

Ratschlag

betreffend

**Erschliessung
Äusseres St. Johann - ProVolta®**

sowie

**Bericht des Regierungsrates zum
Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten
betreffend Verknüpfung des OeV im Bereich
Kannenfeldplatz**

vom 31. August 2004 / 041409 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am
3. September 2004

INHALTSVERZEICHNIS

I	BEGEHREN	1
II	BEGRÜNDUNG	3
1	Ausgangslage	3
2	Ziele	4
3	Massnahmen	5
III	GRUNDLAGEN	6
1	Städtebauliches Konzept Äusseres St. Johann / ProVolta	6
2	Verkehrskonzept	8
2.1	Öffentlicher Verkehr	8
2.2	Fussgänger- und Veloverkehr	10
2.3	Motorisierter Individualverkehr	11
3	Gestaltungsabsichten öffentlicher Raum	13
4	Ver- und Entsorgungsinfrastruktur	13
IV	BESCHREIBUNG DER PROJEKTE	14
1	Anpassung Tramnetz	14
1.1	Ausgangslage	14
1.2	Verlegung der Tramlinie in die Voltastrasse	14
1.3	Haltestellen	15
1.4	Tramwendeschlaufe Hüningerstrasse	15
1.5	Auswirkungen auf die Umwelt	16
1.6	Kosten	16
2	Vogesenplatz	18
2.1	Ausgangslage	18
2.2	Rahmenbedingungen für den Wettbewerb	18
2.2.1	Städtebau	18
2.2.2	Verkehr	18
2.2.3	Unterbauung der Allmend	19
2.2.4	Werkleitungen und Kanalisation	19
2.3	Kosten	20

3	Entenweidstrasse Süd (Abschnitt Kannenfeldplatz - Vogesenplatz)	21
3.1	Ausgangslage.....	21
3.2	Projektbeschrieb.....	21
3.2.1	Gestaltungsprojekt.....	21
3.2.2	Parkierung.....	24
3.2.3	Werkleitungen.....	24
3.3	Auswirkungen auf die Umwelt	24
3.4	Kosten	24
4	Entenweidstrasse Nord.....	25
4.1	Ausgangslage.....	25
4.2	Projektbeschrieb.....	25
4.2.1	Funktion und Ausstattung	25
4.2.2	Werkleitungen.....	25
4.3	Kosten	25
5	Gasstrasse.....	26
5.1	Ausgangslage.....	26
5.2	Projektbeschrieb.....	26
5.2.1	Gestaltungsprojekt.....	26
5.2.2	Verkehrsregime und Parkierung	28
5.2.3	Werkleitungen.....	28
5.3	Auswirkungen auf die Umwelt	28
5.4	Kosten	28
V	TERMINE	29
VI	KOSTEN	30
1	Zu Lasten Investitionsbereich 2 ‘Öffentlicher Verkehr’	30
2	Zu Lasten Investitionsbereich 1 ‘Strassen / Stadtgestaltung’	30
3	Zu Lasten der Rechnung der Industriellen Werke Basel	30
4	Aufteilung auf die Jahre	30
VII	ANZUG BRUNO MAZZOTTI UND KONSORTEN	31
VIII	ANTRÄGE.....	32

I BEGEHREN

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat das folgende Kreditbegehrten für die Erschliessung des Stadtentwicklungsgebietes ProVolta im Äusseren St. Johann zu unterbreiten:

- Verlegung der Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse sowie Erstellen einer Fussgängerverbindung zwischen der Tramhaltestelle und der S-Bahn-Haltestelle am Bahnhof St. Johann CHF 15'150'000.-
- Bau einer Tramwendeschlaufe im Bereich Vogesenplatz / Hüningerstrasse CHF 3'050'000.-

TBA-Position 6170.110.2.1056 **CHF 18'200'000.-**
Investitionsbereich 2 'Öffentlicher Verkehr'
Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) April 2004

- Neugestaltung des zukünftigen Vogesenplatzes, Erstellen einer Fussgängerverbindung zwischen dem Vogesenplatz und der Luzernerring-Brücke, Leitungsverlegungen und Anteil eines Leitungstunnels zu Lasten der Strasse CHF 11'220'000.-
- Neugestaltung der Entenweidstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Vogesenplatz (Entenweidstrasse Süd) sowie Leitungsanpassungen zu Lasten der Strasse CHF 5'445'000.-
- Verlängerung der Entenweidstrasse nördlich des Vogesenplatzes (Entenweidstrasse Nord) als Erschliessungsstrasse sowie Leitungsanpassungen zu Lasten der Strasse CHF 1'970'000.-
- Neugestaltung der Gasstrasse im Abschnitt Wattstrasse bis Entenweidstrasse sowie Leitungsanpassungen zu Lasten der Strasse CHF 3'365'000.-

TBA-Position 6170.110.2.1051 **CHF 22'000'000.-**
Investitionsbereich 1 'Strassen / Stadtgestaltung'
Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) April 2004

Die Ausführung der Arbeiten wird mit dem Bau der Nordtangente und der dazugehörenden Stadtstrassen koordiniert. Die Bauarbeiten dauern von **Februar 2006 bis November 2009**.

Gleichzeitig mit diesen Arbeiten entstehen die folgenden Ausgaben für:

- Anpassung, Erneuerung und Ausbau der Werkleitungstrassen im Projektperimeter sowie Anteil eines Leitungstunnels zu Lasten der Industriellen Werke Basel CHF 8'100'000.-
- Anpassung, Erneuerung und Ausbau des Netzes der Swisscom AG zu Lasten der Swisscom AG CHF 1'361'000.-

II BEGRÜNDUNG

1 Ausgangslage

Bereits während des Verfahrens zur Vernehmlassung und Genehmigung des Generellen Projektes der N2 Nordtangente wurde gefragt, welche raumrelevante Auswirkungen dieses Vorhaben auf den Norden Basels haben wird. Die Ersatzbaumassnahmen, die aufgrund des Baus der Nordtangente nötig werden, sind somit sowohl Anstoss als auch gleichzeitig Voraussetzung für die Stadtentwicklungsmassnahmen, einerseits durch die für den Autobahnbau notwendige Abbrüche der nördlichen Randbebauung der Voltastrasse, andererseits durch die Entlastungswirkung von motorisiertem Individualverkehr, welche dieses unterirdisch geführte Teilstück der Stadtautobahn zukünftig für das Äussere St. Johann erbringen muss.

Die Potentiale im Bereich des Nordtangenten-Korridors wurden anhand von Entwicklungsszenarien untersucht und bewertet. Die Ergebnisse der umfassenden Abklärungen sind im Richtplan Stadtentwicklung Äusseres St. Johann (Richtplan) festgehalten. Dieser wurde vom Regierungsrat am 23. März 1999 (RRB 11/30) für die weitere Planung der Verwaltung als verbindlich erklärt.

Mit dem Ratschlag 8944 betreffend Finanzierung der Umsetzung von sieben zentralen Massnahmenpaketen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel vom 12. Oktober 1999 wurde ein Betrag von CHF 2,2 Mio. für Planungs- und Projektierungsgelder zur Realisierung des Richtplanes gesprochen. Diese ganzheitliche Planung des Bereichs Voltastrasse bis Bahnhof St. Johann betrifft einerseits Massnahmen im Bereich der Liegenschaftsentwicklung, andererseits die Projektierung von Strassen, Tramanlagen und Werkleitungen.

Mit seinem Beschluss Nr. 03/03/45G vom 15. Januar 2003 hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt die Zonenänderungen, den Bebauungsplan, die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen sowie die neuen Bau- und Strassenlinien für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse genehmigt (Ratschlag 9038). Mit den bewilligten Zonenänderungen werden, um den Boulevard, das Zentrum und den Platz vor dem Bahnhof St. Johann zu realisieren, Bauzone und Bahnareal zur Allmend abgetreten. Die Bau- und Strassenlinien bilden die Grundlage für die Planung der Erschliessung der entstehenden Neubauten und für die Entwicklung des Gebietes notwendige Infrastruktur.

Ein Teil dieser Erschliessung, die Voltastrasse inklusive der Voltaplatz und der Lothringerplatz, werden im Rahmen und zu Lasten des Nordtangenten-Projektes realisiert. Diese sind nicht Gegenstand des vorliegenden Ratschla- ges.

2 Ziele

Das Äussere St. Johann soll sich rasch entwickeln können. Für den Bau der Nordtangente wurde die nördliche Randbebauung in der Voltastrasse komplett abgebrochen. Die Liegenschaften, die auf der Südseite noch erhalten sind, wurden kaum unterhalten und dem Quartier droht die Verwahrlosung. Die lange Bauzeit und die damit verbundenen Immissionen haben dazu beigetragen. Das Ziel ist, sobald wie möglich die Erschliessung des Quartiers sicher zu stellen und das Wohnumfeld nachhaltig aufzuwerten.

Ein wesentlicher Bestandteil der Wohnqualität ist die Entlastung des Quartiers vom motorisierten Verkehr, die mit dem Bau der Nordtangente erreicht wird. Zur Unterstützung dieser Entlastungswirkung soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert werden, um eine stadtgerechte Mobilität zu garantieren.

Der Bahnhofsgebiet soll bestehende und neue Zentrumsbedürfnisse der Quartierbevölkerung befriedigen. Das Wohngebiet entlang der Voltastrasse und das Äussere St. Johann generell werden umfassend verändert, erhalten eine hohe Standortqualität und stehen in unmittelbarer Nachbarschaft zum 'Campus des Wissens', dem sich erneuernden Headquarter der Firma Novartis. Es soll eine 'gute Adresse Voltastrasse' geschaffen werden. Die Erstellung von Strassen und Plätzen und die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind Grundvoraussetzungen für zukünftige Investoren.

Durch die Neugestaltungen der Strassen und Plätze im gesamten Gebiet soll neben der Attraktivität für zukünftige Investoren vor allem auch die Aufenthalts- und Wohnqualität für die heutige und künftige Bevölkerung deutlich gesteigert werden.

3 Massnahmen



Abb. 1: Übersicht über die Projekte des vorliegenden Ratschlags

Der vorliegende Ratschlag beinhaltet die für das Erreichen der erwähnten Ziele notwendigen Massnahmen.

Für den öffentlichen Verkehr sind es

- die Umlegung der Tramlinie, die heute durch die Gasstrasse führt, in die Voltastrasse und
- die Erstellung der Tramwendeschlaufe im Bereich Vogesenplatz / Hüningerstrasse

Im Bereich der Straßen / Stadtgestaltung sind es

- die Neugestaltung des zukünftigen Vogesenplatzes, der im Bereich des Bahnhofs St. Johann entstehen wird,
- die Neugestaltung der Entenweidstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Vogesenplatz,
- die Verlängerung der Entenweidstrasse nördlich des Vogesenplatzes
- die Neugestaltung der Gasstrasse

Für die Ver- und Entsorgung sind es

- der Ausbau der Werkleitungsnetze im Projektperimeter
- die Erstellung eines Leitungstunnels auf dem Vogesenplatz

Die übrigen Anpassungen in der Voltastrasse und am Lothringerplatz werden ebenfalls realisiert. Sie werden zu Lasten des Projektes Nordtangente ausgeführt und daher in diesem Ratschlag nicht mehr erwähnt.

III GRUNDLAGEN

1 Städtebauliches Konzept Äusseres St. Johann / ProVolta

Die Boulevard-Achse Horburgstrasse-Dreirosenbrücke-Voltastrasse - Teil des mittleren Rings - setzt sich ab Voltaplatz mit neuen, süd-exponierten Überbauungen (vgl. Abb. 2, Bereich B) zum Bahnhof St. Johann hin fort. Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe werden vorwiegend Erdgeschosse und Eckbauten an den Plätzen nutzen. Sie werden ihre Waren und Dienstleistungen auch auf den breiten, mit Alleebäumen bestockten Trottoirs anbieten können, welche zum Flanieren einladen. In den oberen Bereichen sind Wohnungen unterschiedlichster Typologie vorgesehen.

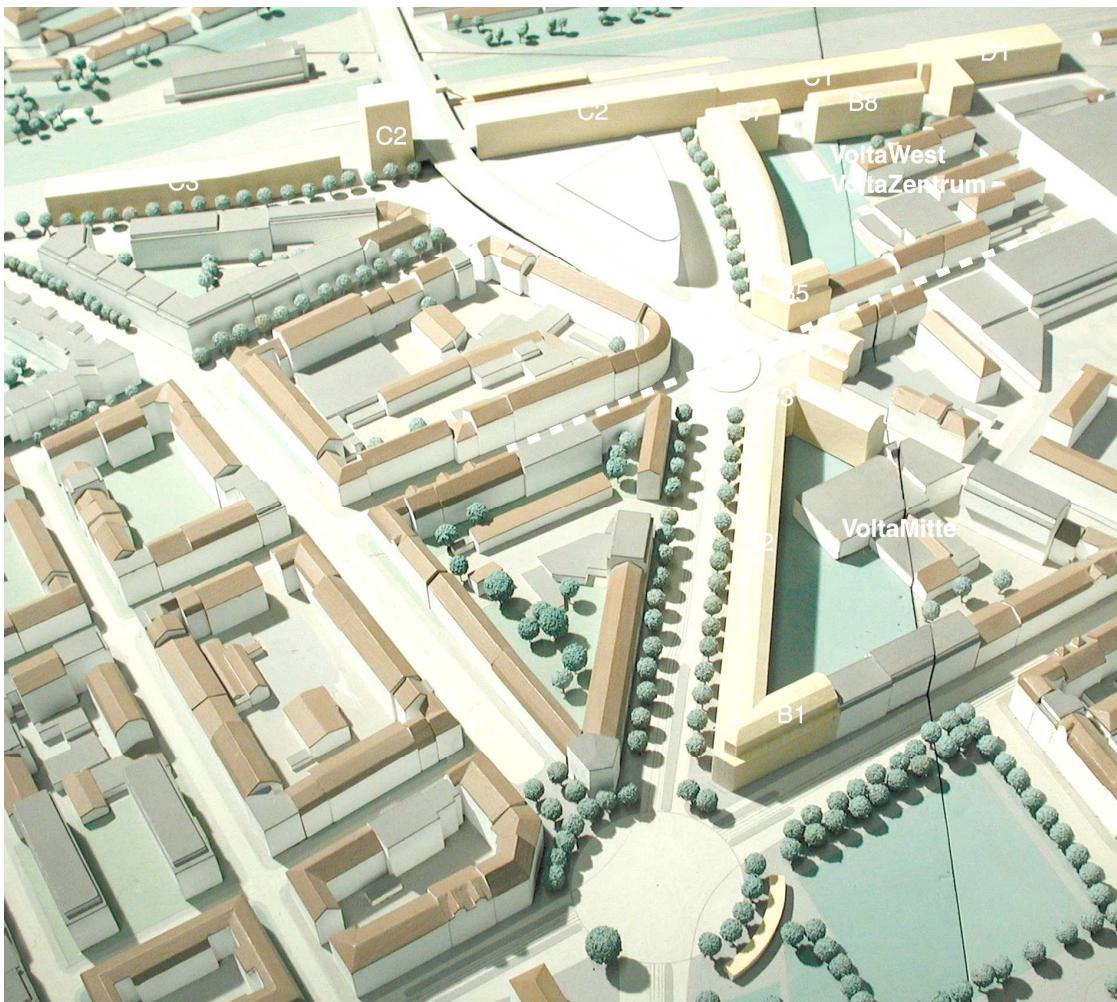


Abb. 2: Städtebauliches Konzept gemäss Ratschlag 9038

Die Bahnkante (Bereich C) vom Bahnhof St. Johann entlang der Entenweidstrasse in Richtung Kannenfeldplatz - Fortsetzung des mittleren Rings - wird städtebaulich betont. Diese Lage ist geeignet für Gewerbe und Dienstleistungen; Wohnungen sind ebenfalls möglich.

Der Bahnhof St. Johann (Bereich C2) sowie die gegenüberliegende Zentrumsumsüberbauung (Bereich A) begrenzen den neuen Bahnhofsplatz, den sogenannten Vogesenplatz. Dieser Bereich 'Bahnhof-Zentrum' bildet gewissermassen die Nabe des ganzen Planungsbereichs 'Äusseres St. Johann / ProVolta'. Hier sind Verkaufsflächen im Erdgeschoss und im 1. Untergeschoss denkbar. Ihre Food- / Non-Food-Angebote werden sich vor allem nach den Bedürfnissen des Quartiers und der öV-Umsteigepassagiere richten. In den oberen Geschossen können ergänzende Dienstleistungsangebote für die Quartierbevölkerung und den nahe gelegenen 'Campus des Wissens' der Novartis Einzug finden. Auch Wohnungen sind hier attraktiv.

Insgesamt – die Nutzungspotenziale der SBB AG im Bereich C von 28'100 m² Bruttogeschoßfläche (BGF) nicht eingerechnet – können ca. 48'200 m² BGF realisiert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Diese können mehrheitlich und ohne planungsrechtliche Einschränkungen als Wohnnutzung realisiert werden; vorgeschrieben ist ein Wohnanteil mit einem Minimum von 20'000 m² BGF.

Die Vorschriften des Bebauungsplanes (gemäss Ratschlag 9038) bestimmen die maximale Gebäudehülle anhand von Profilen: Zone 5 für die Bereiche A und C2 mit Ausnahme des südlichen Teils; Zone 5a für den Bereich B; Zone 4 für die Bereiche C1 und C3. Diese Gebäudehüllen sind grösser als es die maximale BGF und die maximalen Geschosszahlen erlauben, sodass darin die zulässige BGF in vielfältiger Weise angeordnet werden kann. Es besteht somit ein hoher Gestaltungsspielraum für qualitativ hochwertige Architektur und Freiräume, die auf die Markt- und Quartierbedürfnisse Rücksicht nehmen.

Die im St. Johann durch den Bau der unterirdischen Nordtangente zwischenzeitlich genutzten Areale werden durch die drei Eigentümer (SBB AG, Kanton Basel-Stadt / Nationalstrassenvermögen, Einwohnergemeinde der Stadt Basel inkl. Pensionskasse des Staatspersonals BS) im Rahmen des Prozesses 'ProVolta' gemeinsam entwickelt:

- Für Volta Zentrum und Volta West (Bereiche A, B5-B8 und C1-C3) wird gemeinsam mit einer privaten Projektträgerschaft ein Varianzverfahren vorbereitet. Es dient primär zur Auslotung des oben erwähnten Gestaltungsspielraums. Ziele sind schlussendlich die Entwicklung von baubewilligungsfähigen Projekten (Bereiche A und B5-B8), der Verkauf der Liegenschaften und die Realisierung der Hochbauten.
- Für das Areal Volta Mitte (B1-B4) ist bereits ein selektiver Investoren- und Projektwettbewerb lanciert worden.

Der Erfolg der Stadtentwicklung Äusseres St. Johann / ProVolta wird massgebend geprägt durch eine fristgerechte, gute verkehrliche Erschliessung und durch ein aufgewertetes Wohnumfeld.

2 Verkehrskonzept

Basierend auf dem Richtplan Stadtentwicklung Äusseres St. Johann und auf dem Verkehrsplan Basel 2001, der vom Regierungsrat als verwaltungsverbindlich erklärt wurde, wurde das Verkehrskonzept für das Äussere St. Johann erarbeitet.

Das Verkehrskonzept beruht auf folgenden Kernideen:

- Schaffung einer Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof St. Johann
- Ausgestaltung des Vogesenplatzes zum zentralen Bahnhofplatz
- Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf das Basisstrassennetz
- Entlastung der Achse Voltastrasse West - Vogesenplatz - Entenweidstrasse von Durchgangsverkehr
- Weitere Verkehrsberuhigung in der Quartierzelle südlich der Voltaachse (Gasstrasse, Vogesenstrasse, Lothringerstrasse)

2.1 Öffentlicher Verkehr



Abb. 3: Übersicht öV

Mit der städtebaulichen Entwicklung entlang der Voltastrasse und am Bahnhof St. Johann soll unmittelbar beim bestehenden S-Bahnhof eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs entstehen.

Der gewählte Standort für die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ist wiederholt in Frage gestellt worden. Insbesondere wurde vorgeschlagen, die S-Bahn-Haltestelle zum Kannenfeldplatz zu verschieben. Bereits im Jahr 1987 wurde der Standort am Bahnhof St. Johann von den SBB sowie von der Be-

hördendelegation Nordwestschweiz als der günstigste beurteilt. Eine weitere Beurteilung des Kantons Basel-Stadt im Jahr 1993 gelangte zum selben Ergebnis. 1997 wurde die S-Bahn-Haltestelle St. Johann am heutigen Ort eröffnet.

Aus der Sicht der Stadtentwicklung - Entwicklungspotential des Äusseren St. Johann sowie des S-Bahn-Netzes - bringt dieser Standort die grössten Vorteile. Er liegt an der Schnittstelle zwischen dichten Wohngebieten (Quartier St. Johann) und Konzentrationen von Arbeitsplätzen (Industriegebiet, Novartis Campus). Eine nachträgliche Haltestellenverlegung, die aktuell wieder Thema im Anzug Mazzotti und Konsorten vom 19. März 2003 ist (vergleiche Kap. VII), ist aus verschiedenen Gründen zu verwerfen: Bahnbetriebliche Bedingungen, insbesondere der Sicherungs-/Signaltechnik; Anforderungen der SBB an eine städtische Haltestelle; Auflagen der französischen und schweizerischen Grenzbehörden. Die Verlegung würde so zu Kosten von min. CHF 15-20 Mio.¹ (Index 1993) ohne Rückbaukosten der heutigen Haltestelle, sowie Landerwerb und Neugestaltung am Kannenfeldplatz führen, welche der Kanton Basel-Stadt als Besteller der Haltestelle übernehmen müsste.

Zentrale Voraussetzung für die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ist die optimale Verknüpfung zwischen Tram und S-Bahn. Aus diesem Grund muss die Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse verlegt und über den Bahnhof St. Johann geführt werden. Auf dem Vogesenplatz, der den eigentlichen Bahnhofsvorplatz darstellt, entsteht in unmittelbarer Nähe zu den Perronzugängen eine neue Tramhaltestelle. Direkte und attraktive Fusswegverbindungen zwischen der bestehenden S-Bahn-Personenhaltestelle und der neuen Tramhaltestelle sowie gute Anschlüsse an die Netze des Fuss- und Veloverkehrs sind im Weiteren wichtige Funktionen der Drehscheibe.

Mit der neuen Tramführung bestehen verschiedene Möglichkeiten für direkte Verbindungen vom Bahnhof St. Johann in die Innenstadt: Durch die Voltastrasse und Elsässerstrasse in Richtung Schifflände / Marktplatz oder über den Ring in Richtung Bahnhof SBB / Aeschenplatz. Um betrieblich eine direkte Verbindung aus der Innenstadt via Elsässerstrasse - Voltagplatz zu ermöglichen und Flexibilität im Trambetrieb zu gewinnen, ist im Raum Bahnhof St. Johann eine Tramwendeschlaufe vorgesehen. Die Erschliessung des Äusseren St. Johann mit dem öffentlichen Verkehr in Richtung französischer Grenze soll dadurch nicht verschlechtert werden.

¹ Diese Kostenschätzung wurde beim Variantenstudium 1993 gemacht. Neuere Zahlen liegen nicht vor. Die nachträgliche Verlegung der S-Bahn-Haltestelle würde zudem der Wert der heutigen Haltestelle St. Johann in der Höhe von CHF 5,2 Mio. vernichten.

Fussgänger- und Veloverkehr

Die Anbindung des Bahnhofs an das übergeordnete Fuss- und Velowegnetz sowie die unmittelbaren Zugänge für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende sind wichtige Elemente bei der Planung der Verkehrsdrehscheibe. Auf dem Vogesenplatz soll den Fussgängerinnen und Fussgängern eine möglichst grosse Bewegungsfreiheit eingeräumt werden. Gegenüber dem motorisierten Individual- und Veloverkehr werden sie auf dem Platz bevorzugt behandelt.



Abb. 4: Übersicht Fussgänger- und Velowege

Fusswege

Gemäss Verkehrsplan Basel 2001 sind die Luzernerring-Brücke, die Entenweidstrasse, die Voltastrasse und die Hüningerstrasse ausgewiesene Fusswege, welche die Verbindungen aus den benachbarten Gebieten zum Bahnhof St. Johann sicherstellen. Im Rahmen der Infrastrukturanpassungen soll diesen Achsen bezüglich Attraktivität für den Fussverkehr speziell Rechnung getragen werden. Die Voltastrasse wird bis zum Vogesenplatz als Boulevard ausgebildet. Vom Vogesenplatz zum Kannenfeldplatz /-park wird an der Entenweidstrasse eine grosszügige Fussgängerverbindung mit einer Doppelbaumreihe geschaffen. Neben den horizontalen sind auch die vertikalen Verbindungen zwischen Vogesenplatz, S-Bahn perron und Luzernerring-Brücke zu beachten (s. Kap. IV1.3). Die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs bedingt direkte, umwegfreie Verbindungen zwischen der S-Bahn und dem städtischen öffentlichen Verkehr. Auf der Nordseite des Vogesenplatzes wird eine Passerelle die beiden Haltestellen verbinden. Der Zugang zur S-Bahnhaltestelle ist auch über die bestehende Lift/Treppenanlage auf der Luzernerring-Brücke sichergestellt. Die bestehende Treppe von der Brücke auf den

Vogesenplatz muss der Tramgleisverlegung weichen. Sie wird durch neue auch für Gehbehinderte benutzbare Lift/Treppenanlagen ersetzt.

Velorouten

Durch das Planungsgebiet führen mehrere empfohlene Velo-/Mofarouten: Die Achse Voltastrasse – Luzernerring-Brücke stellt die Verbindung ins Kleinbasel bzw. nach Basel West her, die Achse Lothringerstrasse - Hüningerstrasse die Verbindung in die Innenstadt bzw. nach St. Louis (F). Über die Elsässerstrasse besteht eine weitere Route nach Frankreich. Wo das Veloroutennetz über Hauptverkehrsstrassen verläuft (Luzernerring, Voltastrasse, Hüningerstrasse) sind grösstenteils entweder bereits Radstreifen realisiert oder im Zuge der Oberflächeninstandstellung zur Nordtangente vorgesehen.

Zugang von Süden

Aus Süden, aus der Innenstadt und dem St. Johanns-Quartier ergeben sich attraktive Fuss- und Velowegverbindungen über verkehrsberuhigte Quartierstrassen zum Bahnhof. Über die Vogesenstrasse und den Vogesenplatz kann der Bahnhof niveaugleich, ohne eine Hauptverkehrsstrasse zu überqueren, erreicht werden.

Veloabstellplätze

Am Bahnhof St. Johann ist möglichst nahe der Perronzugänge vom Vogesenplatz sowie von der Luzernerring-Brücke eine - auch von den angrenzenden Nutzungen abhängige - adäquate Anzahl Veloabstellplätze anzubieten.

2.2 Motorisierter Individualverkehr

Mit dem Bau der Nordtangente und des Anschlusses Luzernerring wird der Stadtteil Äusseres St. Johann von einem grossen Teil des heutigen motorisierten Verkehrs entlastet. Die vom Grossen Rat am 13. November 2002 bewilligte Erschliessung des Industriegebietes St. Johann von der Schlachthofstrasse her bewirkt zusätzlich die Entlastung vom Schwerverkehr im Gebiet zwischen Bahnhof St. Johann und Voltaplatz.

Strassennetzhierarchie

Der restliche, an der Oberfläche verbleibende motorisierte Verkehr soll auf die Hauptverkehrsstrassen - vorwiegend auf die Achse Voltastrasse - Luzernerring - kanalisiert werden. Die als Boulevard gestaltete westliche Voltastrasse, die Entenweidstrasse sowie der Vogesenplatz werden dem Übergangsnetz zugeordnet. Sie stellen somit eine Mischform zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen dar. Für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr sind sie als Zugangsachsen zum Bahnhof von grosser Bedeutung, für den motorisierten Individualverkehr übernehmen sie eine untergeordnete Funktion. Auf dem Vogesenplatz fährt der motorisierte Individualverkehr auf der Tramstrasse. Dadurch wird die Fahrt über den Platz unattraktiv und ein Drosselungseffekt erreicht. Auf dem Vogesenplatz werden der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr konsequent bevorzugt.

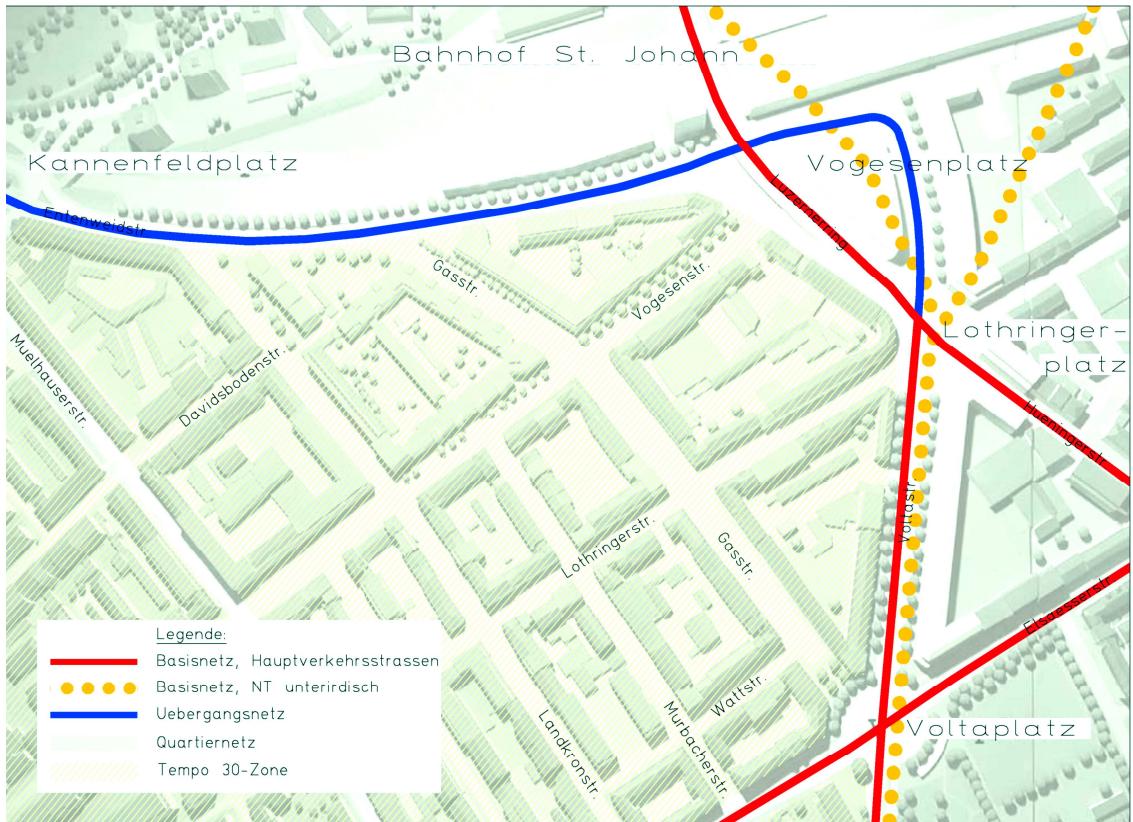


Abb. 5: Übersicht Strassennetzhierarchie

Die Straßen südlich der Voltaachse übernehmen reine Erschließungsfunktionen und sind dem Quartierstrassennetz zugeteilt. Mit der Verlegung der Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse kann auch die Gasstrasse dem Quartierstrassennetz zugeordnet und in die Tempo 30-Zone einbezogen werden. In Abschnitten der Gas-, Vogesen- und Lothringerstrasse wird neu Gegenverkehr zugelassen, wodurch Umwegfahrten des Ziel/Quellverkehrs in der Tempo 30-Zone entfallen. Um attraktiven Schleichwegen durch das Quartier entgegen zu wirken, werden einzelne Fahrbeziehungen für den motorisierten Individualverkehr unterbunden: Die Gasstrasse wird vom Voltaplatz abgehängt; die Vogesenstrasse endet im Norden als Sackgasse; die Hünningerstrasse Süd dient nur noch der Zufahrt zu den anliegenden Gebäuden und ist für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Parkierung

Die Umgebung des Bahnhofs ist vom öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Parkierungsflächen sind folglich primär für den Eigenbedarf der neuen Hochbauten vorzusehen. Unter dem Vogesenplatz besteht die Möglichkeit, ein Parking für Zentrumsnutzungen und Nutzungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb zu erstellen. Das Parking soll vom Kreisel Lothringerplatz her einfach erreichbar sein, so dass die ein- und ausfahrenden Autos den Vogesenplatz möglichst nicht belasten. Die Einfahrt ist ab der Rampe zur



Abb. 6: Erschliessung Parking

Luzernerring-Brücke vorgesehen, die Ausfahrt in die Voltastrasse West zum Lothringerplatz.

3 Gestaltungsabsichten öffentlicher Raum

All den Neugestaltungen der einzelnen Strassen und Plätze im Gebiet liegt die Absicht zu Grunde, mittels Schaffung grosszügigerer Fussgängerbereiche und vermehrter Durchgrünung die Attraktivität des Quartiers nach dem Bau der Nordtangente zu verbessern. Dies ist gleichbedeutend mit der Förderung der Attraktivität für den Aufenthalt und der Steigerung der Wohnqualität. In dieser Hinsicht stellen der zukünftige Vogesenplatz, die Gasstrasse und die Entenweidstrasse die grössten Potentiale dar.

Neben den Anforderungen an eine verbesserte Wohnqualität werden selbstverständlich auch bestehende Gewerbenutzungen berücksichtigt.

4 Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

Die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur muss an die Entwicklungspläne des Quartiers angepasst werden. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Strassen werden für die Versorgung der Baufelder die elektrischen Netze - Hoch- und Niederspannung - ausgebaut, neue Wasserleitungen verlegt, bestehende Fernwärmestrassen, Wasser- und Gasleitungen verlegt bzw. erneuert oder saniert. Die zukünftigen Überbauungen werden an die bestehenden Kanalisationen erschlossen. Diese sind zum grössten Teil im Zusammenhang mit dem Bau des Autobahntunnels neu verlegt worden.

Mit dem Beschluss betreffend Zonenänderungen für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse hat der Grosse Rat der Inanspruchnahme von Allmend unter dem Vogesenplatz zugunsten von kommerziellen Nutzungen zugestimmt. Zwei Untergeschosse (UG) können zwischen der Platzoberfläche und dem Autobahnanschluss Luzernerring erstellt werden. Die Energieversorgung des Gebietes Bahnhof St. Johann muss diese UG's queren. Das erste Untergeschoss ist besonders wertvoll, wenn es mit den Untergeschossen der Baufelder C (SBB-Areal) und mit der S-Bahn-Haltestelle verbunden werden kann. Um die Versorgung sowie die gewünschten Verbindungen sicherzustellen, ist ein Leitungstunnel im zweiten Untergeschoss geplant.

IV BESCHREIBUNG DER PROJEKTE

1 Anpassung Tramnetz

1.1 Ausgangslage

Die Verknüpfung der S-Bahn mit dem städtischen öffentlichen Verkehr bildet das Rückgrat der geplanten Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof St. Johann. Mit der Neugestaltung der Voltastrasse und der Festsetzung der neuen Bau- und Strassenlinien sind die Rahmenbedingungen für den Bau einer neuen Tramtrasse gegeben.

Die Tramlinie verbindet das neue Quartierzentrum beim Bahnhof St. Johann über den mittleren Ring mit der Innenstadt. Damit die S-Bahn-Station ihre ganze Wirkung entfalten und den Bahnhof SBB sowie die Tramlinien vom Bahnhof SBB in die Innenstadt entlasten kann, muss zusätzlich eine direkte Tramverbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Innenstadt via Voltaplatz - Schifflände angeboten werden. Dies bedingt eine aus Richtung Voltaplatz befahrbare Wendeschlaufe im Raum Bahnhof St. Johann.

1.2 Verlegung der Tramlinie in die Voltastrasse



Abb. 7: heutige Tramtrasse

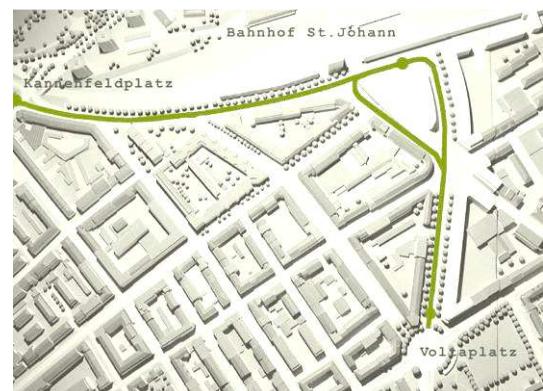


Abb. 8: zukünftige Tramtrasse

Die Tramlinie wird aus der Gasstrasse in die Voltastrasse verlegt. In der Voltastrasse wie in der Entenweidstrasse werden separate Tramtrassen gebaut, die ausser vom öffentlichen Verkehr auch von Interventionsfahrzeugen genutzt werden können. Somit besteht für das Tram ein separater Bahnkörper auf der Strecke zwischen den Haltestellen Dreirosenbrücke und Kannenfeldplatz. Eine Ausnahme bildet der Vogesenplatz. Im Bereich der geplanten Haltestelle Bahnhof St. Johann werden die Fahrbahn für den Individualverkehr und die Tramtrasse zusammengelegt. Diese Massnahme, die den Trambetrieb kaum behindert, hat zum Ziel, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und diesen ab Kreisel Lothringerplatz auf die Luzernerring-Brücke zu lenken. Am Voltaplatz wird das Tram mittels Lichtsignalsteuerung bevorzugt. Die freie Fahrt über den Lothringerplatz wird mit einer Tramsicherungsanlage gewährleistet.

1.3 Haltestellen

Tramhaltestelle Voltaplatz

In der Voltastrasse liegt die Haltestelle Voltaplatz westlich des Platzes und ist damit wie bisher nahe zu derjenigen in der Elsässerstrasse angelegt. Die Haltestelle wird zu Lasten des Projektes Nordtangente erstellt und ist somit nicht Bestandteil dieses Ratschlagess.

Tramhaltestelle Bahnhof St. Johann

Mit der Verlegung der Tramlinie wird auch die Haltestelle Gasstrasse/Bahnhof St. Johann aufgehoben. Die neue Tramhaltestelle kommt auf den Vogesenplatz direkt vor den Bahnhof St. Johann zu liegen. Die genaue Ausgestaltung der Tramhaltestelle wird mit der Gestaltung des Vogesenplatzes im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens (s. Kap.2.2) definiert.

Verbindung Tram- / S-Bahnhaltestelle

Die Fussgängerverbindungen zwischen den beiden Haltestellen - Tram und S-Bahn - werden zusammen mit der neuen Tramhaltestelle auf dem Platz geplant und auf diese abgestimmt. Aus Komfort- und Sicherheitsgründen ist eine oberirdische Verbindung, eine Passerelle, vorgesehen. Diese soll mit einem Lift ausgestattet sein, sodass sie auch von Gehbehinderten benutzt werden kann. Die Passerelle ist am nördlichen Ende der Tramhaltestelle vorgesehen. Mit dieser Lage ergibt sich mit der bestehenden Lift-/Treppenanlage an der Luzernerring-Brücke eine gleichmässige Verteilung der Zugänge über die Perronanlage. Außerdem bleibt die Möglichkeit, die neue Fussgängerverbindung mit dem ersten Untergeschoss unter dem Vogesenplatz (s. Kap. 2.2.3) zu verbinden. Die genaue Gestaltung der Passerelle ist Bestandteil des Wettbewerbes Vogesenplatz (s. Kap. 2.2). Ihre Realisierung muss auf die Überbauung zwischen Gleisfeld und Vogesenplatz abgestimmt werden.

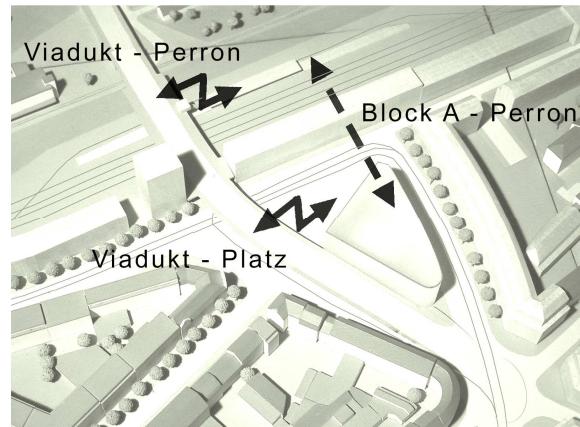


Abb. 9: Fussgängerverbindungen

1.4 Tramwendeschlaufe Hüningerstrasse

In früheren Planungen war eine Tramwendeschlaufe als Blockumfahrung Gasstrasse - Vogesenstrasse - Entenweidstrasse in beide Richtungen befahrbar konzipiert. Der betriebliche Zweck wurde neben der Schaffung einer Direktverbindung zur Innenstadt vor allem auch in der Wendemöglichkeit bei Betriebsstörungen gesehen. Die Kosten für eine solche Wendeschlaufe wurden auf ca. CHF 7 Mio. veranschlagt und liegen somit in keinem vernünftigen Verhältnis zu deren Nutzen. Es zeigte sich, dass neben der aufwendigen Gleisanlage auch Werkleitungsverlegungen sowie die Erneuerung der Vogesenstrasse notwendig gewesen wären. Aus diesem Grunde wurde eine neue, kostengünstigere Variante entwickelt.

Die Wendeschlaufe verläuft demnach über den Vogesenplatz in die Hüningerstrasse Süd und wird am Lothringerplatz mit der Tramtrasse in der Voltastrasse verbunden.

Für die bessere Anbindung des neuen Quartierzentrums soll eine direkte Tramverbindung zwischen der Innenstadt (Schifflände) und dem Bahnhof St. Johann über den Voltaplatz angeboten werden. Eine solche Direktverbindung steigert die Bedeutung der Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof St. Johann wesentlich und hilft mit, Verkehr aus dem Elsass auf die Schiene zu verlegen.



Abb. 10: Tramwendeschlaufe

Der Tramkurs wendet nach der Endstation am Bahnhof St. Johann. Damit der Bahnhof St. Johann als Endstation betrieben werden kann, muss das Tram einen Endaufenthalt einlegen können. Dies bedingt den Bau eines dritten Gleises vor dem Bahnhof St. Johann.

1.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Tramtrasse wird auf der ganzen Länge in Erschütterungsdämmmatten verlegt. Auf der Strecke, unter welcher der Autobahntunnel verläuft, werden spezielle Matten verwendet. Diese gehen zu Lasten der Nordtangente.

Die Untersuchungen der Lärmschutzfachstelle des Amtes für Umwelt- und Energie haben gezeigt, dass die Verlegung der Tramlinie unter Berücksichtigung der nach der Inbetriebnahme der Nordtangente prognostizierten Verkehrszahlen keine lärmrechtlichen Konsequenzen hat.

1.6 Kosten

Die gesamten Kosten für die Verlegung der Tramlinie 1 im Abschnitt Voltaplatz bis Kannenfeldplatz belaufen sich auf CHF 15'150'000.- inklusive Honorare und MWSt. und setzen sich wie folgt zusammen:

Gleisanlage inkl. Strassenbau im Bereich der Tramtrasse		
inkl. Tramhaltestelle	CHF	6'265'000.-
Elektrische Anlagen	CHF	2'797'000.-
Fussgängerpasserelle	CHF	1'200'000.-
Tramsicherungsanlage am Lothringerplatz	CHF	254'000.-
Abbruch der Tramtrasse in der Gasstrasse	CHF	863'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	1'150'000.-
Projekt und Bauleitung	CHF	1'551'000.-
Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	1'070'000.-
Total Verlegung der Tramlinie 1	CHF	15'150'000.-

Bemerkung zu den Kosten der Fussgängerpasserelle

- Die Kosten für die Erstellung der Fussgängerpasserelle lassen sich im heutigen Stand der Projektierung nicht genau rechnen. Der eingesetzte Betrag von CHF 1,2 Mio. ist eine grobe Schätzung.

Die gesamten Kosten für den Bau der Tramwendeschlaufe belaufen sich auf CHF 3'050'000.- inklusive Honorare und MWSt. und setzen sich wie folgt zusammen:

Gleisanlage inkl. Strassenbau im Bereich der	
Tramtrasse	CHF 1'580'000.-
Elektrische Anlagen	CHF 683'000.-
Unvorhergesehenes	CHF 226'000.-
Projekt und Bauleitung	CHF 348'000.-
Mehrwertsteuer 7,6%	CHF 213'000.-
Total Tramwendeschlaufe	CHF 3'050'000.-

2 Vogesenplatz

2.1 Ausgangslage

Das in nebenstehender Abbildung dargestellte Gebäudevolumen A zwischen dem neu entstehenden Platz, der Voltastrasse und der Luzernerring-Brücke, ist als Zone 6 festgesetzt, aber derzeit noch nicht genauer definiert. Form und Erscheinungsbild sollen über einen Wettbewerb definiert werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raums - Vogesenplatz und Hüningerstrasse bis Lothringerplatz - ist dabei ein integraler Bestandteil.

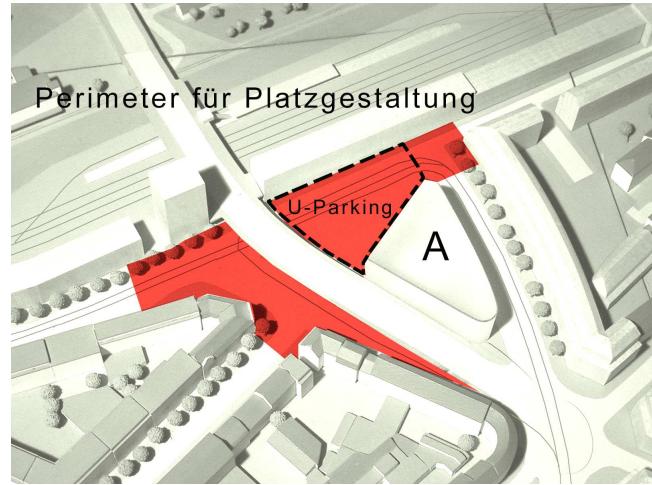


Abb. 11: Perimeter öffentlicher Raum

2.2 Rahmenbedingungen für den Wettbewerb

Die Gestaltung des in Abb. 11 dargestellten Perimeters - welcher den zukünftigen Vogesenplatz und die Hüningerstrasse bis zum Lothringerplatz umfasst - soll im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens ermittelt werden. Im dazu notwendigen Wettbewerbsprogramm werden die unterschiedlichen Rahmenbedingungen in Abhängigkeit der Nutzungsansprüche formuliert. Ein wesentlicher Punkt in diesem Zusammenhang ist die Situation bezüglich Platzniveau und Überdeckung des Autobahntunnels.

2.2.1 Städtebau

Der Vogesenplatz ist als ein längs liegender Platz vor einem Durchgangsbahnhof konzipiert. Die angrenzende östliche Fassade des Gebäudevolumens A nimmt primär die Flucht der Vogesenstrasse auf, der historischen Trasse des «Chemin de Fer de Strasbourg à Bâle». Der Platz weitet sich vom Bahnhof unter der Luzernerring-Brücke hinweg gegen das St. Johann-Quartier auf. Das bestehende Dienstgebäude der SBB begrenzt heute den Platz gegen die Bahn und bestimmt mit seiner Lage die anschliessende Bebauung sowie die neuen Bau- und Strassenlinien. Die städtebauliche Bedeutung dieser 'Bahn-Kante' (SBB, Gleis-Areal) wird aufgewertet. Diese kann neu unter der Luzernerring-Brücke durchgeführt und mit einem bis 40 Meter hohen Akzent auf der Südseite der Brücke verstärkt werden.

2.2.2 Verkehr

Zu den Rahmenbedingungen seitens Verkehr zählen neben dem erarbeiteten Verkehrskonzept auch die Lage der Tramgleise und Haltestellen sowie die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Es ist auf eine Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden zu achten. Im Weiteren werden Anforderungen an die in Verbindung mit den angrenzenden Gebäuden stehenden Nutzungen formuliert. Dazu gehört ein vernünftiges Angebot an Taxistandplätzen, Veloabstellflächen und dergleichen.

Die neue Tramtrasse erfordert den Abbruch der bestehenden Treppenanlage, die den Platz mit der Luzernerring-Brücke verbindet. Diese wichtige Fussgängerverbindung muss wieder hergestellt werden. Es ist geplant, eine neue Treppe sowie einen Lift zu bauen, um eine komfortable und behindertengerechte Fussgängerverbindung zwischen dem Vogesenplatz, der Tramhaltestelle und der Luzernerring-Brücke zu erstellen.

Mit der Neugestaltung des Lothringerplatzes wird die Hüningerstrasse für den Individualverkehr gesperrt. Ausgenommen sind Velofahrende, Zubringerdienst sowie Rettungs- und Reinigungsfahrzeuge, welche auf dem Tramtrasse im Einrichtungsverkehr zum Kreisel geführt werden.

2.2.3 Unterbauung der Allmend

Mit dem Beschluss betreffend Zonenänderungen für das Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse hat der Grosse Rat der Inanspruchnahme von Allmend unter dem Vogesenplatz zu Gunsten von kommerziellen Nutzungen zugestimmt. Zwischen der Platzoberfläche und dem Autobahnanschluss Luzernerring, der den Vogesenplatz unterquert, können zwei Untergeschosse gebaut werden. Diese bieten u.a. die Möglichkeit unterirdische Parkplätze zu bauen (s. Abb. 11, Kap. 2.1). Der dadurch entstehende Verkehr soll den Vogesenplatz nicht belasten, die Untergeschosse werden über den Lothringerplatz und die Luzernerring-Brücke erschlossen.

2.2.4 Werkleitungen und Kanalisation

Um die Energie-Erschliessung der Voltastrasse und der nördlichen Entenweidstrasse sicherzustellen, ist auf der Höhe des zweiten Untergeschosses ein Leitungstunnel geplant. Somit bleibt das erste Untergeschoss frei und ermöglicht später unterirdische Verbindungen sowohl für Fussgänger als auch für Fahrzeuge zwischen dem Bahnhofsgebäude und der Zentrumsbebauung.

Die Werkleitungen, die sich auf dem Vogesenplatz befinden, müssen in den Leitungstunnel umgelegt werden. Es handelt sich um die Fernwärmeleitung Durchmesser 300 mm, die Wasserleitung Durchmesser 600 mm sowie die elektrischen Netze 11 kV und 400 V. Die Trafostation im Widerlager der Luzernerring-Brücke wird erneuert. Die öffentliche Beleuchtung wird neu geplant. Die bestehende Gasleitung Durchmesser 400 mm muss auf ca. 40 Meter Länge verlegt werden. Die Abwasserkanalisation Ei-Profil 70/105 cm muss in die Voltastrasse West umgelegt werden.

Koordiniert mit den Massnahmen der IWB werden die Telefonleitungen zu Lasten der Swisscom AG ebenfalls in den Leitungstunnel verlegt.

2.3 Kosten

Die gesamten Kosten für die Neugestaltung des Vogesenplatzes belaufen sich auf CHF 11'220'000.- inklusive Honorar und MWSt. und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbauarbeiten	CHF	2'395'000.-
Werkleitungen zu Lasten Strasse	CHF	3'459'000.-
Anteil Leitungstunnel zu Lasten Strasse	CHF	708'000.-
Fussgängerverbindung Platz-Luzernerring (Lift+Treppe)	CHF	810'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	737'000.-
Projekt- und Bauleitung	CHF	1'203'000.-
Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	708'000.-
Anteil Landerwerb	CHF	1'200'000.-
Total Vogesenplatz	CHF	11'220'000.-

Bemerkungen

- Der Anteil der Oberfläche, der für den Autobahnbau beansprucht wird, geht zu Lasten der Nordtangente und ist somit nicht eingerechnet.
- Die Erstellungskosten des Leitungstunnels werden gemäss einem Kostenverteilsschlüssel den verschiedenen Nutzern des Leitungstunnels belastet. Zu Lasten der Strasse fällt nach Allmendverordnung der Anteil des Ganges sowie der Teil, der später an Private (Swisscom AG) weiterverkauft wird.
- Der Anteil Leitungstunnel zu Lasten der Rechnung der IWB beträgt CHF 2'765'000.- inkl. Honorar und MWSt.
- Die Kosten der Werkleitungen, die zu Lasten der Rechnung der IWB ausgeführt werden, betragen CHF 1'048'000.- exkl. MWSt. (Eigenleistungen ohne MWSt.)

3 Entenweidstrasse Süd (Abschnitt Kannenfeldplatz - Vogesenplatz)

3.1 Ausgangslage

Mit der Festsetzung der neuen Bau- und Strassenlinien wird der Strassenraum - auch auf Grund der neuen Tramgeleiseführung - gegenüber der heutigen Situation um rund 7 m verbreitert. Dadurch sind die Rahmenbedingungen gegeben, eine boulevardähnliche Verbindung zwischen Kannenfeldplatz und zukünftigem Vogesenplatz herzustellen.

3.2 Projektbeschrieb

3.2.1 Gestaltungsprojekt

Untersuchte Varianten

Bei der Bearbeitung des Gestaltungskonzeptes stellte sich als erstes die Frage der Zuteilung der Verkehrsflächen. Der Richtplan sieht eindeutig die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs durch den Bau einer eigenen Bahntrasse, welche weitgehend das Strassenprofil bestimmt, vor.

Die Notwendigkeit der separaten Trasse wurde aus zwei Gründen in Frage gestellt. Einerseits zeigt das Beispiel der nach diesem Grundsatz gebauten Horburgstrasse, dass eine breite Verkehrsfläche mit einem bescheidenen Verkehrsaufkommen aus ästhetischer Sicht nicht optimal ist. Anderseits könnte durch den Verzicht auf die separate Tramtrasse Platz zu Gunsten von Ve-lospuren gewonnen werden.

Die Variante der für den öffentlichen und den Individualverkehr gemeinsamen Spuren erwies sich als nur zum Teil realisierbar. Auf die separate Trasse in Richtung Süd – vom Bahnhofplatz zum Kannenfeldplatz – kann nicht verzichtet werden. Der Individualverkehr könnte die Einfahrt des Trams in die Haltestelle Kannenfeldplatz blockieren. Die daraus resultierende Variante - zwei Spuren in Richtung Kannenfeldplatz und eine gemeinsame Spur in Richtung Bahnhof St. Johann - wurde aus gestalterischer Sicht als unbefriedigend beurteilt. Ausserdem wies die seitlich angelegte Tramtrasse keine Flexibilität auf, falls sich eine Änderung der Zuteilung der Verkehrsflächen in Zukunft als notwendig erweisen würde.

Gemäss Verkehrskonzept ist die Entenweidstrasse Bestandteil des Übergangsnetzes und stellt somit eine Mischform zwischen verkehrs- wie auch siedlungsorientierter Strasse dar. Für den ÖV stellt sie eine wichtige Verbindungsachse zwischen Bahnhof St. Johann und Kannenfeldplatz dar. Für den motorisierten Individualverkehr ist sie dagegen von untergeordneter Bedeutung, neben beschränkter Durchgangs- und Sammelfunktion dient sie vor allem der Erschliessung. Komfort und Sicherheit für den Zweiradverkehr sind aufgrund der verhältnismässig geringen Verkehrsmengen und der Platzverhältnisse garantiert. Die Autos können beim Überholen von Fahrrädern auf die Tramtrasse ausweichen.

Das symmetrisch aufgeteilte Strassenprofil mit der separaten Tramtrasse in der Strassenmitte wurde aus den erwähnten Gründen unter Berücksichtigung der gestalterischen, verkehrstechnischen sowie der sicherheitstechnischen Aspekten als die bessere Variante beurteilt.

Gestaltung der gewählten Variante

Eine der zentralen Bedeutungen der zukünftigen Entenweidstrasse Süd ist die Funktion der Fußgängererverbindung zwischen Bahnhofsplatz St. Johann und Kannenfeldpark. Die Neugestaltung der Entenweidstrasse Süd berücksichtigt daher, neben den Anforderungen des rollenden Verkehrs, insbesondere auch die Ansprüche an eine attraktive Verbindung mit komfortablen Gehbereichen und Bäumen.



Abb. 12: Zukünftige Entenweidstrasse
(Fotomontage, dipol Landschaftsarchitekten)

Abschnitt Kannenfeldplatz bis Gasstrasse

Um die Entenweidstrasse - entsprechend ihrer zukünftigen Bedeutung – bei der Einmündung in den Kannenfeldplatz optisch unterzuordnen und um die Sicherheit für Fußgänger zu verbessern, werden Anpassungen am Verlauf der Randsteine vorgenommen und eine zusätzliche Fußgängerinsel angeordnet (s. Abb. 13). Am westlichen Fahrbahnrand der Entenweidstrasse - entlang dem Bahnareal - wird eine doppelte Baumreihe gepflanzt, welche die boulevardähnliche Entenweidstrasse in diesem Abschnitt räumlich fasst und die Attraktivität der Fußwegverbindung durch das Blätterdach der Bäume erhöht.

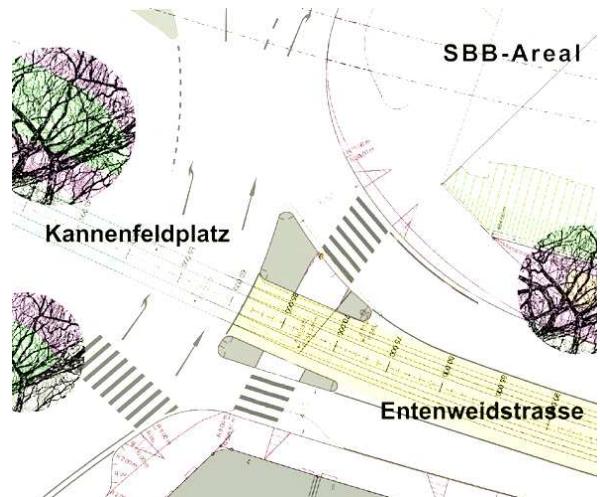


Abb. 13: Einmündung Entenweidstrasse Süd

Der Querschnitt der Entenweidstrasse im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Gasstrasse ist gemäss Abb. 14 aufgebaut. Das östliche Trottoir ist mit einer Breite von 2,95 m gegenüber der heutigen Situation nahezu unverändert und die Strassenbreite (Randstein bis Randstein) beträgt gesamthaft 14,10 m. Diese teilt sich auf in zwei Fahrspuren für den Individualverkehr (je 3,00 m), die Tramtrasse (6,10 m) und Autoabstellplätze (2,00 m)

am westlichen Fahrbahnrand. Letztere werden vor der Einmündung in den Kannenfeldplatz durch einen Velostreifen ersetzt, um die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen. Das westliche, ans Bahnareal angrenzende Trottoir mit der Doppelbaumreihe ist 7,45 m breit und wird - mit Ausnahme eines zwischen den Baumreihen verlaufenden Betonbandes von 2,00 m Breite - mit einer Chaussierung ausgebildet. Das Betonband dient der ungehinderten Nutzbarkeit der Fussgängerverbindung für all jene Nutzer, die auf einen möglichst ebenen Untergrund angewiesen sind (Gehbehinderte, Kinderwagen). Chausseierung und Betonband unterstützen durch Farbton und Struktur optisch die Trennung zwischen Gebebereich und Fahrbahn (Schwarzbelaag).

Abschnitt Gasstrasse bis Luzernerring-Brücke

In diesem Abschnitt bildet zukünftig ein Baukörper die Trennung zwischen Entenweidstrasse und Bahnareal und definiert den Strassenraum der Entenweidstrasse. Die Breite des östlichen Trottoirs und die Aufteilung der gesamthaft 14,10 m breiten Strasse entsprechen derjenigen des Querschnitts im Abschnitt Kannenfeldplatz bis Gasstrasse. Einzig das westliche Trottoir entlang dem geplanten Gebäude ist anders gestaltet (s. Abb. 15). Hier wird eine parallel zur Bebauung verlaufende Baumreihe in einer 2,45 m breiten, durchgängigen und chaussierten Rabatte gepflanzt und das eigentliche Trottoir weist eine Breite von 5,00 m auf.

Von der Liegenschaft Entenweidstrasse 79 bis zum Bereich der Luzernerring-Brücke verbreitert sich das östliche Trottoir durch den Strassenverlauf kontinuierlich und geht schliesslich in den sich unter der Brücke hindurch erstreckenden Vogesenplatz über (s. Kap. IV2).

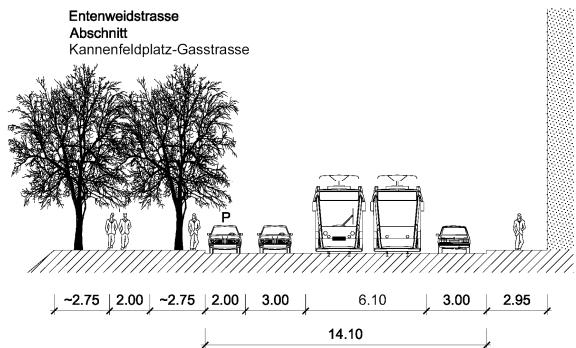


Abb. 14: Strassenquerschnitt
Kannenfeldplatz bis Gasstrasse

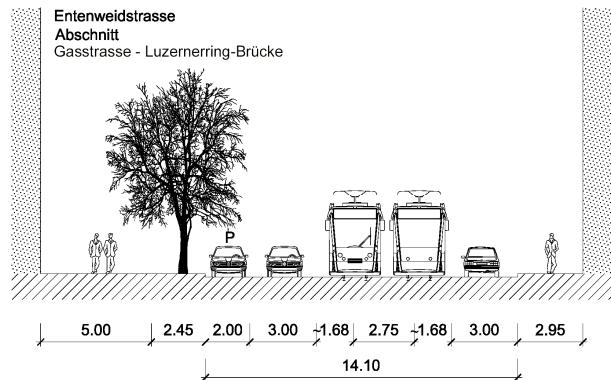


Abb. 15: Strassenquerschnitt
Gasstrasse bis Luzernerring-Brücke

3.2.2 Parkierung

Mit der Umgestaltung der Entenweidstrasse müssen die Parkplätze im Strassenraum neu verteilt und angeordnet werden.

	<i>Heute</i>	<i>Neu</i>
<i>Parkplätze</i>	100	70
<i>Anlieferung</i>	10 m	10 m

In der Entenweidstrasse Süd können gegenüber dem heutigen Zustand insgesamt 30 Parkplätze weniger angeboten werden. Der Verlust kann in der Gasstrasse kompensiert werden. Über beide Teilprojekte - Umgestaltung Entenweidstrasse und Gasstrasse - gerechnet resultiert eine positive Parkplatzbilanz (siehe 5.2.2).

3.2.3 Werkleitungen

Bedingt durch die neue Gestaltung der Entenweidstrasse Süd wird die öffentliche Beleuchtung erneuert. Koordiniert mit den Strassen- und Gleisbauarbeiten wollen die IWB die elektrischen Netze 11 kV und 400 V ausbauen, die Wasserleitungen Durchmesser 150 mm bzw. 200 mm sowie die Transportleitung 600 mm erneuern. Die bestehende Gasleitung Durchmesser 700 mm wird im Relining-Verfahren (Durchmesser 400 mm) saniert.

Die Swisscom AG plant eine neue Trasse.

3.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die oben erwähnte neue Lage der Bau- und Strassenlinie entlang dem Bahnareal wird eine ökologisch wertvolle Fläche tangiert. Als Kompensation wird in Absprache mit der Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz im Fussgängerbereich zwischen Einmündung Gasstrasse und Kannenfeldplatz der Grossteil der Fläche nicht versiegelt und über 70 Bäume neu gepflanzt. Zudem wird die neuangelegte Böschung mit einer Wiesenmischung eingesät und die Tramstrasse so ausgeführt, dass ein teilweiser Bewuchs gewährleistet ist.

3.4 Kosten

Die gesamten Kosten für die Neugestaltung der Entenweidstrasse Süd betragen CHF 5'445'000.- inklusive Honorare und MWSt. und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbauarbeiten	CHF	2'888'000.-
Grünanlage	CHF	340'000.-
Werkleitungen zu Lasten Strasse	CHF	308'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	353'000.-
Projekt und Bauleitung	CHF	567'000.-
Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	339'000.-
Anteil Landerwerb	CHF	650'000.-
Total Entenweidstrasse Süd	CHF	5'445'000.-

Die Kosten für die Werkleitungen, die zu Lasten der Rechnung der IWB erstellt werden, betragen CHF 2'100'000.-

4 Entenweidstrasse Nord

4.1 Ausgangslage

Mit den neuen Bau- und Strassenlinien wird die Entenweidstrasse nördlich des Vogesenplatzes verlängert. Die Entenweidstrasse Nord dient der Erschliessung der Baufelder sowie der bestehenden Liegenschaften nördlich der Voltastrasse (West) zwischen Lothringerstrasse und Bahnareal.

4.2 Projektbeschrieb

4.2.1 Funktion und Ausstattung

Die Entenweidstrasse Nord wird als Sackgasse ausgebildet. Am Ende der Strasse wird ein Wendeplatz gebaut. Der Entenweidstrasse kommt in diesem Abschnitt reine Erschliessungsfunktion zu, indem sie die Zufahrt zu den anliegenden Baufeldern gewährleistet. Eine Stichstrasse zwischen zwei ausgeschiedenen Baufeldern auf der östlichen Strassenseite stellt die Verbindung zu einer bestehenden privaten Zufahrt sicher. Mit der Stichstrasse ergeben sich auch für die umliegenden Baufelder zusätzliche seitliche und rückwärtige Anschlussmöglichkeiten ans Strassennetz.

4.2.2 Werkleitungen

Die elektrischen Netze 11 kV und 400 V werden erneuert bzw. erweitert. Die bestehende Wasserleitung Durchmesser 150 mm, die im Baufeld B7 liegt, muss verlegt werden. Eine neue Wasserleitung Durchmesser 200 mm wird gebaut.

Die Swisscom AG verlegt auf ihre Kosten eine neue Trasse.

4.3 Kosten

Die gesamten Kosten für den Bau der Entenweidstrasse Nord betragen CHF 1'970'000.- und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbauarbeiten	CHF	583'000.-
Werkleitungen zu Lasten Strasse	CHF	534'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	112'000.-
Projekt- und Bauleitung	CHF	184'000.-
Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	107'000.-
Anteil Landerwerb	CHF	450'000.-
Total Entenweidstrasse Nord	CHF	1'970'000.-

Die Kosten der Werkleitungen, die zu Lasten der Rechnung IWB ausgeführt werden, betragen CHF 267'000.-

5 Gasstrasse

5.1 Ausgangslage

Mit der Umlegung der Tramverbindung aus der Gasstrasse auf die Achse Voltastrasse - Bahnhof St. Johann - Entenweidstrasse verliert die Gasstrasse ihre Durchgangsfunktion. Dadurch eröffnet sich die Gelegenheit, mittels einer Neugestaltung und einer Anpassung des Verkehrsregimes, den Ansprüchen an ein attraktiveres Wohnumfeld gebührend Rechnung zu tragen.

5.2 Projektbeschrieb

5.2.1 Gestaltungsprojekt

Die Neugestaltung der Gasstrasse berücksichtigt sowohl die Anforderungen an die Funktionen im Strassenraum - wie Anlieferung und Parkierung - als auch die Aufwertung des Wohnumfeldes im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zum Bau der Nordtangente. Zentrales Anliegen der Neugestaltung ist neben der Verbesserung der Sicherheit von Fussgängerverbindungen (s. Abb. 16) auch die Realisierung der gemäss Leitbild 'Bäume im öffentlichen Raum' (Alleenplan) vorgesehenen Baumneupflanzungen. So wird im gesamten Verlauf der Gasstrasse - von der Wattstrasse bis zur Entenweidstrasse - eine Allee gepflanzt, welche jeweils an den Kreuzungen mit den städtebaulich bedeutenden, radial zum Stadtzentrum verlaufenden Straßen (Lothringer- und Vogesenstrasse) unterbrochen wird.

Abschnitt Voltastrasse bis Wattstrasse

Die Gasstrasse führt zukünftig nicht mehr bis zum Verkehrsknoten Voltagplatz, sondern mündet vorher in die Wattstrasse. Dadurch entsteht am Voltagplatz, im Bereich zwischen Wattstrasse und Voltastrasse, eine grössere zusammenhängende Platzfläche, die die Rolle eines Treffpunkts für das Quartier übernehmen kann und dem ansässigen Cafe die Möglichkeit für ein Boulevardcafe bietet. Weitere zentrale Anforderungen an die detaillierte und noch zu definierende Gestaltung des Platzbereiches sind die Gewährleistung der Anlieferung für die anliegenden Geschäfte und der Erhalt der bestehenden raumprägenden Bäume vor der Liegenschaft Gasstrasse 2.



Abb. 16: Zukünftige Gasstrasse
(Fotomontage, dipol Landschaftsarchitekten)

Abschnitt Lothringerstrasse bis Wattstrasse

Der neue Querschnitt der Gasstrasse im Abschnitt Wattstrasse bis Lothringerstrasse ist gemäss Abb. 17 aufgebaut. Da die Gasstrasse vom Durchgangsverkehr befreit und neu als Tempo 30-Zone klassiert ist, wird die heutige Strassenbreite (von Randstein bis Randstein) von 13,70 m auf 9,00 m reduziert. Ein problemloses Kreuzen eines Lastwagens und eines Personenwagens bleibt bei einer Fahrbahnbreite von

5,00 m gewährleistet. Auch das bestehende System der auf beiden Strassenseiten angeordneten Parkfelder bleibt erhalten und wird nur in Bereichen von Liegenschaftszufahrten unterbrochen. Auf beiden Strassenseiten bildet, entlang der Parkfelder, jeweils eine Baumreihe die optische Trennung zwischen Fahr- und Gebbereich. Die Bäume werden in eine durchgehende 'Rabatte' mit sickerfähiger Oberfläche (Vegetation oder wassergebundener Belag) und einer Breite von 2,50 m gepflanzt. Die Trottoirs weisen auf beiden Strassenseiten eine Breite von 2,50 m auf.

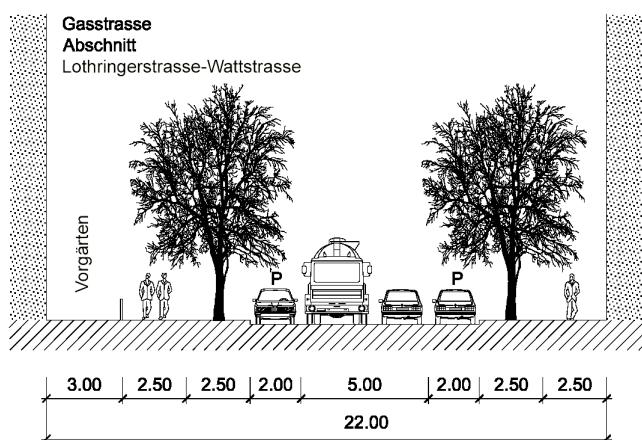


Abb. 17: Strassenquerschnitt
Lothringerstrasse bis Wattstrasse

Abschnitt Lothringerstrasse bis Vogesenstrasse

Der Strassenquerschnitt im Abschnitt zwischen Lothringer- und Vogesenstrasse entspricht demjenigen des Abschnittes Watt- bis Lothringerstrasse mit Ausnahme dessen, dass die Liegenschaften auf beiden Strassenseiten über eine 3,00 m breite Vorgartenzone verfügen.

Abschnitt Entenweidstrasse bis Vogesenstrasse

Der Strassenquerschnitt der Gasstrasse im Abschnitt Vogesenstrasse bis Entenweidstrasse ist analog der oben beschriebenen Abschnitte aufgebaut (s. Abb. 18). So sind auch hier beidseits der 5,00 m breiten Fahrspur jeweils Parkfelder (2,00 m), Baumrabatten (2,50 m) und Trottoirs (2,50 m) angeordnet. Wie in den bereits beschriebenen Abschnitten werden die Bäume in durchgehende Rabatten mit sickerfähiger

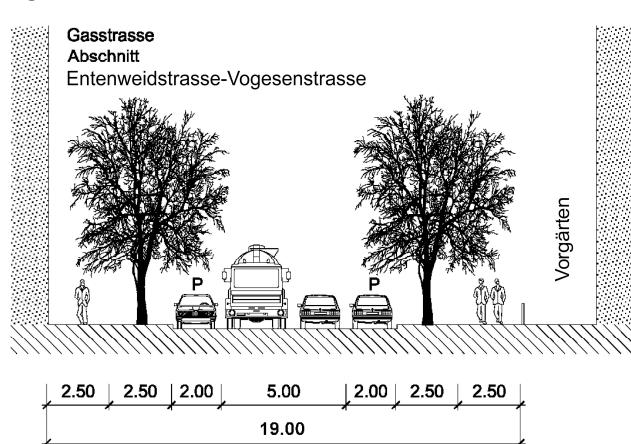


Abb. 18: Strassenquerschnitt
Entenweid- bis Vogesenstrasse

Oberfläche (Vegetation oder wassergebundener Belag) gepflanzt. Im Einmündungsbereich der Gasstrasse in die Entenweidstrasse werden die Fahr-

bahnräder angepasst. Damit werden Flächen für den Langsamverkehr (Trottoirfläche und Veloabstellplätze) zurückgewonnen.

5.2.2 Verkehrsregime und Parkierung

Mit der Verlegung der Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse kann die Gasstrasse dem Quartierstrassennetz zugeordnet und in die Tempo 30-Zone einbezogen werden. Damit wird vor allem dem Anspruch an sicherere Fussgängerverbindingen Rechnung getragen. Dies geschieht ohne die Zufahrt und Anlieferung zu beeinträchtigen. Die Umgestaltung der Strasse und der Einbezug in eine Tempo 30-Zone lassen eine Erweiterung des bestehenden Parkplatzangebotes zu.

	<i>Heute</i>	<i>Neu</i>
<i>Parkplätze</i>	57	90
<i>Velo / Mofa</i>	6 m	8 m
<i>Anlieferung</i>	43 m	48 m

Mit 33 zusätzlichen Parkplätzen in der Gasstrasse wird der Parkplatzverlust in der Entenweidstrasse (- 30) kompensiert.

5.2.3 Werkleitungen

Die elektrischen Netze 11 kV und 400 V werden verlegt bzw. ausgebaut. Die öffentliche Beleuchtung wird erneuert. Die bestehende Gasleitung Durchmesser 700 mm wird im Relining-Verfahren mit einem Rohr Durchmesser 400 mm saniert. Wasserleitungen Durchmesser 200 mm und 100 mm werden verlegt. Die Swisscom AG plant zu ihren Lasten eine neue Trasse.

5.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Mit der Verlegung des Trams aus der Gasstrasse und der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 werden Lärmquellen eliminiert bzw. reduziert. Gleichzeitig leistet die geplante Allee - zu deren Realisierung 15 Bäume entfernt und mehr als 50 Bäume neu gepflanzt werden - einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas.

5.4 Kosten

Die gesamten Kosten für die Neugestaltung der Gasstrasse betragen CHF 3'365'000.- und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbauarbeiten	CHF	1'894'000.-
Grünanlagen	CHF	278'000.-
Werkleitungen zu Lasten Strasse	CHF	269'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	244'000.-
Projekt- und Bauleitung	CHF	442'000.-
Mehrwertsteuer 7,6 %	CHF	238'000.-
Total Neugestaltung Gasstrasse	CHF	3'365'000.-

Der Anteil der Werkleitungen, die zu Lasten der Rechnung der IWB verlegt werden, beträgt CHF 1'920'000.- exkl. MWSt.

V TERMINE

Koordiniert mit dem Bau der Nordtangente und der dazugehörenden Stadtstrassen wird das bestmögliche koordinierte Vorgehen für die Erstellung der Verkehrsinfrastruktur im Äusseren St. Johann geplant.



Abb. 19: Realisierungstermine

Die Strassen werden abschnittsweise realisiert. Jeder Abschnitt wird unmittelbar nach dem Bau der Autobahn definitiv erstellt. Die Knoten Voltagplatz und Lothringerplatz werden in Anbetracht des Verkehrsaufkommens in der Voltastrasse erst nach der Inbetriebnahme der Nordtangente realisiert. Unabhängig davon kann im Voraus die Entenweidstrasse gebaut werden. Die Gasstrasse kann erst nach Fertigstellung der neuen Tramtrasse in der Voltastrasse und der Entenweidstrasse neu gestaltet werden.

Es ist vorgesehen, im Jahr 2005 nach Abschluss des öffentlichen Planauflageverfahrens mit der Detailprojektierung zu beginnen. Die Ausführung ist in den Jahren 2006 bis 2009 geplant.

VI KOSTEN

Die Kosten verstehen sich inklusive MWSt.

Preisbasis Produktionskosten-Index April 2004

Die detaillierten Kosten sind im Kapitel IV aufgeführt.

In den Honoraren sind die Kosten für eine Projektstelle während der Dauer des Projektes eingerechnet.

Die folgenden Beträge sind mit dem Regierungsratsbeschluss Nr. 04/11/42 am 30. März 2004 in das Investitionsprogramm aufgenommen worden.

1 Zu Lasten Investitionsbereich 2 'Öffentlicher Verkehr'

Umlegung der Tramlinie 1	CHF 15'150'000.-
Tramwendeschlaufe Vogesenplatz - Hüningerstrasse	CHF 3'050'000.-
Total zu Lasten 'Öffentlicher Verkehr'	
Position 6170.110.2.1056	CHF 18'200'000.-

2 Zu Lasten Investitionsbereich 1 'Strassen / Stadtgestaltung'

Vogesenplatz	CHF 11'220'000.-
Entenweidstrasse Süd	CHF 5'445'000.-
Entenweidstrasse Nord	CHF 1'970'000.-
Gasstrasse	CHF 3'365'000.-
Total zu Lasten 'Strassen / Stadtgestaltung'	
Position 6170.110.2.1051	CHF 22'000'000.-

3 Zu Lasten der Rechnung der Industriellen Werke Basel

Vogesenplatz	CHF 3'813'000.-
Entenweidstrasse Süd	CHF 2'100'000.-
Entenweidstrasse Nord	CHF 267'000.-
Gasstrasse	CHF 1'920'000.-
Total zu Lasten der Rechnung der Industriellen Werke	CHF 8'100'000.-

4 Aufteilung auf die Jahre

Die Gesamtkosten verteilen sich gemäss dem geplanten Bauablauf auf die Jahren 2005 bis 2009 wie folgt:

	Total in CHF	2005	2006	2007	2008	2009
öffentlicher Verkehr	18'200'000.-	200'000.-	7'000'000.-	1'900'000.-	6'900'000.-	2'200'000.-
Str. / Stadt-gestaltung	22'000'000.-	3'300'000.-	4'400'000.-	3'800'000.-	5'500'000..-	5'000'000.-
Total	40'200'000.-	3'500'000.-	11'400'000.-	5'700'000.-	12'400'000.-	7'200'000.-

VII ANZUG BRUNO MAZZOTTI UND KONSORTEN

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat an seiner Sitzung vom 19. März 2003 den nachstehenden Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend Verknüpfung des öV im Bereich Kannenfeldplatz dem Regierungsrat überwiesen:

«Im Ratschlag 9038 (Zonenänderung, Erlass spez. Bauvorschriften, Bau- und Strassenlinien, Lärmempfindlichkeitsstufen im Gebiet Bahnhof St. Johann / Voltastrasse) wird im Zusammenhang mit den raumplanerischen Vorschlägen auch die Planungsabsicht erwähnt, zur Verknüpfung des lokalen OeV - Netzes mit der Regio-S-Bahn, das Tramtrasse aus der Gasstrasse zu entfernen und in die Voltastrasse zu verlegen. Seitens der Planer erhofft man sich aus diesen Massnahmen zukünftig eine bessere Passagierfrequenz an der S-Bahn-Haltestelle St. Johann - Bahnhof. Schon bei der seinerzeitigen Planung dieser Haltestelle hatten sich grosse Teile der Bewohnerschaft und namhafte Exponenten der Quartierorganisationen für eine S-Bahn-Haltestelle am Kannenfeldplatz eingesetzt. Die schlechte Passagierfrequenz der Haltestelle St. Johann-Bahnhof hat die damalige Meinung der Bevölkerung bestätigt. Der Öffentliche Verkehr muss zu den Passagieren geführt werden und nicht umgekehrt. Bevor nun weitergehende Entscheide und grosse, unrentable Investitionen in diesem Bereich getätigert werden, bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Verknüpfung der Regio-S-Bahn mit dem bestehenden BVB-Netz im Bereich von Kannenfeldplatz / Entenweidstrasse als Alternative und ohne Verlegung des Tramtrasses möglich und sinnvoll wäre.»

Wie in Kapitel III 2.1 detailliert dargelegt, ist die nachträgliche Verlegung der S-Bahn-Haltestelle St. Johann an den Kannenfeldplatz und somit der Verzicht auf die Umsetzung des im vorliegenden Ratschlag beschriebenen Verkehrskonzeptes keine sinnvolle Alternative. Man würde auf die gute verkehrliche Erschliessung und auf die Rückgewinnung des Wohnumfeldes im Äusseren St. Johann verzichten. Beides sind jedoch zwingende Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung und den teilweisen Verkauf der ProVolta-Liegenschaften. Diese Liegenschaften gehören dem Kanton Basel-Stadt (Nationalstrassenvermögen), der Einwohnergemeinde Stadt Basel, der Pensionskasse des Staatspersonals Basel-Stadt und der SBB AG. Werden die geplanten Massnahmen nicht umgesetzt, wird die Chance für eine Aufwertung des ganzen St. Johann-Quartiers - im Anschluss an die Fertigstellung der Nordtangente - für Jahre vergeben. Die zusätzlichen Steuereinnahmen, welche durch die neu erstellten 120-300 Wohnungen und ca. 1000 Arbeitsplätzen generiert werden, würden dem Kanton entgehen. Die Kosten für die nachträgliche Verlegung der S-Bahn-Haltestelle St. Johann würden schätzungsweise 15 bis 20 Mio. CHF (Index 1993) ohne Rückbaukosten, Landerwerb und Neugestaltung Kannenfeldplatz betragen, welche auch noch vollumfänglich durch den Kanton übernommen werden müssten.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat deshalb, den Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten abzuschreiben.

VIII ANTRÄGE

Das Finanzdepartement hat dieses Kreditbegehren gemäss § 55 des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und in Ordnung befunden.

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

Basel, 1. September 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

Beilage: 1 Situationsplan Massstab 1:2000 'Erschliessung ProVolta'

Grossratbeschluss

betreffend

Erschliessung Äusseres St. Johann - ProVolta®

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt bewilligt auf Antrag des Regierungsrates

://: für die Verlegung der Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse im Abschnitt Voltaplatz bis Kannenfeldplatz und für den Bau einer Tramwendeschlaufe Vogesenplatz / Hüningerstrasse einen Kredit von CHF 18'200'000.-(PKI Index April 2004) im Investitionsbereich 2 'Öffentlicher Verkehr' zu Lasten der Rechnung des Baudepartementes
(Pos. 6170.110.2.1056)

und

für die Neugestaltung des Vogesenplatzes, der Entenweidstrasse sowie der Gasstrasse einen Kredit von CHF 22'000'000.-(PKI Index April 2004) im Investitionsbereich 1 'Strassen / Stadtgestaltung' zu Lasten der Rechnung des Baudepartementes

(Pos. 6170.110.2.1051)

://: Der Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend 'Verknüpfung des öV im Bereich Kannenfeldplatz' vom 19. März 2003 wird abgeschrieben.

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