



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

13.0247.01

BVD/P130247
Basel, 6. März 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 5. März 2013

Ratschlag

betreffend Busbevorzugung Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse, Abschnitt Staatsgrenze bis Felsplattenstrasse und Theodor Herzl-Strasse bis Roggenburgstrasse:

- Bauliche und steuerungstechnische Busbevorzugungsmassnahmen
- Verbesserte Fussgänger- und Veloführung im Verkehrsknotenbereich
- Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger mit Trottoirüberfahrten

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren.....	3
2. Zusammenfassung.....	3
3. Begründung des Begehrens	4
4. Rahmenbedingungen.....	5
4.1 Allgemeine Ausgangslage.....	5
4.2 Verkehr.....	7
5. Betriebskonzept	8
5.1 Verkehrsknoten Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse	9
5.2 Öffentlicher Verkehr	10
5.3 Fussverkehr	10
5.4 Veloverkehr	10
5.5 Motorisierter Individualverkehr	10
5.6 Parkplatzsituation	11
5.7 Schnittstellen zu benachbarten Projekten.....	11
6. Gestaltung	12
6.1 Neue Knotengestaltung.....	12
6.2 Streckenabschnitt Belforterstrasse	13
6.3 Bäume.....	14
6.4 Trottoirüberfahrten	14
7. Bauvorgang und Termine.....	15
8. Kosten	15
8.1 Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Teilsystem Umgestaltung (neu).....	15
8.2 Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Teilsysteme Erhaltung Strassen sowie Erhaltung Abwasserableitungsanlagen (gebunden)	15
8.3 Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Rahmen- ausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs (neu, bereits bewilligt).....	16
8.4 Ausgaben zu Lasten der Werke.....	16
8.5 Zusammenstellung der Gesamtkosten	16
9. Antrag.....	17

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat im Zusammenhang mit Busbevorzugungsmassnahmen der Linien 31 und 38 sowie anstehenden Sanierungen der Hegenheimerstrasse – im Abschnitt Staatsgrenze CH/F bis Felsplattenstrasse – und Belforterstrasse – im Abschnitt Verkehrsknoten Hegenheimerstrasse/Theodor Herzl-Strasse bis Roggenburgstrasse – eine einmalige Ausgabe von 2,67 Mio. Franken für die Jahre 2014 bis 2015 zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Die Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

1,52 Mio. Franken für eine neue Fahrbahnaufteilung und Lichtsignalanlage zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

Mit Regierungsratsbeschluss vom 5. März 2013 bereits **bewilligte** Ausgaben:

520'000 Franken für Sanierungsmassnahmen zur Erhaltung der Strassen zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung Strassen (gebunden)
500'000 Franken für Sanierungsmassnahmen zur Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung Abwasserableitungsanlagen (gebunden)
130'000 Franken für Verbesserungen des Fussverkehrs zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs (neu)

Die gebundenen Teile zur Erhaltung der Strassen und der Abwasserableitungsanlagen sowie die mit Regierungsratsbeschluss vom 5. März 2013 bereits bewilligte Ausgabe in Höhe von 130'000 Franken für Verbesserungen des Fussverkehrs können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden zu Lasten der Werke Werkleitungen in der Höhe von 840'000 Franken erneuert. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Zusammenfassung

Die Hegenheimerstrasse und die Belforterstrasse befinden sich seit längerer Zeit in einem baulich und verkehrlich unbefriedigenden Zustand. Neben Werkleitungssanierungen und Belagserneuerungen sind dringend verkehrliche Massnahmen erforderlich. Seit Jahren ist dieser Projektperimeter durch hohes Verkehrsaufkommen mit starken Rückstaubildungen während der Morgen- und Abendspitzen gekennzeichnet. Die Folge davon sind erhebliche Behinderungen der Buslinien 31 und 38 mit grosser Einschränkung der Betriebsstabilität, hohe Luft- und Lärmbelastungen in den Wohnquartieren und negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Darunter leiden insbesondere auch der Fuss- und Veloverkehr.

Das vorliegende Projekt befasst sich mit dem Abschnitt Hegenheimerstrasse – von der Landesgrenze zu Frankreich bis zur Felsplattenstrasse (Schnittstelle zum Projekt Luzerner- / Wasgenring) und dem Abschnitt Belforterstrasse – vom Verkehrsknoten Hegenheimerstrasse/Theodor Herzl-Strasse bis zur Roggenburgstrasse. Es stellt eine ausgewogene

Lösung in Bezug auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Velo- und Fussverkehrs sowie einer stadtverträglichen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dar.

Mit der Neugestaltung des Verkehrsknotens und der Erstellung einer Lichtsignalanlage wird es möglich, eine angebotsorientierte Verkehrsplanung umzusetzen.

Das Projekt fügt sich im Osten verkehrstechnisch und gestalterisch an das Umgestaltungsprojekt Luzernerring/Wasgenring (Ratschlag 07.2145.01) an.

3. Begründung des Begehrens

Basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2020 wurde für den Zustand nach Eröffnung der A3 Nordtangente die zu erwartende Verkehrsentwicklung ermittelt. Darauf aufbauend wurde im Abschnitt Luzernerring/Wasgenring ein neues Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt, welches sicherstellt, dass der Verkehr auch zukünftig in ausreichender Qualität abgewickelt werden kann. Dieses Ziel soll ebenfalls für den benachbarten, hier vorgestellten Perimeter Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse/Bachgraben gelten, insbesondere für den öffentlichen Verkehr mit seinen Buslinien 31 und 38. Im November 2009 hat es hierzu Gespräche zwischen den Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie mit der Gemeinde Allschwil gegeben.

Unter Berücksichtigung der aktuellen und zu erwartenden Verkehrsentwicklungen sind geeignete Massnahmen mit langfristiger Wirkung vorzusehen, welche den Bussen der Linien 31 und 38 eine Bevorzugung und somit eine Fahrplanstabilität ermöglichen. Verkehrstechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass die Beibehaltung des Ist-Zustands unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrs zu erheblichen Qualitätsverschlechterungen im Verkehrsablauf führen wird. Dazu gehören Verkehrsüberlastungen, starke Behinderungen der Buslinien und eine erhebliche Reduktion der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Von einer interdisziplinären Arbeitsgruppe sind Varianten erarbeitet worden, die aufzeigen, welche Massnahmen zwingend erforderlich sind, um den Verkehr flüssig zu halten und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Das hier vorgestellte Projekt setzt sich aus baulichen und steuerungstechnischen Massnahmen zusammen und erfüllt als einziges sämtliche Vorgaben: Es ist die einzige der erarbeiteten Varianten, die Verkehrssicherheit, eine gezielte Busbevorzugung sowie eine stadtverträgliche Abwicklung des MIV ermöglicht. Es beinhaltet Vorsortierstreifen und eine Lichtsignalanlage (LSA) im Bereich des Verkehrsknotens Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse sowie sichere Führungen und Querungen für den Fussgänger- und Veloverkehr.

Das Projekt schliesst an das Umgestaltungsprojekt Luzernerring/Wasgenring an und stellt damit eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur sicher, von welcher der öffentliche Verkehr sowie der Fussgänger- und Veloverkehr profitieren. Mit einer stadtverträglichen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht.

4. Rahmenbedingungen

4.1 Allgemeine Ausgangslage

Der Projektperimeter (blau) umfasst die Hegenheimerstrasse – von der Landesgrenze nach Frankreich bis zur Projektgrenze „Umgestaltung und Sanierung Luzernerring/Wasgenring“ (LuWa), sowie die Belforterstrasse – von der Theodor Herzl-Strasse bis zur Einmündung Roggenburgstrasse.

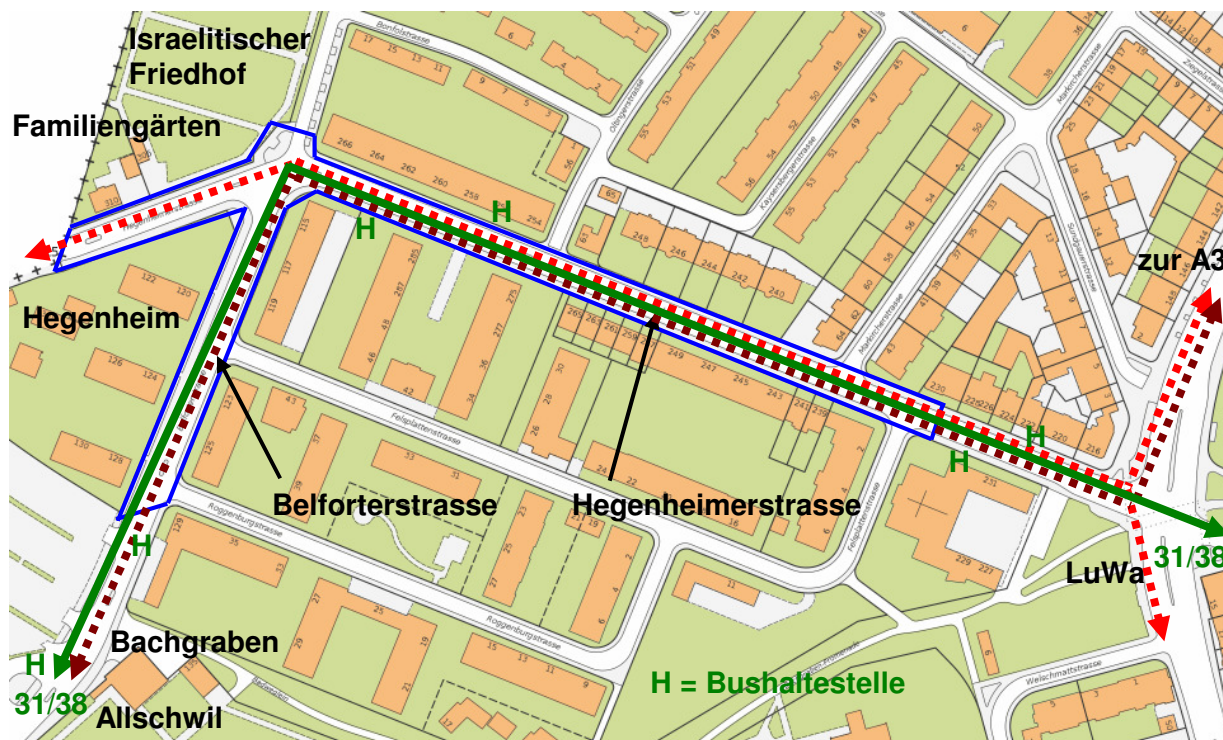


Abbildung 1: Projektperimeter mit ÖV-Erschliessung und Hauptverkehrsströmen

Die Hegenheimerstrasse und die Belforterstrasse sind Hauptsammelstrassen, welche den westlichen Teil des Kannenfeldquartiers erschliessen. Mit Ausnahme der Hegenheimerstrasse zwischen Felsplattenstrasse und Belforterstrasse sind alle Strecken als kantonale Velorouten ausgewiesen.

Die Buslinien 31 und 38 (grüne Linie) bieten zusammen einen 7–8 Minutentakt an. Die Strassenachsen haben einerseits Erschliessungsfunktion im westlichen Teil des Kannenfeldquartiers, welches eine dichte Wohnbebauung aufweist. Andererseits haben sie eine Durchgangsfunktion für die Verkehrsströme von der A3 Nordtangente, Anschluss Luzernerring nach Allschwil (braun gestrichelt) und von Basel über Hegenheim ins Elsass (rot gestrichelt). Gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2008 beträgt der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) 16'350 Fahrzeuge auf dem Querschnitt Hegenheimerstrasse, 7'100 Fahrzeuge an der Landesgrenze zu Frankreich (Rue de Bâle) und 9'400 Fahrzeuge in der Belforterstrasse.

Die im Perimeter liegenden Strassen weisen in jeder Richtung eine Fahrspur auf. Abgesehen von der Theodor Herzl-Strasse gilt die generelle Geschwindigkeit innerorts von 50 km/h. Die Theodor Herzl-Strasse befindet sich in der Zone 30; sie ist als Einbahnstrasse aus Richtung Norden mit Veloverkehr in Gegenrichtung ausgewiesen. Zentraler Punkt des Perimeters ist der Verkehrsknoten, welcher aus der vortrittsberechtigten Achse Rue de Bâle – Hegenheimerstrasse und den vortrittsbelasteten Knotenarmen Belforterstrasse und Theodor Herzl-Strasse besteht.

Im Perimeter muss die Infrastruktur erneuert werden. Die Werkleitungen – insbesondere der Teilsysteme Wasser und Abwasseranlagen (Leitungen und 31 Hausanschlüsse) – sind zu sanieren) und die Fahrbahnbeläge sind grossflächig zu erneuern. Ausserdem müssen Teile der Strassenbeleuchtung aus Altersgründen ersetzt werden.

Sämtliche Bauvorhaben werden in diesem Projekt miteinander koordiniert.

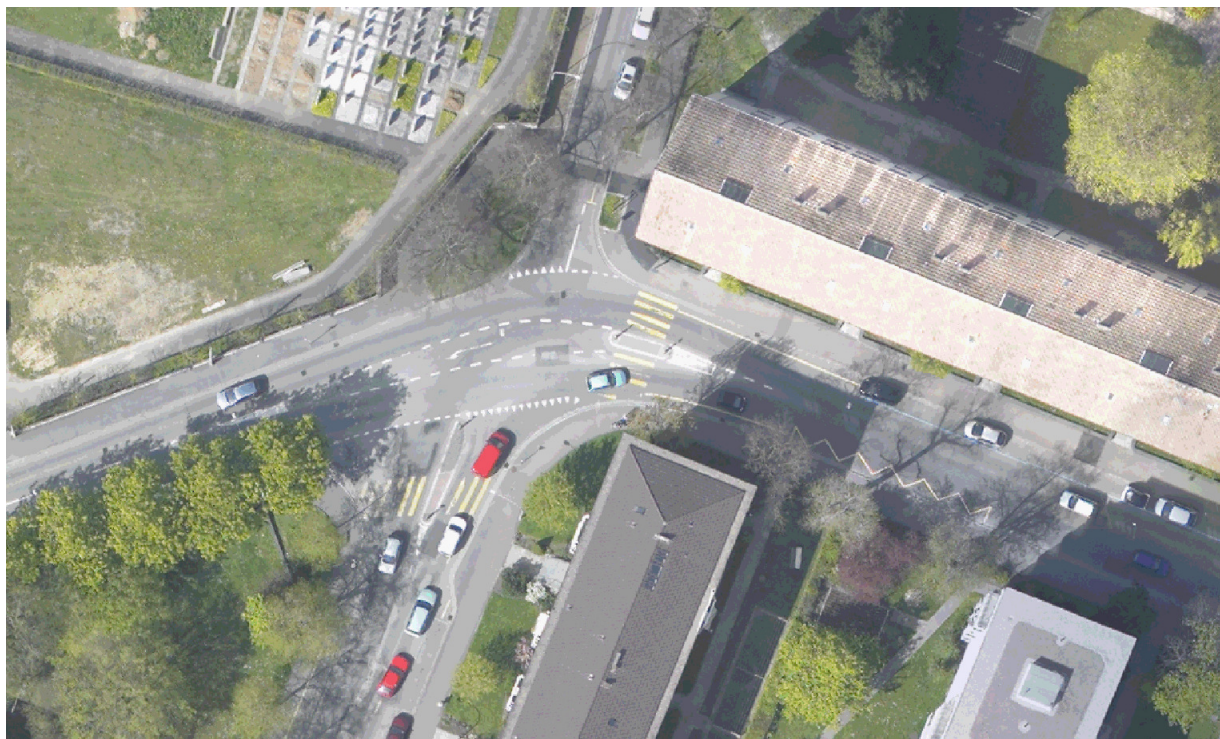


Abbildung 2: aktueller Verkehrsknoten Hegenheimer-/Belforterstrasse

4.2 Verkehr

Die Verkehrsdaten, welche als Grundlagen für das Projekt dienen, wurden einerseits aus konkreten Verkehrszählungen des Ist-Zustands und andererseits aus Modellberechnungen der Arealentwicklung des Gewerbegebiets Bachgraben in Allschwil für den Prognosezustand 2020 hergeleitet. Die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen sind für die Morgen- und Abendspitzen abgebildet worden. Dabei resultierten die folgenden Ergebnisse:

Bei Betrachtung des übergeordneten, baselstädtisch nordwestlichen Verkehrsnetzes wäre die Abendspitze von den Verkehrsbelastungen her massgebend. Beim vorliegenden Projektperimeter sind die massgebenden Verkehrsstrombelastungen (=*) jedoch in der Morgenspitze am höchsten, entsprechend bildet die Morgenspitze Grundlage für die weitere Untersuchung.

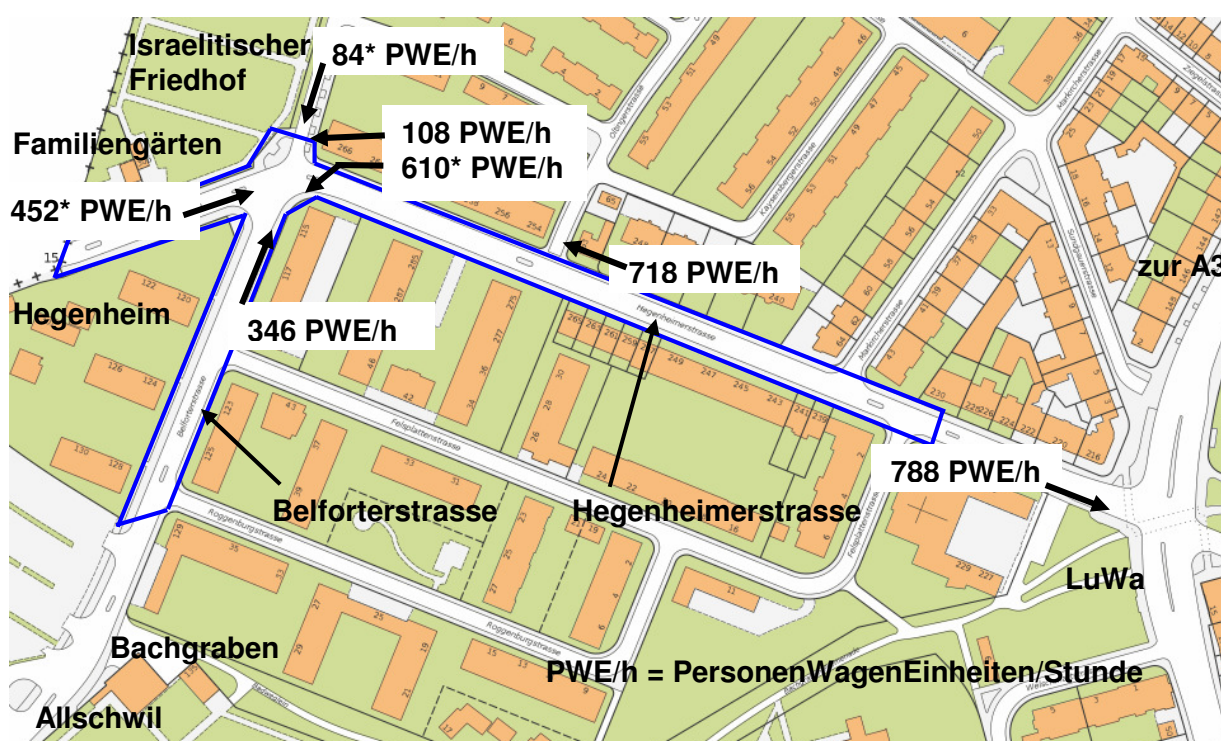


Abbildung 3: Verkehrszahlen in der Morgen-Spitzenstunde 2020

Bereits heute sind die Streckenabschnitte Hegenheimerstrasse und Belforterstrasse während den Spitzenstunden, insbesondere am Morgen, extrem überlastet. Dieser Zustand führt zu Rückstaubildungen. Diese Staubildungen werden sich in Zukunft weiter verschärfen, vor allem dann, wenn keine geeigneten Massnahmen der Verkehrsbeeinflussung erfolgen. Der öffentliche Verkehr erfährt dadurch erhebliche Zeitverluste (von bis zu vier Minuten), die Fahrzeugkolonnen beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität und die Luftqualität im Wohnquartier der Hegenheimerstrasse erheblich. Der vortrittsbelastete Verkehr aus den Quartierstrassen kann nur mit grosser Mühe in die Hegenheimerstrasse einfahren. Dadurch reduziert sich die Verkehrssicherheit erheblich.

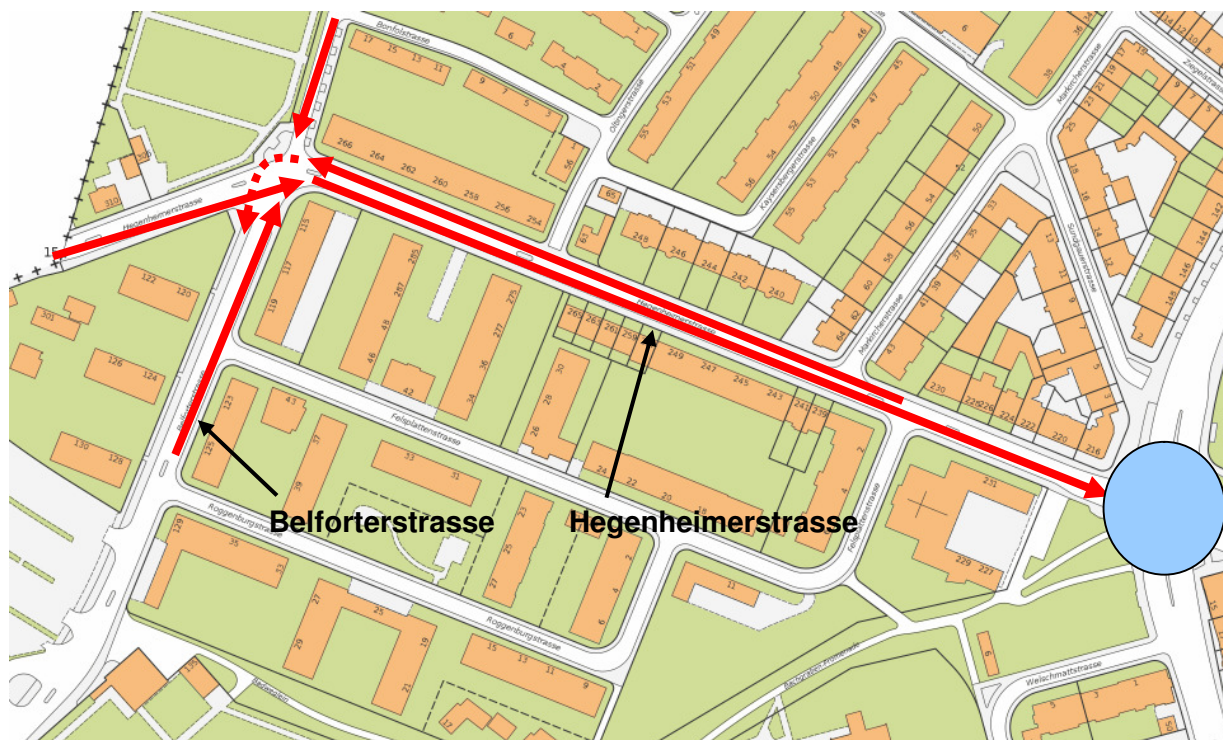


Abbildung 4: Staubildungen in der Morgen-Spitzenstunde 2020

Maximale Staulängen von ca. 400m und Wartezeiten von mehreren Minuten bestimmen im städtischen Quartier die Verkehrsqualität. Dies steht im Widerspruch zu einer stadtgerechten Mobilität, insbesondere, da auch der ÖV erheblich betroffen ist.

5. Betriebskonzept

Es war ein Betriebskonzept zu entwickeln, welches folgende Projektziele erfüllen sollte:

- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Möglichst störungsfreier Betriebsablauf des öffentlichen Verkehrs
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Stadtverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

In einer interdisziplinären Arbeitsgruppe wurden bei der Konzeptentwicklung verschiedene Varianten untersucht und mittels Simulationen überprüft. Dazu gehören: Beibehaltung des Ist-Zustands, Busspur in der Hegenheimerstrasse Richtung Basel, Änderung der Vortrittsregelung am Knoten Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse.

Es zeigte sich eindeutig, dass einzig die Variante mit einer Lichtsignalanlage und Vorsortierstreifen die oben genannten Zielvorgaben erreichen kann. Das daraus resultierende Betriebskonzept beinhaltet ein Massnahmenpaket, dargestellt in der nachfolgenden Abbildung.

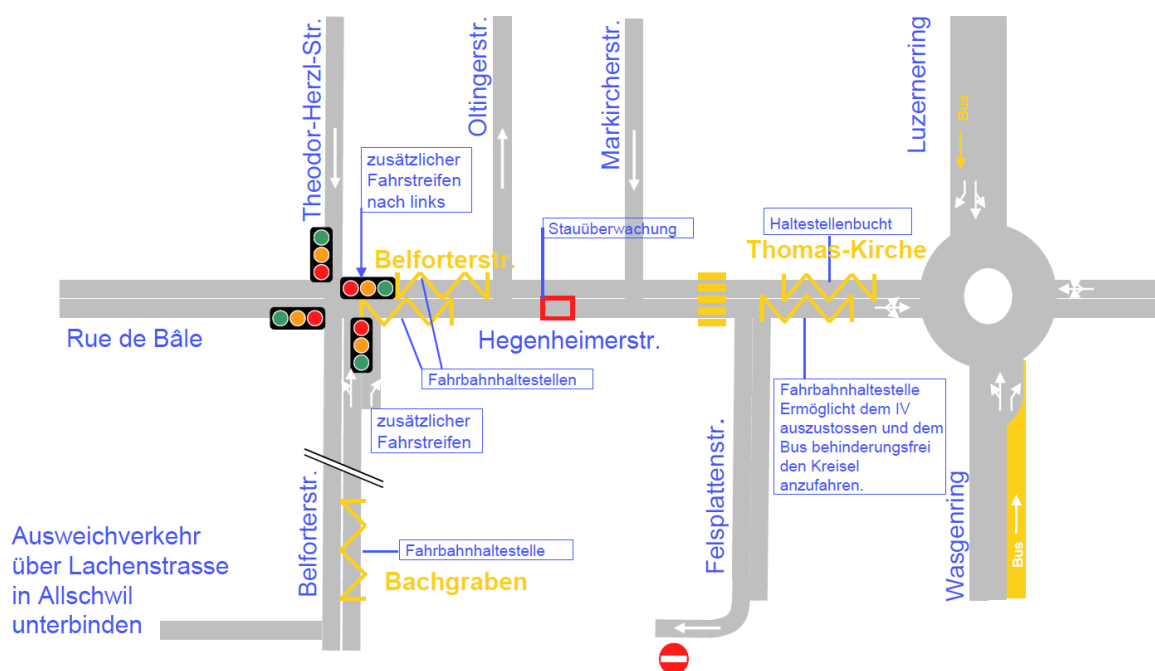


Abbildung 5: zukünftiges Betriebskonzept

Die weiteren untersuchten Varianten wurden verworfen, da es einerseits nicht zur gewünschten Verringerung der Fahrzeitverluste für die Busse kam, andererseits die Wartezeiten erheblich zunahm. Damit erhöhen sich die Belastungen und der Stress für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrssicherheit wird stark reduziert. Davon betroffen waren insbesondere die vortrittsbelasteten Verkehrsströme aus der Theodor Herzl-Strasse und die Geradeausfahrenden und Linksabbiegenden aus der Belforterstrasse.

5.1 Verkehrsknoten Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse

Der Verkehrsknoten erhält in der Hegenheimerstrasse separate Geradeaus- und Linksabbiegefahrstreifen auf einer Länge von ca. 50m. In der Belforterstrasse wird neu ein Fahrstreifen für Geradeausfahrten (nur für Velos) und Linksabbieger angeboten, sowie ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen. Die Kreuzung wird mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet, welche gewährleistet, den Verkehr kontrolliert und sicher zu steuern. Die Kombination von separaten Fahrstreifen und LSA ermöglicht eine zuverlässige Bevorzugung des ÖV. Die Busse aus Richtung Basel und Allschwil können zeitgleich die Kreuzung bevorzugt passieren. Neben einer verkehrsabhängigen Steuerung ist eine Stauüberwachung vorgesehen, die es ermöglicht, bei Verkehrsüberlastungen in der Hegenheimerstrasse den von Hegenheim zu laufenden Verkehr zu dosieren. Dadurch wird auf dem stark besiedelten Streckenabschnitt ein verbesserter Verkehrsablauf angeboten, durch welchen die Luft- und Lärmbelastung für die Anwohnerinnen resp. Anwohner reduziert wird.

5.2 Öffentlicher Verkehr

Neben den bereits erwähnten Massnahmen am Verkehrsknoten erfolgen weitere Massnahmen bezüglich Anordnung der Haltestellen. Diese Anordnung von Fahrbahnhofhalten in Richtung Stadt ermöglicht es den Bussen, trotz gemeinsamer Nutzung der Fahrstreifen mit dem Individualverkehr, die möglichen Behinderungen zu reduzieren. Die maximalen Fahrzeitverluste von drei bis vier Minuten werden um über zwei Minuten verringert. Es wird eine verbesserte Fahrplanstabilität erreicht und die Reisegeschwindigkeit während der Verkehrsspitzen angehoben.

5.3 Fussverkehr

Für den Fussverkehr sind lichtsignalgeregelte Querungen am Verkehrsknoten vorgesehen. Dadurch wird die Sicherheit für die Fussgängerinnen resp. Fussgänger erhöht. Neu wird für die Fussgängerbeziehung zu den Familiengärten eine Querung über die Theodor Herzl-Strasse geschaffen, welche eine direkte Fussgängerführung vom Wohngebiet in Richtung Familiengärten ermöglicht.

Mit dem Ausbau von Trottoirüberfahrten erhalten die Fussgängerinnen resp. Fussgänger neue Vortrittsberechtigungen gegenüber dem fliessenden Verkehr an den Einmündungen Hegenheimerstrasse mit Felsplattenstrasse und Markircherstrasse, sowie Belforterstrasse mit Felsplattenstrasse und Roggenburgstrasse.

5.4 Veloverkehr

Die Theodor Herzl-Strasse, die Belforterstrasse und die Hegenheimerstrasse im Abschnitt nach Frankreich sind als kantonale Velorouten ausgewiesen. Entsprechend sind Massnahmen entwickelt worden, welche zu einer qualitativen Verbesserung führen. Neben dem Angebot von separaten Velostreifen, angepasst an die aktuellen Normenvorgaben, wird im Bereich des Verkehrsknotens mit neuen Veloführungen und einer Verkehrssteuerung die Fahrsituation erheblich verbessert und dadurch auch die Verkehrssicherheit erhöht. Davon profitieren insbesondere die vortrittsbelasteten Veloströme aus der Belforterstrasse und der Theodor Herzl-Strasse, sowie die Linksabbieger auf der Hegenheimerstrasse. Aufgrund der häufigen Höhenunterschiede (acht Anrampungen auf 115m Länge sind erforderlich) wird anstelle des bestehenden Velowegs Belforterstrasse in Richtung Süd ein Velostreifen angeboten. Dadurch werden eine Stetigkeit der Veloführung und qualitative Verbesserungen für die Veloabbiegebeziehungen in die Felsplatten- und Roggenburgstrasse erzielt. Im Februar 2012 wurde dieses Projekt dem Verband Pro Velo beider Basel vorgestellt. Er war mit dieser Veloführung einverstanden.

5.5 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr ist so zu steuern, dass Rückstaubildungen auf der Hegenheimerstrasse auf ein Minimum reduziert werden. Das gleiche gilt für die Zufahrt aus Richtung Allschwil. Dort sind Staubildungen zu minimieren, um eine Bevorzugung des ÖV zu ermöglichen. Das bedeutet, dass bei starkem Verkehrsaufkommen die Zufahrt Rue de Bâle/Hegenheimerstrasse aus Richtung Frankreich dosiert werden muss. Es kommt zu einer Verlagerung der Rückstaus vom städtischen Wohngebiet in Zonen von Familiengärten und Gewerbeflächen, davon betroffen ist auch französisches Gebiet.

5.6 Parkplatzsituation

Mit der Neugestaltung der Verkehrsachsen (durch Abbiege- und Velostreifen) entfallen ca. 34 Parkplätze. Die Untersuchungen zeigen auf, dass kein erhöhter Parkierungsdruck im Betrachtungsperimeter besteht. Bei den durchgeführten Begehungen zur Erfassung der Parkplatzbelegung wurden im Quartier zwischen Michelbacherstrasse und Roggenburgstrasse zu verschiedenen Tageszeiten bis zu zwanzig freie Parkplätze gezählt.



Abbildung 6: Standorte der Parkplatzreduktion

5.7 Schnittstellen zu benachbarten Projekten

Das Projekt gewährleistet eine betriebliche und gestalterische Schnittstelle zu den benachbarten Projekten. Dazu gehören:

- Umgestaltungsprojekt Luzernerring/Wasgenring (LuWa) (im Osten)
- Vorstudie Bachgraben/Belforterstrasse zur Optimierung der ÖV-Situation und Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs in Abstimmung mit Allschwil (im Süden)
- Projekt Tempo 30-Zone Verkehrsentslastung des Quartiers 10A Theodor Herzl-Strasse, Hegenheimerstrasse, Luzernerring, Burgfelderstrasse (im Norden)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Veloroute Luzernerring/Hegenheimerstrasse – Felsplattenstrasse – Bachgraben durch Verlegung der Veloroute von der Felsplattenstrasse auf die Bachgraben-Promenade und das Badweglein.

6. Gestaltung

6.1 Neue Knotengestaltung

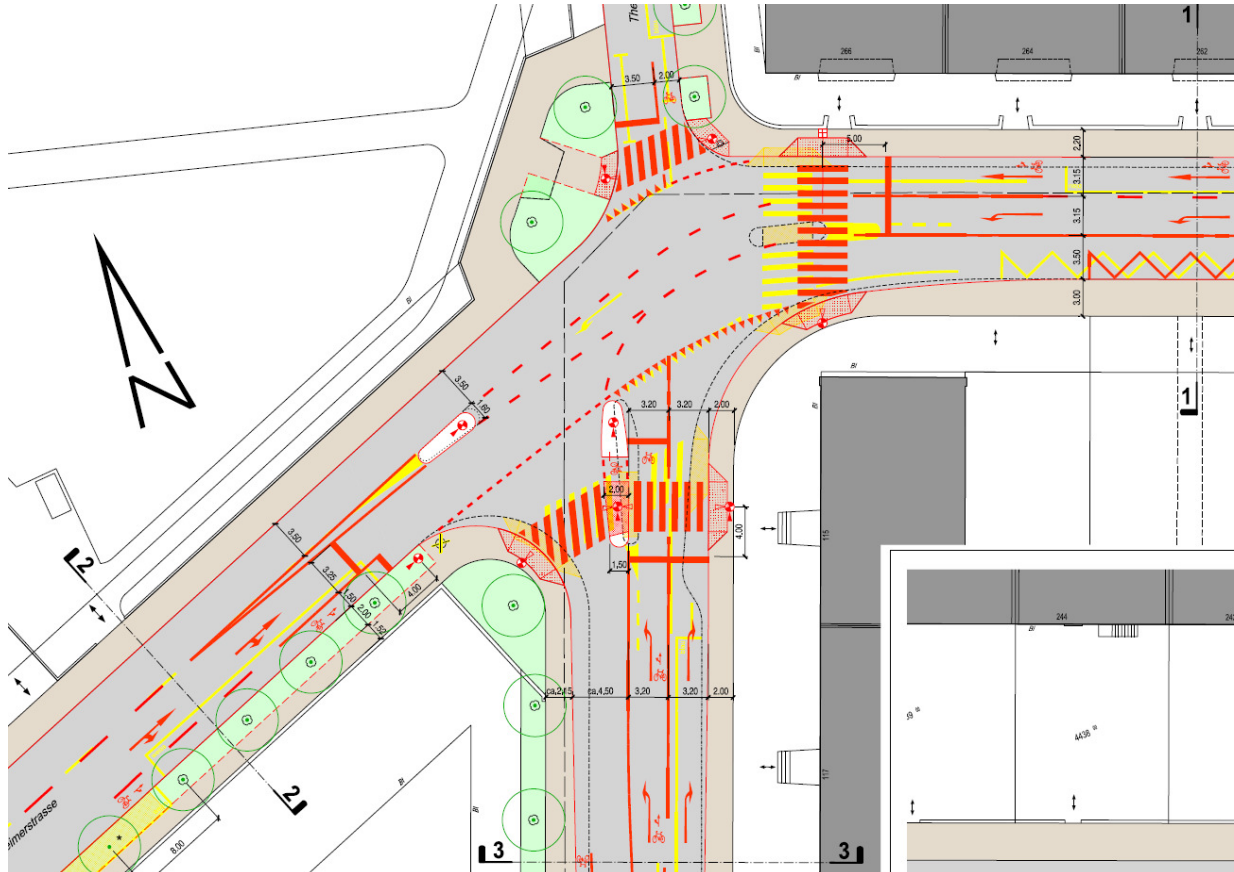


Abbildung 7: zukünftige Knotengeometrie

Die Aufweitung des Verkehrsknotens erfolgt ausschliesslich auf öffentlichem Raum, es sind keine zusätzlichen Flächen von Dritten erforderlich. Im Knotenbereich reduzieren sich die Breiten der Trottoirflächen, die Mindestbreite von 2 m wird dabei in keinem Fall unterschritten.

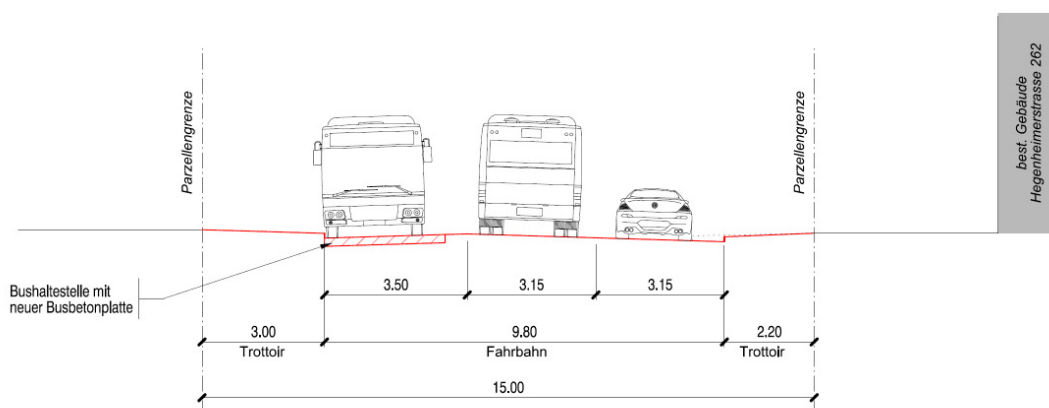


Abbildung 8: zukünftiges Querprofil (1) Knotenarm Hegenheimerstrasse Ost (Blickrichtung Knoten)

6.3 Bäume

In der westlichen Hegenheimerstrasse wird die Grünrabatte auf der südlichen Strassenseite bis zur Landesgrenze verlängert. Konkret soll die aktuelle kurze Baumreihe in ihrer Länge verdoppelt werden. Diese Baumpflanzungen erfolgen dann, wenn die bestehenden Bäume entlang der Parzellengrenze auf Privatareal aus Altersgründen gefällt werden müssen.



Abbildung 12: Streckenabschnitt Hegenheimerstrasse West

6.4 Trottoirüberfahrten

Ergänzend zum Projekt werden Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs in Form von Trottoirüberfahrten umgesetzt. Diese kommen bei den Übergängen von verkehrsorientierten Strassen mit Geschwindigkeiten von 50 km/h zu Erschliessungsstrassen mit einem Geschwindigkeitsregime von 30 km/h zur Anwendung. Dadurch wird gestalterisch die unterschiedliche Bedeutung der Hegenheimerstrasse sowie Belforterstrasse als „Hauptsammelstrassen“ und der Felsplattenstrasse, Roggenburgstrasse sowie Markircherstrasse als „Quartierstrassen“ hervorgehoben. Die Fussgängerinnen resp. Fussgänger erhalten neu Vortritt gegenüber dem fliessenden Verkehr an den Einmündungen Hegenheimerstrasse mit Felsplattenstrasse und Markircherstrasse sowie Belforterstrasse mit Felsplattenstrasse und Roggenburgstrasse.

7. Bauvorgang und Termine

Die Realisierung der Massnahmen ist für die Jahre 2014–2015, in Abstimmung mit dem Umgestaltungsprojekt Luzernerring/Wasgenring (LuWa), geplant. Es ist vorgesehen, die gesamten Bauarbeiten in Etappen unter Verkehr, mit kurzzeitigen Sperrungen und Umleitungen, auszuführen.

8. Kosten

8.1 Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Teilsystem Umgestaltung (neu)

Die Investitionskosten für die neue Fahrbahnaufteilung und Grünflächenverbesserung betragen insgesamt 1'520'000 Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, inkl. MwSt.) und gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Sie teilen sich wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Investitionsbereich 1	CHF
Lichtsignalanlage	257'000
Strassenbau	700'000
Werkleitungen	151'000
Ausbau Umgebung	32'000
Baunebenkosten	25'000
Honorare	136'000
Diverses und Unvorhergesehenes	105'000
Zwischentotal exkl. MwSt.	1'406'000
Mehrwertsteuer 8.0%	113'000
Total (inkl. MwSt., gerundet)	1'520'000

8.2 Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Teilsysteme Erhaltung Strassen sowie Erhaltung Abwasserableitungsanlagen (gebunden)

Die folgend aufgeführten gebundenen Ausgaben für Strassenbau und Abwasseranlagen umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung des beschriebenen Abschnittes – ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation – unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Rahmenausgabenbewilligung	CHF
Strassenbau	520'000
Abwasseranlagen	500'000
Total (inkl. MwSt.)	1'020'000

8.3 Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs (neu, bereits bewilligt)

Zur qualitativen Verbesserung des Fussverkehrs in Form von Trottoirüberfahrten ist eine Ausgabe in der Höhe von **130'000 Franken** vorgesehen (Kostengenauigkeit $\pm 20\%$). Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

8.4 Ausgaben zu Lasten der Werke

Im Zusammenhang mit dem Projekt Gesamterneuerung Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse werden verschiedene Erneuerungen und Anpassungen an der Werkleitungsinfrastruktur vorgenommen, welche zu Lasten der Betriebsrechnungen der IWB und Swisscom gehen. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ratschlags. Es sind im Einzelnen die folgenden Positionen:

[Kostengenauigkeit $\pm 20\%$]

Übersicht	Fr.
Elektro	174'700
Gas	27'400
Wasser	515'600
Telekommunikation	115'000
Total (gerundet)	840'000

8.5 Zusammenstellung der Gesamtkosten

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf **2,67 Mio. Franken** und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit $\pm 20\%$]

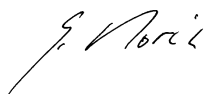
Übersicht	Fr.
Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur (neu)	1'520'000
Ausgaben zu Lasten Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur (gebunden)	1'020'000
Ausgaben zu Lasten Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr (neu, bereits bewilligt)	130'000
Total IB 1 (inkl. MwSt.)	2'670'000
pro memoria Werke (IWB und Swisscom)	840'000

9. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 geprüft.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage:
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

betreffend Busbevorzugung Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse, Abschnitt Staatsgrenze bis Felsplattenstrasse und Theodor Herzl-Strasse bis Roggenburgstrasse

**Bauliche und steuerungstechnische Busbevorzugungsmassnahmen
Verbesserte Fussgänger- und Veloführung im Verkehrsknotenbereich
Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger mit Trottoirüberfahrten**

(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:

://: den Gesamtbetrag von 2'670'000 Franken für eine neue Fahrbahnaufteilung und Lichtsignalanlage zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs in der Hegenheimerstrasse/Belforterstrasse, im Abschnitt Staatsgrenze bis Felsplattenstrasse und Theodor Herzl-Strasse bis Roggenburgstrasse zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 1'520'000 für eine neue Fahrbahnaufteilung und Lichtsignalanlage zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, zu Lasten der Investitionsrechnung der Jahre 2014 bis 2015, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.
(Tiefbauamt, Position 6170.100.20032)
- Fr. 520'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigem Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung der Jahre 2014 bis 2015, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.
(Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)
- Fr. 500'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung der Jahre 2014 bis 2015, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen.
(Tiefbauamt, Position 6170.250.56000)

- Fr. 130'000 bereits bewilligte neue Ausgaben für Verbesserungen des Fussverkehrs zu Lasten der Investitionsrechnung der Jahre 2014 bis 2015, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs.
(Mobilität, Position 6618.100.20003)

Die vom Regierungsrat bereits bewilligten gebundenen Ausgaben sowie die vom Regierungsrat erteilte Ausgabenbewilligung zulasten der Rahmenausgabenbewilligung zur Förderung des Langsamverkehrs können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.