



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.0223.01

BVD/P090223  
Basel, 19. Mai 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 18. Mai 2010

## Ratschlag

**Erneuerung Elisabethenstrasse in 2 Etappen (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche)**

**Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB - Innenstadt**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b>	<b>3</b>
2.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	3
2.2 Situationsbeschreibung	5
2.3 Ziele und Leitsätze	10
<b>3. Planungsvorgang</b>	<b>12</b>
3.1 Querschnittsstudien	12
3.2 Lösungsansätze für Verkehrsregime	12
3.3 Verkehrsuntersuchung	13
3.4 Schlussfolgerungen	13
<b>4. Projektbeschreibung</b>	<b>14</b>
4.1 Kurzbeschreibung	15
4.2 Projektteil „Neues Verkehrsregime Elisabethenstrasse“	16
4.3 Projektteil „Umgestaltung Elisabethenstrasse“	20
4.4 Projektteil „Umgestaltung Klosterberg“	23
4.5 Projektteil „Aufwertung um die Elisabethenkirche“	25
4.6 Auswirkungen auf die Umwelt	26
4.7 Koordination mit weiteren Vorhaben	29
4.8 Bauvorgang und Termine	31
<b>5. Kosten</b>	<b>34</b>
5.1 Kosten zulasten des Projekts, 1. Etappe	34
5.2 Kosten zulasten des Projekts, 2. Etappe	35
5.3 Gebundene Ausgaben (nicht zulasten des Projekts)	35
5.4 Übersicht	37
<b>6. Antrag</b>	<b>37</b>
<b>Plananhang</b>	<b>39</b>

## 1. Begehren

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehren für die Erneuerung der Elisabethenstrasse in 2 Etappen, mit Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt zu unterbreiten. Der Antrag lautet wie folgt:

Projektierung und Ausführung der Erneuerung der Elisabethenstrasse, 1. Etappe im Abschnitt Elisabethenanlage – Henric Petri-Strasse, Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2009, inkl. MwSt.

Investitionsbereich 1,

Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, 6170.110.21072: CHF 6'207'000

Projektierung und Ausführung der Erneuerung der Elisabethenstrasse, 2. Etappe im Abschnitt Klosterberg – Bankverein, Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2009, inkl. MwSt.

Investitionsbereich 1,

Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, 6170.110.21072: CHF 3'174'000

Gebundene Ausgaben (nicht Bestandteil des Ratschlags):

- Das TBA/Stadtentwässerung erneuert diverse Kanalisationsleitungen im Betrag von CHF 1'680'000 inkl. MwSt. für die 1. Etappe als gebundene Ausgaben zu Lasten des Rahmenkredites Abwasserableitungsanlagen, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.
- Die IWB investieren CHF 1'128'000 inkl. MwSt. für die 1. Etappe und CHF 119'000 inkl. MwSt. für die 2. Etappe zulasten ihrer gebundenen Ausgaben in diverse Erneuerungsarbeiten.
- Die BVB hat für die notwendige Gleissanierung inkl. Unterbau sowie Haltestellenmöblierung CHF 2'630'000 inkl. MwSt. für die 1. Etappe und CHF 1'454'000 inkl. MwSt. für die 2. Etappe als gebundene Ausgaben im Rahmenkredit Gleisanlagen, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“ vorgesehen.
- Die Swisscom investieren CHF 12'000 inkl. MwSt. in der 2. Etappe für die Verschiebung der Telefonkabine zulasten ihrer Ausgaben.

## 2. Begründung

### 2.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Auslöser des Projektes

In der Elisabethenstrasse stehen eine dringliche Sanierung der Gleisanlage, sowie eine Sanierung der Werkleitungen an. Konzentriert auf zwei Etappen können die Auswirkungen der Bautätigkeit im Vergleich zur schrittweisen Sanierung einzelner Abschnitte deutlich reduziert werden. Gleichzeitig ermöglicht die anstehende Sanierung, die heutige verkehrliche Situati-

on der Elisabethenstrasse zu überdenken und bestehende Engpässe im öffentlichen Verkehr sowie im Fussverkehr zu beseitigen.

Der Einbezug des Klosterbergs in den Projektperimeter für die Umgestaltung der Elisabethenstrasse wird bedingt durch die erforderlichen Anpassungen bei der Entwässerung im Einmündungsbereich. Die Umgestaltung des letzten kurzen Abschnitts im Klosterberg zwischen Einmündungsbereich und bereits umgestaltetem Bereich im Zuge der geplanten Massnahmen in der Elisabethenstrasse schafft wertvolle Synergien und ist dadurch deutlich kostengünstiger als bei separater Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt.

### 2.1.2 Gesetzliche und politische Vorgaben

Das *Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt* (USG BS) vom 13. März 1991 ist die wichtigste kantonale Rechtsgrundlage betreffend Steuerung der Verkehrsentwicklung. Das USG BS sieht die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs, wenn nötig mit baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder –beschränkenden Massnahmen vor.

Mit der Genehmigung des *Verkehrsplans Basel 2001* setzte der Regierungsrat seine verkehrspolitischen Ziele in verwaltungsanweisenden Konzepten fest. Zu einer zukunftsgerichteten, nachhaltigen Verkehrsentwicklung gehört demnach eine konsequente Förderung der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Im *kantonalen Richtplan* Basel-Stadt ist in der Innenstadt ein dringender Handlungsbedarf erkannt, unter anderem in Form von Gestaltungsmassnahmen, damit Basel als lebendiges Zentrum weiterhin anziehend auf Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher wirkt. In diesem Zusammenhang wird auch das Planungsziel formuliert, die Bahnhöfe für den Fuss- und Veloverkehr besser an die Innenstadt anzubinden.

Bereits der *Politikplan 2008-2011* äussert sich zu den Schwerpunkten „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ und „2000-Watt-Gesellschaft“ hinsichtlich der Erhaltung der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie der Vorbildfunktion Basels insbesondere auch bei der Mobilität. Im ***Legislaturplan 2009-13*** wird das Ziel weiter konkretisiert, durch ein attraktives Verkehrssystem die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts sicher zu stellen. Mittels stadtgerechten Mobilitätslösungen soll sowohl Umwelt als auch Wohnbevölkerung entlastet werden. Hierfür gilt es, den öffentlichen Verkehr auszubauen und dem Fuss- und Veloverkehr ausreichend Raum zuzubilligen. Der motorisierte Individualverkehr soll auf leistungsfähigen Hauptachsen kanalisiert werden.

Das ***Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)*** verlangt in §8: Der Kanton trifft Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.

## 2.2 Situationsbeschreibung

### 2.2.1 Heutige Bedeutung der Elisabethenstrasse

Die Elisabethenstrasse ist die direkteste Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und der Innenstadt. Aufgrund dieser Verbindungsfunktion ist sie insbesondere für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr von grosser Bedeutung. Nicht weniger wichtig ist ihre Bedeutung aus städtebaulich-architektonischer Sicht (vgl. Kap. 2.2.3). Die Elisabethenstrasse ist mit der geschlossenen Bebauung und der freistehenden, weithin erkennbaren Elisabethenkirche eine städtebaulich markante Achse.

### 2.2.2 Verkehrs-Situation

#### *Öffentlicher Verkehr*

In der Elisabethenstrasse verkehrt die Tramlinie 2, in Spitzenzeiten zusätzlich die Tramlinie 1. Die Elisabethenstrasse stellt zudem eine Alternative zur stark belasteten Tramverbindung Bahnhof SBB – Bankverein via Aeschenplatz dar. Die Tramhaltestellen in der Elisabethenstrasse sind jedoch zu schmal, nicht behindertengerecht und zu kurz für die modernen Tramzüge ausgestaltet.



Abbildungen: Tramhaltestellen Kirschgarten und Bankverein

#### *Fuss- und Veloverkehr*

Als direkteste Beziehung zwischen dem Bahnhof SBB und der Haltestelle Bankverein stellt die Elisabethenstrasse die Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt sicher. Für den Veloverkehr ist sie zudem wichtige Durchfahrtsachse zwischen Basel Süd und Kleinbasel. Als kantonale Fusswegverbindung und kantonale Veloroute erfüllt sie jedoch die daran gestellten Anforderungen jeweils nicht. Die Übergänge über die Seitenstrassen sind zudem nicht behindertengerecht ausgestaltet.

#### *Motorisierter Verkehr*

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stellt die Elisabethenstrasse ebenfalls eine Durchfahrtsachse zwischen Basel Süd und Kleinbasel dar. Alternativen bestehen für den MIV mit der Verbindung über Aeschengraben – Aeschenplatz – Dufourstrasse.

*Verkehrsbelastung*

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr in der Elisabethenstrasse beträgt ca. 6'500 Motorfahrzeuge pro Tag (Mfz./Tag) in Richtung Haltestelle Bankverein, und je nach Abschnitt der Elisabethenstrasse 4'500-6'000 Mfz./Tag in Richtung Bahnhof. Der Anteil des Durchgangsverkehrs (Fahrt beginnt oder endet nicht im Gebiet um die Elisabethenstrasse) beträgt dabei statistisch zwei Drittel, also ca. 4'000 Mfz./Tag und Richtung.

*Verkehrsqualität*

In der Elisabethenstrasse sind immer wieder Rückstaus zu beobachten, insbesondere vor dem Knoten Bankverein in Fahrtrichtung Kleinbasel. In Stausituationen reichen einzelne Fahrzeuge in diesem Abschnitt häufig in den Fahrbereich des Trams hinein, weil sie breiter sind als die Fahrspur, nicht exakt am Strassenrand halten (z.B. um den Veloverkehr passieren zu lassen), oder weil sie am Strassenrand anliefernde Fahrzeuge überholen müssen. Dies führt häufig zu Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs, indem die Tramzüge bei der Einfahrt in die Haltestelle behindert werden.



Abbildungen: heutige Verkehrssituation

Die Resultate einer lokalen Verkehrssimulation sowie Beobachtungen vor Ort lassen darauf schliessen, dass die Rückstaus und Behinderungen vor allem durch weitere Einflüsse und Störfaktoren, welche im Modell kaum simulierbar sind, verursacht werden. Dies sind:

- Eine unerlässlich hohe Tram-Priorisierung auf der Achse Steinenberg – Aeschenvorstadt und damit eine geringe Priorität der Elisabethenstrasse in der Lichtsignalsteuerung am Bankverein.
- Eine Häufung längerer Rotzeiten in der Elisabethenstrasse durch ungünstige Verteilung der Tramzüge auf der Achse Steinenberg – Aeschenvorstadt.
- Kurze Räumzeiten und dadurch Blockierungen des Kreuzungsbereichs durch Fahrzeuge (auch Trams) auf der Achse Steinenberg – Aeschenvorstadt.
- Stockender Verkehrsabfluss am Knoten Bankverein aus der Elisabethenstrasse in Richtung Kunstmuseum.

### 2.2.3 Städtebauliche Situation und Erscheinungsbild

*Städtebauliche Situation*

Die Elisabethenstrasse ist städtebaulich durch eine mehrheitlich geschlossene Bebauung mit einzelnen markanten Bauten geprägt. Sowohl die von weitem sichtbare, 1864 fertig ge-

stellte Elisabethenkirche, wie auch das Haus zum Kirschgarten (Elisabethenstrasse 15/19) an der Einmündung des Klosterberges stehen unter Denkmalschutz. Weite Teile der übrigen Bauten entlang der Elisabethenstrasse - namentlich zwischen Elisabethenkirche und Haltestelle Bankverein, zwischen Henric Petri-Strasse und Kirschgartenstrasse sowie beim Klosterberg - stehen in der Schutzzzone. Andere Teile gehören zur Schonzone und einige sind schützenswerte Bauten ausserhalb der Schutzzzone.

#### *Erscheinungsbild Elisabethenstrasse*

Das heutige Erscheinungsbild der Elisabethenstrasse inklusive Beleuchtung ist für das Ziel einer besseren Erkennbarkeit der Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt nicht förderlich. Die Leuchtstelen aus den 70er-Jahren vermögen die ihnen ursprünglich zugeschriebene Aufgabe der Fussgängerführung nicht zu erfüllen. Zudem sind sie häufig beklebt und versprayt und wirken somit den Bemühungen der Stadtreinigung für einen sauberen öffentlichen Raum entgegen.

Die Elisabethenstrasse kann räumlich wie verkehrlich in drei Abschnitte eingeteilt werden. Der oberste, ein Gefälle aufweisende Abschnitt verläuft entlang der Elisabethenanlage zwischen Markthallenbrücke und De Wette-Strasse. Er ist auf einer Seite von Gebäuden mit vorgelagertem Trottoir begrenzt und wirkt relativ breit. Dieser Abschnitt ist durch die Knotensituation bei der Lichtsignalanlage zur Markthallenbrücke und dem separaten Tramtrasse in Richtung Bahnhof massgeblich vom Verkehr geprägt. Schulwegverkehr vom/zum De Wette-Schulhaus führt zudem zu einem starken Veloaufkommen zu Schulzeiten, dem im Knotenbereich mit Velomassnahmen bereits Rechnung getragen wurde. Fussverkehr weist dieser Abschnitt kaum mehr auf, da die Fussgänger ab De Wette-Strasse über die Elisabethenanlage zum Bahnhof geführt werden.



*Abbildungen: oberster Abschnitt der Elisabethenstrasse entlang Elisabethenanlage*

Der mittlere, durch die geschlossene Bebauung räumlich klar gefasste Abschnitt reicht von der De Wette-Strasse bis zur Haltestelle Kirschgarten. Er weist ein deutliches Längsgefälle auf. Der MIV wird auf den Tramgeleisen geführt, der Radverkehr teilt sich mit dem MIV die Fahrspur und kann in wenigen Teilbereichen vom Tram überholt werden. Die Trottoirs sind genügend breit bemessen. Entlang der westlichen Strassenseite finden sich zahlreiche Güterumschlagsplätze (Parkverbotsfelder) sowie wenige Kurzzeitparkplätze und ein Velo-/ Motofeld.





*Abbildungen: mittlere Abschnitt der Elisabethenstrasse*

Der untere Teil umfasst den Abschnitt von der Haltestelle Kirschgarten bis zur Haltestelle Bankverein. Dieser Abschnitt wird geprägt durch die Elisabethenkirche, das Haus zum Kirschgarten, die angrenzende platzartige Fläche zwischen Theater und Elisabethenkirche sowie die strassenbegleitende Baumreihe. Die Trottoirs sind in diesem Abschnitt in einzelnen Teilbereichen sehr schmal. Die versetzt angeordneten Haltestellen Kirschgarten sowie die Haltestelle Bankverein in Richtung Kleinbasel sind weder norm- noch behindertengerecht ausgestaltet. Ab dem Klosterberg wird das Tram auf einem mit Sperrfläche markierten Trasse zur Haltestelle Bankverein geführt. Da die Spurbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aber ungenügend ist, wird das Tram insbesondere zu Spitzenzeiten durch Rückstaus am Knoten Bankverein immer wieder durch Fahrzeuge blockiert.



*Abbildungen: unterer Abschnitt der Elisabethenstrasse*



### *Erscheinungsbild Klosterberg*

Die Einmündung sowie die Fahrbahn des gesamten oberen Abschnitts des Klosterbergs sind sehr breit und die Fussgängerquerungen dadurch sehr lang, während der untere Abschnitt in Richtung Heuwaage bis zur Steinentorstrasse attraktiv und fussgängerfreundlich umgestaltet worden ist. Die Fussgängerquerung selbst liegt zudem nicht optimal und die Velo-/Motoabstellplätze weisen eine ungenügende Qualität auf. Auf Seite Stadttheater ist zudem die Führung des Fussverkehrs auf Grund der einzelnen Baumrabatten nicht optimal.



*Abbildungen: oberer Abschnitt Klosterberg mit Einmündung in Elisabethenstrasse*

### *Erscheinungsbild um die Elisabethenkirche*

Der Turm der Elisabethenkirche ist von weitem her sichtbar. Aus der Nähe hingegen wird die Kirche durch die drei vor der Kirchenfront stehenden Bäume verdeckt. Diese verhindern auch, dass der Raum zwischen Skulpturenhalle und Elisabethenkirche als Fussgänger Verbindung hinunter zum Tinguely-Brunnen und weiter in die Innenstadt wahrgenommen wird. Dieser Bereich wird mittlerweile auch immer wieder als illegaler Autoabstellplatz missbraucht. Zudem stehen oft wild abgestellte Velos rund um das Kirchenportal bzw. im Bereich des Cafés in der Elisabethenkirche. Dessen Aussenbestuhlungsfläche wird von der Anlieferungsfahrbahn zum Theater und vier kleinwüchsigen Bäumen begrenzt.



*Abbildungen: Café und hinter Bäumen verstecktes Kirchenportal der Elisabethenkirche*

## 2.3 Ziele und Leitsätze

Von zentraler Bedeutung sind eine attraktive Fussgängeranbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt, ein behinderungsfreier Tram-Betrieb mit normgerechten, behindertenfreundlichen Haltestellen in der Elisabethenstrasse, sowie eine gute Erschliessung des Gebietes Elisabethenstrasse / Kirschgarten. Ziel ist es deshalb, mit einer Priorisierung des Fussverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, den vorhandenen Raum der Elisabethenstrasse optimal neu zu gestalten und somit einen Beitrag an eine stadtgerechte, attraktive Mobilität zu leisten. Dabei wird gleichzeitig den Bedürfnissen des Veloverkehrs, des Gewerbes im Gebiet Kirschgarten / Elisabethenstrasse sowie der Anwohnerschaft Rechnung getragen.

Um die oben genannten Ziele zu erreichen sind folgende Leitsätze zu verfolgen:

- Wichtige Fussgängerverbindungen sind für die Nutzerinnen und Nutzer erkennbar.
- Fussverkehrsflächen sind genügend breit und attraktiv ausgestaltet.
- Tramverkehr wird wo nötig priorisiert.
- Tramhaltestellen genügen den Ansprüchen der Benutzerinnen und Benutzer und entsprechen den Anforderungen behinderter Menschen.
- Der Verkehrsfluss auf der Elisabethenstrasse wird in Richtung Bankverein so angepasst, dass keine Beeinträchtigungen des Tramverkehrs mehr entstehen. Dadurch kann auch der Veloverkehr unbehinderter und sicherer fahren.
- Der Veloverkehr kann auf ansteigenden Abschnitten vom Tram überholt werden und wird dort wo möglich auf einem separaten Radstreifen geführt. Die Abstellplatzsituation wird verbessert.
- Die Erschliessung des Gebietes Kirschgarten / Elisabethenstrasse bleibt für das ansässige Gewerbe optimal gewährleistet.
- Städtebaulich prägende Bauten kommen ihrer Bedeutung angemessen zur Geltung.
- Freiräume entlang der Elisabethenstrasse sind nutzbar und attraktiv.

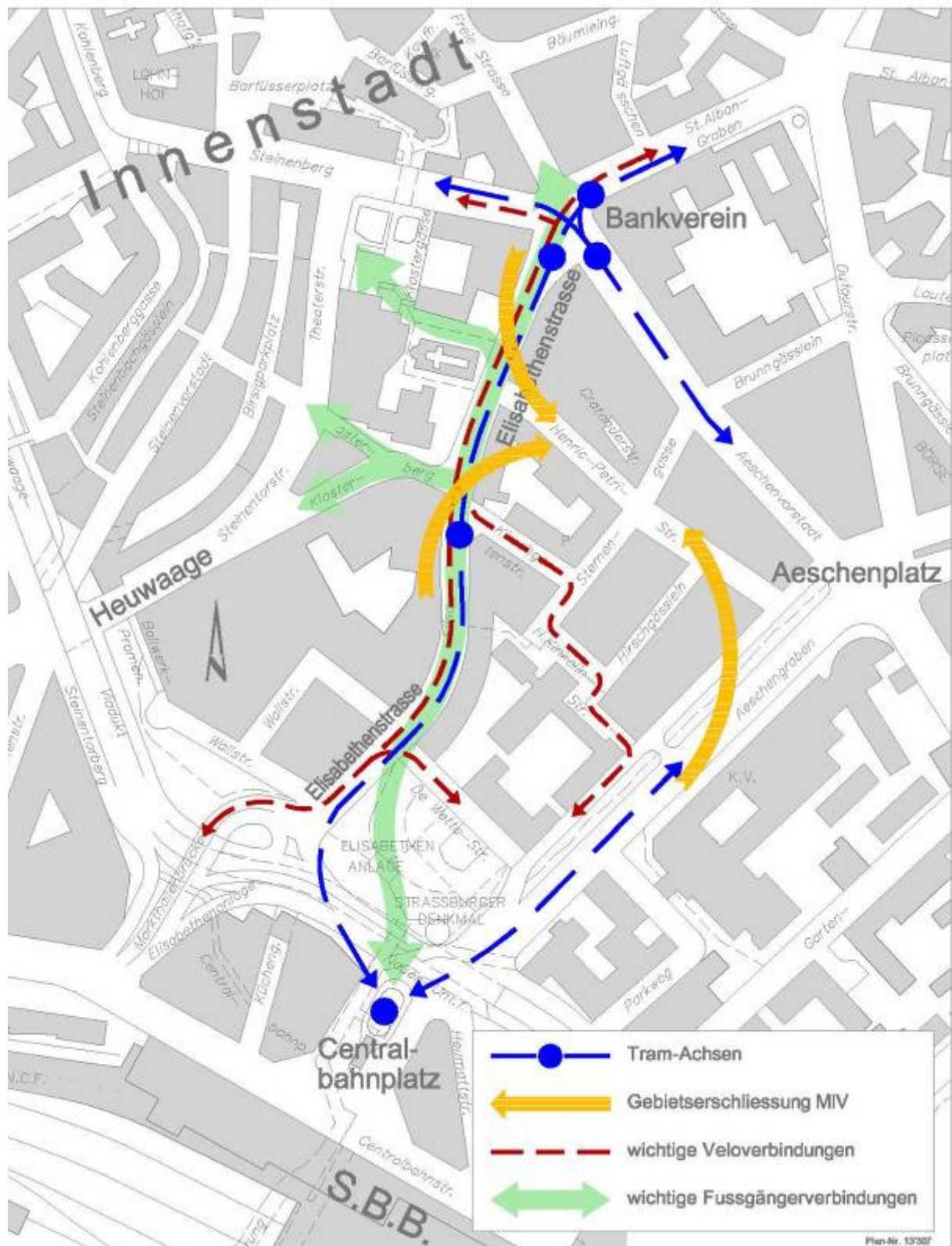


Abbildung: wichtige Verkehrsverbindungen

### **3. Planungsvorgang**

Da der Tramverkehr heute behindert wird und der bestehende Querschnitt sowie die Tramhaltestellen nicht den Schweizer Normen bzw. BVB-Projektierungsrichtlinien entsprechen, wurde ein Projekt zur Verbesserung der verkehrlichen Situation und optimierten Raumaufteilung in der Elisabethenstrasse erarbeitet. Diese Planung umfasste Abklärungen, wie die Elisabethenstrasse funktional und gestalterisch zu organisieren ist, um die genannten Ziele möglichst gut zu erfüllen. Am gesamten Prozess waren diverse Amtsstellen sowie die Basler Verkehrsbetriebe involviert (Kantonspolizei im JSD, Stadtgärtnerei, Tiefbauamt, Hochbau- und Planungsamt sowie Amt für Mobilität im BVD).

Im Rahmen der Abklärungen wurde u.a. auch die Möglichkeit der Effizienzsteigerung des Trambetriebs durch eine Reduktion der Tram-Haltestellen im Abschnitt Bahnhof SBB-Wettsteinbrücke untersucht. Dabei wurden verschiedene Varianten zu Haltestellenanordnungen geprüft. Aufgrund der Resultate zeigte sich, dass die Tramhaltestellen auf dem gesamten Abschnitt an ihrer bisherigen Lage beibehalten werden sollen, da sie aufgrund der Einzugsgebiete und Umsteigebeziehungen optimal liegen. Einzig die Haltestelle Kirschgarten in Fahrtrichtung SBB wird um ca. 50 Meter auf die Höhe der Haltestelle in der Gegenrichtung verschoben.

#### **3.1 Querschnittsstudien**

Bei der Projekterarbeitung wurde untersucht, wie die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen im zur Verfügung stehenden Raum optimal berücksichtigt werden können (Verkehrsteilnehmer/-innen, Anlieger, Besucher/-innen und Kund/innen). Dazu wurden ausführliche Querschnittsstudien durchgeführt. Diese zeigten, dass die vorhandenen Platzverhältnisse nicht ausreichen würden für die Realisierung einer Gesamtlösung mit ÖV-Priorisierung, Einführung eines Radstreifens, Schaffung einer leistungsfähigeren MIV-Spur und Verbreiterung der Trottoirs. Aufgrund der Vorgaben aus dem Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt, des Verkehrsplans Basel 2001, des Legislaturplans 2009-13 sowie des Gesetzes über den ÖV wurde daher der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs, sowie der stadträumlichen Erscheinung zugunsten der Aufenthaltsqualität Priorität eingeräumt.

#### **3.2 Lösungsansätze für Verkehrsregime**

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Querschnittstudie wurden verschiedene Ansätze für ein neues „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“ untersucht, das unter den gegebenen räumlichen Verhältnissen der Zielerreichung dient. Insbesondere wurde die Unterbindung von Durchgangsverkehr, der die Elisabethenstrasse belastet, aber keinen Mehrwert für die anderen Nutzer und die Anlieger der Elisabethenstrasse bringt, genauer geprüft.

### 3.3 Verkehrsuntersuchung

In einem ersten Schritt wurden die Auswirkungen einer Sperrung der Elisabethenstrasse für Durchgangsverkehr in beide Richtungen untersucht. Die grossräumigen Verkehrsverlagerungen wurden mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) ermittelt. Die Resultate dieser ersten Untersuchung zeigen, dass eine Sperrung für den Durchgangsverkehr in beide Richtungen nicht vertretbar ist.

Deshalb wurden in einem zweiten Schritt die Auswirkungen einer Sperrung der Elisabethenstrasse für Durchgangsverkehr nur in Richtung Kleinbasel untersucht: mit der Einrichtung eines „Zubringerregimes“ (nur noch Zubringerverkehr) in der Elisabethenstrasse in Richtung Bankverein würde der Bahnhof und das Nauenregime insgesamt dank Nordtangenteffekt leicht entlastet werden. Einzige Ausnahme bildet hier der Linksabbieger aus der Elisabethenanlage in den Aeschengraben, sowie die Zufahrt aus dem Aeschengraben auf den Aeschenplatz. Im Aeschengraben selber sollten sich Zunahme (Verlagerung von Elisabethenstrasse) und Abnahme (Entlastung Nordtangente) über den gesamten Querschnitt betrachtet kompensieren. Eine Entlastung dank Nordtangenteffekt ist ebenfalls in der Zufahrt aus der St. Alban-Anlage auf den Aeschenplatz zu sehen. Einzig die Dufourstrasse erfährt eine deutliche, durch die Teilspernung in der Elisabethenstrasse ausgelöste Zunahme um schätzungsweise 2'000-3'000 Fahrzeuge pro Tag. Diese Zunahme ist jedoch vertretbar. Die weitere Verlagerung findet v.a. auf das übergeordnete Strassennetz statt. Die Wettsteinbrücke sowie der Wettsteinplatz verzeichnen dagegen gemäss GVM-Untersuchung eine Abnahme der Verkehrsmengen.

### 3.4 Schlussfolgerungen

Die Verlagerungseffekte durch eine teilweise Sperrung der Elisabethenstrasse für Durchgangsverkehr in Richtung Kleinbasel sind aufgrund der Resultate der GVM-Untersuchung vertretbar. Folgende flankierenden Massnahmen sind jedoch als Voraussetzung hierfür umzusetzen:

- Anpassung der Steuerungen an den Knoten Bankverein, Elisabethenanlage / Elisabethenstrasse sowie Elisabethenanlage / Centralbahnplatz / Aeschengraben.
- Bauliche Anpassung bei der Fussgängerinsel Centralbahnplatz / Aeschengraben zur Kapazitätserhöhung der zwei Linksabbiegespuren von der Elisabethenanlage in den Aeschengraben, damit zwei Fahrzeuge parallel abbiegen können.

Ohne diese Anpassungen können aufgrund der Umverteilung der Verkehrsströme an den Knoten Elisabethenanlage / Elisabethenstrasse und Elisabethenanlage / Centralbahnplatz / Aeschengraben neue Behinderungen des ÖV beim Centralbahnplatz entstehen.

Aufgrund des teilweisen Verlagerungseffektes auf die Dufourstrasse muss zusätzlich folgende Rahmenbedingung für die Umsetzung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ gegeben sein:

- Die Durchfahrt durch die Dufourstrasse darf nicht von grösseren Baustellen oder Verkehrsregimeanpassungen behindert werden.

Ohne Einhaltung dieser Rahmenbedingung ist mit grossen Behinderungen in der Innenstadt zu rechnen. Im Hinblick auf die anstehenden Bauarbeiten des Areals Burghof und damit ver-



bunden des allfälligen Parkings Aeschen ist eine Koordination der Bauarbeiten zwingend nötig. Dies führt zu einer allfälligen etappierten Umsetzung des Projekts Elisabethenstrasse, wie im vorliegenden Ratschlag dargestellt (vgl. Punkt 4.).

## 4. Projektbescrieb

Das Projekt „Erneuerung Elisabethenstrasse“ mit Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB - Innenstadt wird in zwei Etappen umgesetzt und besteht aus vier Projektteilen:

- Neues Verkehrsregime Elisabethenstrasse ⇒ siehe Kap. 4.2
- Umgestaltung Elisabethenstrasse ⇒ siehe Kap. 4.3
- Umgestaltung Klosterberg ⇒ siehe Kap. 4.4
- Aufwertung um die Elisabethenkirche ⇒ siehe Kap. 4.5

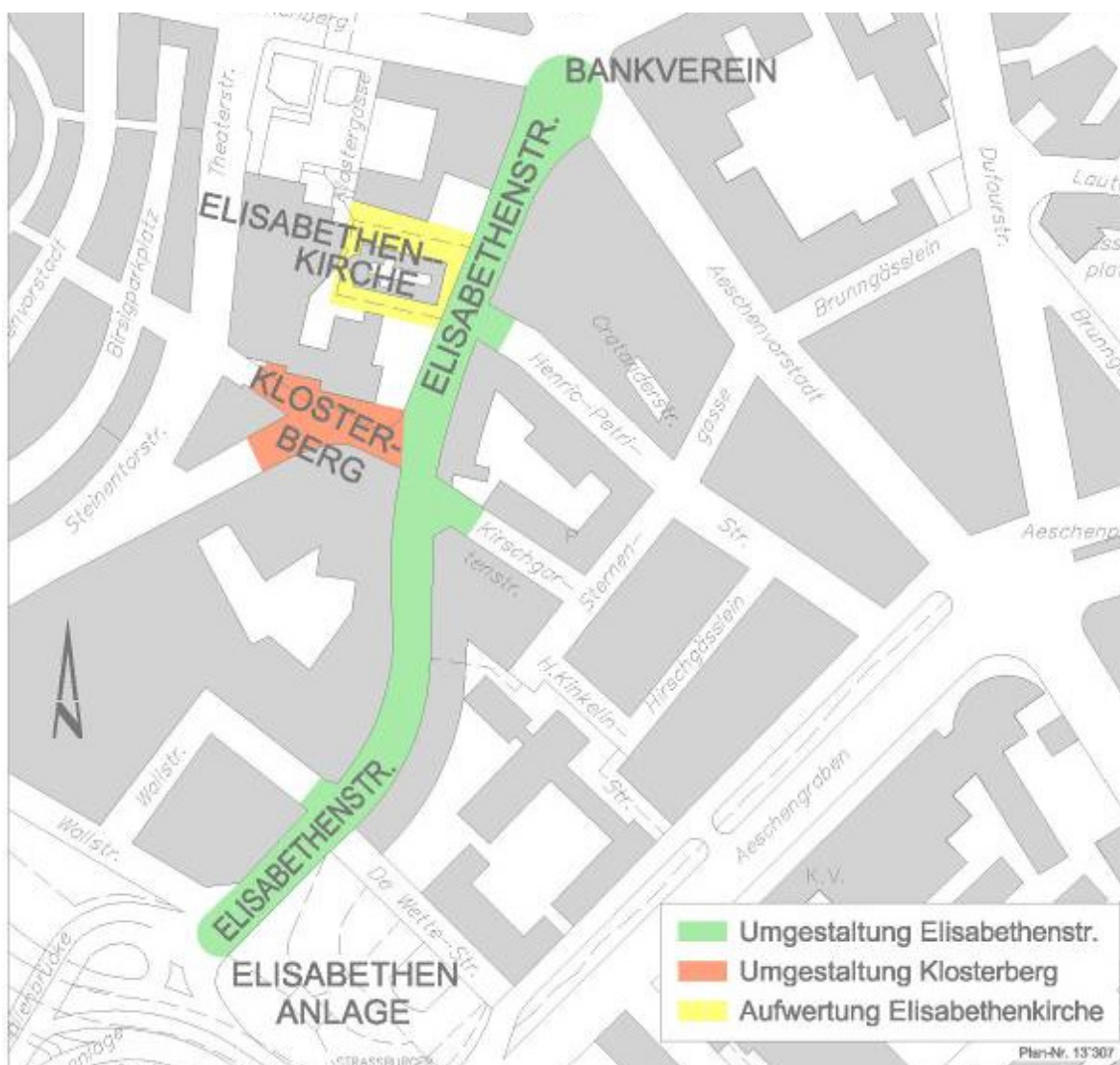


Abbildung: Bauliche Projektteile der „Erneuerung Elisabethenstrasse“



## 4.1 Kurzbeschreibung

In der Elisabethenstrasse steht eine dringliche Gesamtsanierung der Gleisanlage an. Zudem wird der Tramverkehr behindert und der heutige Querschnitt sowie die Tramhaltestellen sind nicht normgerecht. Bei der Erarbeitung eines Projektes zur Verbesserung der Situation und zur optimierten Raumaufteilung der Elisabethenstrasse hat sich gezeigt, dass nicht alle Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden erfüllt werden können. Zugunsten einer attraktiven Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt wurden die Ansprüche des Fuss- und Öffentlichen Verkehrs bevorzugt behandelt. Dazu wird der motorisierte Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Kleinbasel in der Elisabethenstrasse unterbunden. Der Zubringer- und Anlieferverkehr in der Elisabethenstrasse bleibt weiterhin gewährleistet. Das neue „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“ bringt eine Verkehrsverlagerung mit sich, die dank der Entlastungswirkung der Nordtangente teilweise kompensiert wird. Auf einigen wenigen Strassen, insbesondere der Dufourstrasse, ist mit einer Verkehrszunahme zu rechnen. Die Auswirkungen sind gemäss Untersuchungen mit dem Gesamtverkehrsmodell und aufgrund der ersten Nachkontrollen zur Entlastung der Nordtangente in der Innenstadt vertretbar. Eine attraktive Umgestaltung der Elisabethenstrasse kann bereits mit der Realisierung dieser Teilspernung erreicht werden.

Bei der Umgestaltung ist es vorgesehen, die vorhandene Fläche optimal zu verteilen. Auf separate Fahrspuren wird grundsätzlich verzichtet, ausser dort, wo es für Betrieb und Sicherheit notwendig ist. So können zukünftig grosszügige, auch für Behinderte einfach zugängliche Kaphaltestellen angeboten werden. Trottoirs werden für eine komfortable Fussgängerverbindung breiter ausgestaltet und - wo technisch möglich - über die Einmündungen durchgezogen. Es werden zudem attraktive Aufenthaltsbereiche, insbesondere um die Elisabethenkirche geschaffen. Den Anliegen des Radverkehrs wird mit Entflechtung vom Tramverkehr oder separaten Velostreifen auf ansteigenden Abschnitten, sowie bei der Veloabstellplatz-Situation spezielle Beachtung geschenkt.

Die Umgestaltung des Abschnittes Markthallenbrücke - Klosterberg ist unabhängig von allfälligen Verkehrsregime-Anpassungen in der Elisabethenstrasse realisierbar und ist auf Grund der notwendigen Gleissanierungen möglichst zeitnah umzusetzen. Die Umgestaltung im Abschnitt Klosterberg – Bankverein bedingt auf Grund der geplanten Reduktion der Fahrspuren zugunsten einer behindertengerechten Kap-Haltestelle Bankverein zwingend die Einführung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“. Sie kann deshalb voraussichtlich erst nach Beendigung allfälliger grösserer baubedingter Behinderungen in der Dufourstrasse (Verlagerungsrouten eines Teils des Verkehrs Elisabethenstrasse) realisiert werden.

Das vorliegende Projekt stellt die aus Sicht der Vorgaben und Ziele verkehrlich wie gestalterisch optimierte Lösung dar. Die Erneuerung der Elisabethenstrasse leistet somit einen Beitrag zur Attraktivität der Basler Innenstadt insgesamt. Die Elisabethenstrasse wird jedoch aus dem „Verkehrsregime Innenstadt“ aufgrund ihrer Randlage zwischen Zentrum und Bahnhof und damit ihrer räumlich über die Innenstadt hinausreichenden Auswirkungen bei Umsetzung von Massnahmen ausgeklammert.

## 4.2 Projektteil „Neues Verkehrsregime Elisabethenstrasse“

### 4.2.1 Massnahmen des Verkehrsregimes

Das „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“ ist mehrheitlich auf die Leitplanken der UVEK zum „Verkehrsregime Innenstadt“ abgestimmt. Insbesondere nimmt es Rücksicht auf die folgende Vorgabe:

- Fussgänger-Ypsilon über die Achse Freie Strasse – Aeschenvorstadt mit Reduktion des Verkehrs auf der Achse St. Alban-Graben – Elisabethenstrasse

Das geplante „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“ umfasst eine Teilspernung der Elisabethenstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr vom Bahnhof in Richtung Haltestelle Bankverein. Die Fahrtrichtung vom Bankverein Richtung Bahnhof bleibt unverändert offen.

Die Erschliessung des Gebiets Elisabethenstrasse / Kirschgarten wird dabei mit den folgenden Massnahmen optimiert: die Einbahnrichtung in der Kirschgartenstrasse wird umgedreht und die Zufahrt aus der Elisabethenstrasse aus beiden Richtung ermöglicht. Auch die Ausfahrt aus der Henric Petri-Strasse nach links in die Elisabethenstrasse Richtung Bahnhof wird zugelassen. Der Zubringerdienst über die Elisabethenstrasse ist weiterhin gestattet. Die Parkplätze bzw. Güterumschlagsfelder in der Elisabethenstrasse bleiben grösstenteils erhalten und werden in den verbreiterten Trottoirbereich verlegt. Einzig für die nötige Verbesserung der Haltestelle Kirschgarten entfallen einige wenige Felder.

Die Lichtsignalanlagen und Signalisationen an den Knoten Bankverein, Elisabethenanlage / Markthallenbrücke und Elisabethenanlage / Nauenstrasse / Aeschengraben sind aufgrund der Teilspernung entsprechend anzupassen. Ebenso werden im Gebiet Elisabethenstrasse / Kirschgarten weitere geringe Anpassungen der Signalisation erfolgen.

Nachfolgende Abbildungen erlauben einen Vergleich des heutigen Verkehrsregimes mit dem „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“ und im nachfolgenden Kapitel 4.2.2 mit einem möglichen Endzustand mit dem Fussgänger-Ypsilon in der Aeschenvorstadt aus den Leitplanken zum „Verkehrsregime Innenstadt“.

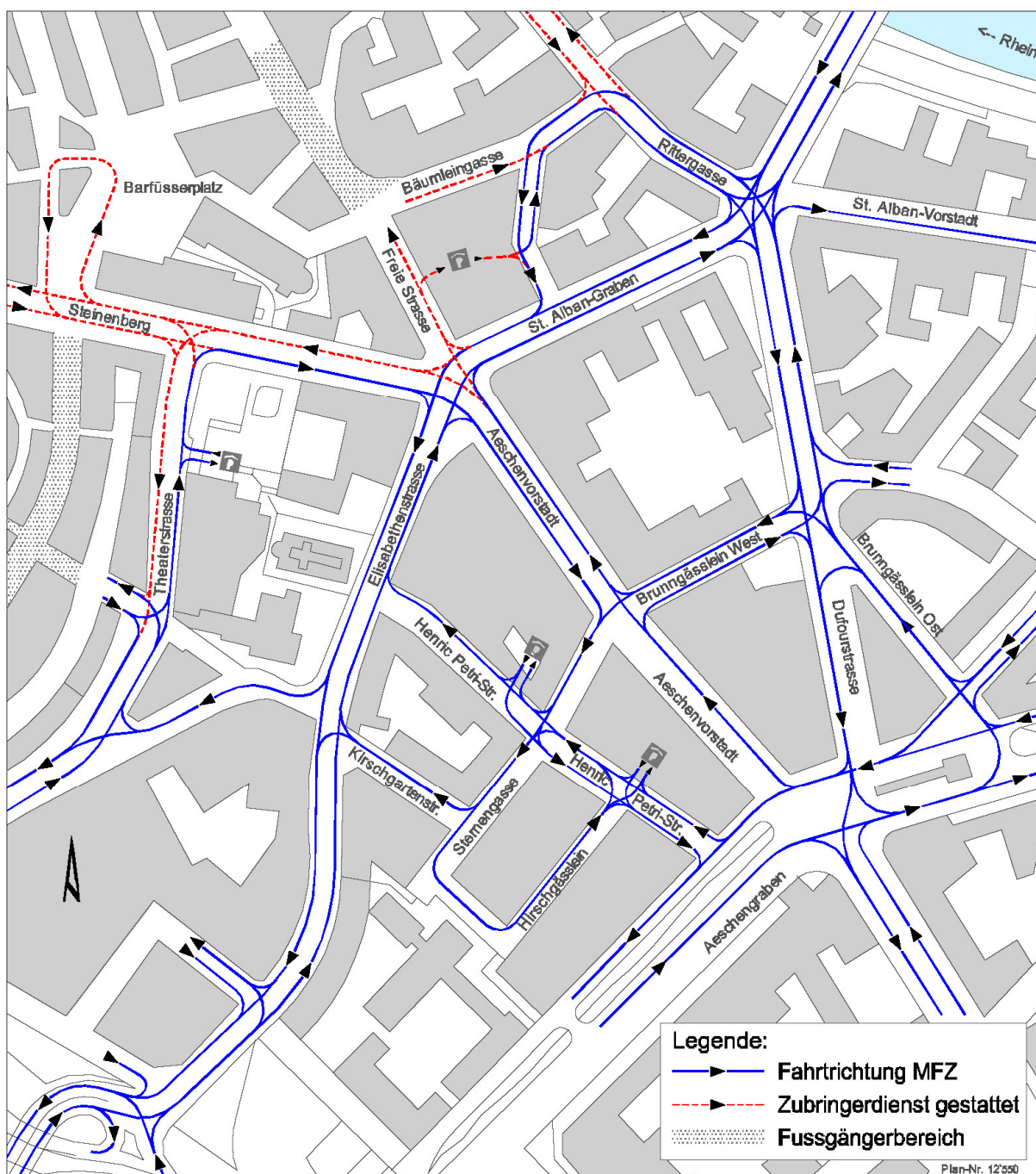


Abbildung: Verkehrsregime heute

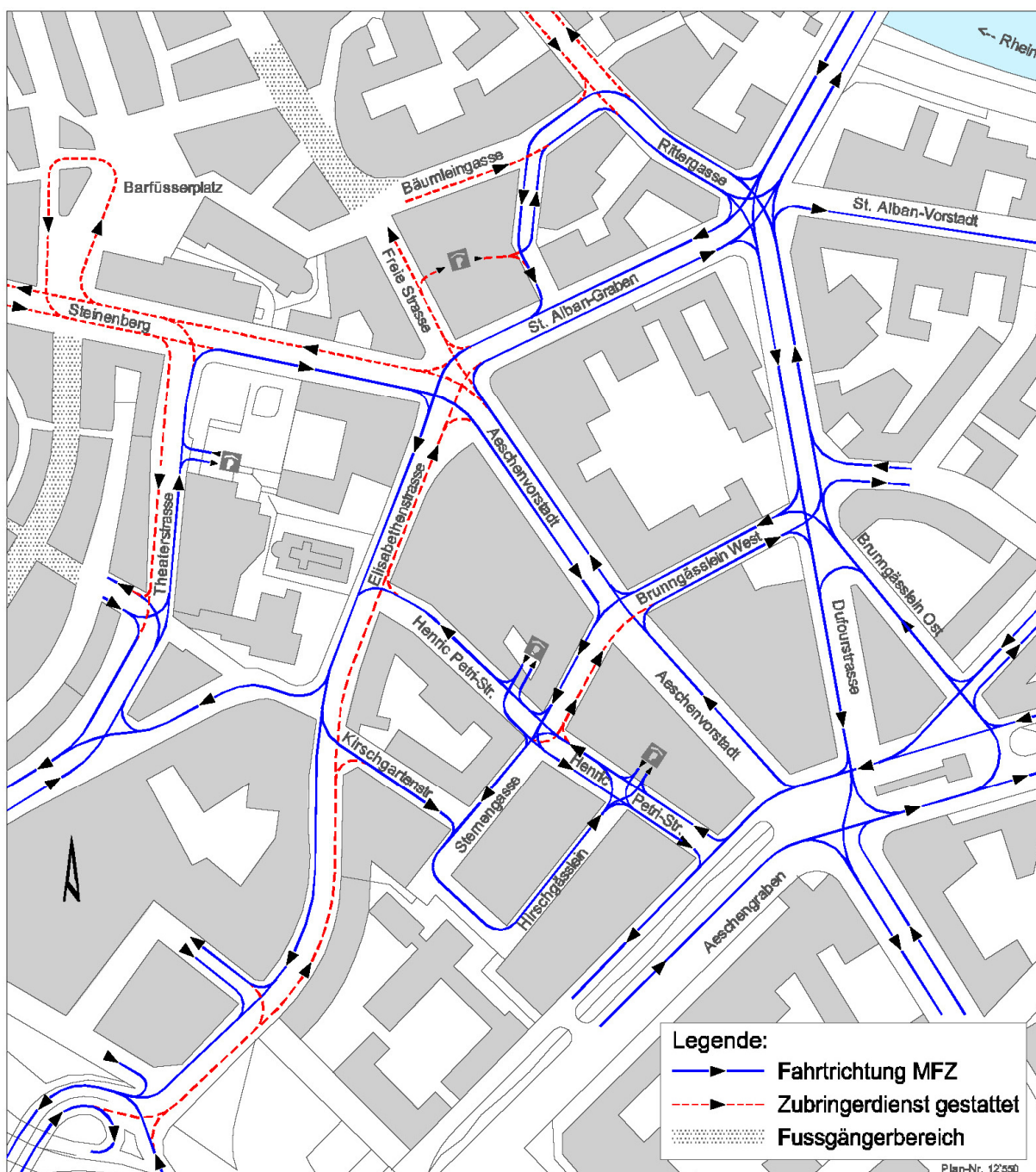


Abbildung: „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“

#### 4.2.2 Weitere mögliche Massnahmen aus dem Verkehrsregime Innenstadt

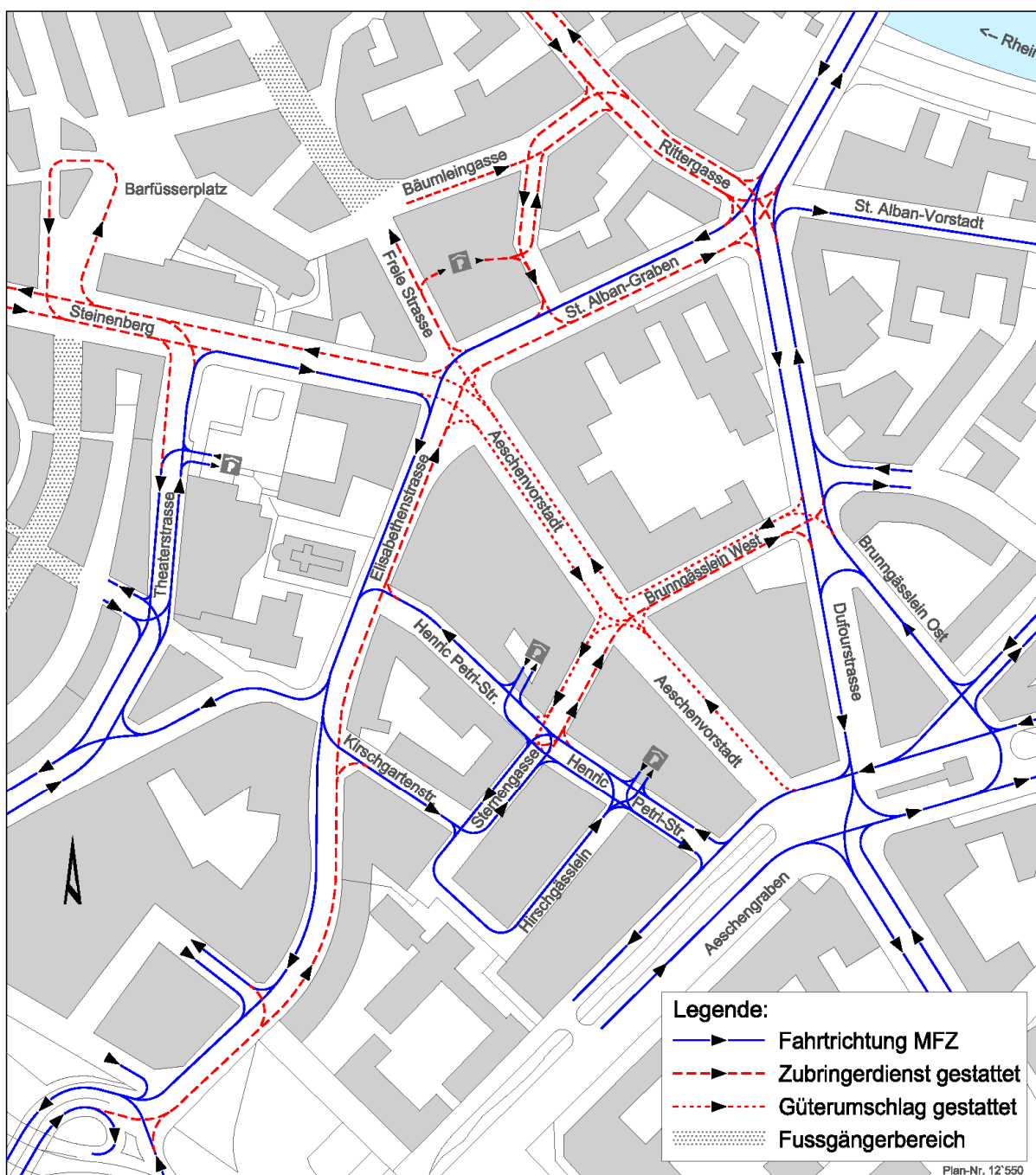


Abbildung: mögliches künftiges Verkehrsregime mit Fussgänger -Y Aeschenvorstadt (nicht Bestandteil dieses Ratschlags)

Bei einer allfälligen Umsetzung der UVEK-Leitplanken für das „Verkehrsregime Innenstadt“ zum Fussgänger-Ypsilon Aeschenvorstadt sind im Gebiet Aeschenvorstadt zusätzlich geringe Anpassungen als flankierende Massnahmen zum „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“



nötig. Diese sollen u.a. Schleichwege zur Umgehung der Elisabethenstrasse unterbinden, aber auch die Erschliessung des Gebietes Kirschgarten weiter verbessern. Dazu gehören eine Zubringer-/ Güterumschlagsregelung im Brunngässlein und in der Sternengasse zwischen Aeschenvorstadt und Henric Petri-Strasse, sowie die Einführung von Gegenverkehr in der Sternengasse zwischen Kirschgartenstrasse und Henric Petri-Strasse.

## **4.3 Projektteil „Umgestaltung Elisabethenstrasse“**

### **4.3.1 Neuverteilung der Verkehrsflächen**

Das Umgestaltungsprojekt sieht vor, die Vorteile des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ mittels einer Neuverteilung der Verkehrsflächen zugunsten der Tramhaltebereiche und der Fussverkehrsflächen sowie zugunsten attraktiver Vorbereiche vor den prägenden Bauten in der Elisabethenstrasse zu nutzen. Dabei wird der Strassenquerschnitt der Elisabethenstrasse so aufgeteilt, dass nur die betrieblich und sicherheitstechnisch nötigen Fahrspuren auf der Strasse verbleiben. Die übrigen Flächen werden alle den Seitenbereichen zugeschlagen, die Tram-Haltestellen werden als Kap ausgebildet. Die Parkierung und der Güterumschlag werden weg von der Fahrbahn auf dem Trottoir angeordnet, wodurch eine geringe Reduktion des Parkplatz-Angebots entsteht.

Auch der Veloverkehr profitiert von den vorgesehenen Massnahmen. Im mittleren ansteigenden Abschnitt kann er bereits mit der Umsetzung der ersten Etappe in Richtung Bahnhof vom Tramverkehr überholt werden und im obersten Abschnitt erhält er ab der Wallstrasse bis zum Knoten Markthallenbrücke einen Radstreifen. In Fahrtrichtung Haltestelle Bankverein verbessert sich die Situation für den Radverkehr ab der zweiten Etappe aufgrund der Abnahme der Verkehrsmengen durch die Teilspernung für den MIV deutlich. Ab Henric Petri-Strasse wird zudem dem Tramverkehr das Überholen des Radverkehrs ermöglicht.

Im Abschnitt Markthallenbrücke – Klosterberg kann die Neuverteilung der Verkehrsflächen der Elisabethenstrasse ohne Anpassungen des Verkehrsregimes erfolgen. Damit bleiben die Behinderungen des Tramverkehrs und die unbefriedigende Haltestellensituation am Knoten Bankverein aber bestehen. Im unteren Abschnitt Klosterberg – Bankverein ist eine deutliche Reduktion der Verkehrsmengen Richtung Kleinbasel erforderlich, damit das Tram vor Einfahrt in die neue Kaphaltestelle Bankverein nicht durch Fahrzeug-Rückstau auf dem gemeinsam benutzten Trasse behindert wird. Diese Verkehrsreduktion geht zwingend mit der geplanten Einführung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ (Sperrung für Durchgangsverkehr Richtung Kleinbasel) im Rahmen der zweiten Etappe einher.



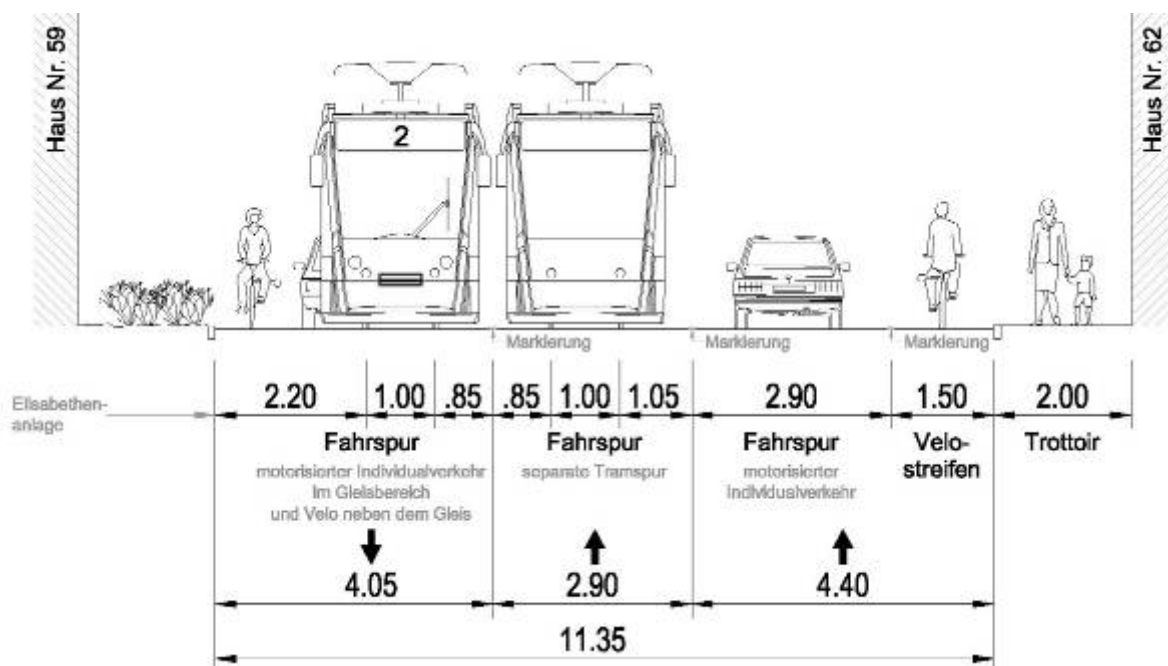


Abbildung: Querschnitt oberer Abschnitt, Höhe Elisabethenanlage

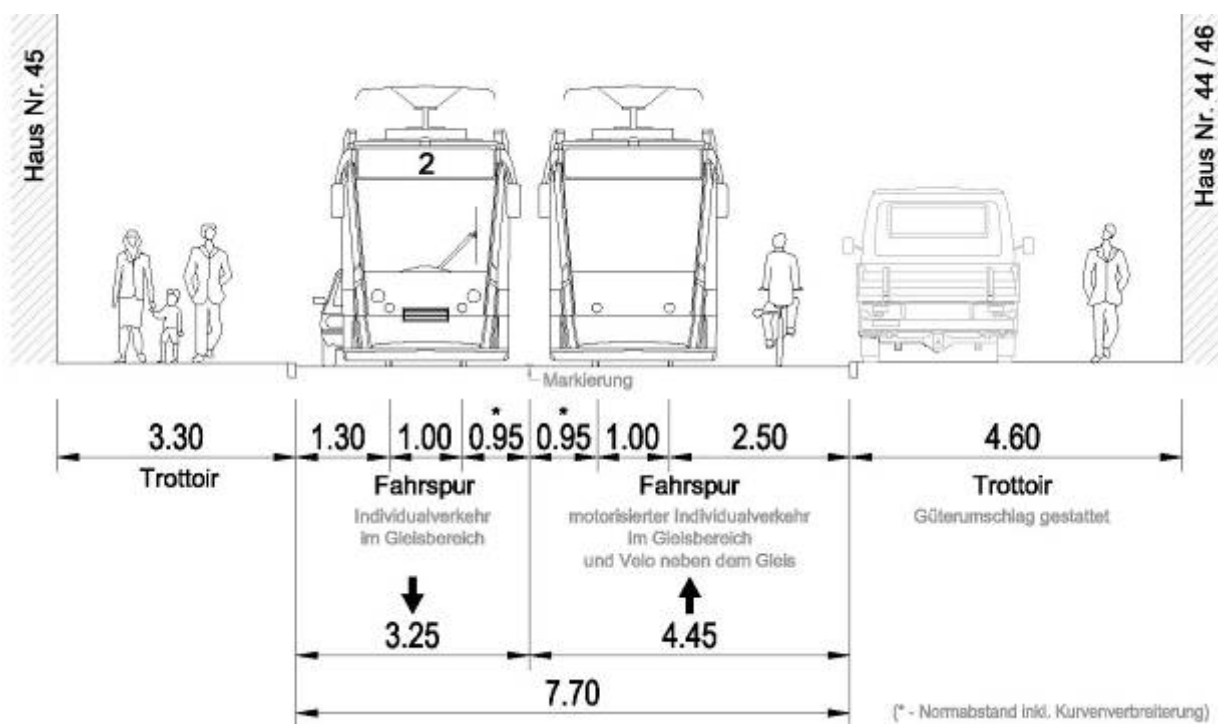


Abbildung: Querschnitt mittlerer Abschnitt, Höhe Elisabethenstrasse 45

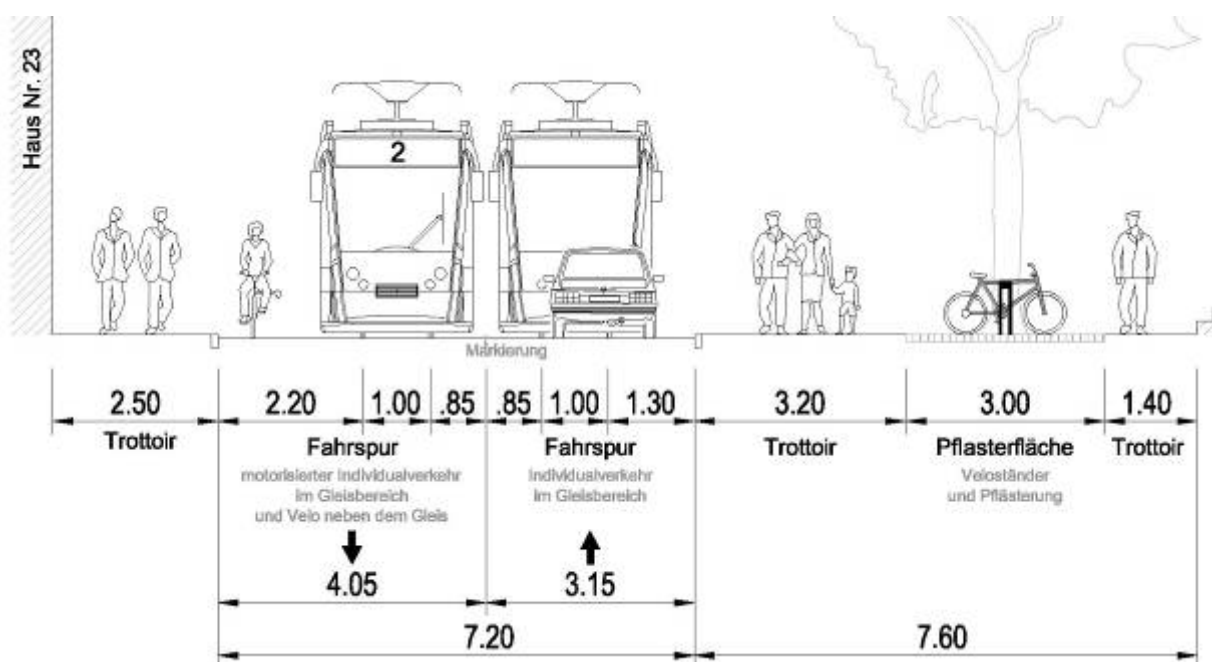


Abbildung: Querschnitt unterer Abschnitt, Höhe Elisabethenstrasse 23

#### 4.3.2 Fussgänger Verbindung und Infrastruktur

Um auch für Ortsunkundige und in der Mobilität eingeschränkte Personen die Fussgängeranbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt – sowohl Richtung Freie Strasse, als auch Richtung Theater / Barfüsserplatz und Steinenvorstadt – sicherzustellen, muss die Verbindung sicher, komfortabel bzw. behindertengerecht und klar erkennbar sein.

Die Erkennbarkeit dieser wichtigen Fussgängerverbindungen (vgl. Abbildung in Kap. 2.3) wird über das Anpassen raumwirksamer und leitender Elemente gefördert. Zu den raumwirksamen Elementen zählen dabei - neben nicht beeinflussbaren Gebäudefluchten - in erster Linie Baumpflanzungen. Hinzu kommen Infrastruktureinrichtungen, welche einerseits die Erkennbarkeit der Raumgrenzen unterstützen und andererseits eine gewisse 'Anziehung' ausüben und die Orientierung unterstützen (z.B. Fussgängerwegweisung, Trinkbrunnen, usw.).

Die breiteren Trottoirs entlang der Elisabethenstrasse werden bei den Einmündungen Wallstrasse, Kirschgartenstrasse und Henric Petri-Strasse als Trottoirüberfahrten oder Fahrbahnanhebungen ausgebildet wodurch die Fussgänger-Verbindung entlang der Elisabethenstrasse behindertengerecht ausgestaltet, qualitativ aufgewertet und deren Bedeutung klarer hervorgehoben wird. Dies wird räumlich unterstützt durch den Erhalt der Baumreihe im Bereich des 'Pyramidenplatzes' (Stadtheater). Zwischen den Bäumen werden in einer sicherfähigen Pflasterung neben den neuen Fahrleitungsmasten der BVB auch Veloabstellplätze und Theaterinformationen angeordnet.

Von den IWB wurden für die Elisabethenstrasse im Rahmen der ihrer Beleuchtungsplanung Anpassungen nach den Massgaben des Beleuchtungskonzeptes 'B-leuchtet' entwickelt. Diese unterstützen neben der Gewährleistung der gesetzlich vorgeschriebenen Strassenausleuchtung auch die dezente, räumliche Erkennbarkeit der Verbindungsachse Elisabethenstrasse bei Dämmerung und abends.

Durch die Neuverteilung der Verkehrsflächen können die Tramhaltestellen neu als behindertenfreundliche Kaphaltestellen in normgerechter Länge ausgebildet und mit der nötigen Haltestellenausrüstung ausgestattet werden. Bei der Haltestelle Bankverein in Richtung Wettsteinbrücke kann den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs aufgrund des Flächengewinns im Trottoirbereich neu zusätzlich eine Wartehalle angeboten werden. Bei der Haltestelle Kirschgarten in Richtung Bahnhof SBB – welche neu in den Bereich Elisabethenstrasse 22 und 28 zu liegen kommt – wird zum jetzigen Zeitpunkt auf eine Wartehalle verzichtet, da der Erhalt der drei raumprägenden Bäume für die Attraktivität der Fussgängerachse von grösserer Bedeutung ist.



Abbildung: Ausschnitt Umgestaltung Elisabethenstrasse, Kaphaltestelle Linie 2, Bankverein

Um das Hauptziel – die Anbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt – bestmöglich zu erreichen, sind neben der Umgestaltung der Elisabethenstrasse jedoch auch Anpassungen im Bereich des Klosterberges und im Umfeld der Elisabethenkirche nötig (siehe Kap. 4.4 und 4.5).

#### 4.4 Projektteil „Umgestaltung Klosterberg“

Die vom Bahnhof durch die neu gestaltete Elisabethenanlage und über das östliche Trottoir der Elisabethenstrasse führende Fussgängerverbindung wird dank einer Verlegung der Fussgängerquerung in der Elisabethenstrasse, bei der Haltestelle Kirschgarten, optimal via Klosterberg Richtung Steinenvorstadt geführt. Zentrale Anliegen der Anpassungen am Klosterberg sind die Attraktivität und Erkennbarkeit dieser Fussgängerverbindung aber auch die Steigerung der Erlebbarkeit und Nutzbarkeit des Klosterbergs, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des jährlich stattfindenden Klosterbergfestes. Dies soll vor allem durch die Klärung der räumlichen Situation, bzw. durch die Betonung der städtebaulich-historischen Ver-

bindung Stänzlergasse – Klosterberg und der damit einhergehenden direkten optischen Anbindung des Klosterbergs an die Steinenvorstadt erreicht werden.

Die räumliche Situation wird einerseits geklärt durch eine Neuordnung der Flächen und andererseits durch eine Neuordnung der Baumstandorte. Die Fahrbahn wird analog dem bereits umgestalteten unteren Abschnitt des Klosterbergs auf die für den Fahrverkehr nötige Breite reduziert (Anlieferung ist weiterhin möglich). Die gewonnene Fläche wird dem Fussverkehr als Geh- und Aufenthaltsfläche zugeschlagen. Der verbreiterte Gehbereich auf Seite des Theaters wird in direkter Linie auf die Verbindung Richtung Stänzlergasse / Steinenvorstadt hin geführt, indem die heute verstreut angeordneten und damit die Fussgänger behindernden Einzelrabatten mit zehn Robinien entfernt und durch eine lineare Baumreihe mit fünf Amberbäumen in durchgehender Rabatte ersetzt werden (siehe auch Kap. 4.6.1). Durch diese Massnahme können deutlich bessere Baumstandorte realisiert werden und es kann auf Baumpflanzungen über Werkleitungen, wie es heute im unteren Teil des Klosterbergs der Fall ist, verzichtet werden. Zudem wird durch die neu gewonnene Fläche im unteren Bereich des Klosterbergs die Erstellung einer qualitativ guten Veloabstellanlage ermöglicht.

Dank der Umgestaltung wird auch der den Abschluss des Klosterbergs bildende Elisabethenbrunnen wieder besser zur Geltung kommen.

Aufgrund der Höhenverhältnisse bei der Einmündung des Klosterbergs in die Elisabethenstrasse sind entwässerungsbedingte Anpassungen zwingend notwendig. Im Zuge dieser Anpassungen wird:

- die vorhandene Treppenanlage inkl. Stützmauer ersetzt,
- der Baum (Platane) in der heutigen Treppenanlage entfernt,
- der Fussgängerstreifen aus seiner heutigen Lage in den Bereich der Liegenschaft Klosterberg 15 verschoben.

Eine Trottoirüberfahrt oder Fahrbahnanhebung bei der Einmündung des Klosterbergs in die Elisabethenstrasse zur Verbesserung der Fussgängerquerung ist aufgrund der grossen Höhendifferenzen zwischen Klosterberg und Elisabethenstrasse (starkes Gefälle) technisch nicht realisierbar.

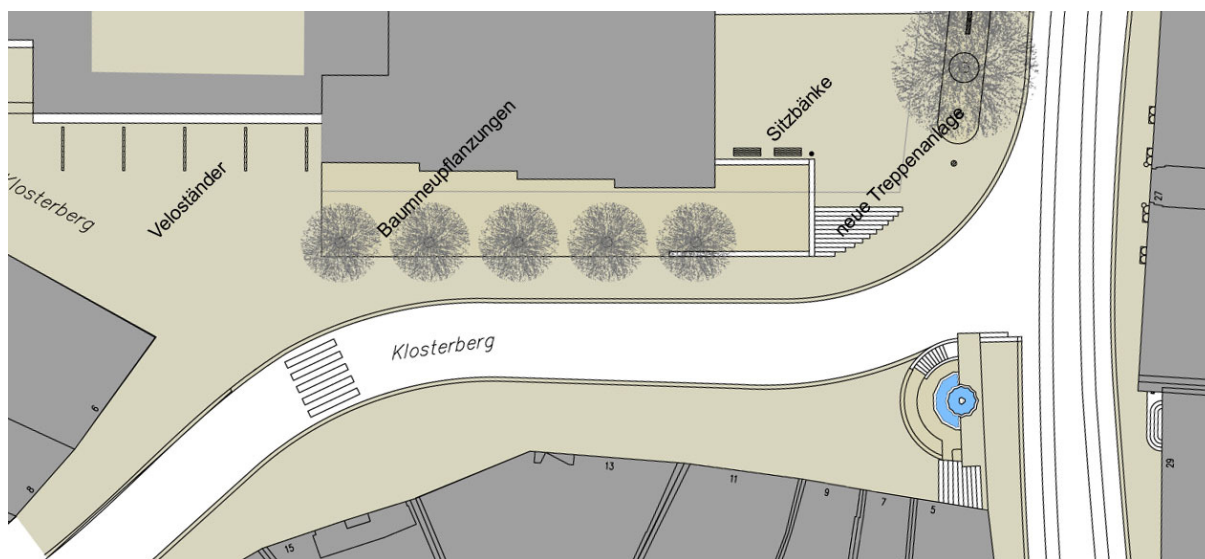


Abbildung: Anpassungen am Klosterberg

#### 4.5 Projektteil „Aufwertung um die Elisabethenkirche“

Die qualitativ aufgewertete Fussgänger Verbindung vom Bahnhof über die neu gestaltete Elisabethenanlage wird aus der Elisabethenstrasse Richtung Barfüsserplatz entlang der Elisabethenkirche via Theater / Tinguely-Brunnen geführt. Um diese Verbindung vom östlichen Trottoir der Elisabethenstrasse zur Elisabethenkirche herzustellen, sind räumliche und funktionale Massnahmen nötig, die sich an der historischen Situation vor Bau des Stadttheaters orientieren. Diese beinhalten neben der Verdeutlichung der längsseitigen Verbindung auch das Wiederherstellen eines Kirchenvorplatzes vor einem der bedeutendsten Bauten des Historismus in der Schweiz. Die massgebliche funktionale Massnahme stellt die Verschiebung des Fussgängerstreifens in den Bereich des Kirchenportals dar. Die massgebliche räumliche Massnahme beinhaltet das Entfernen der einzelnen auf der Verbindung zum Tinguely-Brunnen liegenden Platanen neben dem Kirchenportal und die Komplettierung der Baumreihe zwischen Kirche und Skulpturenhalle mit einer neuen Platane (siehe auch Kap. 4.6.1). Mittels Anpassung der Beleuchtung nach den Massgaben des Beleuchtungskonzeptes 'Beleuchtet' werden diese Raumbezüge zusätzlich unterstützt.

Neben der Verbindungsfunktion kommt dem Bereich zwischen Kirche und Skulpturenhalle auch eine Bedeutung als Aufenthaltsort zu. Dieser heute wenig ansprechende und häufig als Parkplatz missbrauchte Raum wird von der Elisabethenstrasse durch eine Reihe Steinpoller getrennt. Die Zufahrtsmöglichkeit im Zusammenhang mit Veranstaltungen in der Kirche bleibt weiterhin gewährleistet. Neben Infrastrukturen für den Aufenthalt wird auch ein Trinkbrunnen montiert.

Der gesamte Bereich um die Kirche wird einheitlich gepflästert, wodurch der Kirchplatz als zusammenhängender Bereich erkennbar wird. Die Elisabethenkirche erhält zudem – dank dem Entfernen der vorhin genannten sichtbehindernden Platanen – ein der städtebaulichen Bedeutung angemessenes, frei einsehbares Kirchenportal. Auf der Südseite der Kirche, wo die Pflasterung von der Anlieferungs-fahrbahn zum Theater begrenzt wird, sollen auf Privat-

areal 4 kleinwüchsige Zierkirschen entfernt werden. Dadurch wird der Eingang zum Theater hinter der Kirche besser wahrnehmbar und das Elisabethen-Café erhält einen mit der erwähnten Anlieferungsfahrbahn weniger in Konflikt stehenden Aussenbereich.

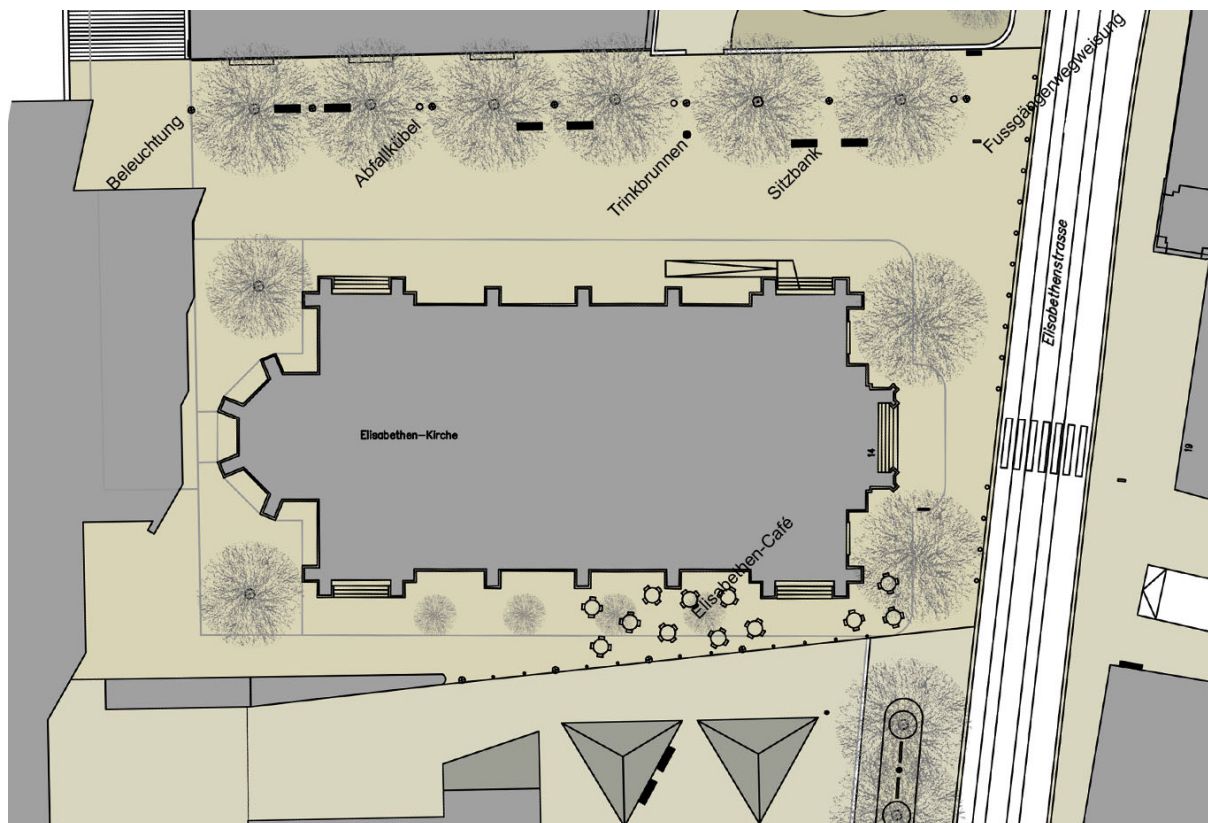


Abbildung: Anpassungen um die Elisabethenkirche

#### 4.6 Auswirkungen auf die Umwelt

Die Umgestaltung und das neue Verkehrsregime der Elisabethenstrasse werden zur guten Erreichbarkeit der Innenstadt und somit zu deren Attraktivität beitragen. Die Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs bewirken eine Reduktion des motorisierten Verkehrs in der Elisabethenstrasse und der damit verbundenen Lärmbelastung. Dadurch helfen sie, den Verkehr zugunsten einer umweltfreundlichen und stadtgerechten Mobilität im Sinne der gesetzlichen und politischen Vorgaben zu beeinflussen.

Ohne das vorgesehene Verkehrsregime bzw. die Umgestaltung über die gesamte Länge würde die Elisabethenstrasse in ihrem heute unbefriedigenden und nicht behindertenfreundlichen Zustand erhalten und jeweils punktuell Instand gestellt werden müssen. Die Trambehinderungen könnten nicht reduziert, die Tramhaltestellen nicht bedürfnisgerecht ausgestaltet und die attraktive Fussgängeranbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt nicht erreicht werden. Für den Radverkehr würde sich ohne diese Anpassungen nichts verbessern.



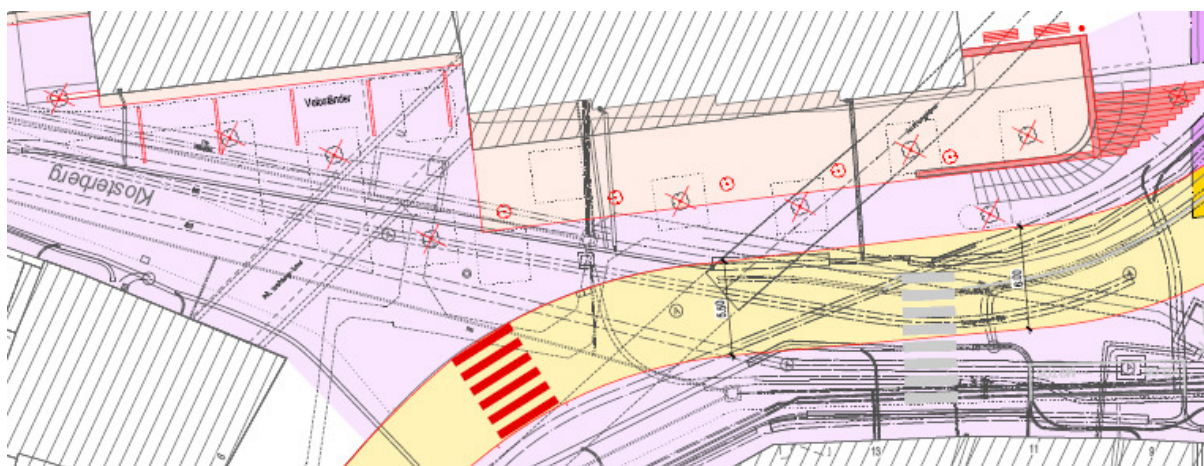
Eine Umgestaltung nur des oberen Abschnitts Markthallenbrücke – Klosterberg, welcher nicht zwingend mit der Einführung des neuen „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ verbunden ist, bringt dementsprechend noch keine Verbesserung in Bezug auf Trambehinderungen und die Haltestelle Bankverein, sondern lediglich eine optimierte Flächenzuordnung im oberen Abschnitt sowie eine Verbesserung der Haltestellen-Situation Kirschgarten.



*Abbildung: Heutige unbefriedigende Situation*

#### 4.6.1 Baumbilanz

Um das Ziel der betreffend Infrastruktur und Erkennbarkeit verbesserten Fussgängerführung zwischen Bahnhof SBB und der Innenstadt sicher zu stellen, sind raumwirksame Eingriffe notwendig. Diese umfassen neben der eigentlichen baulichen Verbesserung der Fussverkehrsanlage auch das Anpassen des Baumbestandes sowie die Umsetzung kleinerer Massnahmen wie das Umplatzieren von Infrastrukturelementen. Mit den Anpassungen des Baumbestandes werden auch Bodenverbesserung vorgenommen und die Bäume nicht mehr in unmittelbarer Nähe zum unterirdischen Fernwärmekanal (Wärmeabstrahlung negativ für Baumwachstum) gepflanzt, wie dies vorher der Fall war.



*Abbildung: Situation der Baumrabatten und Werkleitungen im unteren Klosterberg (künftige Situation)*

Die genannten raumwirksamen Eingriffe betreffen hauptsächlich den Bereich des Klosterbergs. Im Umfeld der Elisabethenkirche wird eine gemäss Baumgesetz geschützte Platane entfernt, um die Wegverbindung Richtung Tinguely-Brunnen erkennbar zu machen. Diese wird in der Baumreihe entlang der Kirche als Wegbegleitung und zur Aufwertung des Kirchenumfeldes als Aufenthaltsraum ersetzt.

Damit die sehr unbefriedigende Fussgängerführung im oberen Bereich des Klosterbergs sowie im unteren Teil Richtung Stänzlergasse verbessert werden kann, müssen zehn in räumlich begrenzten Rabatten stehende Robinien entfernt werden. Sechs davon stehen unter Schutz gemäss Baumgesetz. An ihrer Stelle werden fünf Amberbäume gepflanzt, die dank der neuen linearen Anordnung in einer durchgehenden Rabatte deutlich bessere Standorte haben werden. Aufgrund der technisch nötigen, entwässerungsbedingten Anpassungen der Höhenverhältnisse bei der Einmündung des Klosterberges in die Elisabethenstrasse muss zudem eine geschützte Platane im Bereich der neu zu bauenden Treppenanlage entfernt werden.

Gesamthaft werden auf Allmend zwölf Bäume entfernt und sechs neu gepflanzt. Von diesen zwölf zu entfernenden Bäumen sind acht gemäss Baumgesetz geschützt, woraus eine Bilanz von minus zwei bei den geschützten Bäumen bzw. gesamthaft eine Bilanz von minus sechs Bäumen auf Allmend resultiert. Da im direkten Umfeld bzw. innerhalb des Projektperimeters weitere Ersatzpflanzungen aus leitungstechnischen Gründen nicht möglich sind, sind die restlichen Ersatzbäume im weiteren Perimeter wie z.B. der Elisabethenanlage oder Wallstrasse zu platzieren. Im Rahmen der Umgestaltung der Elisabethenanlage wurden bereits zusätzliche Bäume gepflanzt, wodurch die negative Bilanz wieder ausgeglichen kann.

#### **4.6.2 Verbesserungen**

Vom Projekt „Erneuerung Elisabethenstrasse“ erwarten wir folgende konkreten positiven Auswirkungen auf die Verkehrssituation und das Umfeld der Elisabethenstrasse:

- Mit der Reduktion der Verkehrsmengen des MIV durch Sperrung des Durchgangsverkehrs Richtung Kleinbasel werden der Zubringer-Verkehr in diese Richtung verflüssigt und die Trambehinderungen reduziert.
- Dadurch und dank der Verkehrsregimeanpassungen im Gebiet Elisabethen / Kirschgarten wird die Erschliessung für das ansässige Gewerbe verbessert.
- Aufgrund der reduzierten Verkehrsmengen und der geringeren Lärmbelastung steigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Elisabethenstrasse.
- Die Engstellen entlang der Elisabethenstrasse können grösstenteils entschärft, das Trottoir in gewissen Abschnitten verbreitert werden. Eine Ausnahme bleibt auf Grund der eingeschränkten Befahrbarkeit für Lastwagen die Engstelle an der Ecke Steinenberg / Bankverein.
- Dank genügend breiten Trottoirs und Trottoirüberfahrten bzw. Fahrbahnanhebungen wird dem Fussverkehr eine angemessene, behindertengerechte Infrastruktur angeboten.
- Durch eine Kaplösung wird die Haltestelle Bankverein der Tramlinie 2 in Richtung Kleinbasel grosszügig und behindertenfreundlich.
- Durch die Verlegung der Tramhaltestelle Kirschgarten Richtung Bahnhof auf die Höhe der Haltestelle in Gegenfahrtrichtung kann eine grosszügige und behindertengerechte Kaphaltestelle, eine optimierte Lage der Fussgängerquerung zum Klosterberg und eine Aufwertung der platzartigen Aufweitung vor den Liegenschaften Nr. 22-26 geschaffen werden.
- Durch die Neuverteilung der Verkehrsflächen, insbesondere der Neuordnung der Parkierung, kann dem Radverkehr genug Platz verschafft werden, sodass er vom Tram auf der ansteigenden Strecke und vor der Tramhaltestelle Bankverein überholt werden bzw.

ungehindert die Lichtsignalanlage vor der Markthallenbrücke erreichen kann. Zudem kann eine Verbesserung der Abstellplatzsituation in der Elisabethenstrasse realisiert werden.

- Mit dem Erhalt der Baumreihe entlang der Elisabethenstrasse wird mit einigem Aufwand ein prägendes Element belassen. Die Neuorganisation der Baumzwischenbereiche bietet Platz für andere Nutzungen wie Veloabstellplätze.
- Mit dem Einbezug des Kirchenumfeldes in das Gestaltungsprojekt kann einerseits die Erkennbarkeit und Attraktivität der Fusswegverbindung zur Innenstadt verbessert und andererseits die Aufenthaltsqualität am Standort deutlich gesteigert werden.
- Mit der Umgestaltung des Klosterberges wird eine Lücke in der Verbindung Richtung Heuwaage und Steinenvorstadt geschlossen und die Fussgänger- sowie Veloabstellplatz-Situation im Klosterberg weiter verbessert.
- Durch die Koordination mit dem städtischen Beleuchtungskonzept 'B-leuchtet' vermittelt die Elisabethenstrasse auch bei Nacht ein charakteristisches und prägendes Bild und die Anforderungen an die Benutzbarkeit und soziale Kontrolle werden erfüllt.

## **4.7 Koordination mit weiteren Vorhaben**

### **4.7.1 Dringliche Gleisinstandsetzung Elisabethenstrasse**

Aufgrund der Abnützung einzelner stark beanspruchter Gleisabschnitte mussten in der Vergangenheit bereits einzelne dringliche Gleisinstandsetzungsarbeiten vorgenommen werden. Sie waren aufgrund der geltenden Sicherheitsstandards zwingend, was eine eingeholte Zweitmeinung bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) bestätigte. Die Reparaturen haben keine Auswirkungen auf die Umgestaltung der Elisabethenstrasse, da auf der gesamten Länge der Gleis-Unterbau erneuert werden muss. Sie verdeutlichen aber die Dringlichkeit der anstehenden Gleissanierung. Aus diesem Grund ist im Abschnitt Markthallenbrücke – Klosterberg der Elisabethenstrasse baldmöglichst mit den Bauarbeiten zu beginnen. Das im Rahmen der jüngsten Instandstellungsarbeiten bereits ersetzte Gleiskreuz bei der Haltestelle Bankverein kann voraussichtlich dank optimierter Trassierung so beibehalten werden.

### **4.7.2 Umgestaltung Elisabethenanlage**

Die Umgestaltung des De-Wette-Parks (Elisabethenanlage) hat bereits viel zur Verbesserung der Elisabethenstrasse als Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Innenstadt beigetragen. Diese Verbindung galt bislang - insbesondere für Besucher und Gäste Basels - vom Bahnhof her als schwer erkennbar. Mit der Umgestaltung der Elisabethenanlage und dem damit einhergehenden Entfernen der sichtbehindernden Strauchschicht wurde eine erste wesentliche Verbesserung der Verbindungserkennbarkeit erreicht. Diese ist nicht zuletzt auch mit den neu umgesetzten Beleuchtungsmassnahmen in den Abendstunden weiter verbessert worden. Zudem wurde die Beschilderung von Basel Tourismus neu ausgerichtet und installiert.

### **4.7.3 Neues Verkehrsregime Innenstadt**

Die Massnahmen in der Elisabethenstrasse stehen in engem Zusammenhang zum neuen „Verkehrsregime Innenstadt“ und dem Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ (siehe Kap. 4.7.4). Die Leitplanken der UVEK zum „Verkehrsregime Innenstadt“, insbesondere dem

Fussgänger-Ypsilon auf der Achse Freie Strasse - Aeschenvorstadt waren daher auch Grundlage für das „Verkehrsregime Elisabethenstrasse“. Die Elisabethenstrasse selbst wurde im „Verkehrsregime Innenstadt“ aussen vor gelassen bzw. auf Grund der anstehenden dringlichen Gesamtsanierung der Gleisanlagen der Elisabethenstrasse dem „Verkehrsregime Innenstadt“ vorgezogen. Es schafft aber keine Präjudizien für das künftige „Verkehrsregime Innenstadt“.

Das Projekt der Elisabethenstrasse ist zudem mit grösseren Vorhaben in diesem Raum, wie dem „Parking Aeschen“ oder der anstehenden Gesamtsanierung in der Aeschenvorstadt, abgestimmt. Gleichzeitige Bauarbeiten mit beiden dieser Vorhaben sind aus heutiger Sicht möglichst zu vermeiden, da einerseits der Tramverkehr entweder über die Elisabethenstrasse oder die Aeschenvorstadt geführt werden muss, und andererseits eine unbehinderte Durchfahrt für den motorisierten Verkehr entweder über die Elisabethenstrasse oder die Dufourstrasse gewährleistet sein muss. Da zudem grössere baubedingte Behinderungen in der Dufourstrasse den Verkehr in die Elisabethenstrasse verlagern, kann deren Umgestaltung im unteren Abschnitt mit Reduktion der Fahrspuren sowie die Einführung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ erst nach Bauabschluss umgesetzt werden. Umgekehrt muss die Dufourstrasse als Verlagerungsrouten des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ entsprechenden Mehrverkehr aufnehmen können und darf nicht auf Grund von Bauarbeiten in ihrer Kapazität eingeschränkt sein.

#### **4.7.4      Innenstadt – Qualität im Zentrum**

Der Grosse Rat hat am 16. April 2008 einen Kreditantrag zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts für die Innenstadt („Innenstadt – Qualität im Zentrum“) gutgeheissen. Dabei sollen nach einer vertieften Problemanalyse zunächst in einem breit abgestützten Mitwirkungsverfahren Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt erarbeitet werden. Anschliessend müssen die Perspektiven in konkrete Massnahmenpakete umgesetzt werden. Dabei gilt es, Initiativen auch von Seiten der Privatwirtschaft anzustossen. Für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die klar in der Kompetenz der öffentlichen Hand liegt, bedeutet dies, dass ein Entwicklungskonzept mit Richtlinien für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen der gesamten Innenstadt erstellt wird. Dies soll durch ein Varianzverfahren erreicht werden, dessen Ergebnis anschliessend in ein Konzept zur etappierten Umsetzung konkretisiert wird. Dieses Konzept mit Angaben über die zu erwartenden Kosten wird dem Grossen Rat etwa zwei Jahre nach der Krediterteilung zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts vorgelegt werden.

Die Dringlichkeit der Erhaltungsmassnahmen in der Elisabethenstrasse macht es nötig, die Umgestaltung der Elisabethenstrasse – soweit unabhängig von Verkehrsregime-Anpassungen umsetzbar – gegenüber der Umsetzung der Ergebnisse des Projekts „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ vorzuziehen. Die Ziele der Erneuerung der Elisabethenstrasse, namentlich die Attraktivitätssteigerung der Strasse für den Langsamverkehr sowie die Verbesserung für den öffentlichen Verkehr, entsprechen den Zielen des Projekts „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.

## 4.8 Bauvorgang und Termine

### 4.8.1 Etappierung

Die Umgestaltung der Elisabethenstrasse ist Bestandteil der anstehenden Gesamtsanierung und im Rahmen von zwei Etappen realisierbar. Die Gleissanierung ist zentrales Element der Baumassnahmen. Als Grundlage dafür sind vorweg jedoch Werkleitungsmassnahmen, insbesondere die Erneuerung der Kanalisation, auszuführen (siehe Kap. 4.8.2). Die Gleissanierung kann aufgrund des schlechten Gleiszustandes in der Elisabethenstrasse im oberen Abschnitt Markthallenbrücke – Klosterberg nicht nach hinten verschoben werden. Die Ausführung dieser 1. Etappe ist deshalb auf 2011-2013 vorgesehen.

Da allfällige baubedingte Behinderungen auf den Ausweichrouten Dufourstrasse und Aeschenvorstadt voraussichtlich erst danach beginnen, könnten die Verkehrsverlagerungen durch ein neues Regime Elisabethenstrasse nicht aufgefangen werden. Umgekehrt könnte auch die Elisabethenstrasse nach Umgestaltung des unteren Abschnitts Klosterberg - Bankverein sowie Einführung des damit verbundenen „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ den baubedingt verlagerten Verkehr aus der Dufourstrasse nicht ohne grosse Trambehinderungen aufnehmen. Deshalb müssen die Umgestaltung des unteren Abschnittes und die Einführung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ in einer späteren 2. Etappe realisiert werden. Gleichzeitig sollen auch die Umgestaltung um die Elisabethenkirche sowie die aufgrund des neuen Verkehrsregimes nötigen, flankierenden Massnahmen umgesetzt werden. Zudem liegen derzeit noch keine Beschlüsse zum neuen „Verkehrsregime Innenstadt“ vor, welche allfällige weitere Anpassungen im Gebiet Elisabethenstrasse / Aeschenvorstadt mit sich bringen (siehe Kap. 4.2.2).

Deshalb soll mit der zweiten Etappe zugewartet werden, bis vorweg genannte Bauarbeiten abgeschlossen sind bzw. keine Behinderungen mehr mit sich bringen und bis das neue „Verkehrsregime Innenstadt“ definiert ist. Eine Umsetzung erfolgt deshalb voraussichtlich nicht vor 2015.

Die Umsetzung des vorliegenden Projektes erfolgt aufgrund obiger Erläuterungen somit zwingend im Rahmen der folgenden zwei Etappen:

- 1. Etappe, ab 2010:  
Umgestaltung der Elisabethenstrasse im Abschnitt Elisabethenanlage – Klosterberg mit temporären Anpassungen bis Henric Petri-Strasse und Umgestaltung des Klosterbergs.
- 2. Etappe, noch offen:  
Umgestaltung der Elisabethenstrasse im Abschnitt Klosterberg – Bankverein mit Einführung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ und Aufwertung um die Elisabethenkirche.

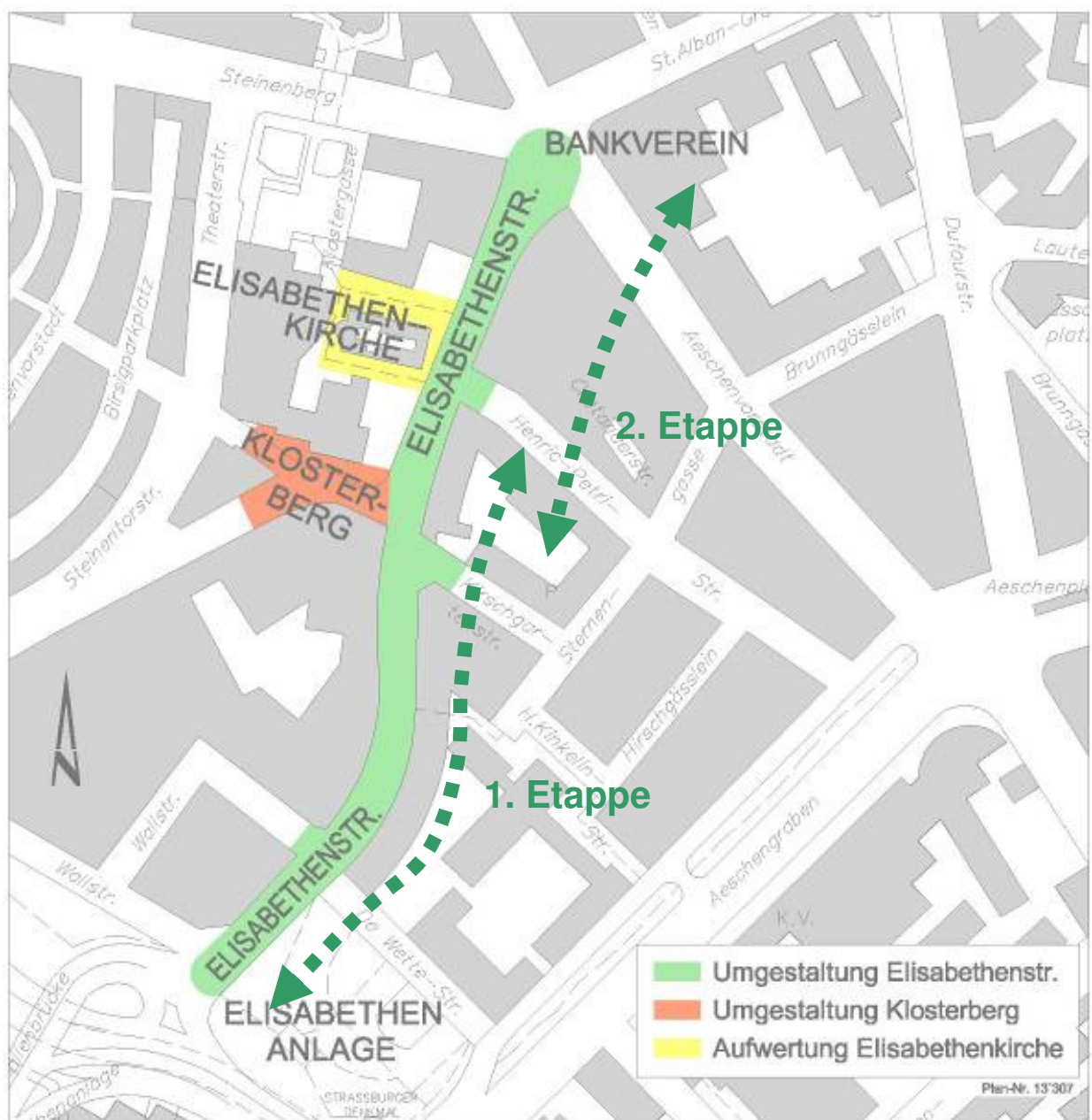


Abbildung: Etappierung des Projektes „Erneuerung Elisabethenstrasse“



Nachfolgend ist ein möglicher Ablaufplan der Umsetzungsphase dargestellt:

	2010				2011				2012				2013				2014				2015			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Ingenieursubmission																								
Bauprojekt																								
Planaufgabe / Planvorlage																								
Ausschreibung Baumeister																								
Ausführungsplanung																								
<b>1. Etappe Henric Petri-Strasse-Elisabethenanlage</b>																								
Werkleitungsbau																								
Gleis- und Strassenbau																								
<b>1. Etappe Klosterberg</b>																								
Strassenbau																								
<b>2. Etappe Bankverein-Klosterberg *)</b>																								
Werkleitungsbau																								
Gleis- und Strassenbau																								
<b>2. Etappe Umgebung Elisabethenkirche *)</b>																								
Strassenbau																								

\*) Die Baudetermine der 2. Etappe sind noch offen und stehen in Abhängigkeit von den Bauarbeiten in der näheren Umgebung

Im Abschnitt Klosterberg – Henric Petri-Strasse werden auf Grund der Etappierung während der ersten Etappe bereits temporäre Massnahmen notwendig sein, dies insbesondere im Bereich der Gleisanlagen. Sie dienen dem Sicherstellen des Übergangs von der ersten zur zweiten Etappe.

Die Aufwertung des Kirchenumfeldes verstärkt die Wirkung der Umgestaltung der Elisabethenstrasse, insbesondere in Bezug auf die Verbesserung der Fussgängeranbindung des Bahnhofs SBB an die Innenstadt. Sie sollte deshalb koordiniert mit der 2. Etappe realisiert werden.

#### 4.8.2 Werkleitungsbau

Der Werkleitungsbau wird in den jeweiligen Abschnitten vor den eigentlichen Gleis- und Strassenbauarbeiten abgeschlossen, damit in der Phase des Tramunterbruches keine unnötigen Behinderungen auftreten. Insbesondere die Erneuerung der Kanalisation muss zwingend vorweg abgeschlossen sein. Mit den Werkleitungsbauten kann Ende 2011 begonnen werden.

#### 4.8.3 Gleis- und Strassenbauarbeiten

Begonnen wird in der ersten Etappe im Abschnitt Henric Petri-Strasse bis Klosterberg, was ebenfalls die Anpassungen im Einmündungsbereich des Klosterbergs bedingt. Die Arbeiten erfolgen in Richtung Bahnhof SBB. Zuletzt wird der Abschnitt entlang der Elisabethenanlage fertig gestellt. Daran anschliessend erfolgen die Massnahmen der Umgestaltung des Klosterbergs.

In der zweiten Etappe werden zunächst die Anpassungen im Bereich Henric Petri-Strasse – Klosterberg vorgenommen, dann wird der Abschnitt bis zum Bankverein fertig gestellt. Zum Abschluss folgt die Aufwertung um die Elisabethenkirche.

Während der Gleissanierung ist der Trambetrieb für eine gewisse Zeit ganz unterbrochen. Die betroffenen Tramzüge können via Aeschenplatz umgeleitet werden. Der motorisierte Verkehr wird ebenfalls unterbunden, der Verkehr von der Achse Elisabethenstrasse – Markthallenbrücke - Viaduktstrasse soll deshalb grossräumig umgeleitet werden. Die Erschliessung des Gebietes Kirschgarten wird über den Aeschengraben sichergestellt. Die Baustellenzufahrt bzw. die Erreichbarkeit der Liegenschaften an der Elisabethenstrasse werden jedoch dauernd gewährleistet.

## 5. Kosten

### 5.1 Kosten zulasten des Projekts, 1. Etappe

Die Kosten für die 1. Etappe des vorliegenden Projekts betragen inkl. Mwst CHF 6'207'000 und gehen zulasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Sie wurden auf der Basis eines Vorprojekts ermittelt und haben eine Genauigkeit gemäss SIA von +/- 20%.

#### 5.1.1 Umgestaltung Elisabethenstrasse, Abschnitt Markthallenbrücke – Klosterberg mit Anpassungen bis Henric Petri-Strasse

Strassenbau Elisabethenstrasse	CHF	1'514'000
Werkleitungsanpassungen zulasten Projekt	CHF	1'569'000
Ausbau / Umgebung	CHF	178'000
Baunebenkosten	CHF	527'000
Honorare	CHF	568'000
Reserve (ca. 10 %)	CHF	436'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	452'000
<b>Total „Umgestaltung Elisabethenstrasse, 1. Etappe“</b>	<b>CHF</b>	<b>5'156'000</b>

#### 5.1.2 Umgestaltung Klosterberg

Strassenbau Klosterberg	CHF	456'000
Werkleitungsanpassungen zulasten Projekt	CHF	10'000
Ausbau / Umgebung	CHF	132'000
Baunebenkosten	CHF	174'000
Honorare	CHF	116'000
Reserve (ca. 10 %)	CHF	89'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	74'000
<b>Total „Umgestaltung Klosterberg“</b>	<b>CHF</b>	<b>1'051'000</b>

## 5.2 Kosten zulasten des Projekts, 2. Etappe

Die Kosten für die 2. Etappe des vorliegenden Projekts betragen inkl. Mwst. CHF 3'174'000 und gehen zulasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Sie wurden auf der Basis eines Vorprojekts ermittelt und haben eine Genauigkeit gemäss SIA von +/- 20%. In diesen Kosten enthalten sind auch die für den Übergang zwischen 1. und 2. Etappe nötigen temporären Massnahmen von rund CHF 300'000.

### 5.2.1 Neues Verkehrsregime und Umgestaltung Elisabethenstrasse, Abschnitt Klosterberg - Bankverein

Strassenbau Elisabethenstrasse	CHF	357'000
Werkleitungsanpassungen zulasten Projekt	CHF	854'000
Ausbau / Umgebung	CHF	128'000
Baunebenkosten	CHF	126'000
Honorare	CHF	220'000
Reserve (ca. 10 %)	CHF	169'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	141'000
<b>Total „Verkehrsregime und Umgestaltung Elisabethenstrasse, 2. Etappe“</b>	<b>CHF</b>	<b>1'995'000</b>

### 5.2.2 Aufwertung um die Elisabethenkirche

Strassenbau um Elisabethenkirche	CHF	739'000
Ausbau / Umgebung	CHF	52'000
Baunebenkosten	CHF	75'000
Honorare	CHF	130'000
Reserve (ca. 10%)	CHF	100'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	83'000
<b>Total „Aufwertung um die Elisabethenkirche“</b>	<b>CHF</b>	<b>1'179'000</b>

## 5.3 Gebundene Ausgaben (nicht zulasten des Projekts)

### 5.3.1 Kosten zulasten der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Die nachfolgenden Kosten gehen (gemäss Allmendverordnung und BVB-Organisationsgesetz §16) zulasten des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenkredit Gleisanlagen. Diese gebundenen Ausgaben gehen nicht zulasten des Projekts und haben informativen Charakter. Sie betreffen nur die Elisabethenstrasse.

**1. Etappe**

Gleissanierung inkl. Unterbau	CHF	1'969'000
Möblierung Haltestellen	CHF	49'000
Reserve (ca. 10%)	CHF	203'000
Projekt-, Bauleitung und Öffentlichkeitsarbeit	CHF	223'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	186'000
<b>Total in CHF (inkl. MWST), Elisabethenstrasse</b>		<b>2'630'000</b>

**2. Etappe**

In diesen Kosten enthalten sind auch die für den Übergang zwischen 1. und 2. Etappe nötigen temporären Massnahmen von rund CHF 900'000.

Gleissanierung inkl. Unterbau	CHF	1'086'000
Möblierung Haltestellen	CHF	31'000
Reserve (ca. 10%)	CHF	111'000
Projekt-, Bauleitung und Öffentlichkeitsarbeit	CHF	123'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	103'000
<b>Total in CHF (inkl. MWST), Elisabethenstrasse</b>		<b>1'454'000</b>

**5.3.2 Kosten zulasten IWB und Rahmenkredit Abwasserableitungsanlagen**

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Erneuerung Elisabethenstrasse“ werden verschiedene Werkleitungserneuerungen durchgeführt. Die nachfolgenden Werkleitungskosten gehen einerseits zulasten der laufenden Rechnungen der IWB und andererseits als gebundene Ausgaben zu Lasten des Investitionsbereichs1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenkredit Abwasserableitungsanlagen. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ratsschlags.

**1. Etappe**

Kanalisation, Investitionsbereich 1, Rahmenkredit Abwasserableitungsanlagen	CHF	1'680'000
IWB-Elektrisch	CHF	929'000
IWB-Gas/Wasser/Fernwärme	CHF	193'000
<b>Total in CHF (inkl. MWST), Umgestaltung Elisabethenstrasse, 1. Etappe</b>		<b>2'802'000</b>

IWB- Gas/Wasser/Fernwärme	CHF	6'000
<b>Total in CHF (inkl. MWST), Umgestaltung Klosterberg</b>		<b>6'000</b>

**2. Etappe**

IWB-Elektrisch	CHF	119'000
Swisscom	CHF	12'000
<b>Total in CHF (inkl. MWST), Aufwertung um Elisabethenkirche</b>		<b>131'000</b>

## 5.4 Übersicht

[in CHF 1'000]

(Inkl. Reservepositionen)

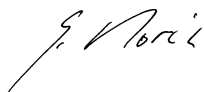
	Investitions- bereich 1 Stadtentwicklung und Allmend- infrastruktur	Investitions- bereich 2 Öffentlicher Verkehr		
	TBA	BVB	IWB	Swiss- com
<b>Neuinvestitionen</b>				
- Strassenbau	3'629			
- Werkleitungen zulasten Projekt	2'880			
- Ausbau / Umgebung	580			
- Baunebenkosten	1'068			
- Honorare	1'224			
<b>Gebundene Ausgaben</b>				
- Gleisbau, Möblierung Haltestellen		3'712		
- Projekt, Bauleitung, Öffentl.arbeit		372		
- Entwässerung / Werkleitungen	1'680		1'247	
- Verschiebung Telefonkabine				12
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>11'061</b>	<b>4'084</b>	<b>1'247</b>	<b>12</b>

## 6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997<sup>1</sup> überprüft.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

<sup>1</sup> SG 610.100

## Grossratsbeschluss

### Erneuerung Elisabethenstrasse (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche)

#### Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB - Innenstadt

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

- ://: Für die 1. Etappe der Erneuerung der Elisabethenstrasse inkl. Umgestaltung Klosterberg zur Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt wird ein Kredit von CHF 6'207'000 inkl. MWST (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2009) zulasten der Rechnungen 2010 bis 2013 des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6170.110.21072, des Tiefbauamtes bewilligt.
- ://: Für die 2. Etappe der Erneuerung der Elisabethenstrasse inkl. Umsetzung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ und Aufwertung um die Elisabethenkirche zur Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt wird ein Kredit von CHF 3'174'000 inkl. MWST (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2009) zulasten der Rechnungen 2015 und 2016 des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6170.110.21072, des Tiefbauamtes bewilligt.

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

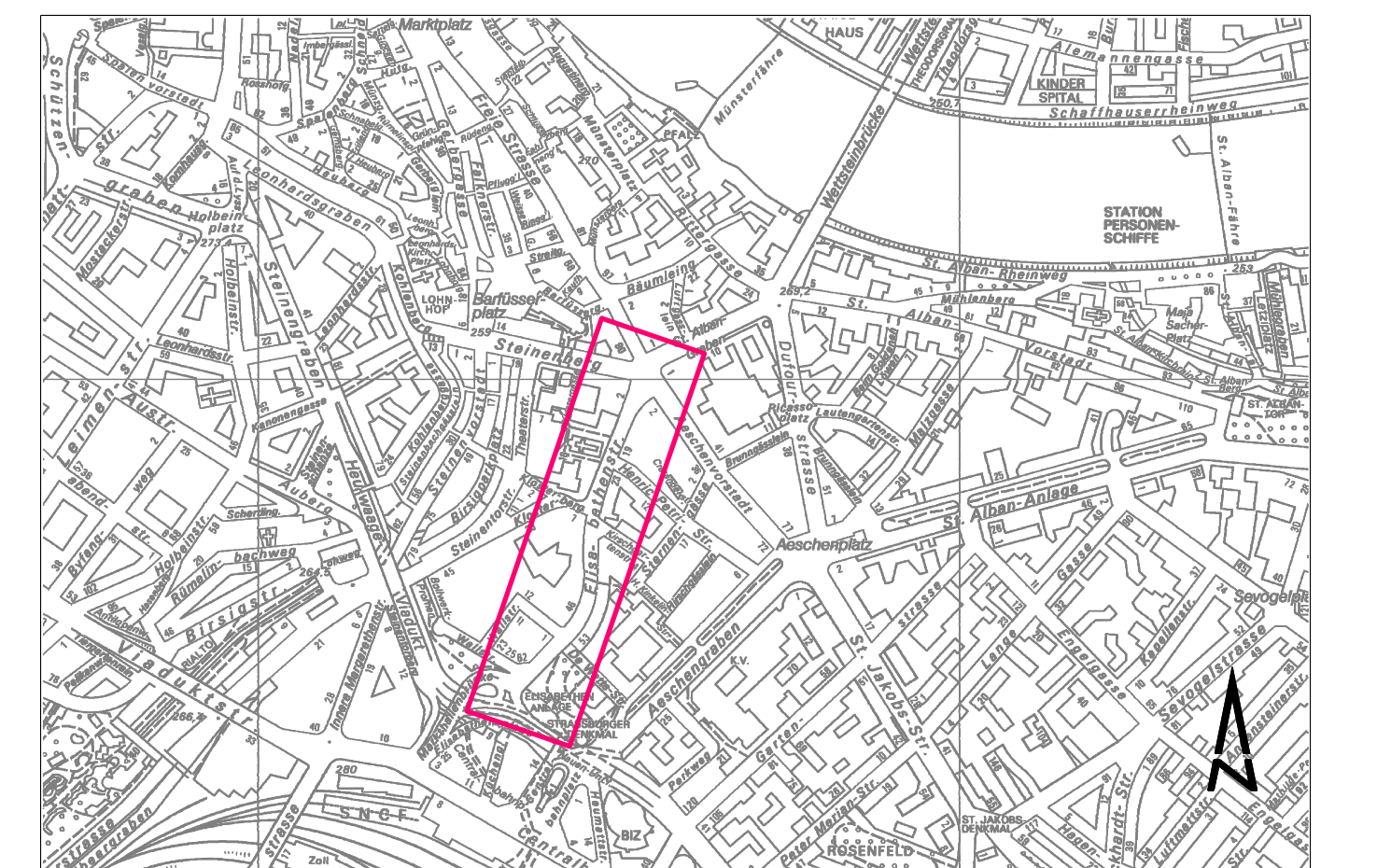
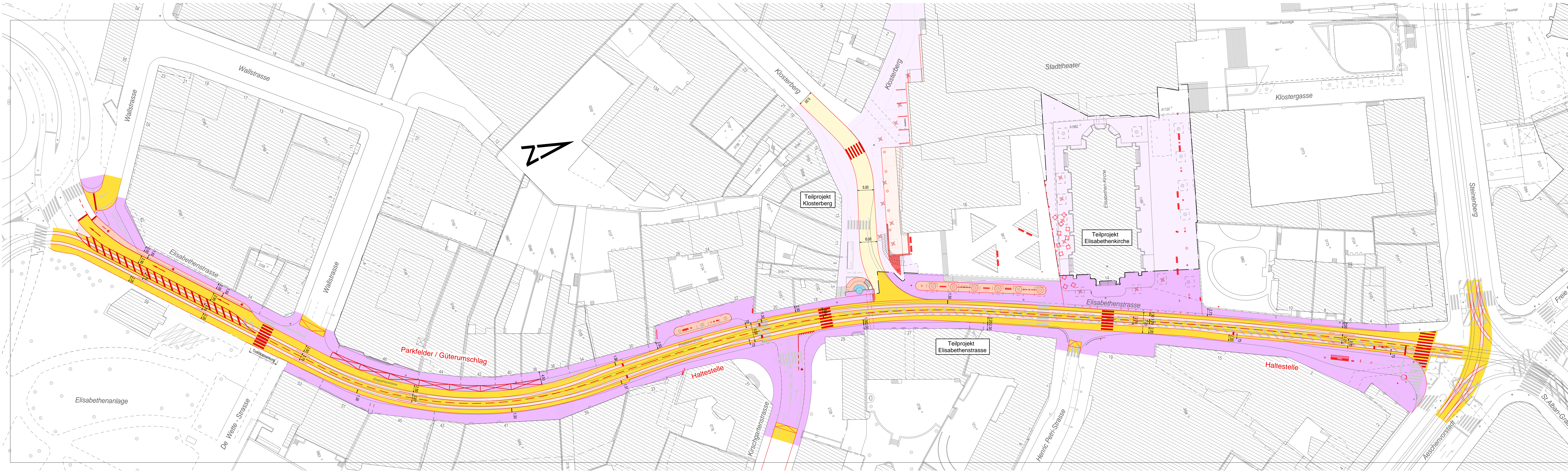


## **Plananhang**

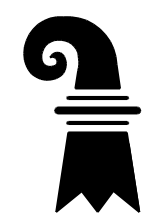
Im Ratssaal aufgelegt:

- Situation Erneuerung Elisabethenstrasse (1. Etappe), Massstab 1:200, vom 29.01.2010 in zwei Plänen
- Situation Erneuerung Elisabethenstrasse (2. Etappe), Massstab 1:200, vom 29.01.2010





Entwurfsgenehmigung des Grundbuch- und Vermessungsamtes  
Eigentum: Stadt zur Verwaltung der Gebäude, Datum vom 22.11.2007  
Für: Stadtverwaltung, Projektierung, 2007/02/2009



**KANTON BASEL-STADT**  
HOCHBAU- UND PLANUNGSAMT ( HPA-P )

**ELISABETHENSTRASSE**

Umgestaltung

Abschnitt Bankenplatz -  
Elisabethenanlage / Markthallenbrücke

Übersichtsplan

KMOZ	DATUM	GEZ	Gepf. ING	TBA-VB		VIS
				PL	BD	
	10.04.07	HC	WM			
a	09.07.07	HC	WM			
b	29.08.07	HC	WM			
c	04.03.08	HC	WM			
d	04.03.08	HC	WM			
e						
f						

PROJEKTVERFASSEN  
**JAUSLIN STEBLER** INGENIEURE AG

Gartenstrasse 15  
4132 Muttenz  
Telefon 061 467 67 67  
Telefax 061 467 67 01

AutoCAD 2004

M. 1 : 500

Nr. 700220.1000-13

D

K:\AUTOCAD\700220\Plane\700220-1000-13.dwg  
Plotdatum: 03-02-2009