänke, Telefonzellen und Brunnen auf. Auf diesen Kiesflächen können die Restaurationsbetriebe am Tellplatz grosszügige Boulevardcafés einrichten. Ansonsten werden möglichst grosse Flächen insbesondere auf der nördlichen Platzhälfte frei gehalten. So bleibt für temporäre Nutzungen genügend Platz frei. Analog zur Granitrinne in der Güterstrasse wird der Verkehr durch Granitbänder über den Platz geleitet.

Die Wartehäuser und die Infrastruktur der Tramhaltestellen werden aus dem Platz in die Güterstrasse geschoben. Das Kunstwerk wird im Einverständnis mit dem Künstler und der Quartierkoordination an einen nahen Standort (voraussichtlich Winkelriedplatz) versetzt. Somit wird die grosszügige Erscheinung des Tellplatzes nicht mehr durch einzelne Elemente gestört und es entsteht mehr Platz für die Nutzung des Platzes.

Mit der Beleuchtung sollen die platzbegrenzenden Bauten auch nachts leicht hervorgehoben werden. Dadurch werden auch die hinter den Bäumen durchführenden Fusswegbeziehungen gegenüber heute etwas besser beleuchtet werden. Die Grundbeleuchtung des Platzes wird durch eine Überspannungsbeleuchtung gewährleistet.

6.7 Nutzung und Gestaltung Liesbergmatte

Funktion und Nutzung Liesbergmatte

Die Liesbergmatte wird heute hauptsächlich als Pausenhof des Thiersteinerschulhauses und als Spielplatz genutzt. An sonnigen Nachmittagen halten sich viele Eltern mit ihren spielenden Kindern auf der Liesbergmatte auf. Die Gestaltung und die Nutzung weisen keine Schwierigkeiten auf. Deshalb wird weder an der Gestaltung noch an der Nutzung der Liesbergmatte etwas verändert. Die Liesbergmatte mit deren Nutzungen (Spielen und Pausenplatz) ist eine sinnvolle Ergänzung zum städtisch genutzten Tellplatz.

6.8 Nutzung und Gestaltung Meret Oppenheim-Platz

Funktion und Nutzung Bahnhofplatz Süd

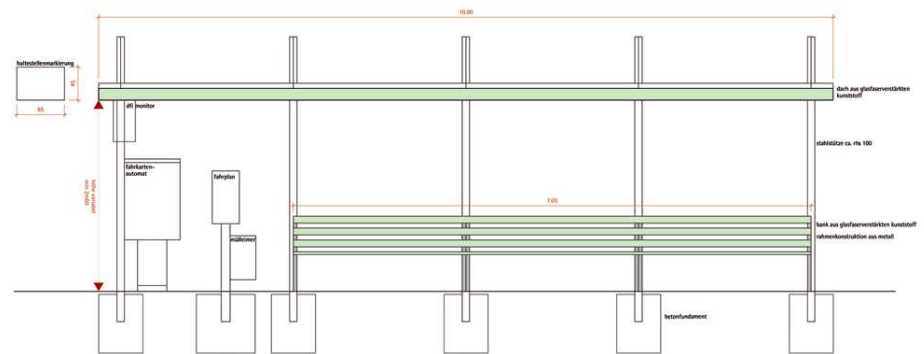
Der Meret Oppenheim-Platz liegt auf dem Areal der SBB. Das Projekt «Boulevard Güterstrasse» greift daher nicht in die Gestaltung des Platzes ein. Jedoch übernimmt der Platz mit seiner Grösse und seiner Nähe zum «Boulevard Güterstrasse» eine wichtige Funktion. Der Meret Oppenheim-Platz ist ein stark frequentierter öffentlicher Ort mit einer besonderen Gelenkfunktion zwischen Bahnhof und Güterstrasse: er bleibt grösstenteils leer. Einzig ein «Lichtbrunnen» gestaltet die räumliche Beziehung zum darunter liegenden Ladengeschoss. Der Bahnhofplatz mit seiner Randbebauung hat das Potential einer «Cité marchande» (vielschichtige Einkaufsstadt), welche die charakteristische Bebauungsstruktur der Güterstrasse mit ihren angrenzenden Höfen standortgerecht ausnützt. Primär dient der Meret Oppenheim-Platz seiner Funktion als Bahnhofplatz. Es können darauf aber auch verschiedene Veranstaltungen durchgeführt werden.

6.9 Ausstattung der Tramhaltestellen

Elemente für die Ausstattung der Tramhaltestellen

Die Haltestelle reagiert auf die engen Raumverhältnisse der Güterstrasse, damit maximale Nutzungsfreiheiten gewährt werden können. Deshalb konnte nicht die «Normlösung» von Basel gewählt werden. Die kompakt gebauten Tramhaltestellen sind auch räumlich strukturierende Elemente, welche dem Strassenzug einen Rhythmus geben. Die Elemente sind: Vordach, Sitzbank, Haltestellentafel mit Fahrplan, Billetteautomat, Abfallkorb und der Monitor für das Dynamische Fahrgastinformationssystem. An Stellen, wo die Vordächer nicht an die Hausfassaden montiert werden können, wird eine auf Stützen vor der Fassade stehende Variante vorgeschlagen. Das Vordach besteht aus einem flachen Element aus glasfaserverstärktem Kunststoff (Swissfiber), ca. 8 oder 10 oder 12 Meter lang, je nach Haltestelle, mit einer Stärke von ca. 19 cm, mit integrierter Tragstruktur. Das Material bietet nicht nur ansprechende Gestaltungsmöglichkeiten, sondern ist sehr dauerhaft und vergleichsweise kostengünstig. Das Material ist leicht transparent und grau-grün pigmentiert. Das Vordach wird in der Nacht von unten beleuchtet. Diese horizontalen, reduzierten Elemente und die einheitliche Gestaltung von Vordach und Bank in glasfaserverstärktem Kunststoff vermögen das Erscheinungsbild der Güterstrasse auf sympathisch, zurückhaltende aber wirksame Art zu

Schematische Ansicht
der Tramhaltestellen in
der Güterstrasse



6.10 Möblierung im Strassenraum

Als durchgehende Standardmöblierung im Strassenraum werden Sitzbänke und Stehtische im Bereich der Baumpaare und auf dem Tellplatz vorgeschlagen. Auf dem bereits existierenden Element des Stammschutzes gestalterisch aufbauend, werden die Möbel mit einem entsprechenden Sockel versehen. Als Sitz- und Ablagefläche wird Fiberglas eingesetzt, wie es auch bei den Haltestellendächern Verwendung findet.

6.11 Markierungen auf der Strassenfläche

Das Gestaltungskonzept sieht vor, auf möglichst viele vertikale Elemente zu verzichten. So werden auch nur sehr beschränkt Signaltafeln aufgestellt. Um gewisse Bereiche in der Güterstrasse dennoch sichtbar zu machen werden die Parkierungsfelder auf dem nördlichen Trottoir und die Bereiche der Tramhaltestellen mit grossen Schriftzügen «Parkierung» und «Tramhaltestelle Tellplatz» auf dem Trottoir markiert.

7 Allmendnutzung durch Geschäftsauslagen und Boulevardcafés

- 7.1 Ziel der Allmendnutzung** Zu einem lebendigen attraktiven, städtischen Strassenraum gehören Geschäftsauslagen und Boulevardcafés. Die verbreiterten Trottoirs und das Verlagern von rund 39 Parkplätzen bilden die Grundlage, für mehr Platz für die Nutzung der Allmend. Die Anlieferung der Geschäfte erfolgt ebenfalls auf den Trottoirs. Es ist das Ziel, dass der knapp bemessene Raum in der Güterstrasse für möglichst viele unterschiedliche Nutzungen zur Verfügung gestellt werden kann.
- 7.2 Allmendnutzung wird begrüsst** Einen wichtigen Beitrag leisteten Mitglieder der Quartierkoordination bei einer Umfrage unter den Gewerbetreibenden, worin ihre Interessen bezüglich Nutzung des Aussenraumes ausgelotet wurde: Durch das persönliche Austeilen und Abholen der Fragebögen konnten ein hoher Rücklauf erreicht, sowie zusätzliche Informationen eingeholt werden. Praktisch die Hälfte der Befragten nutzt bereits heute Flächen auf dem Trottoir. Von denen, die heute noch keinen Bedarf anmelden, möchte durchaus ein Drittel später sporadisch zusätzlichen Aussenraum benutzen können. Die Frage der Allmendgebühren zeigte sich als entscheidend.
- 7.3 Grundsätze für die Allmendnutzung** Damit zwischen Nutzung der Allmend (Geschäftsauslagen, Boulevardcafés) und der Anlieferung keine Konflikte entstehen, soll zusammen mit den Gewerbetreibenden ein Nutzungsreglement der Allmend in der Güterstrasse erarbeitet werden. Dieses regelt, wann allgemeine Anlieferungszeiten sind und wann die Allmend anderweitig genutzt werden kann. Als entscheidend für die Benutzung des Aussenraumes zeigten sich die Gebühren der Allmend: Die aktuelle Regelung wird generell als teuer empfunden.
- 7.4 Überarbeitung Allmendgesetz und -gebühren** Derzeit wird das Allmendgesetz und die Gebührenordnung überarbeitet. Die neue Regelung sieht vor, dass die Gebühren nicht in der ganzen Stadt gleich hoch sein werden. Die Erträge eines Boulevardcafés in der Güterstrasse sind weit geringer als eines Boulevardcafés in der Steinenvorstadt. Diese mögliche Anpassung würde dazu führen, dass die Allmendgebühren mehr der jeweiligen Standortqualität angepasst würde und somit die Allmendnutzung in den Aussenquartieren gefördert werden könnten.

8 Vernetzung der Innenhöfe mit der Güterstrasse

8.1 Potential für öffentliche Orte ausschöpfen

Die Güterstrasse wird geprägt durch eine urbane und geschäftige Vitalität. Sie wird in ihrem urbanen Charakter heute schon durch einige Höfe ergänzt (Läden, Werkstätten, etc.). Die Innenhöfe werden als Bestandteil des «Stadtraumes» Güterstrasse betrachtet. Sie stellen ein Potential dar für ergänzende Nutzungen. Einzelne Höfe, die für öffentliche oder kommerzielle Nutzungen geeignet sind, können zu «Ausbuchungen» des Güterstrassenraumes werden, was eine zusätzliche städtebauliche Qualität schafft: es entsteht eine Abfolge von spezifischen, «öffentlichen» Orten entlang der Güterstrasse, die ihre städtebauliche und wirtschaftliche Kraft stärken. Die Höfe lassen sich durch verschiedene Massnahmen «individualisieren».

8.2 Nutzung der Höfe stösst auf Interesse

Die Grundeigentümerinnen und -eigentümer sind über die Entwicklungsmöglichkeiten der Höfe durch das Hochbau- und Planungsamt durch einen Brief samt Informationsbroschüre zum Projekt «Boulevard Güterstrasse» angesprochen und informiert worden. Ihr Interesse und ihr Einverständnis ist die Voraussetzung für derartige Hofprojekte. Eine Umfrage bei den Grundeigentümern hat die Problematik aufgezeigt, dass Lärmfragen, vorhandene Parkplätze und die aktuelle Nutzung des Erdgeschosses besondere Randbedingungen sind. Gleichwohl lassen sich auch für die vorhandenen «Wohnhöfe» Verbesserungen vorstellen.

Im Rahmen des Projektes «Boulevard Güterstrasse» soll am Beispiel eines Modellhofes das Potential aufgewerteter Höfe gezeigt werden. Dabei soll zusammen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, welche sich für eine Aufwertung ihres Hofes einsetzen ein Umsetzungskonzept im Sinne einer Unterstützungsleistung erarbeitet werden.

9 Öffentlichkeitsarbeit während den Bauarbeiten

Während der Realisierung des Projektes «Boulevard Güterstrasse» müssen sowohl die betroffene Quartierbevölkerung als auch die Gewerbebetriebe offensiv über die jeweiligen Bauarbeiten informiert werden. Mit verschiedenen Mitteln wie Informationsveranstaltungen für die Quartierbevölkerung und das Gewerbe, mit Informationsbroschüren sowie einem Infocontainer auf der Baustelle sollen die notwendigen Informationen im Quartier breit gestreut werden

10 Auswirkungen auf die Umwelt, das Gewerbe und das Quartier

Das Projekt «Boulevard Güterstrasse» erzeugt verschiedene Auswirkungen auf die Umwelt, das Gewerbe und das Quartier:

- **Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit:**
Durch die deutliche Ausgestaltung des Strassenquerschnittes und die Verengung der Fahrbahn kann die allgemeine Verkehrssicherheit in der Güterstrasse für alle Verkehrsarten (ÖV, motorisierter Individualverkehr, Velo- und Fussverkehr) stark erhöht werden.
- **Verkehrsberuhigung:**
Die Gestaltung der Güterstrasse bewirkt eine allgemeine Verkehrsberuhigung im Quartier.
- **Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen:**
Die Verengung der Fahrbahnbreite führt zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit in der Güterstrasse, was eine Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen bewirkt.
- **Aneignung des öffentlichen Raumes der Güterstrasse und des Tellplatz durch die Bevölkerung und das Gewerbe:**
Die attraktive Gestaltung des öffentlichen Aussenraumes führt dazu, dass die Bevölkerung und das Gewerbe die Güterstrasse und die drei Plätze (Liesbergermatte, Tellplatz und Meret Oppenheim-Platz) stärker nutzen. Somit kann die Identifikation der Bevölkerung und des Gewerbes mit *ihren* Plätzen und *ihrer* Strasse als «Orte der Begegnung» gestärkt werden.
- **Nutzung des Tellplatzes für quartierspezifische Anlässe:**
Die Gestaltung des Tellplatzes erlaubt es, dass der Platz für quartierspezifische Anlässe wie Wochen-, Flohmärkte und Quartierfestlichkeiten genutzt werden kann.
- **Begrünung des Strassenraumes**
Mit der Umgestaltung werden in der Güterstrasse 14 Baumpaaire neu gepflanzt. Die 28 neuen Bäume tragen wesentlich zu einem besseren Mikroklima (angenehmere Temperatur im Strassenraum) und zu einer besseren Luftqualität bei.
- **Steigerung der Lebens- und Wohnqualität:**
Alle zuvor aufgeführten Auswirkungen auf die Umwelt ergeben eine Steigerung der Lebens- und Wohnqualität für die Gundeldinger Bevölkerung und das Gundeldinger Gewerbe entlang der Güterstrasse. Diese Auswirkungen tragen somit auch massgeblich dazu bei, dass die Ziele der Werkstadt Basel, des Aktionsprogramms Stadtentwicklung und des Wettbewerbs «Boulevard Güterstrasse» umgesetzt werden können und insgesamt zu einer nachhaltigen Quartierentwicklung beitragen.

11 Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlagsentwurf gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997 ordnungsgemäss überprüft. Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Basel, 2. Juni 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

Grossratsbeschluss

betreffend Finanzierung des Projektes

«Boulevard Güterstrasse», Basel

(vom ...)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst auf Antrag des Regierungsrates:

://: Für die Umgestaltung der Güterstrasse in einen «Boulevard» wird ein Baukredit von CHF 7,90 Mio. (Preisbasis April 2003; Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten der Rechnungen (Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung») der 2005 (CHF 1.00 Mio.), 2006 (CHF 3.90 Mio.), 2007 (CHF 3,0 Mio.) Position 6170.110.2.1036 Tiefbauamt bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.

Teil III:

Anhang mit Plänen und Grundlagen

Diesem Ratschlag liegen folgende Unterlagen bei:

1. Vergleichstabelle mit den verschiedenen Temporegimes für die Güterstrasse
2. Ausschnitt Situation Gestaltung «Boulevard Güterstrasse» 1:500
3. Situation Gestaltung Tellplatz 1:500
4. Detailplan Baumpaar zur Gliederung des Strassenraumes der Güterstrasse und zur Begrenzung der Parkierungsfelder
5. Fotografie Güterstrasse heute /
Fotovisualisierung der umgestalteten Güterstrasse
6. Fotografie Tellplatz heute /
Fotovisualisierung des umgestalteten Tellplatzes
7. Flyer zur Information der Gundeldinger Bevölkerung – verteilt mit der Gundeldinger Zeitung im Frühjahr 2003

Im Ratsaal aufgelegt:

- Situation Gestaltung «Boulevard Güterstrasse» 1:500
- Situation Gestaltung Tellplatz 1:200
- Fotovisualisierung der umgestalteten Güterstrasse
- Fotovisualisierung des umgestalteten Tellplatzes