



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.2209.01

BVD/P102209
Basel, 15. Dezember 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 14. Dezember 2010

Ratschlag

Elsässerstrasse und Hüningerstrasse

Projektierung und Ausführung der Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen Tram-Endhaltestelle und Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz mit Velomassnahmen

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Zusammenfassung	3
3. Begründung des Begehrens.....	4
3.1 Einleitung	4
3.2 Inhalt des Ratschlags.....	5
3.3 Finanzierung	6
3.4 Ablauf der Projektentwicklung.....	6
4. Verkehr	6
4.1 Verkehrsgrundlagen.....	6
4.2 Betriebskonzept	7
4.2.1 Allgemeines.....	7
4.2.2 Bestvariante	7
4.2.3 Beschrieb des Knotens Elsässerstrasse / Hüningerstrasse	11
4.2.4 Beschrieb des Knotens Elsässerstrasse / Lichtstrasse	12
4.2.5 Aussagen zur Verkehrsqualität	12
4.3 Öffentlicher Verkehr	13
4.3.1 Tramverkehr.....	13
4.3.2 Busverkehr.....	14
4.4 Veloverkehr	14
4.5 Parkplatzsituation.....	15
4.6 Anlieferung, Güterumschlag, Erschliessungen.....	16
4.7 Fussgängerführung	16
5. Gestaltung	17
6. Weitere Baumassnahmen.....	17
6.1 Allgemeines.....	17
6.2 Ratschlag Umgestaltung Knoten Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse	17
6.2.1 Generelle Ausgangslage	17
6.2.2 Optimierungen an der Schnittstelle	18
6.3 Werkleitungen	19
6.4 Kanalisation.....	19
6.5 Schnittstelle zu weiteren Projekten	19
6.6 Abbruch Papageienhäuser.....	19
7. Auswirkungen auf die Umwelt.....	20
8. Kosten	21
8.1 Kosten zu Lasten IB 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“	21
8.1.1 Investitionskosten zu Lasten des Umgestaltungs-Projektes	21
8.1.2 Investitionskosten zu Lasten der Erhaltungsplanung (gebunden)	21
8.1.3 Gesamtkosten IB 1 nach Infrastruktursystemen	22
8.2 Kosten zu Lasten IB 2 „Öffentlicher Verkehr“	22
8.3 Kosten zu Lasten der Werke.....	23
8.4 Betrieb und Unterhalt	23
9. Termine.....	24
10. Öffentlichkeitsarbeit.....	25
11. Antrag	25

1. Begehr

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehr für die Projektierung und Ausführung der Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen der Kraftstrasse und dem Lothringerplatz mit Velomassnahmen zu unterbreiten.

Wir beantragen die Bewilligung der folgenden Kredite:

CHF 3'700'000	Baukredit inkl. MWST für die Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen der Kraftstrasse und dem Lothringerplatz mit Velomassnahmen, Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, zu Lasten Investitionsbereich 1 Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Position 6170.100.20023
CHF 5'700'000	Baukredit inkl. MWST für die Anpassung der Gleisanlage in der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse, Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, zu Lasten Investitionsbereich 2 Öffentlicher Verkehr, Position 6170.100.20024

Nachstehend sind die Kosten aufgeführt, welche nicht Bestandteil des Ratschlags sind (gebundene Ausgaben):

CHF 2'600'000	Baukredit inkl. MWST für den Anteil Erhaltung der Oberflächenerneuerung gemäss dem heutigen Strassenstandard (s. dazu Kap. 8.1.2)
CHF 5'400'000	Baukredit inkl. MWST für die Sanierung mit Kapazitätserhöhung Schmutzwasserkanäle Elsässerstrasse.
CHF 3'240'000	Baukredit inkl. MWST für Werkleitungserneuerungen zu Lasten der Werke (s. dazu Kap. 8.3)

2. Zusammenfassung

Die Elsässerstrasse befindet sich bereits seit längerer Zeit in einem baulich unbefriedigenden Zustand. Zudem weist die Elsässerstrasse, die als kantonale Veloroute definiert ist, aufgrund der aktuellen Verkehrsflächenaufteilung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) keine Velomassnahmen auf. Weiter hat sich das Gebiet rund um die Elsässerstrasse / Hüningerstrasse im Zusammenhang mit dem Campus Novartis (Schliessung Hüningerstrasse etc.) und der Eröffnung der Nordtangente so verändert, dass die Einstufung der betroffenen Strassenabschnitte in die übergeordnete Strassenetzhierarchie neu vorgenommen werden musste.

Das vorliegende Projekt befasst sich mit dem Abschnitt der Elsässerstrasse von der Tram-Endhaltestelle der Linie 11 bis zur Lichtstrasse sowie mit der Hüningerstrasse zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz. Es stellt eine ausgewogene Lösung in Bezug auf die För-

derung des ÖV, des Velo- und Fussverkehrs sowie einer stadtverträglichen Abwicklung des verbleibenden MIV dar. Zudem konnte dank dem betrieblich möglichen Verzicht auf ein räumliches ÖV-Eigentrassee in Richtung Grenze die historische Idee der Baumallee bewahrt werden und beidseitig Velostreifen vorgesehen werden, ohne massgebend neue versiegelte Verkehrsflächen zu schaffen. Das bisherige räumliche Eigentrassee in Richtung Grenze wird neu durch eine ÖV-priorisierende Lichtsignalanlage – mit einem sogenannten zeitlichen Eigentrassee - kompensiert, so dass der ÖV betriebstechnisch nach wie vor in beide Richtungen über ein Eigentrassee verfügt.

Die Hüningerstrasse Ost in Richtung Campus wird der neuen Erschliessungsfunktion entsprechend zurückgebaut und umgestaltet. In Richtung Lothringerplatz wird die Hüningerstrasse zwar verkehrsorientiert bleiben, die bisherige Fahrbahn aber zu einer Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen reduziert.

Das Projekt fügt sich im Norden verkehrstechnisch und gestalterisch an das Umgestaltungsprojekt des Knotens Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse (Ratschlag 09.0766.01) an und im Süden an die bereits realisierte Umgestaltung der Elsässerstrasse vom Voltaplatz bis zur Lichtstrasse. Das Projekt ist mit der Umgestaltung der Lichtstrasse und der Voltamatte abgestimmt.

3. Begründung des Begehrens

3.1 Einleitung

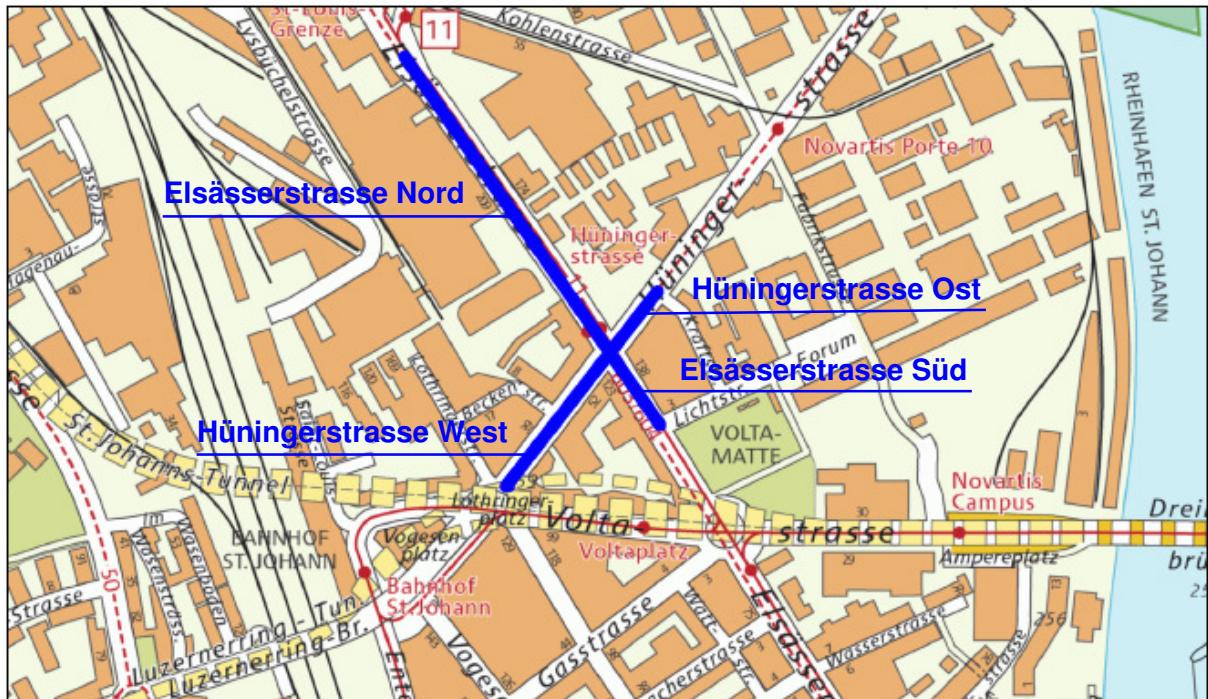
Am 14. April 2010 hat der Grosse Rat dem Ratschlag 09.0766.01 zur Projektierung und Ausführung der Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse zugestimmt. Inhalt des Ratschlags war der Umbau des Knotens zur Erhaltung der künftigen Leistungsfähigkeit infolge der Impropriation der Hüningerstrasse im Rahmen der Umsetzung der Grundsatzvereinbarung zwischen dem Kanton und Novartis betreffend das Projekt Novartis Campus Plus.

Der Ratschlag 09.0766.01 wurde dem vorliegenden Projekt vorgezogen, da sich der Regierungsrat gegenüber den französischen Partnern verpflichtet sah, die Grundlagen zur Aufrechterhaltung der vereinbarten Verkehrsqualität bereit zu halten.

Die Zustimmung des Grossen Rates zu dem vorliegenden Ratschlag bildet die Grundlage für eine koordinierte Realisierung der Umgestaltung in der Elsässer- und in der Hüningerstrasse mit den Massnahmen Knotenausbau Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse und der Entwicklung Novartis Campus Plus (Kanalisation, Werkleitungen, Zugang Hüningerstrasse, Altlastensanierung Papageienhäuser).

3.2 Inhalt des Ratschlags

Der vorliegende Ratschlag befasst sich nun mit der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle Linie 11 und der Lichtstrasse sowie mit der Hüningerstrasse zwischen der Kraftstrasse und dem Lothringerplatz. Die betroffenen Strassenabschnitte werden, wie in der folgenden Abbildung schematisch dargestellt, in 4 Bereiche unterteilt, auf welche bei der Beschreibung des Projektes zurückgegriffen wird.



[Abbildung: schematische Darstellung der betroffenen Strassenabschnitte der Elsässerstrasse und der Hüningerstrasse]

Die Planungen sind in erster Linie aufgrund der anstehenden Sanierung wegen des schlechten baulichen Zustandes der betreffenden Strassenabschnitte und aufgrund fehlender Velomassnahmen auf diesen kantonalen Velorouten ausgelöst worden. Die aufgrund der Entwicklungen im Rahmen des Projektes Novartis Campus Plus veränderten Rahmenbedingungen flossen in die Planung ein. Zudem waren die Projektanforderungen zur stadtverträglichen Abwicklung des verbleibenden MIV's, zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsge setzes, eines störungsfreien ÖV-Betriebs und der kantonalen Fussverkehrsverbindungen entlang der Elsässer- und Hüningerstrasse sowie die Erhaltung respektive der Ersatz der Baumallee und ein optimierter Verkehrsflächenverbrauch ebenfalls zu berücksichtigen.

Die im Rahmen des Nordtangentenbaus bereits realisierten Oberflächengestaltungen beim Volta- und Lothringerplatz sowie das oben genannte vom Grossen Rat genehmigte Projekt zur Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse wurden beim vorliegenden Ratschlag als Bestand bzw. feste Rahmenbedingung angenommen.

3.3 Finanzierung

Für die Finanzierung der Planung entsprechend dem vorliegenden Ratschlag wurde mit Datum vom 20. Mai 2009 dem Grossen Rat der Ausgabenbericht 09.0765.01 über CHF 350'000 unterbreitet. Dem Ausgabenbericht wurde mit Beschluss 09/42/14G am 14. Oktober 2009 zugestimmt.

Absicht dieses Ratschlages ist es, den benötigten Projektierungs- und Ausführungskredit für die Umgestaltung der Elsässerstrasse (von der Tram-Endhaltestelle bis zur Lichtstrasse) und der Hüningerstrasse (zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz) formell zu beantragen.

Wie bereits einleitend erwähnt, bildet die Zustimmung des Grossen Rates zu diesem Kreditantrag die Grundlage für eine koordinierte Realisierung der Umgestaltung in der Elsässerstrasse und der Hüningerstrasse mit den Massnahmen Knotenausbau Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse und der Entwicklung Novartis Campus Plus (Kanalisation, Werkleitungen, Zugang Hüningerstrasse, Altlastensanierung Papageienhäuser).

Die Kanalisationsleitungserneuerungen bilden Teil der Entwässerungsvereinbarung zwischen der Novartis und dem Kanton Basel-Stadt vom 16. März 2009. Der Kanton verpflichtet sich darin, die neuen Kanalisationsanlagen bis spätestens Ende 2014 fertig zu erstellen. Hält der Kanton diesen Zeitplan nicht ein, entstehen ihm Kosten in Millionenhöhe (Ratschlag 09.1316 Umsetzung Entwässerungskonzept Novartis Campus Plus), da er in diesem Fall die Kosten für Leitungsprovisorien, die durch die Verzögerungen notwendig werden, tragen muss.

3.4 Ablauf der Projektentwicklung

Das Projekt Umgestaltung Elsässerstrasse und Hüningerstrasse wurde durch das Bau- und Verkehrsdepartement (Hochbau- und Planungsamt) geleitet. Mit den eigentlichen Planerleistungen zum Vorprojekt wurden externe Ingenieurbüros beauftragt. Diese Büros bearbeiteten insbesondere die verkehrstechnischen Grundlagen, entwickelten daraus ein funktionsfähiges Betriebskonzept und setzten schliesslich die betrieblichen und gestalterischen Vorgaben im nun vorliegenden Vorprojekt um.

Der gesamte Planungsprozess wurde verwaltungsintern interdisziplinär begleitet. An diversen Besprechungen wurden auch die vom Projekt massgeblich betroffenen Firmen Novartis und Bell AG über den Stand der Planung orientiert. Am 9. Juni 2010 fand eine Orientierung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der anliegenden Gewerbetreibenden zum Projektstand statt.

4. Verkehr

4.1 Verkehrsgrundlagen

Die Verkehrsdaten, die als Grundlage für die Umgestaltung der Elsässerstrasse / Hüningerstrasse dienen, wurden einerseits aus konkreten Verkehrszählungen des IST-Zustandes und andererseits aus Modellberechnungen des Gesamtverkehrsmodells (GVM) für den

Prognosezustand 2030 mit Fokus auf die Bereiche Voltagplatz, Lothringerplatz, Elsässerstrasse, Schlachthofstrasse und Flughafenstrasse hergeleitet.

Für die Beurteilung der möglichen Betriebskonzepte gemäss Kap. 4.2 wurde die Belastung in der Abendspitzenstunde im Jahr 2030 als massgebend zugrunde gelegt. Diese wurde folgendermassen definiert:

- Belastung Abendspitzenstunde 2008 (erhoben und verifiziert mit Zählstellenzahlen 2009) + Verkehrsentwicklung gemäss GVM von 2008 bis 2030

Darüber hinaus wurden die modellbasierten Belastungsprognosen für die massgeblichen Fahrbeziehungen mit einem Zuschlag von 10% belegt, um für derzeit nicht absehbare zukünftige Verkehrszunahmen Leistungsreserven sicher stellen zu können.

Wie unter Kap. 3.2 bereits erwähnt, wurden die Planungen zum Knotenausbau Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse sowie die Entwicklungen am Lothringerplatz und Voltagplatz (inkl. Projekt Lichtstrasse) den verkehrstechnischen Untersuchungen als gegeben hinterlegt.

4.2 Betriebskonzept

4.2.1 Allgemeines

Im Rahmen des Variantenstudiums der Verkehrsführung wurden verschiedene Verkehrs- und Betriebskonzepte untersucht und mittels Simulationen überprüft. Die verschiedenen Konzepte unterscheiden sich primär bezüglich räumlichem Eigentrassee/ Mischtrasse für den ÖV unter Berücksichtigung der neuen Velostreifen und der Baumallee.

- Betriebskonzept 1: Eigentrassee in beide Richtungen
- Betriebskonzept 2: Eigentrassee stadtauswärts, Mischbetrieb stadteinwärts
- Betriebskonzept 3: Eigentrassee stadteinwärts, Mischbetrieb stadtauswärts
- Betriebskonzept 4: Wechselseitiges Eigentrassee

Den Simulationen wurde die Realisierung des Schwerverkehrskonzepts Grossbasel Nord hinterlegt. Wesentliche Wirkung des Konzeptes ist das Verbot des Schwerverkehrs in der Elsässerstrasse und der Hüningerstrasse, ausgenommen Zulieferdienste, welche mit beschränkten Zufahrts- und Abbiegemöglichkeiten zugelassen werden sollen. Gegen das Schwerverkehrskonzept wurde ein Rekurs eingelegt. In einer ersten Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht wurde der Rekurs abgewiesen. Der schriftliche Entscheid steht noch aus. Es wird davon ausgegangen, dass der mündliche Entscheid bestätigt und der Rekurs abgewiesen wird.

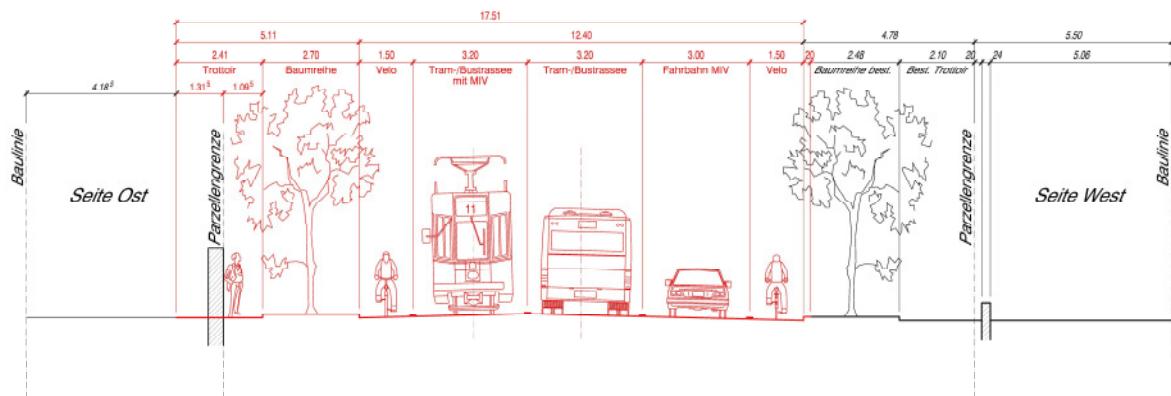
4.2.2 Bestvariante

Bei der Wahl der Bestvariante wurden sämtliche Projektziele berücksichtigt: stadtverträgliche Abwicklung des MIV's, Erfüllung Behindertengleichstellungsgesetz, störungsfreier ÖV-Betrieb, kantonale Fussverkehrsverbindungen, Erhaltung respektive Ersatz der Baumallee und ein optimierter Verkehrsflächenverbrauch bei gleichzeitiger Realisierung eigener Velo-massnahmen auf den kantonalen Velorouten.

Bei einer ersten Betrachtung stellt sich zwar die Variante 1 mit einem beidseitigen räumlichen Eigentrassee zur Priorisierung des ÖV als logische und einfachste Variante dar. Die Priorisierung kann aber auch, wie im Betriebskonzept 3, durch eine verkehrsabhängige Lichtsignalanlage erfolgen. Dadurch kann dem ÖV stadtauswärts ein sogenanntes zeitliches Eigentrassee zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise kann dem ÖV in Richtung Grenze auch ohne das heute vorhandene räumliche Eigentrassee ein priorisierter Betrieb ohne Behinderungen gesichert werden.

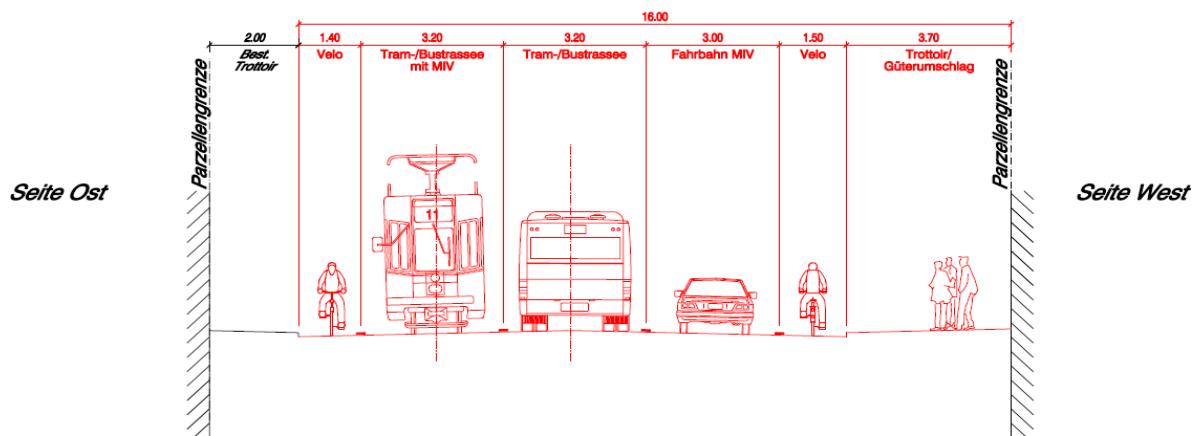
Unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen und Projektziele schneidet das Betriebskonzept 3 am besten ab, weil bei diesem Konzept insbesondere die Projektziele Erhaltung respektive Ersatz der Baumallee und optimierter Verkehrsflächenverbrauch bei gleichzeitiger Realisierung eigener Velomassnahmen auf der kantonalen Veloroute am besten erfüllt werden können.

In der nachfolgenden Abbildung ist der neue, optimierte Aufbau des Strassenquerschnitts in der Elsässerstrasse Nord, zwischen der Hüningerstrasse und der Kohlenstrasse, dargestellt. Die Baumreihe Seite West (Coop) kann dabei erhalten bleiben, die Baumreihe auf Seite Ost (Novartis) wird ersetzt und ergänzt. Um die o.g. Projektziele abzudecken, benötigt man in diesem Abschnitt zusätzlich Allmendfläche von ca. 1.3 bis 1.4 m Breite auf der Ostseite (Novartis, Bell). Die beiden Firmen wurden entsprechend informiert und standen dem Thema in ersten Gesprächen grundsätzlich offen gegenüber, wobei Beide ein eindeutiges Interesse an einem Landabtausch bekundet haben.



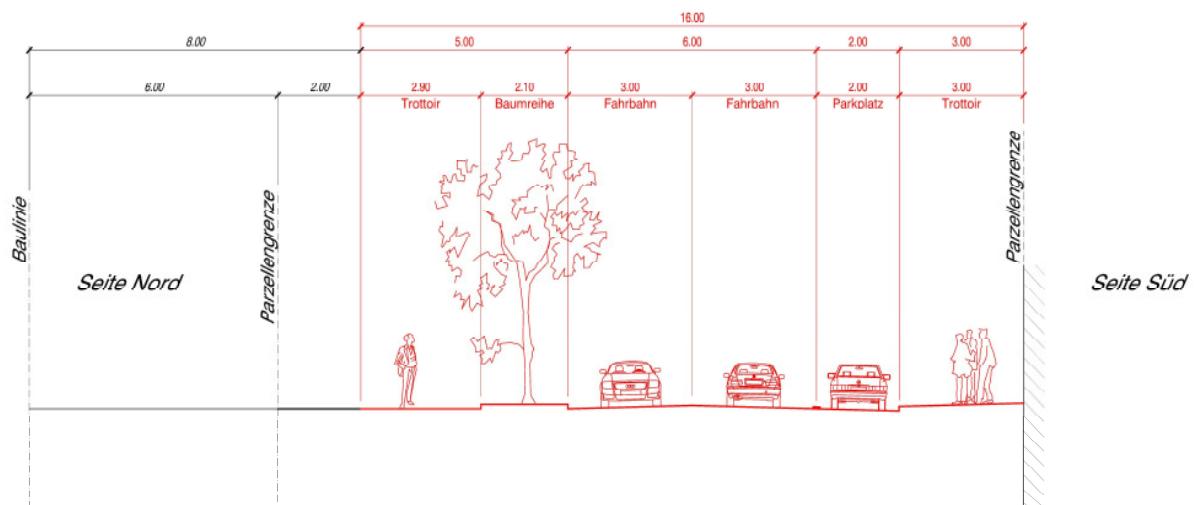
[Abbildung: Querschnitt Abschnitt Elsässerstrasse Nord, Blickrichtung Stadt]

Im Projektabschnitt Elsässerstrasse Süd, zwischen der Hüningerstrasse und der Lichtstrasse, wird das Strassenprofil durch die Parzellengrenzen bestimmt, welche hier mit den Häuserfassaden zusammenfallen. Die Häuser haben keine Vorgartenzonen, so dass die Hauseingänge direkt auf die Trottoirs führen. In diesem Abschnitt hat es vor allem in den Erdgeschossen einige kleinere Gewerbebetriebe, die teilweise auch über Zufahrten in Hinterhöfe verfügen. Die neue Aufteilung der Fahrbahn erfolgt entsprechend dem gewählten Betriebskonzept analog zum nördlichen Abschnitt der Elsässerstrasse.



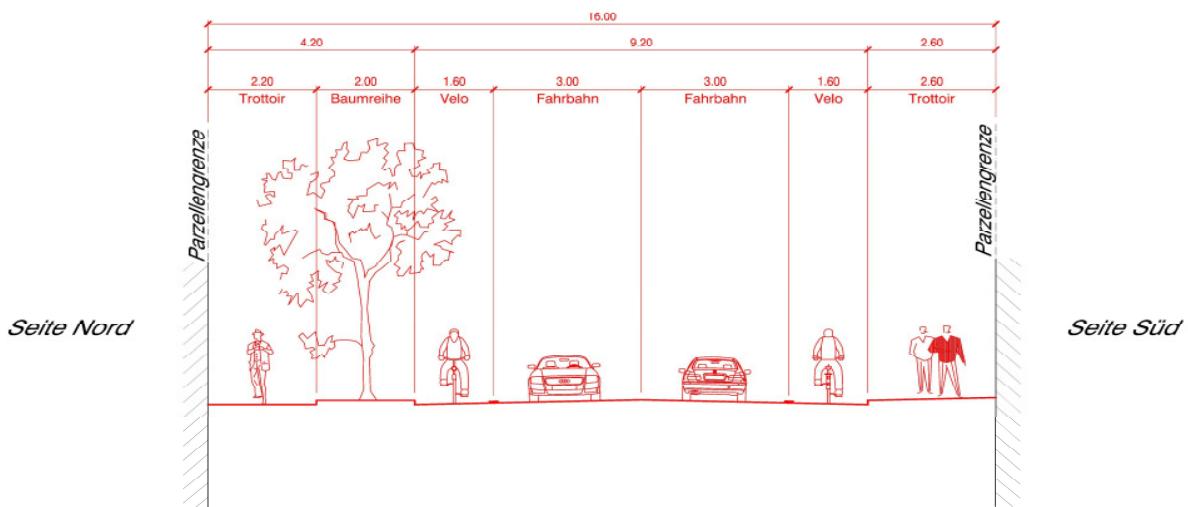
[Abbildung: Querschnitt Abschnitt Elsässerstrasse Süd, Blickrichtung Stadt]

In der Hüningerstrasse Ost, zwischen Kraftstrasse und Elsässerstrasse, wird der Querschnitt auf eine Fahrbahnbreite von 6 m reduziert, mit einseitiger Baumreihe, gegenüberliegenden Parkplätzen und beidseitigem Trottoir.



[Abbildung: Querschnitt Hüningerstrasse Ost, Blickrichtung Novartis]

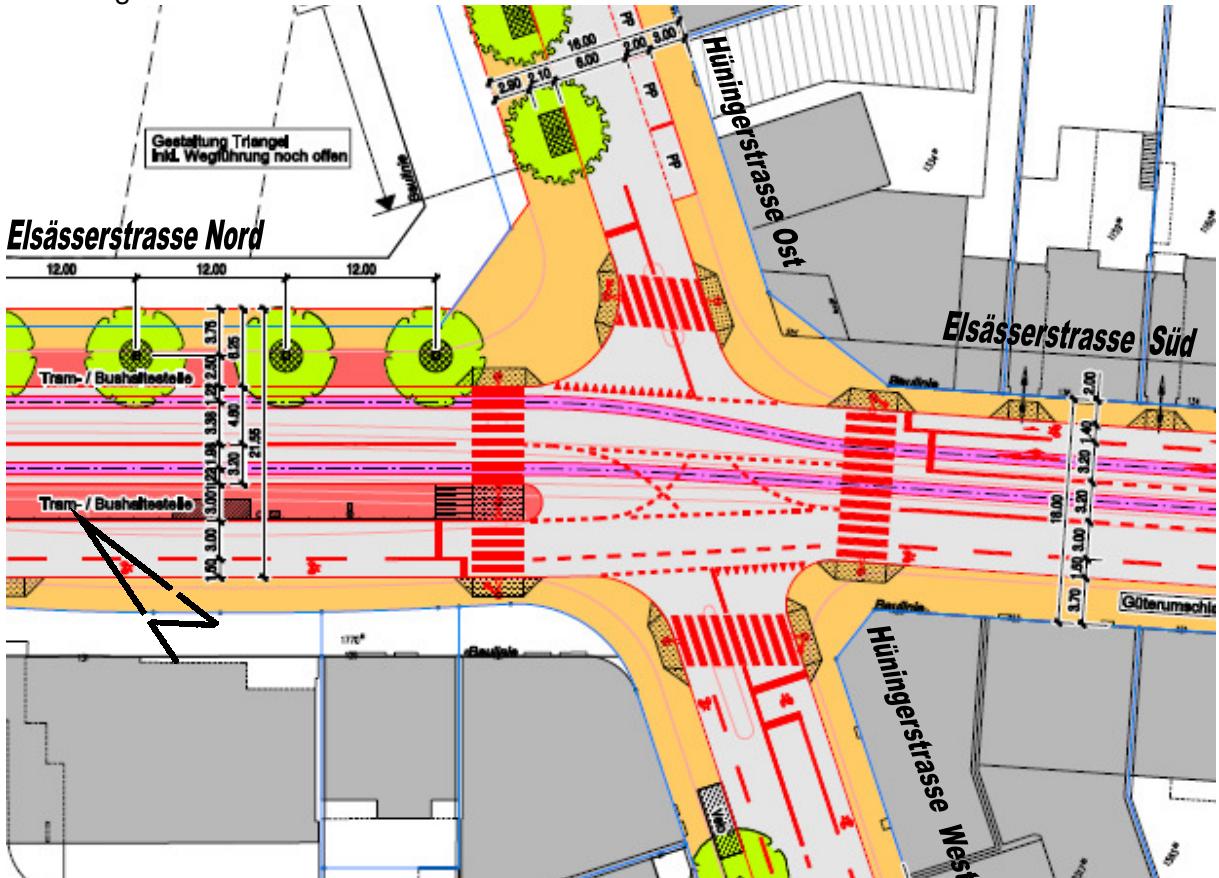
Im Abschnitt Hüningerstrasse West, zwischen Elsässerstrasse und Lothringerplatz, wird die Fahrbahn auf 9.20 m reduziert und als Kernfahrbahn von 6 m mit Velostreifen von 1.60 m in beiden Richtungen ausgestaltet. Im Abschnitt zwischen Elsässerstrasse und Beckenstrasse kann eine Baumreihe angeordnet werden. Die vier heute bestehenden Parkplätze in der Hüningerstrasse können auf der anderen Strassenseite, zwischen Beckenstrasse und Lothringerplatz, angeordnet werden.



[Abbildung: Querschnitt Hüningerstrasse West, Blickrichtung Elsässerstrasse]

4.2.3 Beschrieb des Knotens Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse

Der Knoten Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse gestaltet sich aufgrund des Betriebskonzeptes 3 wie folgt:



[Abbildung: Knoten Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse]

Zufahrt Elsässerstrasse Süd

Vom Voltaplatz her kommend, hat das Tram bis auf die Höhe der Lichtstrasse ein Eigentrassee; zwischen Licht- und Hüningerstrasse muss aus Platzgründen ein Mischtrasse angeordnet werden. Der MIV wird bei der Lichtstrasse auf Voranmeldung des Trams gestoppt, so dass dieses ungehindert das Mischtrasse befahren und in die Kaphaltestelle nach dem Knoten Hüningerstrasse einfahren kann. Hinter dem Tram, vor dem Knoten Hüningerstrasse, warten der MIV und der Veloverkehr an der Lichtsignalanlage (LSA), bis das Tram die Haltestelle verlässt. Geradeausfahren und Rechtsabbiegen ist erlaubt, Linksabbiegen nicht.

Zufahrt Elsässerstrasse Nord

Von der Grenze her kommend kann für den ÖV ein räumliches Eigentrassee angeordnet werden. MIV und Veloverkehr haben je eine eigene Spur, auch neben der Inselhaltestelle des ÖV. Das Geradeausfahren und das Abbiegen in beide Richtungen in die Hüningerstrasse sind erlaubt.

Zufahrt Hüningerstrasse West

Die Hüningerstrasse wird vom Lothringerplatz her bis zum Knoten einen Velostreifen aufweisen, der im Aufstellbereich in einen ausgeweiteten Velostreifen (Velosack) mündet. Auf-

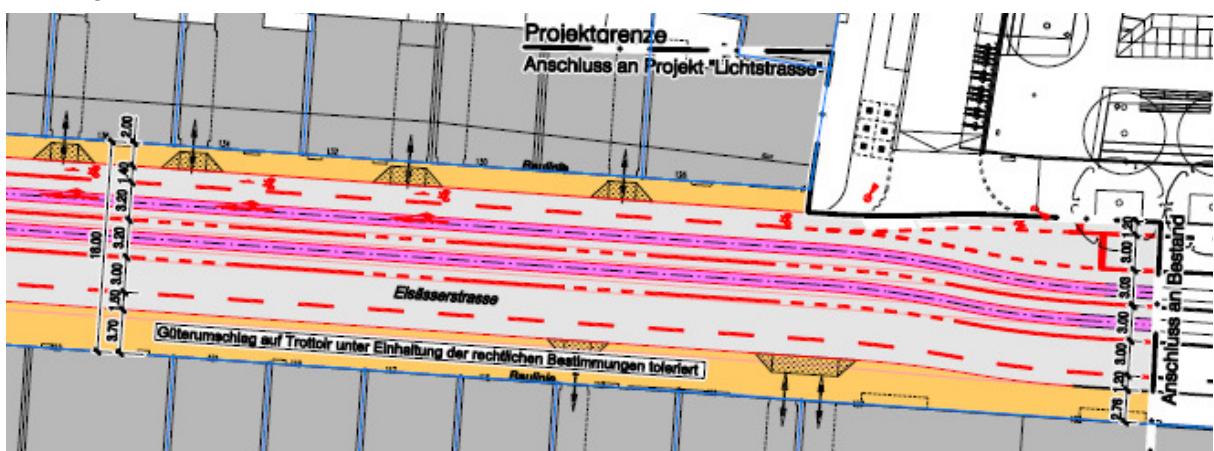
grund des künftigen Verkehrsaufkommens braucht es keine separate Linksabbiegespur in Richtung Grenze mehr. Das Geradeausfahren und das Abbiegen in beide Richtungen in die Elsässerstrasse sind erlaubt.

Zufahrt Hüningerstrasse Ost

Die Hüningerstrasse hat zwischen Kraftstrasse und Elsässerstrasse ausschliesslich Erschliessungscharakter. Sie wird in die Tempo 30-Zone integriert, Velostreifen sind deshalb nicht nötig. Das Geradeausfahren und das Abbiegen in beide Richtungen der Elsässerstrasse sind erlaubt.

4.2.4 Beschrieb des Knotens Elsässerstrasse/ Lichtstrasse

Der Knoten Elsässerstrasse/ Lichtstrasse gestaltet sich aufgrund des Betriebskonzeptes 3 wie folgt:



[Abbildung: Einmündung Lichtstrasse in die Elsässerstrasse]

Zur Gewährung des zeitlichen Eigentrassesees für den ÖV stadtauswärts, zwischen Licht- und Hüningerstrasse, muss der MIV vor der Einmündung Lichtstrasse mit Hilfe einer LSA zurück gehalten werden. Der Einmündungsbereich der Lichtstrasse in die Elsässerstrasse muss ebenfalls mit einer LSA gesichert werden (gelb blinkend/rot). Das Abbiegen aus der Lichtstrasse ist in beide Richtungen der Elsässerstrasse erlaubt.

4.2.5 Aussagen zur Verkehrsqualität

In der Regel sind die Knoten eines Strassenabschnittes für die Verkehrsqualität leistungsbestimmend. Dies ist auch in der Elsässerstrasse im Abschnitt Voltaplatz bis Kohlenstrasse der Fall.

Mittels Verkehrssimulation wurde für alle drei tangierten Knoten auf den Prognosezustand 2030 die Verkehrsqualitätsstufe „D“ ermittelt. Die Verkehrsqualität ist somit „ausreichend“, d.h. der Verkehrsablauf ist stabil, in der Spitzenstunde können sich in den Knotenbereichen Rückstaus bilden, die sich jedoch schnell wieder auflösen. Die Simulation hat die Funktionalität des Betriebskonzeptes 3 im betrachteten Knotensystem auf der Basis der in den Kapiteln 4.1 und 4.2.1 beschriebenen Grundlagen nachgewiesen.

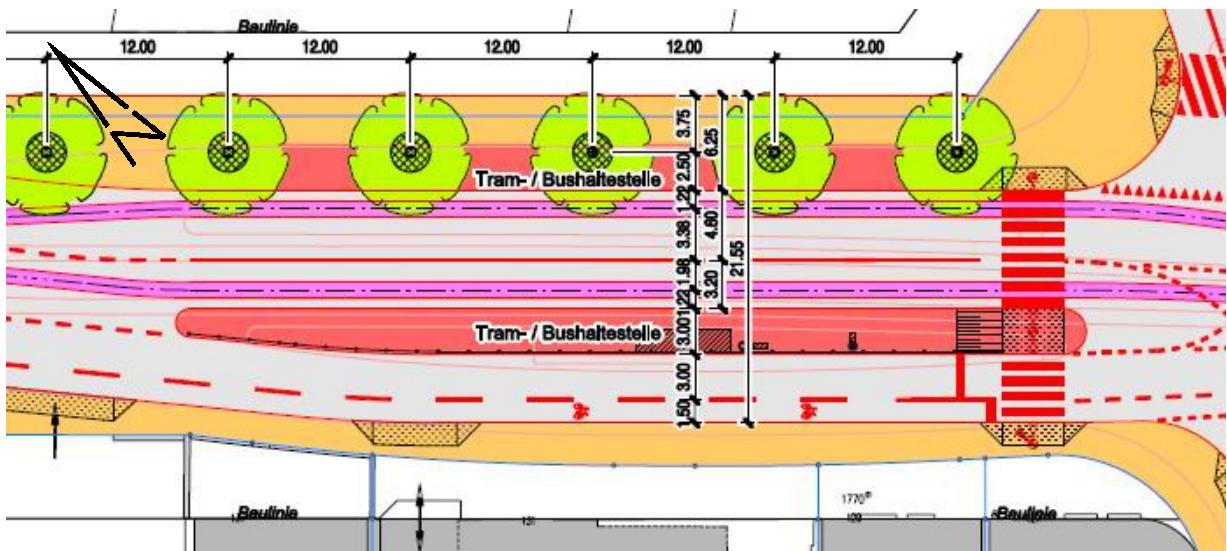
4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Tramverkehr

In der Elsässerstrasse verkehrt die Tramlinie 11, welche am Knoten Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse ihren Endaufenthalt hat. Im Projektperimeter liegt die Haltestelle Hüningerstrasse.

Wie vorab erläutert, kommt ein Betriebskonzept zum Einsatz, welches für das Tram in Richtung Stadt ein räumliches Eigentrassee vorsieht, und zwar von der Endhaltestelle bis zum Voltaplatz. In Richtung Grenze wird dem Tram durch das Zurückhalten des MIV auf Höhe Lichtstrasse ein zeitliches Eigentrassee angeboten. Ab der Lichtstrasse bis zum Endhalt verkehrt das Tram als Pulkführer vor dem MIV auf einem Mischtrasse.

Durch diese Trasseekonzeption ist bei der Haltestelle Hüningerstrasse in Richtung Stadt vor der Kreuzung eine Inselhaltestelle die einzige sinnvolle Haltestellenform. So kann der MIV an dieser Stelle am ÖV vorbeifahren. In Richtung Grenze wird die Haltestelle nach der Kreuzung angeordnet, und zwar als Kaphaltestelle. Eine Kaphaltestelle in Richtung Stadt ist nicht möglich, da die Räumung der Kreuzung vom MIV auf der Achse Elsässerstrasse zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde. Dies würde einen inakzeptablen Rückstau in der Hüningerstrasse West bis in den Kreisel am Lothringerplatz nach sich ziehen.



[Abbildung: Haltestelle Hüningerstrasse]

Im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) sind an den Tramhaltestellen in der Region Basel bis spätestens 2023 diverse Massnahmen umzusetzen. Insbesondere wird der niveaugleiche Einstieg an möglichst allen Türen angestrebt. Zu diesem Zweck wird gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft ein Grundsatzentscheid betreffend Ausgestaltung von behindertengerechten Haltestellen erarbeitet. Im Anschluss daran soll im 2011 dem Grossen Rat ein Projektierungskredit zur Umsetzung der Massnahmen gemäss BehiG beantragt werden.

Beide Haltestellenanlagen werden in Abstimmung auf die Rollmaterialbeschaffungen und nach den sich in Entwicklung befindlichen kantonalen Grundsätzen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgebaut.

Die Traminsel in Richtung Stadt ist über einen Fussgängerstreifen beim Knoten Hüningerstrasse erreichbar und mit einem Spritzschutzgeländer versehen. Die Haltestelle in Richtung Grenze ist in das ostseitige Trottoir inklusive Baumreihe integriert. Die Haltestelle Hüningerstrasse ist eine wichtige Haltestelle für die Novartis, welche dort einen Fussgängerzugang zum Campus betreibt. Nach Möglichkeit wird der Bereich zwischen Porte Novartis und der Haltestelle Richtung Grenze inhaltlich und zeitlich koordiniert umgestaltet. Im Haltestellengebiet sind Sitzgelegenheiten vorgesehen. Die Haltestelle in Richtung Stadt wird mit Wartehalle, Billettautomat und dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet.

4.3.2 Busverkehr

In der Elsässerstrasse verkehren regelmässig die Busse der Linie 604 von und nach Saint-Louis sowie die Busse der Linie 603 von und nach Huningue/ Village Neuf (neu via Kohlenstrasse).

Aus Richtung Stadt erfolgt die Verknüpfung Tram/ Bus primär an der Endhaltestelle. In Richtung Stadt erfolgt die Verknüpfung Bus/ Tram wegen des Endaufenthaltes des Trams an der Haltestelle Hüningerstrasse. Die französischen Busse sind mit dem Anmeldesystem IBIS ausgestattet und können sich so frühzeitig an den Lichtsignalsteuerungen der Knoten anmelden, um diese mit möglichst wenig Verlustzeiten passieren zu können.

4.4 Veloverkehr

Sowohl die Elsässerstrasse als auch die Hüningerstrasse West sind kantonale Velorouten. Im ganzen Projektperimeter Elsässerstrasse / Hüningerstrasse werden deshalb Velostreifen markiert, mit Ausnahme der Hüningerstrasse Ost, welche in die Tempo 30-Zone integriert werden soll (→ ausschliesslich Erschliessungsfunktion zur Kraftstrasse/ Fussgängererschliessung und Notfallzufahrt zur Novartis).

In Richtung Voltagplatz schliessen die Velostreifen an den Bestand auf Höhe der Voltamatte an. In Richtung Grenze wird die Veloführung mit dem Projekt Knotenausbau Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse verknüpft.

Ab Einmündung Lichtstrasse kann der Veloverkehr stadtauswärts neben der Mischspur, d.h. auch unabhängig vom Tram, bis zur Hüningerstrasse fahren. Er wird nicht gemeinsam mit dem MIV vor der Einfahrt des Trams in die Mischspur aufgehalten. Dies kann durch getrennte Signalgeber sichergestellt werden.

An der Kaphaltestelle muss der Velostreifen unterbrochen werden. Durch die behindertengerechte Ausführung der Haltestelle Hüningerstrasse, u.a. mit einer Erhöhung der Haltekante, kann es bei eher unsicheren Velofahrerinnen und Velofahrern dazu kommen, dass sie sich zwischen hoher Haltekante und der nächstliegenden Schiene unsicher fühlen, was zu einer erhöhten Sturzgefahr führen kann. Daher wird im vorliegenden Projekt vorgeschlagen, mit einer überbreiten Fahrbahn im betroffenen Bereich den Velofahrerinnen und Velofahrern die

Möglichkeit des Fahrens zwischen den Tramschienen zu bieten, ohne dass sie dabei Gefahr laufen vom MIV mit ungenügendem Abstand überholt zu werden. Die Masse der überbreiten Fahrbahn entsprechen jenen der Aufstellfläche von Velo und MIV vor der Lichtsignalanlage in der Elsässerstrasse. Der grundsätzlich bestehende Konflikt für Velos an Kaphaltestellen kann durch die vorgeschlagene Lösung insofern entschärft werden, dass der MIV langsam neben dem Veloverkehr fliessen kann und ihn nicht zusätzlich bedrängt.

Wie die Sicherheitsanforderungen bei Velodurchfahrten an behindertengerechten Kaphaltestellen künftig gelöst werden könnten, wird im Rahmen der mit dem Projektierungskredit zur Umsetzung des BehiG finanzierten Abklärungen geprüft werden. Allenfalls können sich hierdurch noch Anpassungen bis zur Planauflage des Projektes ergeben.

In Gegenrichtung, stadteinwärts, kann der Velostreifen im Projektperimeter durchgehend markiert werden.

Mit dem Projekt Neue Rheinuferpromenade St. Johanns-Park bis nach Huningue (Ratschlag 10.0949) wird zudem eine sehr attraktive Velo- und Fussgängerverbindung am Rhein geschaffen, welche für übergeordnete Fahrtziele eine interessante Alternative zur Elsässerstrasse darstellt.

An der Ecke Elsässerstrasse Nord/ Hüningerstrasse West wird neu ein Veloabstellfeld angeboten.

4.5 Parkplatzsituation

Die Parkplatzbilanz stellt sich im bestehenden Perimeter wie folgt dar:

	Bestehend			Neu		
	PP weiss	PP blau	Güterumschlag	PP weiss	PP blau	Güterumschlag
Elsässerstrasse Nord	0	0	0	0	0	0
Elsässerstrasse Süd	0	3	5	0	0	8
Hüningerstrasse Ost	0	0	0	0	7	0
Hüningerstrasse West	0	4	0	0	4	0

Darüber hinaus wird heute vor allem entlang der Hüningerstrasse Ost auf der Fahrbahn, auf unmarkierten Flächen parkiert. Durch die Markierung von sieben neuen Parkplätzen kann hier zur Klärung der Situation beigetragen werden.

Angrenzend an die neu platzierten Parkplätze in der Hüningerstrasse West wird zusätzlich ein Motorradabstellfeld angeboten.

4.6 Anlieferung, Güterumschlag, Erschliessungen

Sämtliche Erschliessungen für Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbe bleiben weiterhin gewährleistet. An der Elsässerstrasse, zwischen der Hüningerstrasse und der Lichtstrasse, befindet sich in Richtung Stadt ein intensiv für Güterumschlag genutzter Bereich. Diese Parkverbotsfelder sind heute je zur Hälfte auf dem Trottoir und auf der Strasse markiert.

Neu wird dieses Trottoir auf 3.70 m verbreitert. Das Halten auf dem Trottoir zum Zweck des Güterumschlages wird toleriert, vorausgesetzt es verbleibt die gesetzlich geforderte minimale Durchgangsbreite für den Fussverkehr von 1.50 m.

4.7 Fussgängerführung

Auf der Westseite der Elsässerstrasse Nord wird das Trottoir saniert, bleibt aber in seiner heutigen Breite von ca. 2.10 m bestehen. Von dieser Seite aus wird der neue Strassenquerschnitt aufgebaut. Beim Trottoir auf der Ostseite (Seite Bell/ Novartis) wird berücksichtigt, dass die Elsässerstrasse ein kantonaler Fussweg ist. Das Trottoir wird deshalb auf 2.40 m verbreitert. Diese Massnahme, zusammen mit der Realisierung der neuen Baumreihe auf der Ostseite der Elsässerstrasse, birgt darüber hinaus auch Potential hinsichtlich der Fussgängererschliessung der sich weiter entwickelnden angrenzenden Firmenareale.

Die Fussgängerübergänge an der Kreuzung Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse sind durch Lichtsignalanlagen gesichert, inklusive der Zugänge zu den Haltestellen.

In der Elsässerstrasse Süd, zwischen Lichtstrasse und Hüningerstrasse, ist die Trottoirbreite aufgrund des notwendigen Platzes für kurzzeitigen Güterumschlag asymmetrisch angeordnet; 2.0 m, wie heute, auf der Ostseite und neu 3.70 m auf der Westseite. Die Einmündung zur Lichtstrasse wird im Zusammenhang mit dem Projekt Lichtstrasse als Trottoirüberfahrt ausgebildet.

In der Hüningerstrasse Ost (Erschliessung Kraftstrasse / Zugang Porte Novartis) ist beidseitig eine Trottoirbreite von ca. 3.0 m geplant. Die vorliegende Planung geht davon aus, dass diese Fussverbindung aufgrund der Lage der Tramhaltestelle von Novartis-Angestellten rege benutzt werden wird. Mit der angestrebten koordinierten Gestaltung des Bereiches zwischen Porte Novartis und Haltestelle Hüningerstrasse können sich, wie in Kap. 6.5 beschrieben, bis zur Planauflage noch Anpassungen hinsichtlich der Fussgängerführung in diesem Bereich ergeben.

In der Hüningerstrasse West (Richtung Lothringerplatz/ Bahnhof St. Johann) sind die Trottoirs zwischen 2.20 m und 2.60 m breit. Zur Steigerung des Fussgängerkomforts wird ausserdem an der Einmündung der Beckenstrasse eine Trottoirüberfahrt realisiert.

Insgesamt steht dem Fussverkehr – und damit auch den teilweise direkt an das Trottoir angrenzenden Gebäuden – mit der vorliegenden Planung deutlich mehr Fläche bzw. ein grösserer Abstand zur Fahrbahn als heute zur Verfügung.

Für den Freizeitverkehr wird auch an dieser Stelle auf die neu entstehende, sehr attraktive Verbindung via Neue Rheinuferpromenade verwiesen.

5. Gestaltung

Das Erscheinungsbild der Elsässerstrasse ab der Hüningerstrasse in Richtung Norden wird zukünftig wie heute von den strassenbegleitenden Bäumen geprägt. Im Bereich der heute fragmentarisch vorhandenen Allee wird mit dem Baumersatz auf der Ostseite der Elsässerstrasse eine durchgehende Allee realisiert. Diese geht im Haltestellenbereich neu in eine Baumreihe bis zur Hüningerstrasse über.

Augenfälliger sind die durch den Rückgewinn von heutigen Verkehrsflächen möglichen Veränderungen in der Hüningerstrasse. Im westlichen Teil der Hüningerstrasse kann – zwischen Elsässerstrasse und Beckenstrasse – aufgrund des vergrösserten Abstandes zwischen Gebäuden und Fahrbahn eine durchgehende Baumreihe gepflanzt werden. Ähnliches gilt für den östlichen Teil der Hüningerstrasse, wo durch den Flächenrückgewinn eine Baumreihe gepflanzt werden kann, was die Attraktivität des Strassenabschnittes entsprechend steigert.

6. Weitere Baumassnahmen

6.1 Allgemeines

Koordiniert mit den Strassen- und Gleisbauarbeiten Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse werden weitere Arbeiten durchgeführt. Es sind dies vor allem:

- Umgestaltung Knoten Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse
- Ergänzung/ Erneuerung der Werkleitungen
- Anpassung Entwässerungsleitungen
- Neugestaltung Zugangsbereich Novartis, Hüningerstrasse Ost
- Altlastensanierung Papageienhäuser

6.2 Ratschlag Umgestaltung Knoten Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse

6.2.1 Generelle Ausgangslage

Durch die Impropriation der Hüningerstrasse in das Novartisareal musste eine Alternativlösung für die Verbindungsstrasse Basel – Huningue gefunden werden. Die Wahl fiel nach einem Variantenstudium auf eine neue Verbindungsstrasse via Rue de l'Industrie entlang den Sportplätzen der Novartis bis hin zur Kohlenstrasse. Die Kohlenstrasse schloss bereits früher an den Knoten Elsässerstrasse/ Schlachthofstrasse an, hatte aber bezüglich Verkehrsbelastung bisher eher untergeordneten Charakter. Dies hat sich mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindungsstrasse geändert.

Die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes auf den Knoten wurden untersucht. Zusammen mit den französischen Partnern hat man einen Grenzwert bezüglich Verkehrsqualität definiert, um einen reibungslosen Verkehr sicherstellen zu können. In diesem Zusammenhang wurden drei Ausbaustufen definiert. Die erste Ausbaustufe basierte auf markierungs-technischen Massnahmen und wurde im Jahr 2008 mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindungsstrasse realisiert. Die zweite Ausbaustufe bedingte eine Erweiterung und Optimierung des Knotens mit baulichen Massnahmen, inklusive einer Neukonzeption der Tramendhaltestellenanlage und einem Rückbau des Gleisanschlusses des Hafens.

Die Ausbaustufe 2 war Gegenstand des Ratschlasses 09.0766.01, welcher am 14. April 2010 vom Grossen Rat genehmigt wurde.

Nachfolgend ist die Umgestaltung des Knotens gemäss Ratschlag 09.0766.01 nochmals dargestellt:



[Abbildung Knoten Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse]

6.2.2 Optimierungen an der Schnittstelle

Im erwähnten Ratschlag 09.0766.01 wurde bereits auf den nun vorliegenden Ratschlag hingewiesen. Es wurde ebenfalls darauf verwiesen, dass je nach den Projektierungsergebnissen bei der Umgestaltung Elsässerstrasse und Hüningerstrasse noch Optimierungen im Schnittstellenbereich nötig werden könnten. Im konkreten Fall ergibt sich dieser Optimierungsbedarf aus der Gleislage des Tramtrasses basierend auf der gewählten Querschnittsaufteilung in der Elsässerstrasse, mit dem räumlichen Eigentrassee in Richtung Stadt und dem Mischtrasse in Richtung Grenze. Fügt man beide Projekte wie ursprünglich geplant zusammen, entsteht infolge der verbreiterten Endhaltestelle in Richtung Stadt mit ihrer Kiosk/WC-Anlage ein an sich unnötiger und sowohl betrieblich als auch gestalterisch unschöner Querversatz in den Tramgleisen. Durch eine Anpassung der Haltestellenlage insgesamt (leichtes Drehen in die Gleisachse der Elsässerstrasse) sowie der Form der Haltestelleninsel in Richtung Stadt (ohne Kiosk/WC-Anlage) könnte dieser Versatz eliminiert wer-

den. Auch die Strassenraumabfolge (Allee – Haltestelle – Knotenbereich) könnte so wesentlich klarer und eleganter definiert werden. Voraussetzung dafür ist, dass für die Kiosk/ WC-Anlage ein betrieblich und gestalterisch akzeptabler, alternativer Standort gefunden wird. Erste Ideen dazu liegen vor.

Die definitive Bereinigung dieser Schnittstelle erfolgt nach der Freigabe des vorliegenden Ratschlasses, im Vorfeld der Projektbewilligungsverfahren.

6.3 Werkleitungen

Die IWB realisieren im Zusammenhang mit der Umgestaltung Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse diverse Erneuerungs- und Ausbauarbeiten. Infolge der neuen Querschnittsaufteilung müssen diverse Fernwärmeschächte angepasst werden. Zudem werden diverse Gasleitungen erneuert respektive saniert. Aufgrund der neuen Baumpflanzungen muss in der Elsässerstrasse die Wasserleitung erneuert werden.

In Koordination mit den Werkleitungsarbeiten modernisiert auch die Swisscom ihre Leitungen im betroffenen Perimeter.

Aufgrund der neuen Knotengeometrie Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse müssen für die Verkehrsregelungsanlagen alle Masten, Schächte und Trassen angepasst werden. Zur Absicherung des zeitlichen Eigentrassees stadtauswärts braucht es neu auch bei der Lichtstrasse eine Verkehrsregelungsanlage.

6.4 Kanalisation

Koordiniert zur Umgestaltung Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse erstellt die Stadtentwässerung in der Elsässerstrasse eine neue Schmutzwassersammelleitung. Im gleichen Graben wird auch eine Sauberwasserleitung verlegt. Die Hausanschlüsse werden mit Schlauchinlining saniert. Die Kanalisationsarbeiten müssen vor dem Gleis- und Strassenbau abgeschlossen sein. Die Kosten für die neue Kanalisation sind den gebundenen Investitionen zugeordnet und somit nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditantrages.

6.5 Schnittstelle zu weiteren Projekten

Die Novartis verfügt an der Hüningerstrasse über einen für Novartis-Angestellte wichtigen Eingang in ihren Campus. Die Gestaltung des Bereiches nördlich der Hüningerstrasse Ost – der sogenannte Triangel – ist mit der Novartis noch nicht definitiv geklärt. An dieser Stelle ergäbe sich so die Möglichkeit, den projektbedingten Landerwerb entlang der Elsässerstrasse zu kompensieren (gemäss Kap. 4.2.2).

6.6 Abbruch Papageienhäuser

Die sogenannten Papageienhäuser an der Ecke Hüningerstrasse/ Elsässerstrasse wurden vor geraumer Zeit abgebrochen. Die Bodensanierung muss gemäss der Rahmenvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Novartis durch den Kanton erfolgen.

Um die Umgestaltung der Elsässerstrasse nicht parallel mit zusätzlichem Baustellenverkehr zu belasten, wird die Bodensanierung vorgängig ausgeführt. Die Finanzierung erfolgt aus dem Projekt Campus Plus und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Ratschlages.

7. Auswirkungen auf die Umwelt

Beim Projekt handelt es sich um eine Anpassung einer bestehenden Anlage, welche keine massgebenden und messbaren Auswirkungen auf die Umwelt hat. Namentlich betreffend Lärm hat das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (Amt für Umwelt und Energie) aufgrund der neuen Gleislagen lediglich Veränderungen um 0.5 dBA ermittelt. Diese Veränderungen gelten als nicht wahrnehmbar. Zudem hat man im Rahmen der Realisierung der Nordtangente bereits Lärmsanierungsmassnahmen an den betroffenen Gebäuden vorgenommen.

Vor allem durch die Anordnung von Velostreifen und die Verbreiterung des Fussweges auf der Ostseite der Elsässerstrasse wird mit dem vorliegenden Projekt der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gezielt Rechnung getragen. Insgesamt sind im Projektperimeter ca. 900 Laufmeter neue Velostreifen und 600 m² neue Trottoirflächen vorgesehen.

Durch die leichte Verbreiterung der Baumrabatten, von heute 2.50 m auf künftig 2.70 m, werden zudem die Rahmenbedingungen für die Strassenraumbegrünung nachhaltig verbessert.

Mit der Umgestaltung der Elsässerstrasse und der Hüningerstrasse verändert sich die Baumbilanz im Projektperimeter um + 21 Bäume. 12 Bäume müssen projektbedingt entfernt, 33 können neu gepflanzt werden. Damit wird die negative Baumbilanz von - 5 Bäumen aus der Planung des Knotenausbau Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse deutlich kompensiert.

8. Kosten

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf CHF 20'640'000. Nachstehend wird gezeigt, wie sich diese Kosten im Einzelnen zusammen setzen.

8.1 Kosten zu Lasten IB 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

8.1.1 Investitionskosten zu Lasten des Umgestaltungsprojektes (Neuinvestition)

Die Investitionskosten für das vorliegende Umgestaltungsprojekt zu Lasten des Investitionsbereiches 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ betragen insgesamt CHF 3'700'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Grundstücke	150'000
Strassenbau	650'000
Werkleitungen zu Lasten Projekt	655'000
Ausbau / Umgebung	970'000
Baunebenkosten	315'000
Honorare	400'000
Unvorhergesehenes	285'000
Zwischentotal exkl. MWST	3'425'000
Mehrwertsteuer (gerundet)	275'000
Total Projektkosten IB 1 Umgestaltung Neuinvestition (inkl. MWST)	3'700'000

8.1.2 Investitionskosten zu Lasten der Erhaltungsplanung (gebunden)

Erneuert man das bereits zu 100 % abgeschriebene Projekt nach heutigem Standard, würden Kosten zu Lasten des Rahmenkredites Erhaltung Strassen im IB 1 von CHF 2'600'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) anfallen. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Grundstücke	0
Strassenbau	1'500'000
Werkleitungen zu Lasten Projekt	0
Ausbau / Umgebung	20'000
Baunebenkosten	485'000
Honorare	200'000

Unvorhergesehenes	205'000
Zwischentotal exkl. MWST	2'410'000
Mehrwertsteuer (gerundet)	190'000
Total Projektkosten IB 1 Strassenerneuerung gebunden (inkl. MWST)	2'600'000

8.1.3 Gesamtkosten IB 1 nach Infrastruktursystemen

Die Gesamtkosten von CHF 11'700'000 zu Lasten des Investitionsbereiches 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ teilen sich nach dem neuen Infrastrukturmodell auf die Infrastruktursysteme „Umgestaltung“, „Erhaltung Strasse“ und „Abwasserableitungsanlagen“ zusammenfassend wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Teilsystem	Kosten in CHF
Umgestaltung (Umgestaltung = Neuinvestition)	3'700'000
Strasse (Restwert = Neuinvestition)	0
Strasse (gebunden zu Lasten Rahmenkredit Erhaltung Strasse)	2'600'000
Abwasserableitungsanlagen (gebunden zu Lasten Rahmenkredit Abwasserableitungsanlagen)	5'400'000
Total Projektkosten IB 1 (inkl. MWST)	11'700'000

Im Infrastrukturteilsystem „Umgestaltung“ sind die Kosten für die Umgestaltung des Strassenraumes (neuer Querschnitt, Velostreifen, neue Bäume...), die Kosten für die erforderlichen Anpassungen auf den betroffenen Privatarealen sowie die Kosten für die erforderlichen Anpassungen der Werkleitungen zu Lasten des Projektes enthalten.

Wird eine Anlage vor der technisch möglichen Nutzungsdauer abgebrochen, muss der Restwert als „neue“ Ausgabe mitfinanziert werden, da der Rahmenkredit Erhaltung Strassen lediglich die Reinvestition für abgeschriebene Anlagen umfasst. Im vorliegenden Fall ist die Anlage zu 100 % abgeschrieben.

Im Infrastrukturteilsystem „Erhaltung Strasse“ sind die Kosten für eine Erneuerung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard enthalten.

Im Infrastrukturteilsystem „Abwasserableitungsanlagen“ sind die Kosten für die Arbeiten an der Kanalisation in der Elsässerstrasse enthalten.

8.2 Kosten zu Lasten IB 2 „Öffentlicher Verkehr“ (Neuinvestition)

Die Investitionskosten für das vorliegende Umgestaltungsprojekt zu Lasten des Investitionsbereiches 2 „Öffentlicher Verkehr“ betragen CHF 5'700'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Gleisbau inkl. Unterbau	3'090'000
Elektrische Anlagen	475'000
Ausbau / Umgebung	125'000
Baunebenkosten	710'000
Honorare	440'000
Unvorhergesehenes	438'000
Zwischentotal exkl. MWST	5'278'000
Mehrwertsteuer (gerundet)	422'000
Total Projektkosten IB 2 (inkl. MWST)	5'700'000

8.3 Kosten zu Lasten der Werke (gebunden)

Koordiniert mit dem Projekt Umgestaltung Elsässer-/Hüningerstrasse werden verschiedene Werkleitungserneuerungen vorgenommen, welche nicht zu Lasten des vorliegenden Ratsschlages gehen. Es sind im Einzelnen die folgenden Positionen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Teilsystem	Kosten in CHF
Elektro	1'335'000
Gas	1'155'000
Wasser	645'000
Telekommunikation	105'000
Total Werke (inkl. MWST)	3'240'000

8.4 Zusammenstellung Gesamtkosten

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf CHF 20'640'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

	Kosten in CHF
IB 1 Umgestaltung Neuinvestition	3'700'000
IB 1 Strassenerneuerung gebunden	2'600'000
IB 1 Abwasserableitungsanlagen gebunden	5'400'000
IB 2 Gleisanlage Neuinvestition	5'700'000
Werke gebunden	3'240'000
Total (inkl. MWST)	20'640'000

8.5 Betrieb und Unterhalt

Es handelt sich nicht um den Bau einer neuen Strasse, sondern um die Sanierung und Neugestaltung einer bestehenden Strasse. Der Strassenquerschnitt der Elsässerstrasse Nord wird um ca. 1.40 m verbreitert. Für den Betrieb und Unterhalt der umgestalteten Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse ist mit den üblichen Kosten in leicht höherem Umfang als heute zu rechnen (Strassenreinigung, Unterhalt etc.).

Die Baumbilanz mit + 21 und insbesondere die verlängerte Baumreihe bis in die Kaphalte-stelle des Trams an der Hüningerstrasse (Sicherstellung Lichtraumprofil Tram/ Fahrleitungs-anlage) erhöht den Unterhaltsaufwand bezüglich Baumschnitt. Erfahrungsgemäss wird von CHF 200 pro Baum und Jahr ausgegangen. Für 21 zusätzliche Bäume bedeutet das etwa CHF 4'200 zusätzlicher Unterhaltsaufwand jährlich.

9. Termine

Der Grobterminplan der Ausführung ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt:

	2011	2012	2013	2014	2015
Kanalisationsarbeiten					
Bodensanierung Papageienhäuser					
Werkleitungsarbeiten					
Strassen- und Gleisbau					

Die Kanalisationsarbeiten haben mit der Verlegung des Allschwilerbaches und der Westplaeaudole bereits im Jahr 2010 begonnen. Mitte 2011 beginnen weitere bereits bewilligte Arbeiten im Zusammenhang mit der generellen Entwässerungsplanung im Rahmen von Campus Novartis (Ratschlag Nr. 09.1316 vom 19.08.2009). Die Kanalisationsbauarbeiten müssen gemäss vertraglicher Vereinbarung mit Novartis Pharma AG (Vertrag vom 16. März 2009) zwingend im Laufe von 2014 abgeschlossen sein. Durch die phasenweise Abstimmung der Projektierung und Bauausführung zwischen Abwasser- und Werkleitungen und Strassen- bzw. Gleisbau ist mit vorliegender Terminplanung sichergestellt, dass die Arbeiten fristgerecht abgeschlossen werden.

Im Jahr 2012 erfolgt die Bodensanierung der Papageienhäuser.

Im Frühjahr 2013 beginnen die Werkleitungsarbeiten, so dass in der ersten Hälfte 2014, nach der Fertigstellung der Hauptkanalisation in der Elsässerstrasse, mit den Gleis- und Strassenbauarbeiten begonnen werden kann. Diese Arbeiten erfolgen zusammen mit der Knotenumgestaltung Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse.

Für die Gleisbauarbeiten muss das Tram für ca. 10 Wochen ausser Betrieb genommen werden. Das Tram wendet in dieser Zeit beim Bahnhof St. Johann. Zwischen Voltagplatz und Grenze St. Louis wird ein Busersatz angeboten.

Ziel ist es, die Hauptbauarbeiten Ende 2015 abgeschlossen zu haben.

10. Öffentlichkeitsarbeit

Von der Baustelle Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse sind sowohl private Anwohnerinnen und Anwohner wie auch das ansässiges Gewerbe, diverse Industriebetriebe und Berufspendler betroffen. Die Öffentlichkeitsarbeit ist deshalb auf ein breites Spektrum von Betroffenen auszurichten. Wie bei anderen innerstädtischen Baustellen werden unter anderem der Lärm, der Staub oder die Nachtarbeit für Anwohnerinnen und Anwohner wichtige Themen sein. Eine effiziente Verkehrsführung durch die Baustelle und die Sicherstellung der Arealzugänglichkeiten auch für Lastwagen ist für Gewerbe, Industrie und den Pendlerverkehr besonders wichtig.

Im Rahmen eines Kommunikationskonzeptes werden die einzelnen Orientierungsschritte erarbeitet und stufenweise umgesetzt. Eine erste Projektorientierung der Direktbetroffenen (Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbe etc.) hat bereits am 9. Juni 2010 stattgefunden.

Die Massnahmen der Ausbaustufe 2 am Knoten Elsässerstrasse/ Kohlenstrasse/ Schlachthofstrasse sowie die Kanalisationsarbeiten erfolgen zusammen mit der Umgestaltung der Elsässerstrasse/ Hüningerstrasse. In der Öffentlichkeit sollen alle Teilprojekte – obwohl durch verschiedene Ratschläge beschlossen und freigegeben – als ein koordiniertes Gesamtprojekt wahrgenommen werden.

11. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997 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

Grossratsbeschluss

Elsässerstrasse / Hüningerstrasse

Projektierung und Ausführung der Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen Kraftstrasse und Lothringerplatz mit Velomassnahmen

(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:

- ://: 1. Für die Umgestaltung der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse sowie der Hüningerstrasse zwischen der Kraftstrasse und dem Lothringerplatz wird ein Kredit von CHF 3'700'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, inkl. 8% MWST) bewilligt. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes (Position 6170.100.20023) im Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) eingestellt.
2. Für die Anpassung der Gleisanlage in der Elsässerstrasse zwischen der Tram-Endhaltestelle und der Lichtstrasse wird ein Kredit von CHF 5'700'0000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010= 103.9, inkl. 8 % MWST) bewilligt. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes (Position 6170.100.20024) im Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr) eingestellt.

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