



An den Grossen Rat

16.0977.01

BVD/P160977

Basel, 22. Juni 2016

Regierungsratsbeschluss vom 21. Juni 2016

Ratschlag

Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte

zur Sanierung von Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen und Strasse sowie zur Aufwertung des Strassenraumes für alle Verkehrsteilnehmenden

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung.....	6
2.1 Anstehende Erhaltungsarbeiten.....	6
2.2 Weitere Chancen im Projekt nutzen	6
2.3 Heutige Situation	7
2.4 Projektziele.....	9
3. Projektentwicklung	10
3.1 Vorgehen.....	10
3.2 Mitwirkung	10
3.3 Verkehrstechnische Untersuchungen	10
3.4 Abstimmung mit der Erhaltung.....	10
4. Projektbescrieb	11
4.1 Abschnitt A: Knotenbereich Zwinglihaus.....	11
4.2 Abschnitt B: Gundeldingerstrasse, zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse	14
4.3 Abschnitt C: Knotenbereich Viertelkreis.....	18
4.4 Abschnitt D: Reinacherstrasse, zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg	24
4.5 Fazit Vorprojekt und Flächenbilanz.....	27
5. Termine	28
6. Kosten	29
6.1 Abschnitte A+B, Knotenbereich Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse	30
6.1.1 Ausgaben zulasten der Investitionsrechnung	30
6.1.2 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung	31
6.1.3 Ausgaben zulasten Dritter	31
6.2 Abschnitte C+D, Knotenbereich Viertelkreis und Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg	32
6.2.1 Ausgaben zulasten der Investitionsrechnung	32
6.2.2 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung	33
6.2.3 Ausgaben zulasten Dritter	33
7. Formelle Prüfung.....	34
8. Antrag.....	34

1. Begehren

Im gesamten Projektperimeter (vgl. Abb. 1) stehen umfangreiche Erhaltungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Für die damit verbundene Neugestaltung des Strassenraumes im Knotenbereich Zwinglihaus, in der Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse, im Knotenbereich Viertelkreis und in der Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg beantragen wir dem Grossen Rat, Ausgaben von insgesamt 23,046 Mio.Franken zu bewilligen.

Der Projektperimeter wird in vier Teilabschnitte unterteilt, womit der unterschiedlichen Finanzierungsbeteiligung durch den Bund und den unterschiedlichen Anforderungen im jeweiligen Teilabschnitt Rechnung getragen wird:

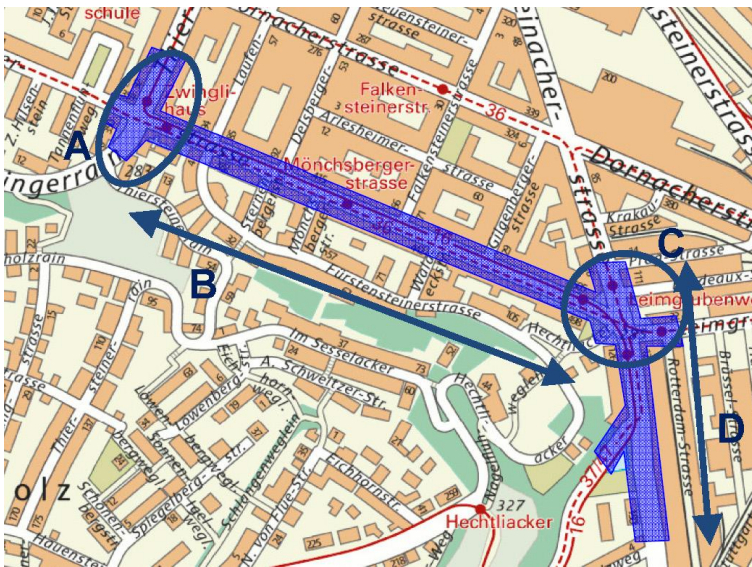


Abbildung 1: Projektperimeter und Teilabschnitte

- Abschnitt A – Knotenbereich Zwinglihaus;
- Abschnitt B – Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse;
- Abschnitt C – Knotenbereich Viertelkreis;
- Abschnitt D – Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg.

Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an die Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Das Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation beteiligt sich an den Kosten im gesamten Perimeter, aufgeteilt in zwei unterschiedliche, sich ergänzende Projekte:

- Abschnitt A und Abschnitt B sind Teil der *flankierenden Massnahmen* im Gundeldinger Quartier;
- Abschnitt C und Abschnitt D sind Teil der *Knoten Anpassungen* im Basel-Dreisitz.

Die Projektkosten werden daher gesplittet dargestellt und die jeweiligen Abschnitte A+B sowie C+D wie folgt zusammengefasst.

Abschnitte A+B

Die Gesamtkosten für die Abschnitte A+B des Projektperimeters betragen 14,232 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf:

- | | | |
|-----|-----------|---|
| Fr. | 2'250'000 | für die baulichen Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehrs, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
(Tiefbauamt, Position 6170.250.20020) |
| Fr. | 1'129'000 | für die baulichen Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“
(BVB, Position 6618.500.56307) |
| Fr. | 347'000 | für den Einbau von Schienenkopfbenetzungsanlagen, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, zulasten der Lärm-minderungsmassnahmen der BVB, Gleisschmieranlagen
(BVB, Position 6618.500.5312) |
| Fr. | 2'000 | als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen, zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements |

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

- | | | |
|-----|-----------|--|
| Fr. | 760'000 | für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
(Tiefbauamt, Position 6170.250.52000) |
| Fr. | 1'620'000 | für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
(Tiefbauamt, Position 6170.250.56000) |
| Fr. | 334'000 | für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
(Mobilität, Position 6618.300.57000) |
| Fr. | 7'790'000 | für die Erhaltung der öV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen.
(BVB, Position 6618.500.29001) |

Ferner werden durch Dritte für Gleisanlagenerneuerungen und Werkleitungserneuerungen auf Allmend Ausgaben in der Höhe von 7,215 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Die Abschnitte A+B des Projektes sind Teil der Massnahme „M1a“ mit Priorität A im Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation. Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten (gedeckt auf 7,78 Mio. Franken, exkl. MwSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005), also mit maximal 2,72 Mio. Franken (zzgl. MwSt. und Teuerung). Damit liegen die Bundesbeiträge für diesen Projektabschnitt (A+B) bei 2,72 Mio. Franken zzgl. MwSt. und Teuerung.

Abschnitte C+D

Die Gesamtkosten für die Abschnitte C+D des Projektperimeters betragen 8,814 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf:

- | | | |
|-----|-----------|---|
| Fr. | 2'990'000 | für die baulichen Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehrs, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
(Tiefbauamt, Position 6170.250.20022) |
| Fr. | 804'000 | für die baulichen Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“
(BVB, Position 6618.500.56308) |
| Fr. | 569'000 | für den Einbau von Schienenkopfbetzungsanlagen, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, zulasten der Lärm-minderungsmassnahmen der BVB, Gleisschmieranlagen
(BVB, Position 6618.500.5312) |
| Fr. | 12'000 | als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements |

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

- | | | |
|-----|-----------|--|
| Fr. | 1'475'000 | für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standards, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
(Tiefbauamt, Position 6170.250.52000) |
| Fr. | 55'000 | gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
(Mobilität, Position 6618.300.57000) |
| Fr. | 2'909'000 | gebundene Ausgaben für die Erhaltung der öV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen
(BVB, Position 6618.500.29001) |

Ferner werden durch Dritte für Gleiserneuerungen und Werkleitungserneuerungen auf Allmend Ausgaben in der Höhe von 3,226 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Die Abschnitte C+D des Projektes sind Teil der Massnahme „M2“ mit Priorität A im „Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation“. Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten (gedeckelt auf 24,32 Mio. Franken, exkl. MwSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005), also mit maximal 8,51 Mio. Franken (zzgl. MwSt. und Teuerung). Die Massnahme „M2“ umfasst die Anpassungen sämtlicher Knoten im Basel-Dreisitz. Mit dem Vorhaben hier wird vorerst einer der vier Knoten umgebaut. Mit späterem Umbau der drei weiteren Knotenbereiche werden zu gegebener Zeit die entsprechenden Anträge gestellt. Die Bundesbeiträge für den vorliegenden Projektabschnitt (C+D) umfassen also nur eine erste Tranche des vorgesehenen Gesamtbeitrags und betragen 3,08 Mio. Franken zzgl. MwSt. und Teuerung.

Für die jeweiligen Kostenanteile des Bundes (Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte) zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, sie sind daher Bestandteil des Ratschlags. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit den Bruttokosten. Die vom Bund gesprochen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht, sofern vorliegender Ratschlag genehmigt wird.

Die gebundenen Teile können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Stimmvolk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

2. Begründung

2.1 Anstehende Erhaltungsarbeiten

Im gesamten Projektperimeter steht die dringende und umfangreichen Gesamterneuerung der Tramgleise (Schiene samt Unterbau) an. Auch an den Leitungen der IWB (Elektrizität, Wasser, Gas, Telekom) und der Swisscom besteht dringender Erhaltungs- und Ausbaubedarf. Gleichfalls steht die Sanierung von Abwasserableitungsanlagen und Strasse an.

2.2 Weitere Chancen im Projekt nutzen

Im Zusammenhang mit den Erhaltungsmassnahmen bietet sich die Gelegenheit, den öffentlichen Raum im Gundeldinger Quartier funktional zu verbessern und gestalterisch aufzuwerten. Mit verhältnismässig geringen zusätzlichen Kosten von 8,09 Millionen Franken (von insgesamt 33,49 Millionen Franken) können die vielfach formulierten Anliegen der Quartierbevölkerung zur Sicherung der erreichten Verkehrsreduktion, Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität umgesetzt werden. Mit einer Sanierung im Bestand liessen sich weder diese Anliegen noch die nötigen Anpassung an die geltenden gesetzlichen und verkehrstechnischen Vorgaben umsetzen, wofür bauliche Anpassungen im gesamten Projektperimeter erforderlich sind.

Bei der Neugestaltung ist zu berücksichtigen, dass der durch den Grossen Rat beschlossene Tramnetzausbau zu einem späteren Zeitpunkt ohne erheblichen finanziellen Zusatzaufwand an die neue Situation anschliessen kann.

Der Strassenraum am Viertelkreis präsentiert sich heute vor allem als Verkehrsknoten. Die angestrebte Umgestaltung macht daraus einen Platz für das Quartier und das angrenzende Dreispitzareal und verbessert die Verkehrsanbindung des Dreispitzareals. Dazu ist für den heute lichtsignalgeregelten Knotenbereich am Viertelkreis ein Verkehrskreisel vorgesehen, der gross genug ist, um im Zentrum Tramhaltestellen aufzunehmen (analog dem Wettsteinplatz). Dadurch können die Verkehrsflächen im Knotenbereich auf ein Minimum reduziert und dennoch zusätzliche Verkehrsbeziehungen angeboten werden. Die gewonnenen Freiflächen bilden einen Platz, der mit neuen Grünflächen und Bäumen vom Dreispitzareal her kommend künftig als attraktives Eingangstor ins Gundeldinger Quartier wahrgenommen werden wird.

In der Gundeldingerstrasse werden sich der öffentliche Verkehr und der motorisierte Verkehr die Fahrspur in Richtung Viertelkreis teilen, wobei der öffentliche Verkehr priorisiert wird. Die Haltestellen für Bus und Tram und auch sämtliche Fahrbahnübergänge werden komfortabel und standardmässig entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umgestaltet.

Den Velofahrenden steht künftig in der Gundeldingerstrasse in Richtung Viertelkreis ein Velostreifen zur Verfügung und auch in Gegenrichtung sind neben dem Tram Velos zugelassen. Am Viertelkreis werden zusätzlich alle Fahrbeziehungen möglich. In der Reinacherstrasse kann das Angebot an Velowegen aus der Reinacherstrasse Süd und Reinacherstrasse Nord jeweils in Richtung Viertelkreis verlängert werden.

Die Fussgänger/-innen werden den Platz am Viertelkreis direkt queren können. Im gesamten Sanierungsperimeter sind komfortable Trottoirbereiche mit mehr Fussgängerstreifen in der Gundeldingerstrasse und weiteren Fussgängerstreifen in der Reinacherstrasse vorgesehen.

2.3 Heutige Situation

Das Gundeldinger Quartier ist dicht besiedelt. Die Anforderungen an den schmalen Strassenraum der Gundeldingerstrasse sind vielfältig und die bestehende Situation ist für alle Verkehrsteilnehmer/-innen unbefriedigend. Der Knotenbereich am Viertelkreis wird trotz seiner Grösse vollständig vom motorisierten Verkehr dominiert und ermöglicht dennoch nicht alle Verkehrsbeziehungen. Auch in der Reinacherstrasse ist die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden unbefriedigend.

Fussverkehr

Alle Trottoirbereiche im Perimeter, mit Ausnahme jener der Reinacherstrasse nördlich des Viertelkreises, sind Teil des kantonalen Fusswegnetzes.

Die Trottoirs beidseitig der Gundeldingerstrasse Ost sind heute zu schmal, die Quermöglichkeiten für Fussgänger/-innen nicht ausreichend. Im sehr langen Abschnitt der Gundeldingerstrasse gibt es nur sehr wenige Fussgängerstreifen. An den beiden lichtsignalgesteuerten Knoten beim Zwinglihaus und Viertelkreis müssen die Fussgänger/-innen teilweise Umwege und lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

Auf Höhe der Haltestelle Leimgrubenweg in der Reinacherstrasse ist der Trottoirbereich westlich der Fahrbahn gleichzeitig auch Nebenfahrbahn und Haltestellenbereich.

Veloverkehr

Beide Strassen im Perimeter sowie alle Zufahrten in den beiden Hauptknotenbereichen sind für den Veloverkehr von übergeordneter Bedeutung. Sie dienen gleichzeitig als Velo-Basis- und Pendlerrouen mit Ausnahme der Achse Thiersteinallee–Gundeldingerrain, die ausschliesslich Velo-Pendlerroute ist.

Die Gundeldingerstrasse verfügt trotz Tempo 50 km/h über keine Velomassnahmen. Sie ist nur im Einbahnregime befahrbar, was zu Umwegfahrten vor allem für die Anwohner/-innen führt.

Am Knoten Viertelkreis sind heute mehrere Fahrbeziehungen nicht möglich, wodurch ebenfalls erhebliche Umwege erforderlich werden.

In der Reinacherstrasse sind zwar Velostreifen vorhanden, jedoch entlang einer viel zu schmalen Fahrspur für den motorisierten Verkehr, die in Teilbereichen lediglich 2,50 m breit ist. Dies entspricht nicht dem angestrebten Sicherheitsstandard einer Velo-Basisroute.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen der BVB (Tram/Bus) und BLT (Bus) sind heute weder komfortabel noch behindertengerecht. Sie lassen sich aufgrund der zu schmalen Inseln, der engen Gleisbögen und der Lage von Grundstückszufahrten nicht ohne weiteres anpassen. Zudem sind die Haltestellenlängen nur auf die kurzen Tramkompositionen der Linie 16 (28,5 m) ausgelegt.

Am Viertelkreis stehen heute für drei Buslinien (Linie 36, 37 und 47) insgesamt vier Halteketten zur Verfügung. Hinzu kommen zwei weitere Halteketten für das Tram (Linie 16). Dadurch ist die Situation für Fahrgäste unübersichtlich und teils mit langen Umsteigewegen verbunden.

Der durch den Grossen Rat genehmigte Tramnetzausbau (Grossratsbeschluss 12/38/10G vom 19. September 2012) sieht mittelfristig eine neue Gleisverbindung vom Knoten Viertelkreis via Leimgrubenweg zum Schänzli vor und die Führung von zwei Tramlinien durch die Gundeldingerstrasse.

Motorisierter Individualverkehr

Alle Strassen im Perimeter sind verkehrsorientierte Strassen. Mit Ausnahme der Reinacherstrasse sind alles Hauptsammelstrassen, die Reinacherstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse. Auf allen Strassen gilt Tempo 50 km/h. Die Gundeldinger- und die Reinacherstrasse sind gleichzeitig kantonale Notfallachsen und Ausnahmetransportrouten.

Die Gundeldingerstrasse ist nur im Einbahnregime in Richtung Viertelkreis befahrbar mit Ausnahme des Trams. Teilweise stehen dem Individualverkehr in der Gundeldingerstrasse Ost zwei Fahrspuren zur Verfügung. Dies führt vor allem ausserhalb der Spitzenstunden zu erhöhter Fahrgeschwindigkeit, was die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie von Velofahrenden verschlechtert und mehr Lärm verursacht.

Heute stehen der Anwohnerschaft in diesem Abschnitt der Gundeldingerstrasse zwanzig Parkplätze und Güterumschlagsfelder mit einer Gesamtlänge von 50 m zur Verfügung. Diese befinden sich entlang des Trameigentrassees in Richtung Zwinglihaus und somit für den motorisierten Individualverkehr auf der falschen Seite.

Am Knoten Viertelkreis sind heute mehrere Fahrbeziehungen nicht möglich. Dadurch werden erhebliche Umwege erforderlich, was besonders die siedlungsorientierten Strassen des Gundeldinger Quartiers mit Durchgangsverkehr belastet.

Der Grossratsbeschluss 13/02/03G vom 9. Januar 2013 (Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30) sieht die Prüfung von Tempo 30 km/h für die Gundeldingerstrasse vor.

Umfeld

Sowohl die Gundeldingerstrasse als auch der Viertelkreis und die Reinacherstrasse sind durch den Verkehr dominiert. Für das Quartier ist der Strassenraum unattraktiv, es fehlt an Aufenthaltsqualität.



Abbildung 2: Bestand – Situation am Viertelkreis

In der Gundeldingerstrasse ist der überwiegende Teil der Gebäude von Lärmgrenzwertüberschreitungen bei Tag und Nacht betroffen. In der Reinacherstrasse sind vor allem die Lärmgrenzwerte bei Nacht überschritten.

Der westliche Abschnitt der Gundeldingerstrasse wird von einer Baumallee gesäumt. Entsprechend dem „Leitbild Strassenbäume“ ist die Weiterführung der Baumallee auch für den östlichen Abschnitt der Gundeldingerstrasse zu prüfen.

2.4 Projektziele

Der anstehende umfangreiche Erhaltungsbedarf im Projektperimeter bietet die Chance, diesen im Sinne der kantonalen regierungsrätlichen Vorgaben aus „Legislaturplan“, „Verkehrspolitischen Leitbild“ und „Konzept zur Steigerung der Lebensqualität und der Sicherheit im öffentlichen Raum“ umzugestalten. Auf Grundlage der in Kapitel 2.3 dargelegten Defizite sollen für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden folgende Ziele erfüllt werden:

Fussverkehr

- komfortable und normgerechte Trottoirbreiten zu beiden Seiten der Fahrbahn;
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger/-innen.

Veloverkehr

- geeignete Velomassnahmen unter Berücksichtigung des Verkehrsregimes und des Teilrichtplans Velo;
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen im Knotenbereich Viertelkreis, wenn möglich sollen alle Verkehrsbeziehungen angeboten werden.

Öffentlicher Verkehr

- störungs- und hindernisfreier öV-Betrieb;
- komfortable und kurze Umsteigebeziehungen;
- Ausgestaltung der Haltestellen für die Nutzung mit allen Tramlängen;
- Berücksichtigung des bestehenden Tramnetzes und Aufwärtskompatibilität zum Tramnetzausbau;
- hindernisfreie Ausgestaltung aller Haltestellenbereiche.

Motorisierter Individualverkehr

- das Quartier vom Durchgangsverkehr entlasten;
- Berücksichtigung der Bedürfnisse der Anwohner/-innen und Gewerbetreibenden;
- Querschnittsaufteilung für die Gundeldingerstrasse, die sowohl für Tempo 50 km/h als auch für Tempo 30 km/h geeignet ist;
- verbesserte Verkehrsbeziehungen am Knoten Viertelkreis (mit Ausnahme des Einbahnregimes in der Gundeldingerstrasse) zur Vermeidung von quartiersbelastenden Umwegfahrten und zur besseren Anbindung des Dreispitzareals.

Umfeld

- mehr Aufenthaltsqualität durch Aufwertung der Gundeldingerstrasse und Reinacherstrasse;
- Baumneupflanzungen entsprechend „Leitbild Strassenbäume“ für den Abschnitt der Gundeldingerstrasse;
- Aufwertung des Bereichs am Viertelkreis zu einem Platz mit Quartierbezug gemäss „Freiraumkonzept Basel“ .

3. Projektentwicklung

3.1 Vorgehen

Die Projekterarbeitung erfolgte in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe mit Vertretern der jeweiligen Amtsstellen und Unterstützung durch externe Fachplaner.

Der Grossratsbeschluss zur weiteren Umsetzung von Tempo 30 km/h in der Gundeldingerstrasse wird unabhängig von diesem Projekt durch das Amt für Mobilität bearbeitet. Ein Regimewechsel von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h soll gegebenenfalls möglichst zusammen mit diesem Projekt umgesetzt werden. Gewährleistet wird aber auch ein allfällig späterer Regimewechsel (gesamthaft oder in Teilbereichen der Gundeldingerstrasse) ohne zusätzliche bauliche Anpassung innerhalb des hier betrachteten Projektperimeters.

Die Sanierung der Gebäude in der Gundeldinger- und Reinacherstrasse mit Lärmschutzfenstern bis 2018 wird durch das AUE zurzeit unabhängig von diesem Projekt bearbeitet.

3.2 Mitwirkung

Die Planung erfolgte im Rahmen der Stadtentwicklung Basel-Süd Gundeli Plus unter Einbezug des Quartiers und in enger Abstimmung mit den Interessensvertretern des Quartiers und des angrenzenden Gewerbes. So fanden zum Projektstart ein Quartierworkshop sowie eine Begehung mit Kindern aus dem Quartier statt. Vertreter der Christoph Merian Stiftung (CMS), aus dem Neutralen Quartiersverein Gundeldingen (NQV-Gundeldingen), der Interessensgemeinschaft Dreispitz (IG-Dreispitz), der Interessensgemeinschaft Gewerbe Gundeldingen (IGG-Gundeldingen) und aus dem Verein Wohnliches Gundeli Ost (WGO) waren über den gesamten Planungsprozess eingebunden.

Die Projektergebnisse wurden der interessierten Anwohnerschaft vorgestellt. In den jeweils anschliessenden Diskussionsrunden war die Rückmeldung mehrheitlich positiv, diverse Anregungen konnten noch in das Projekt aufgenommen werden. Daneben fand auch eine Projektvorstellung für Kinder statt. Anlässlich der Tagung von UNICEF-Schweiz in Basel wurde die Einbindung der Kinder in den Planungsprozess als positives Beispiel hervorgehoben.

Das Planungsamt hat das Projekt mit den Vertretern von ProVelo beider Basel, Fussverkehr Region Basel, Verkehrs-Club der Schweiz beider Basel (VCS), Touring Club Schweiz beider Basel (TCS), Automobil Club der Schweiz beider Basel (ACS) sowie der Planungsgruppe Gundeldingen und IG-Verkehrt Gundeli abgestimmt.

3.3 Verkehrstechnische Untersuchungen

Für den Nachweis der Verkehrsleistungsfähigkeit wurden die prognostizierten Verkehrsentwicklungen bis 2025 und der durch den Grossen Rat genehmigte Tramnetzausbau bereits berücksichtigt. Die entsprechende Mikrosimulation zeigt für die Knotenbereiche Zwinglihaus und Viertelkreis jeweils eine zufriedenstellende Verkehrsqualität.

3.4 Abstimmung mit der Erhaltung

Im gesamten Projektperimeter ist, wie eingangs erwähnt, die Erneuerung der Tramgleise (Schiene samt Unterbau) notwendig. Zusammen mit den Erhaltungsmassnahmen der Tramgleise und der Strasse werden auch die notwendigen Erhaltungsmassnahmen im Bereich der Abwasserableitungsanlagen, der IWB-Werkleitungen und der Swisscom getätigt.

4. Projektbeschreibung

Der Projektperimeter erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 1'300 m mit recht unterschiedlichen Nutzungsanforderungen. Er verläuft vom Knotenbereich Zwinglihaus, über die Gundeldingerstrasse bis zum Viertelkreis, über den Knotenbereich Viertelkreis sowie auf der Reinacherstrasse ab Prag-Strasse bis zum Jakobsbergerholzweg und gliedert sich in folgende vier Abschnitte (vgl. Abb. 1):

- Abschnitt A – Knotenbereich Zwinglihaus;
- Abschnitt B – Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse;
- Abschnitt C – Knotenbereich Viertelkreis;
- Abschnitt D – Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg.

Im gesamten Projektperimeter wird im Sinne der Wohnumfeldaufwertung für die Fahrbahnoberfläche ein lärmmindernder Belag verwendet. Der Belag wurde entsprechend der örtlichen Belastung (z. B. Bus) und der angestrebten Lebenswertwartung von rund zwanzig Jahren gewählt. Es wird mit einer Lärminderung gegenüber dem heutigen Belag mit 2–3 dB gerechnet.

4.1 Abschnitt A: Knotenbereich Zwinglihaus

Das Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation nennt unter dem Projekt „M1a“ die „Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City–Basel SBB–Gundeldinger Quartier“ mit folgendem Kurzbeschreibung:

„Mit der Realisierung des Projektes A2-ABAC (Anschluss Basel-City) soll das kantonale Strassennetz vom Durchgangsverkehr entlastet und damit insbesondere die Belastung des Gundeldinger Quartiers sowie die Trennwirkung der heute stark belasteten Nauenstrasse vermindert werden. Aufgrund des grossen Zeithorizonts und des Drucks sollen in einem ersten Schritt bereits Massnahmen zur Verkehrsreduktion und Wohnumfeldaufwertung in Gundeldingen geplant und umgesetzt werden. Es sind Massnahmen zur Festigung resp. Reduktion der aktuellen Verkehrsbelastung im Quartier mit Umsetzungs-Zeithorizont 5-7 Jahre gesucht.“

Die mit diesem Projekt vorgeschlagenen Änderungen im Knotenbereich Zwinglihaus sind für das gesamte Gundeldinger Quartier zwar nur ein kleiner Ausschnitt aber ein wichtiger Bestandteil der im Agglomerationsprogramm formulierten Ziele. Zudem sind die Knotenanpassungen wichtige Voraussetzung, um die im weiteren Verlauf der Gundeldingerstrasse bis zur Reinacherstrasse vorgeschlagenen Anpassungen umsetzen zu können.

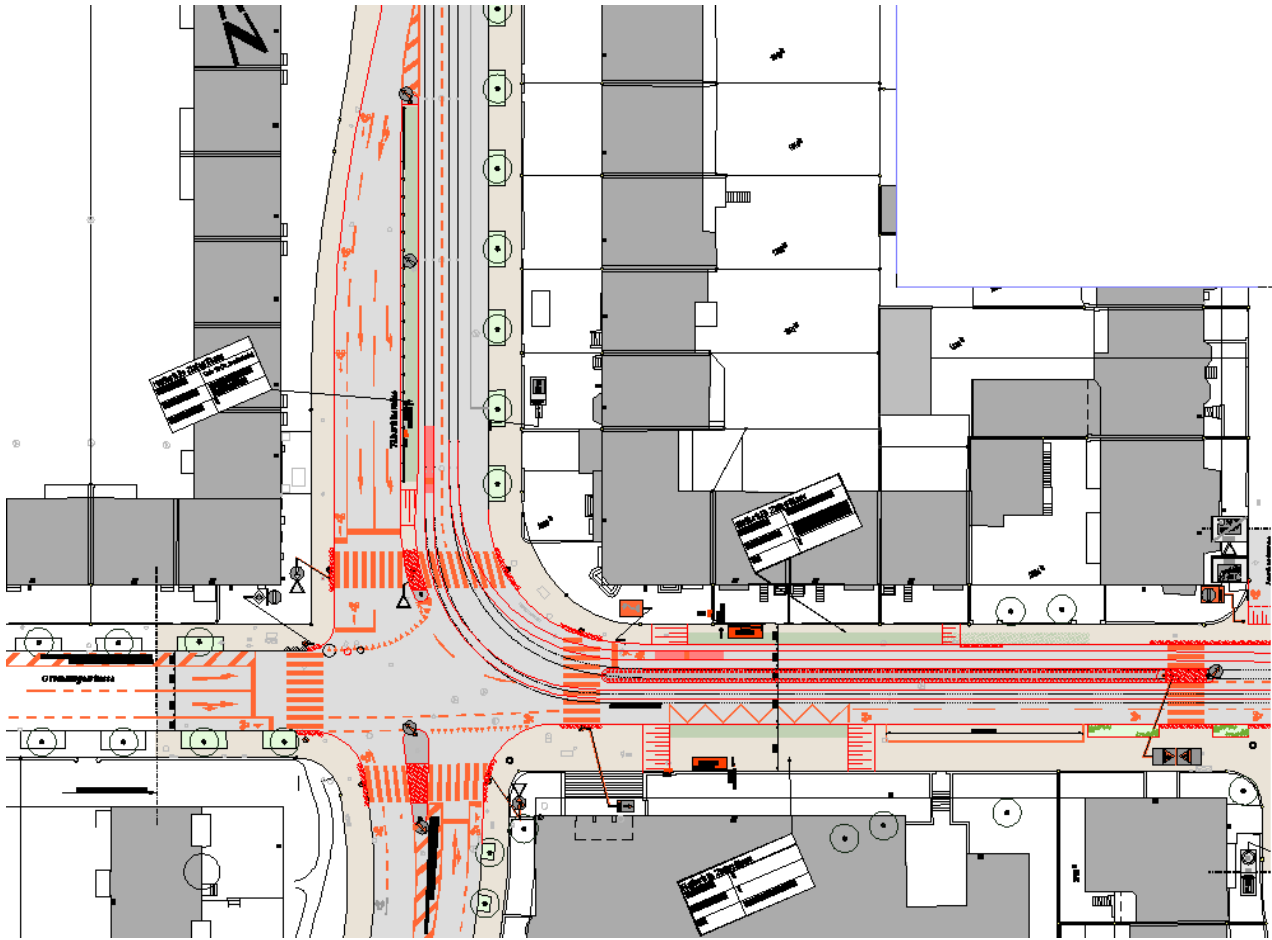


Abbildung 3: Projekt – Planausschnitt, Abschnitt A, Knotenbereich Zwinglihaus

Unter Berücksichtigung der Verkehrsleistungsfähigkeit und der damit einhergehenden Fahrspuraufteilung sollen die Haltestellenbereiche in ihrer heutigen Lage beibehalten werden. Somit bleiben Tram- und Bushaltestelle in der Gundeldingerstrasse jeweils Kaphaltestellen. Bei der Tramhaltestelle in der Thiersteinallee ist weiterhin eine Haltestelleninsel mit Tram-Eigentrasse vorgesehen.

Das Projekt gewährleistet für diesen Knotenbereich insgesamt eine zufriedenstellende Verkehrsqualität: Während die Verkehrsqualität für die unproblematischen Verkehrsströme gegenüber heute von „gut“ auf „zufriedenstellend“ leicht abnimmt, ist sie für die Hauptverkehrsströme gleichbleibend „gut“ bis „sehr gut“. Letzteres betrifft den Busverkehr entlang der Achse Gundeldingerstrasse, von der Margarethenstrasse in Richtung Reinacherstrasse.

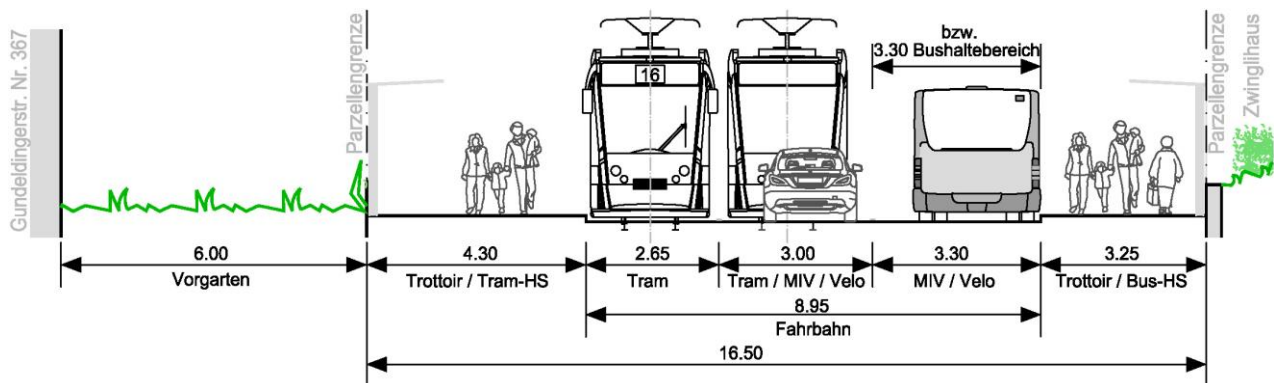


Abbildung 4: Bestand – Regelquerschnitt, Abschnitt A, Gundeldingerstrasse auf Höhe Haltestelle Zwinglihaus, Blick in Richtung Viertelkreis

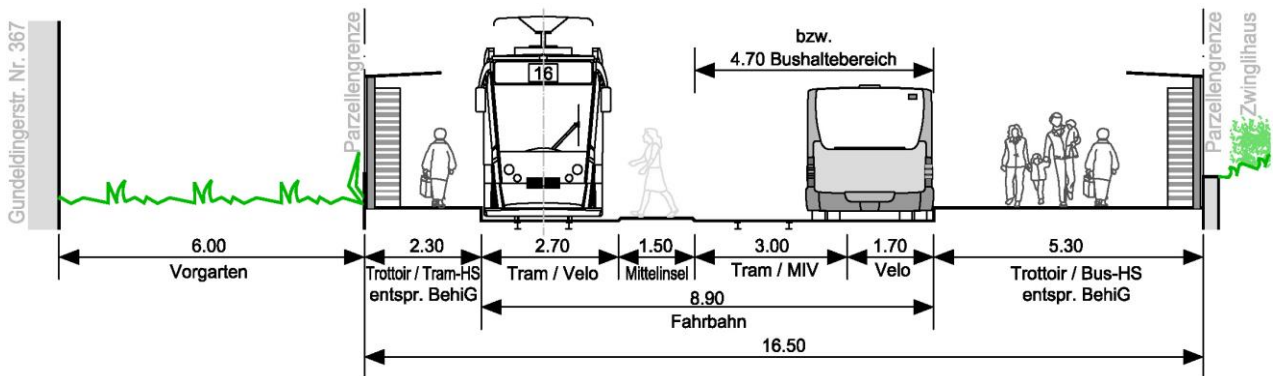


Abbildung 5: Projekt – Regelquerschnitt, Abschnitt A, Gundeldingerstrasse auf Höhe Haltestelle Zwinglihaus, Blick in Richtung Viertelkreis

Fussverkehr

Die Fussgängerstreifen im Knotenbereich sind lichtsignalgeregt. Im Bus- und Tramhaltestellenbereich in der Gundeldingerstrasse ist ein zweiter Fussgängerstreifen vorgesehen. Dieser ist mit einer Mittelinsel ausgestattet. Somit gibt es zu beiden Seiten der Haltestellen Fussgängerstreifen.

Die Trottoirs sind mindestens 2 m breit. Vor dem Haupteingang zum Zwinglihaus, das einen wichtigen Versammlungsort für das Quartier darstellt, ist das Trottoir 5,30 m breit und dient so auch dem Aufenthalt.

Veloverkehr

In der Gundeldingerstrasse zwischen Viertelkreis und Zwinglihaus wird der Velogegeverkehr zugelassen. Zudem schafft das Projekt die Voraussetzungen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Weiterführung des Velogegeverkehrs ab Zwinglihaus in Richtung Margarethenstrasse realisiert werden könnte – ohne zusätzliche bauliche Anpassungen im Knotenbereich.

Durch die Neuordnung der Fahrspuren im Knotenbereich wird der nötige Platz geschaffen, damit Velofahrer/-innen in allen Knotenzu- und -wegfahrten eigene Flächen haben mit Ausnahme der Haltestellenbereiche.

Mit Ausnahme der Gundeldingerstrasse in Richtung Margarethenstrasse können Velofahrende hier künftig sicher und komfortabel aus allen Richtungen in alle Richtungen fahren. Genannte Einschränkung kann wie bereits beschrieben zu einem späteren Zeitpunkt und ohne bauliche Anpassungen im Knotenbereich aufgehoben werden.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellenzugänge und die Haltestellenbereiche werden komfortabel und hindernisfrei ausgestaltet, so dass sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können. In der Gundeldingerstrasse sind für die Bus- sowie die Tramhaltestelle Zwinglihaus jeweils BVB-Normwartehallen (Typ Mono) vorgesehen.

In der Knotenzufahrt Thiersteinallee hat das Tram weiterhin ein Eigentrassee. Dadurch kann das Tram beim Einbiegen in die Gundeldingerstrasse gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert werden und ist in der Gundeldingerstrasse in Richtung Viertelkreis Pulkführer, Autos fahren hinter dem Tram. Ein allfälliger Rückstau zu Spitzenzeiten aus dem Viertelkreis in die Gundeldingerstrasse kann dadurch auf jeden Fall rechtzeitig abgebaut werden, so dass ein störungsfreier Trambetrieb gewährleistet ist. Auch der Bus kann den Knotenbereich beim Zwinglihaus störungsfrei passieren.

Motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr werden die gleichen Verkehrsbeziehungen wie im Bestand angeboten. Anordnung und Aufstellflächen der Abbiegespuren sind so gewählt, dass ein gleichmässiger Verkehrsablauf gewährleistet ist.

Das auf dem breiten Trottoir vor dem Zwinglihaus vorgesehene Parkfeld mit vier Stellplätzen dient tagsüber der Kurzzeitparkierung und in den Randstunden als Anwohnerparkplatz.

4.2 Abschnitt B: Gundeldingerstrasse, zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse

Die Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse ist gleichfalls Teil der Massnahme „M1a“ des Agglomerationsprogramms des Bundes, 2. Generation.

Der Abstand zwischen den Parzellengrenzen beträgt lediglich 15 m, weshalb die Umsetzung der verschiedenen Anforderungen an diesen Raum nur unter Kompromissen möglich ist.

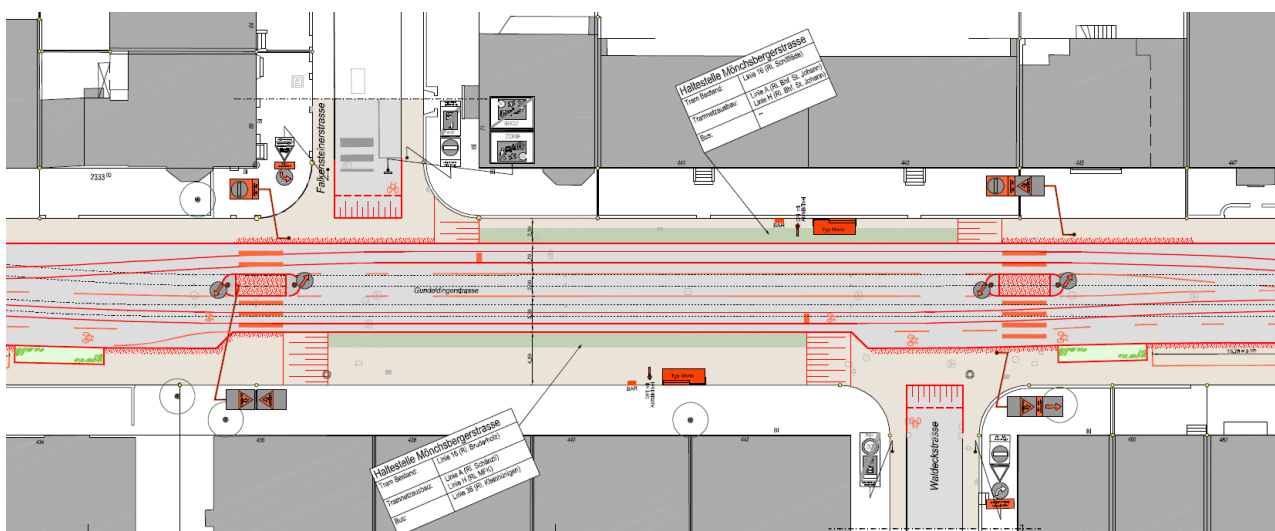


Abbildung 6: Projekt – Planausschnitt, Abschnitt B, Bereich Haltestelle Mönchsbergerstrasse

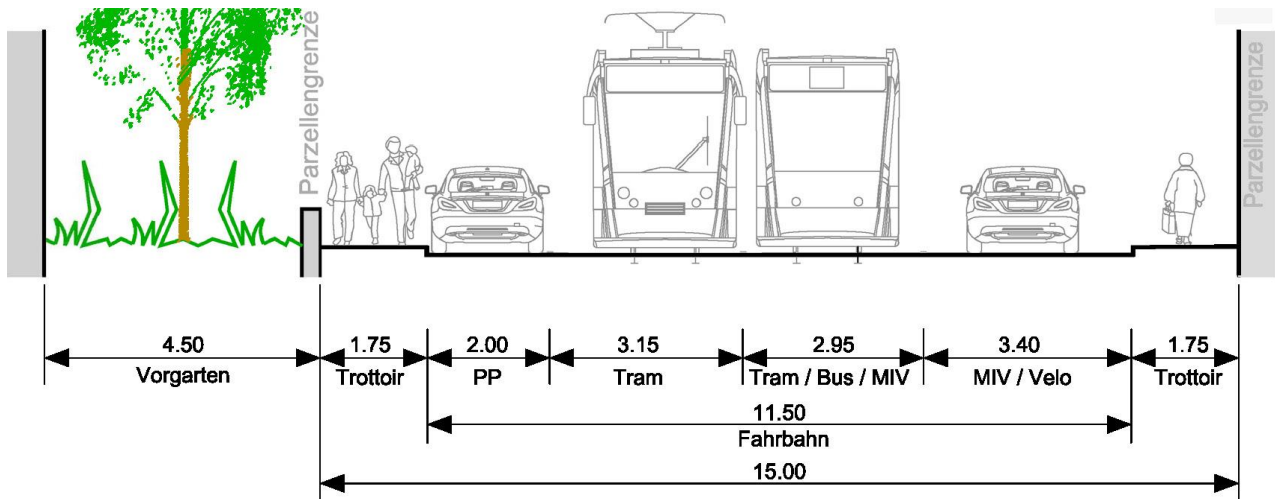


Abbildung 7: Bestand – Regelquerschnitt, Abschnitt B, Gundeldingerstrasse, Blick in Richtung Viertelkreis

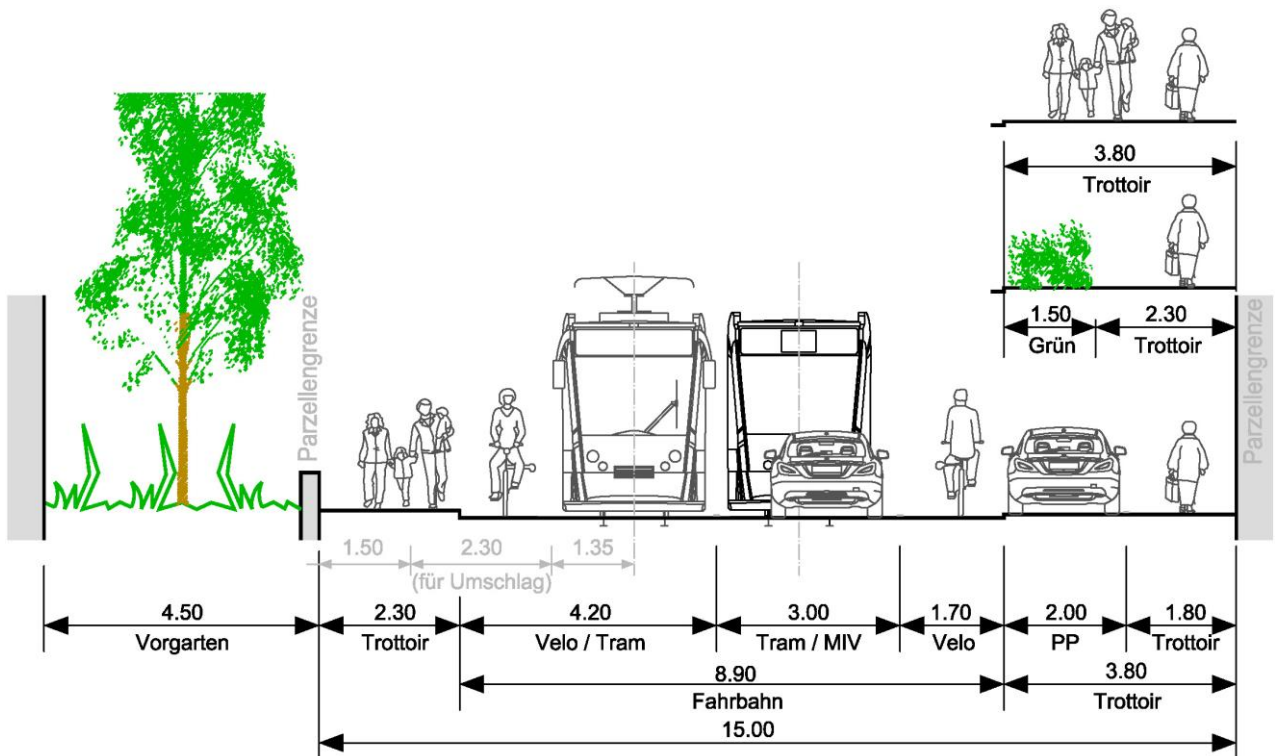


Abbildung 8: Projekt – Regelquerschnitt, Abschnitt B, Gundeldingerstrasse, Blick in Richtung Viertelkreis

Fussverkehr

Nördlich der Fahrbahn ist eine durchgehende Trottoirbreite von 2,30 m vorgesehen. Auf der Südseite ist das Trottoir durchgehend 3,80 m breit, was Platz bietet für die wechselnde Anordnung von Grünrabatten und Parkfeldern. Das Trottoir entlang der Grünrabatten ist jeweils 2,00 m, entlang der Parkfelder 1,80 m breit.

Dank neuer Trottoirüberfahrten zu den siedlungsorientierten Querstrassen wird zu beiden Seiten der Fahrbahn jeweils ein durchgehendes Trottoir geschaffen.

Auf Höhe Sternenbergstrasse/Delsbergerallee ist ein neuer Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel geplant. Dessen abschliessende Prüfung entsprechend VSS-Normen erfolgt im Rahmen des Ausführungsprojektes.

Zu beiden Seiten der Haltestelle Mönchsbergerstrasse sowie unmittelbar vor dem Viertelkreis kommen neue Fussgängerstreifen mit Mittelinseln zu liegen.

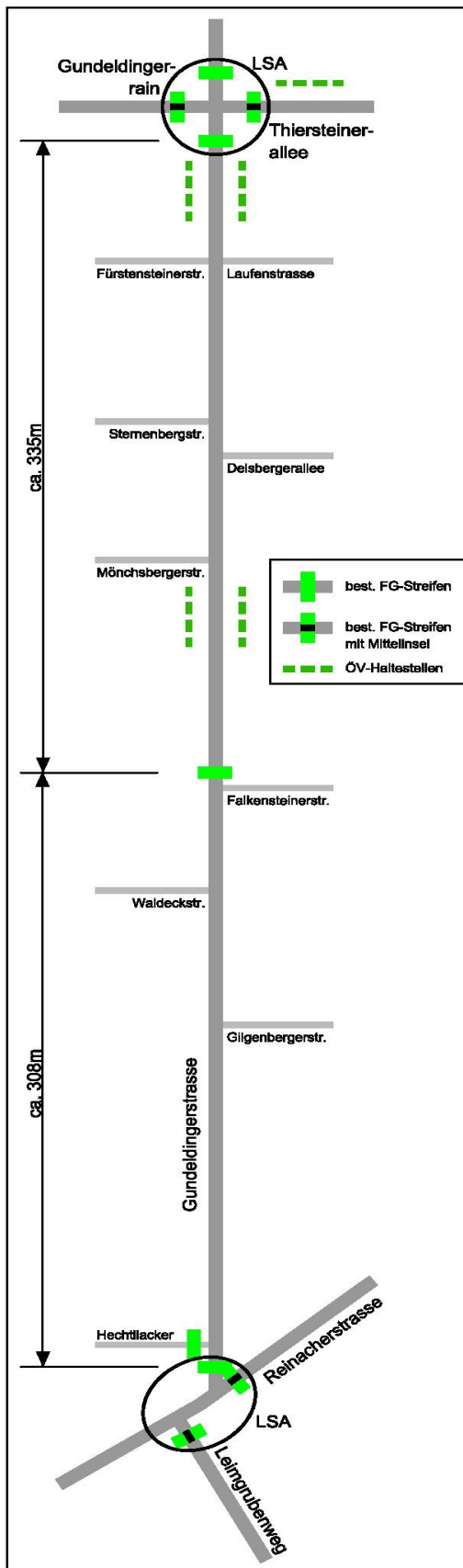


Abbildung 9: Bestand – Abschnitt B, Gundeldingerstrasse, Fussgängerstreifen

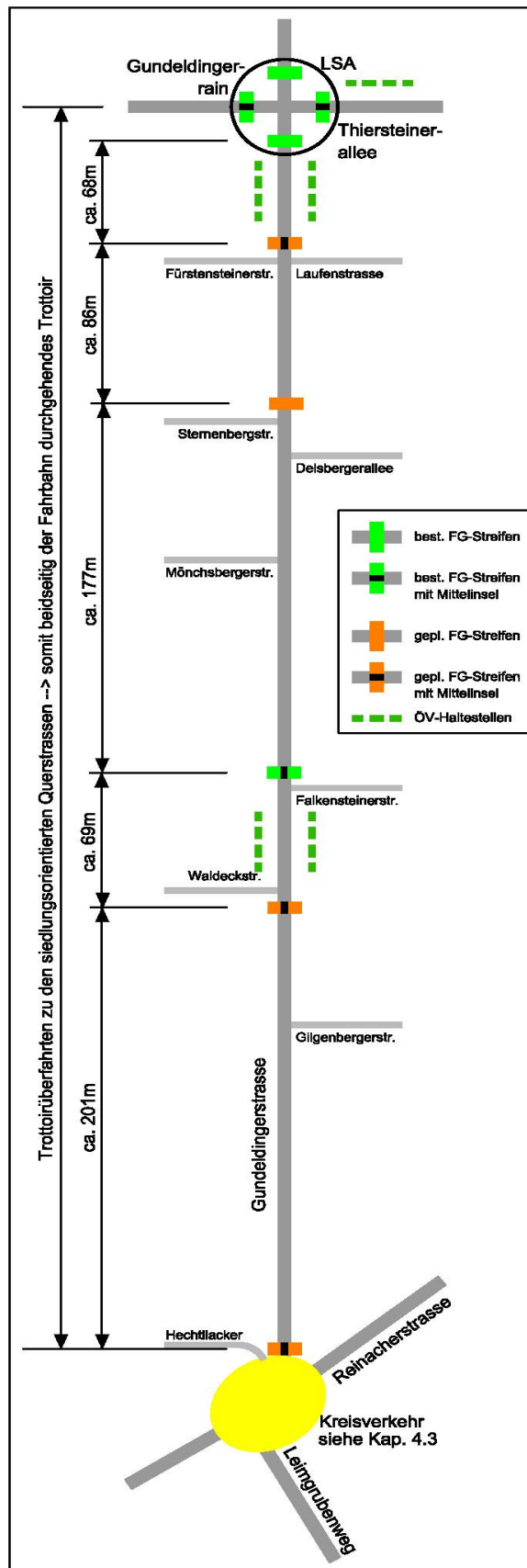


Abbildung 10: Projekt – Abschnitt B, Gundeldingerstrasse, Fussgängerstreifen

Veloverkehr

Im gesamten Abschnitt der Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse sind Velomassnahmen für beide Fahrtrichtungen vorgesehen. In Fahrtrichtung Viertelkreis gibt es einen Velostreifen mit einer Breite von 1,70 m. In Fahrtrichtung Thiersteinallee (kein motorisierter Individualverkehr) kann bei einer Fahrbahnbreite von 4,30 m das Tram ungehindert Velos überholen. Im Bereich der Kap-Haltestelle Mönchsbergerstrasse sind die Velomassnahmen unterbrochen.

Öffentlicher Verkehr

Die Gundeldingerstrasse in Richtung Thiersteinallee ist weiterhin frei von motorisiertem Individualverkehr, hingegen sind neu Velos zugelassen. Die Breiten für das Trottoir und Trameigenstrasse sind so gewählt, dass ein allfälliger Güterumschlag das Tram nicht behindert und das Tram ungehindert Velos überholen kann.

In Richtung Viertelkreis teilen sich Tram, Bus und motorisierter Individualverkehr künftig eine Fahrspur, wobei der öffentliche Verkehr priorisiert wird. Der motorisierte Individualverkehr fährt hinter dem öffentlichen Verkehr. Tram und Bus fahren somit störungsfrei durch die Gundeldingerstrasse und in den Kreuzungsbereich Viertelkreis ein.

Die Haltestelle Mönchsbergerstrasse liegt für beide Fahrtrichtungen künftig zwischen der Falkensteinerstrasse und der Waldeckstrasse und wird in Richtung Zwinglihaus mit einer BVB-Normwartehalle (Typ Mono) ausgestattet. Die Haltestellenbereiche sind behindertengerecht und als Kaphaltestellen gestaltet mit Trottoirbreiten von 4,80 m und 2,30 m. Zu beiden Seiten der Haltestelle gibt es Fussgängerstreifen mit Mittelinseln.

Motorisierter Individualverkehr

Dem motorisierten Individualverkehr steht künftig in diesem Abschnitt nur noch eine Fahrspur zur Verfügung.

Die Umsetzung von Tempo 30 km/h wird unabhängig von diesem Projekt geprüft. Ein allfälliger Wechsel von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h erfolgt gegebenenfalls möglichst zusammen mit der Umsetzung des vorliegenden Projektes. Eine allfällige spätere Einführung von Tempo 30 km/h (in der gesamten Gundeldingerstrasse oder auch nur in Teilabschnitten) ist ohne zusätzliche bauliche Anpassungen innerhalb des hier betrachteten Projektperimeters möglich.

Neben 20 Parkplätzen gibt es heute entlang der Nordseite der Güterstrasse Güterumschlagsfelder mit einer Gesamtlänge von 50 m. Neu wird der Güterumschlag auf der gesamten Länge der Nordseite möglich sein. Der Güterumschlag erfolgt rittlings auf dem Trottoir, so dass ausreichend Platz für die Fussgänger/-innen bleibt und das Tram nicht behindert wird. Eine Ausnahme bildet der Haltestellenbereich, wo der Güterumschlag während der Trambetriebszeiten nicht möglich ist. Die Parkplätze werden im breiten Trottoirbereich (3,80 m) auf die Südseite verlegt. So entstehen abschnittsweise 22 Parkfelder auf der richtigen Fahrbahnseite.

Umfeld

Die Reduktion der Fahrbahnflächen für den motorisierten Individualverkehr trägt zur Einhaltung des Temporegimes bei. Dadurch können der Lärm minimiert und die Aufenthaltsqualität im Strassenbereich erhöht werden.

Aufgrund der Platzverhältnisse können in diesem Strassenabschnitt keine Bäume gepflanzt werden. Mögliche Baumstandorte wären zu nah am Tramgleis. Ein zusätzliches Problem stellen die vielen Werkleitungen im Untergrund dar. Nicht nur wegen der Kosten, sondern auch weil der Platz für die Umverlegung der Leitungen nicht vorhanden ist, wird von Baumpflanzungen in diesem Strassenabschnitt abgesehen. Für die 21 neuen Grünrabbatten mit einer Gesamtfläche von rund 225 m² im südlichen Trottoirbereich, ist eine immergrüne niedrige Heckenbepflanzung (max. 0,60 m) vorgesehen.

4.3 Abschnitt C: Knotenbereich Viertelkreis



Abbildung 11: Projekt – Planausschnitt, Abschnitt C, Platz am Viertelkreis

Das Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation nennt unter dem Projekt „M2“ die „Knoten Anpassungen im Basel-Dreisitz“ mit folgendem Kurzbeschreibung:

„Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung auf dem Dreispitzareal werden an mehreren Knoten Anpassungen in unterschiedlicher Grössenordnung vorgenommen. Dies betrifft in der ersten Etappe (2015–2018) insbesondere den Knotenbereich an der Münchensteinerstrasse von der Dornacherstrasse bis zur Mailand-Strasse sowie die Knotenbereiche an der Reinacherstrasse zu der Münchensteinerstrasse, der Dornacherstrasse und dem Leimgrubenweg.“

Die mit diesem Projekt vorgeschlagenen Änderungen im Knotenbereich Viertelkreis (Abschnitt C) kommen allen Verkehrsteilnehmenden zugute. Um die in diesem Kapitel beschriebenen Änderungen zu ermöglichen, sind Anpassungen auch in der Reinacherstrasse (Abschnitt D) zwingend.

Künftig ist für den Knotenbereich ein Verkehrskreislauf vorgesehen, der gross genug ist, um im Zentrum Tramhaltestellen aufzunehmen (analog dem Wettsteinplatz). Dadurch können die Verkehrsflächen auf ein Minimum reduziert werden. Mit den so gewonnenen Freiflächen kann dieser Knoten als Platz gestaltet werden. Durch den Wegfall sämtlicher Lichtsignalanlagen wird der Verkehrsfluss verstetigt, womit der Verkehr den Platz nicht mehr beherrscht und dieser neu als attraktives Eingangstor ins Quartier wahrgenommen werden kann.

Der Ersatz der Lichtsignalanlagen durch den Verkehrskreisel verkürzt die mittleren Wartezeiten von 43 Sek. (LSA) auf 21 Sek. (Verkehrskreisel). Dass sich trotz dieser deutlichen Reduktion an der Einstufung der Verkehrsqualität („zufriedenstellend“) nichts ändert, liegt daran, dass der Einstufung für LSA und Verkehrskreisel nicht die gleichen Wartezeiten zugrundeliegen.

Fussverkehr

Die Fussgängerstreifen führen um den Verkehrskreisel herum, führen aber auch direkt ins Zentrum des Verkehrskreisels, so dass keine Umwege entstehen und die Haltestellen gut erreichbar sind. In der Reinacherstrasse ist auf Höhe der Haltestelle Leimgrubenweg ein zusätzlicher Fussgängerstreifen mit Mittelinseln vorgesehen.

Veloverkehr

Wie generell üblich im Kreisverkehr, teilen sich Velo und motorisierter Verkehr eine Fahrspur. Das Velo verkehrt in der Mitte der Kreisverkehrsfahrbahn. Dank Kreisverkehr, Velogegegenrichtung in der Gundeldingerstrasse und Zweirichtungsverkehr im Hechtlacker sind für Velos am Knoten Viertelkreis künftig alle Verkehrsbeziehungen möglich.

Alle Knotenwegfahrten verfügen unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Verkehrskreisel über entsprechende Velomassnahmen. In den Zufahrtsbereichen sind die Velomassnahmen entsprechend den verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben (einspurige Verkehrskreiselfahrt, Velos fahren in der Mitte der Fahrspur) und aufgrund der Bushaltestellen unterbrochen. Im weiteren Verlauf des Leimgrubenwegs gibt es beidseitig Velostreifen.

Öffentlicher Verkehr

Das Projekt berücksichtigt das bestehende Tramnetz. Der durch den Grossen Rat genehmigte Tramnetzausbau (GRB 12/38/10G vom 19. September 2012) sieht eine neue Gleisverbindung vom Knoten Viertelkreis via Leimgrubenweg zum Schänzli vor sowie die Führung von zwei Tramlinien durch die Gundeldingerstrasse. Mit Bericht vom 8. Juli 2015 (P150754) hat der Regierungsrat den Grossen Rat (P150754) über die Priorisierung der einzelnen Tramausbauprojekte in Kenntnis gesetzt. Entsprechend seinen Empfehlungen soll eine Umsetzung dieser neuen Tramstrecke durch den Leimgrubenweg erst nach 2027 erfolgen.

In einer ersten Phase (bis zur Umsetzung des Tramnetzausbaus) sind die Haltestellen für die Buslinien 36, 37 und 47 im Leimgrubenweg und in der Reinacherstrasse angeordnet, die Haltestelle für die Tramlinie 16 befindet sich für beide Fahrtrichtungen in der Reinacherstrasse. Um die Tramhaltestelle in der Reinacherstrasse für beide Fahrtrichtungen mit normgerechten und behindertengerechten Haltestelleninseln berücksichtigen zu können, bedarf es eines Landerwerbs von ca. 70–75 cm Tiefe entlang der Reinacherstrasse (= ca. 70 m², vgl. S. 26).

Alle Haltestellenbereiche entsprechen den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. In der Reinacherstrasse werden die Bus- sowie die Tramhaltestelle (Richtung Zwinglihaus) mit einer BVB-Normwartehalle (Typ Mono) ausgestattet.

Die Vorrichtungen für eine Tramsicherungsanlage im Verkehrskreisel (Leitungen) sind mit dem Projekt berücksichtigt. Die Ausführung der Tramsicherungsanlage im Verkehrskreisel erfolgt erst mit dem erwähnten Tramnetzausbau. Auf Höhe Jakobsbergerstrasse ist eine öV-Priorisierung geplant.

In einer zweiten Phase (mit Umsetzung des Tramnetzausbaus) bleibt die Tramhaltestelle in der Reinacherstrasse für die Linie I (Badischer Bahnhof–Bahnhof Dreispitz) erhalten. Im Zentrum des Verkehrskreisels wird eine weitere Tramhaltestelle errichtet, die dann von der Linie A (Bahnhof. St. Johann–Schänzli) und der Linie H (Bahnhof. St. Johann–Motorfahrzeugprüfstation) bedient wird.

Die Lage der Bushaltestellen bleibt auch nach dem Tramnetzausbau unverändert, lediglich jene für die Buslinie 36 kann ins Zentrum des Verkehrskreisels verlegt werden.



Abbildung 12: Projekt – Schemadarstellung, Platz am Viertelkreis



Abbildung 13: nach Tramnetzausbau – Schemadarstellung, Platz am Viertelkreis

Motorisierter Individualverkehr

Die mittlere Wartezeit für diesen Knotenbereich/Kreisverkehr beträgt künftig weniger als 21 Sekunden, was einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität entspricht. Die Ausfahrten in Richtung Reinacherstrasse Süd und Reinacherstrasse Nord werden jeweils mit einem Bypass ausgestattet.

Mit Ausnahme des Einbahnregimes in der Gundeldingerstrasse sollen künftig am Knoten Viertelkreis alle Verkehrsbeziehungen möglich sein. Umwegfahrten durch das Quartier werden somit reduziert. Für die Einführung von Gegenverkehr im Anschlussbereich Hechtliacker sind Anpassungen im Einmündungsbereich notwendig. Die Abklärungen hierzu laufen parallel zu vorliegendem Projekt und werden in der Ausführung koordiniert. Im Bereich Leimgrubenweg fallen vier Parkplätze, die heute rittlings auf dem Trottoir angeordnet sind, zugunsten von Velostreifen weg.

Umfeld

Das Zentrum des Verkehrskreisels ist begehbar und nutzbar. Der Platz am Viertelkreis erhält eine Identität als Ort für das Quartier und für das angrenzende Dreispitzareal. Die Mitte des Platzes ist vorwiegend begrünt mit ruderaler Bepflanzung und einzelnen Bäumen (Schwedische Mehlbeere). Das Terrain ist leicht modelliert, damit die Gehbereiche besser von den nicht zu begehenden Bereichen (Gleise der Tramlinie) unterscheidbar sind.



Abbildung 14: Bestand – Situation, Blick auf den Viertelkreis aus der Reinacherstrasse Süd



Abbildung 15: Projekt – Visualisierung, Blick auf den Viertelkreis aus der Reinacherstrasse Süd



Abbildung 16: nach Tramnetzausbau – Visualisierung, Blick auf den Viertelkreis aus der Reinacherstrasse Süd



Abbildung 17: Bestand – Situation, Blick auf den Viertelkreis aus der Gundeldingerstrasse



Abbildung 18: Projekt – Visualisierung, Blick auf den Viertelkreis aus der Gundeldingerstrasse



Abbildung 19: nach Tramnetzausbau – Visualisierung, Blick auf den Viertelkreis aus der Gundeldingerstrasse

4.4 Abschnitt D: Reinacherstrasse, zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg

Die Anpassungen in diesem relativ kurzen Abschnitt der Reinacherstrasse sind eine Voraussetzung und somit Teil der Knotenanpassungen am Viertelkreis. Sie sind ebenfalls Teil der Massnahme „M2“ des Agglomerationsprogramms des Bundes, 2. Generation.

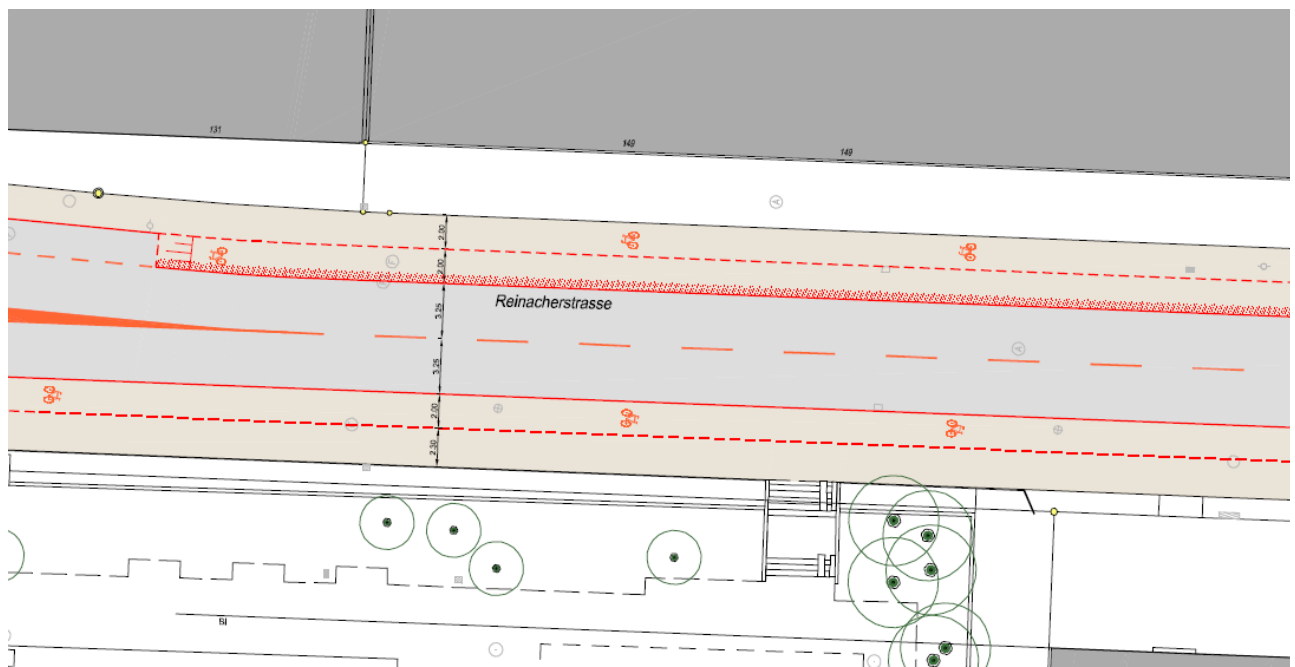


Abbildung 20: Projekt – Planausschnitt, Abschnitt D, Reinacherstrasse

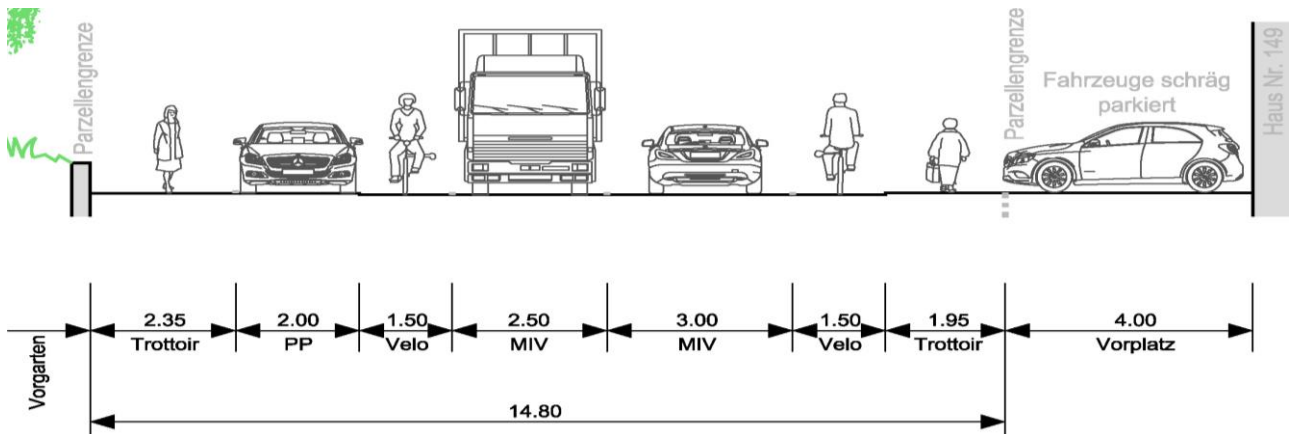


Abbildung 21: Bestand – Regelquerschnitt, Abschnitt D, Reinacherstrasse, Blick in Richtung Viertelkreis

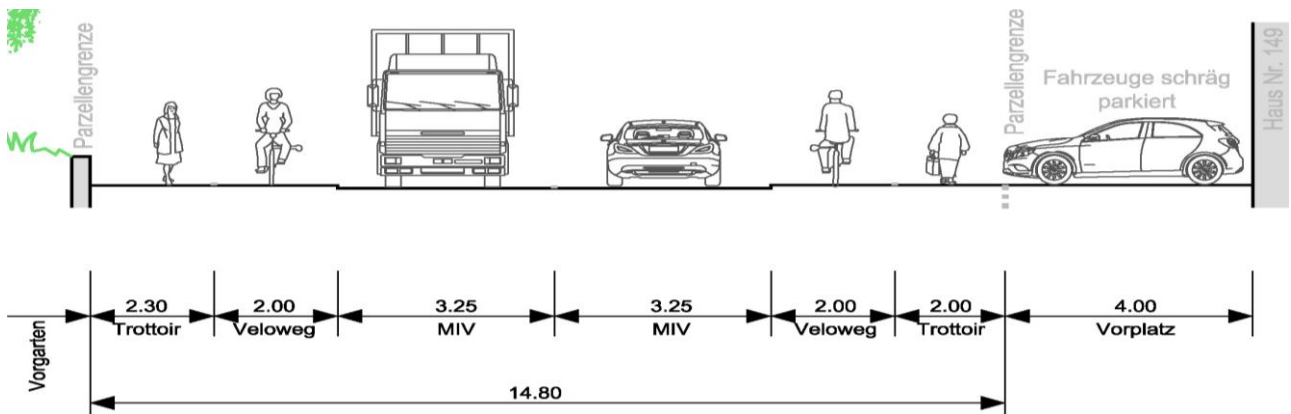


Abbildung 22: Projekt – Regelquerschnitt, Abschnitt D, Reinacherstrasse, Blick in Richtung Viertelkreis

Fussverkehr

Die Reinacherstrasse wird zu beiden Seiten der Fahrbahn mit komfortablen Trottoirs mit Mindestbreiten von 2,00 m ausgestattet.

Veloverkehr

Das im Bereich zwischen der Jakobsbergerstrasse und dem Jakobsbergerholzweg bestehende Parkfeld wird u.a. zugunsten von beidseitigen Velowegen in der Reinacherstrasse aufgehoben. Somit können in der Reinacherstrasse, auch über den Projektperimeter hinaus (Reinacherstrasse Süd und Reinacherstrasse Nord) fast durchgängig Velowege angeboten werden. Das Projekt schliesst an das Ratschlagsprojekt zur Reinacherstrasse Süd (GRB 13/02/04G vom 9. Januar 2013) an.

Öffentlicher Verkehr

Auf Höhe der Jakobsbergerstrasse ist eine öV-Priorisierung vorgesehen. Im weiteren Verlauf der Reinacherstrasse in Richtung Süden teilen sich der öffentliche Verkehr (Bus) und der motorisierte Individualverkehr eine Fahrspur, die jedoch neu eine normgerechte Spurbreite von jeweils 3,25 m aufweist.

Motorisierter Individualverkehr

Die Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr verfügt heute nicht über eine normgerechte Breite. Durch die Aufhebung des bestehenden Parkfelds mit dreizehn Parkplätzen stehen dem motorisierten Verkehr künftig normgerechte und der Verkehrsbelastung angemessene Fahrspurbreiten in beide Fahrtrichtungen zur Verfügung. Das nördlich des Viertelkreises bestehende Park-

feld in der Reinacherstrasse kann um zwei Parkplätze verlängert werden, womit insgesamt elf Parkplätze zugunsten der Fahrbahnverbreiterung wegfallen.

Umfeld

Die Platzverhältnisse in der Reinacherstrasse lassen keine neuen Baumstandorte zu. So beträgt die Breite des Strassenraums stellenweise lediglich 14,80 m und für eine Verlegung der zahlreichen Werkleitungen im Untergrund fehlt der Platz.

Landerwerb

In der Reinacherstrasse Mitte sind für beide Fahrtrichtungen normgerechte und behindertengerechte Tram-Haltestelleninseln geplant. Auf Höhe der Tram-Haltestelleninseln gibt es stadtauswärts neben der Fahrspur für den motorisierten Verkehr einen Velostreifen. Das angrenzende Trottoir wird 2,20 m breit (siehe Abb. 25). Dies ermöglicht entlang der Reinacherstrasse einen Güterumschlag rittlings auf dem Trottoir. Dafür ist jedoch der Erwerb eines ca. 70–75 cm breiten Landstreifens entlang der Reinacherstrasse notwendig. Insgesamt müssen rund 70 m² erworben werden. Betroffen sind die sieben Liegenschaften der Reinacherstrasse von Haus-Nr. 126 bis 138 westlich der Fahrbahn. Die jeweiligen Liegenschaftseigentümer/-innen sind orientiert und grundsätzlich einverstanden. Die Garagenzufahrten werden zulasten des Projektes angepasst, so dass das jeweilige Gefälle zur Garagenzufahrt auf jeden Fall beibehalten bleibt.

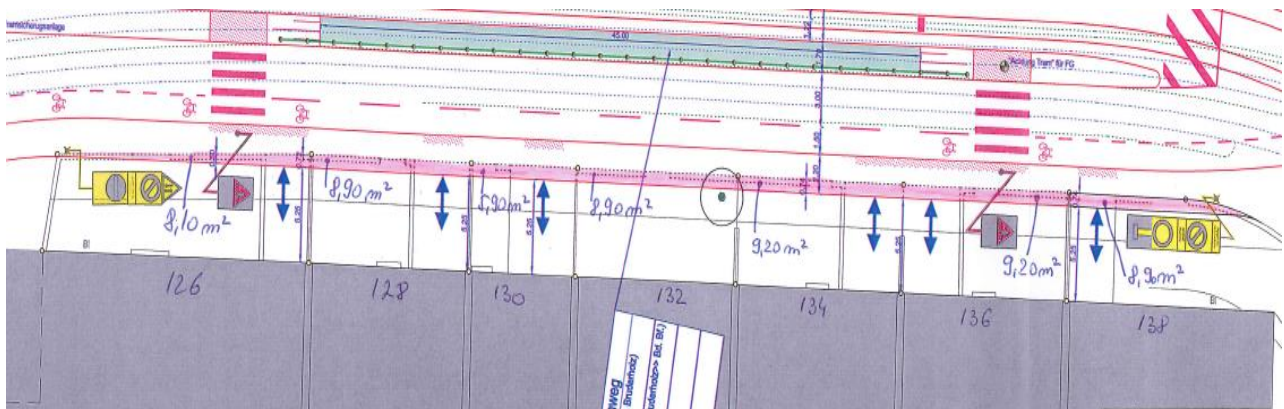


Abbildung 23; Projekt – Planausschnitt, Reinacherstrasse Haus-Nr. 126 bis 138, Landerwerb

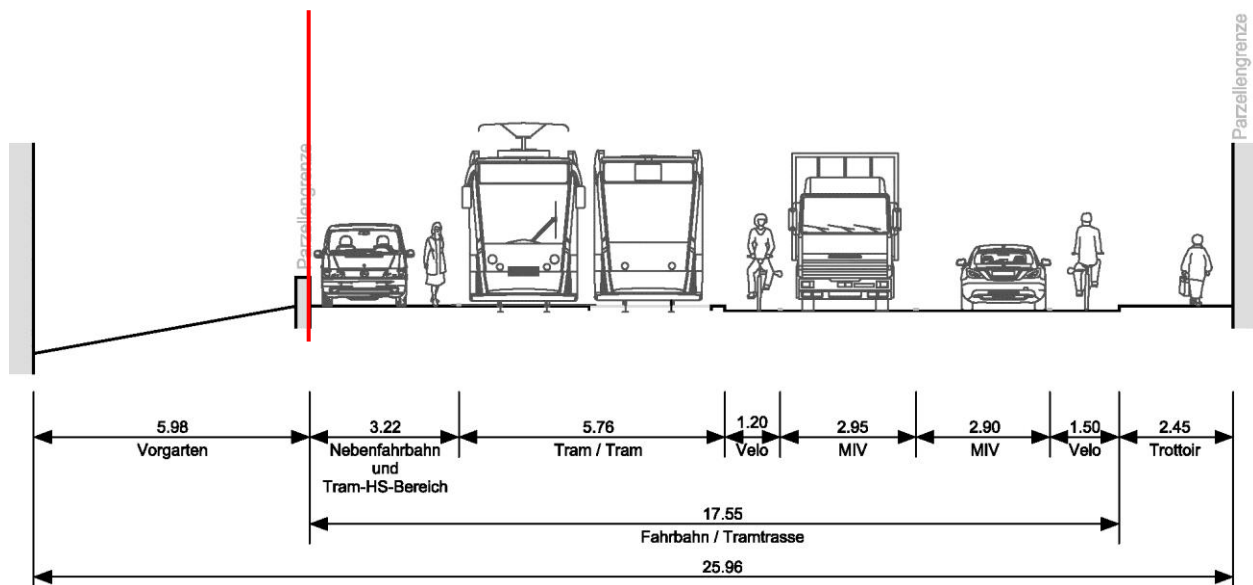


Abbildung 24: Bestand – Regelquerschnitt, Reinacherstrasse Haus-Nr. 126 bis 138, Blick in Richtung Viertelkreis

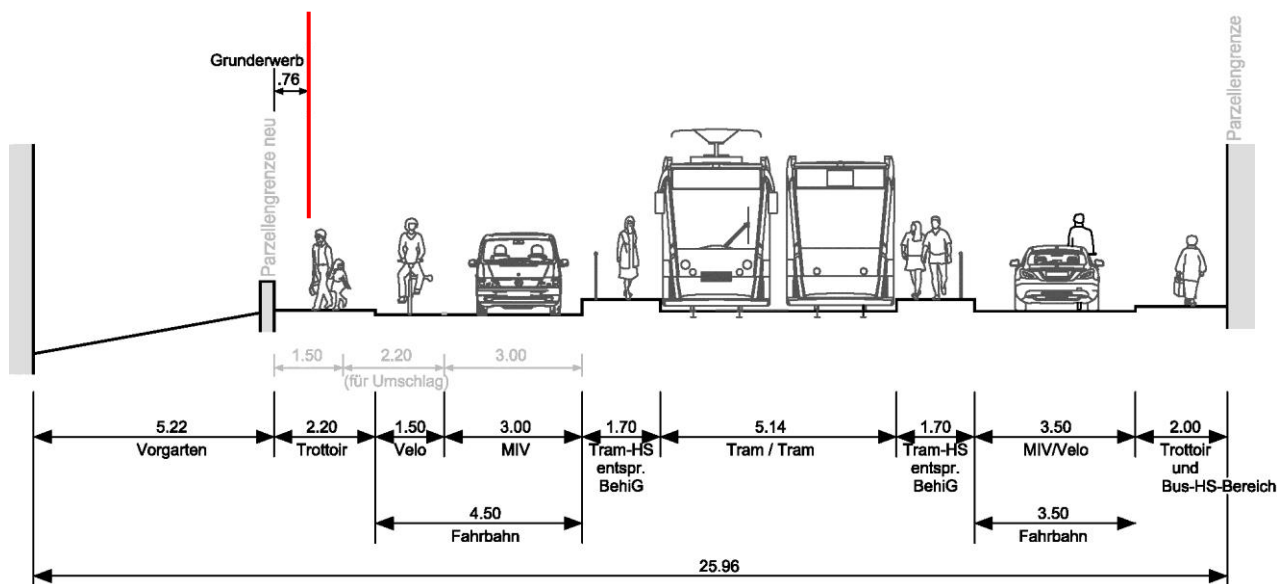


Abbildung 25: Projekt – Regelquerschnitt, Reinacherstrasse Haus-Nr. 126 bis 138, Blick Richtung Viertelkreis

4.5 Fazit Vorprojekt und Flächenbilanz

Die im Kapitel 2.4 formulierten Projektziele können mit dem vorliegenden Projekt optimal erfüllt werden. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass künftig den Fussgänger/-innen im gesamten Sanierungsperimeter komfortable Trottoirbereiche zur Verfügung stehen mit mehr Fussgängerstreifen in der Gundeldingerstrasse, mit direkten Querungsmöglichkeiten über den Platz am Viertelkreis und weiteren Fussgängerstreifen in der Reinacherstrasse.

Die Velofahrenden können in der Gundeldingerstrasse vom Viertelkreis bis zum Zwinglihaus in Gegenrichtung fahren. Zudem sind am Viertelkreis alle Fahrbeziehungen möglich. In der Gundeldingerstrasse führt ein Velostreifen in Richtung Viertelkreis und in Gegenrichtung ist genügend Platz, so dass das Tram ungehindert die Velos überholen kann. In der Reinacherstrasse sind die Velowege aus der Reinacherstrasse Süd und Reinacherstrasse Nord jeweils in Richtung Viertelkreis verlängert.

Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Verkehr teilen sich künftig in der Gundeldingerstrasse die Fahrspur in Richtung Viertelkreis, wobei der öffentliche Verkehr priorisiert wird. Somit fahren in der Gundeldingerstrasse die Autos hinter dem Tram oder Bus in Richtung Viertelkreis. Dadurch kann der öffentliche Verkehr ungehindert in den Viertelkreis einfahren.

Die Haltestellen für Bus und Tram und sämtliche Fahrbahnübergänge werden attraktiver, komfortabler und entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes umgestaltet.

Die Anpassungen im Fahrbahnbereich und auch in den Knotenbereichen berücksichtigen die bisherigen Verkehrsveränderungen (Verkehrsreduktion in der Gundeldingerstrasse). Der gesamte Knotenbereich am Viertelkreis wird zu einem Platz für das Quartier und das angrenzende Dreispitzareal. Der heute lichtsignalgeregelte Knotenbereich wird zu einem Verkehrskreisel, der aufgrund seiner Grösse Tramhaltestellen im Zentrum zulässt (analog dem Wettsteinplatz). Der Verkehrskreisel verlangsamt und verstetigt den Verkehr, die Verkehrsflächen können reduziert werden, womit Flächen frei werden, um diesen Knoten als Platz zu gestalten. Der Platz am Viertelkreis erhält mit zusätzlichen Grünflächen und Bäumen eine neue Qualität: vom Dreispitzareal her kommend wird der Platz künftig als attraktives Eingangstor ins Gundeldinger Quartier wahrgenommen. Auch entlang der Gundeldingerstrasse sind neue Grünrabbatten vorgesehen.

Tabelle 1: Flächenvergleich zwischen Bestand und Projekt – gesamter Projektperimeter

Flächenbilanz	Bestand		Neu	
Trottoir	6'400	m ²	8'625	m ²
davon Parkierungsfläche	190	m ²	240	m ²
Veloweg/Velostreifen	790	m ²	1'990	m ²
Fahrbahn	16'100	m ²	11'475	m ²
davon Parkierungsfläche	750	m ²	305	m ²
Summe PP, nicht bewirtschaftet	12	Stk.	0	Stk.
Summe PP, bewirtschaftet	27	Stk.	24	Stk.
verkehrsfreie Fläche	140	m ²	460	m ²
Tram-/Bushaltekanten, entsprechend BehiG	0	Stk.	6	Stk.
Bushaltekanten, entsprechend BehiG	0	Stk.	4	Stk.
Mergelfläche	0	m ²	405	m ²
Grünfläche	705	m ²	1'270	m ²
Tramtrasse begrünt	380	m ²	290	m ²
Bäume	23	Stk.	29	Stk.

5. Termine

Die Umgestaltung des Strassenraumes erfolgt gleichzeitig mit den Sanierungsmassnahmen für Strasse, Schiene, Abwasserableitungsanlagen sowie Werkleitungen.

Nach Projektgenehmigung und Finanzierungszusage auf kantonaler Ebene (Grossratsbeschluss) soll die Ausführungsplanung an die Hand genommen werden, so dass die Bauarbeiten rund zwei

Jahre nach dem Grossratsbeschluss starten können. Die gesamten Bauarbeiten sollen abschnittsweise umgesetzt werden und voraussichtlich nach ca. 2–2 ½ Jahren abgeschlossen sein.

Sollte es sich als nötig und sinnvoll erweisen, würde der Bauablauf nach Möglichkeit mit der Sanierung des Schänzlitunnels in BL mit dem Bund koordiniert werden. Verkehrsmodellierungen haben allerdings gezeigt, dass im Gundeldinger Quartier aufgrund der räumlichen Distanz nur mit marginalen Auswirkungen zu den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzenzeiten zu rechnen ist. Zudem liegt für die Sanierung des Schänzlitunnels leider noch immer kein verbindlicher Zeitplan vor.

Parallel zu dem hier vorliegenden Ratschlag werden die Projektunterlagen auch beim Bund, zwecks Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm eingereicht. Für die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund ist die Projektgenehmigung und Finanzierungszusage auf kantonaler Ebene (Grossratsbeschluss) zwingend, sie wird sobald vorliegend dem Bund nachgereicht.

6. Kosten

Die nachfolgend detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines verkehrssicheren und attraktiven Strassenraums im Knotenbereich Zwinglihaus, in der Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse, im Knotenbereich Viertelkreis und in der Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 23,046 Mio. Franken. Wie bereits im Kapitel 1 beschrieben, werden die jeweiligen Projektkosten für die Abschnitte A+B sowie C+D zusammengefasst.

Die gesamten Projektkosten setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zulasten der Investitionsrechnung (siehe Kap. 6.1.1 + 6.2.1)	
– neue Ausgaben	8'089'000
– gebundene Ausgaben	14'943'000
zulasten der Erfolgsrechnung (siehe Kap. 6.1.2 + 6.2.2)	
– jährliche Folgekosten	14'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	23'046'000
pro memoria	
zulasten Dritter (BVB, IWB, Swisscom; siehe Kap. 6.1.3 + 6.2.3)	10'441'000

6.1 Abschnitte A+B, Knotenbereich Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Gesamtkosten Abschnitte A+B	Fr.
zulasten der Investitionsrechnung (siehe Kap. 6.1.1)	
– neue Ausgaben	3'726'000
– gebundene Ausgaben	10'504'000
zulasten der Erfolgsrechnung (siehe Kap. 6.1.2)	
– jährliche Folgekosten	2'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	14'232'000
pro memoria	
zulasten Dritter (BVB, IWB, Swisscom; siehe Kap. 6.1.3)	7'215'000

6.1.1 Ausgaben zulasten der Investitionsrechnung

Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 3,726 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107,4). Sie umfassen die Kosten für die Neuorganisation der Strasse und der öV-Infrastruktur inkl. Restwerte des Bauwerkes Strasse sowie der öV-Infrastruktur in diesem Abschnitt und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten Neuorganisation Strasse (IB1)	
▪ Umgestaltung	1'205'000
▪ Restwert	1'045'000
Kosten Neuorganisation öV-Infrastruktur (IB2)	
▪ Umgestaltung	764'000
▪ Restwert	365'000
Kosten neue Schienenkopfbenetzungsanlagen (RAB-neu, IB2)	347'000
Total neue Ausgaben	3'726'000

Eine Sanierung erfolgt grundsätzlich stets aufgrund desjenigen Teilsystems, dessen Lebensende erreicht ist. Aufgrund unterschiedlicher Lebenszyklen werden nie alle Teilsysteme zum gleichen Zeitpunkt vollständig abgeschrieben sein. Im vorliegenden Fall ergibt sich der Zeitpunkt der Sanierung aus dem schlechten Zustand der Schienen; diese müssen ersetzt werden. Die Sanierung erfolgt unter Berücksichtigung verschiedener gesetzlicher und verkehrstechnischer Vorgaben (Parkplätze heute auf falscher Strassenseite, BehiG, Anschlussfähigkeit an Knoten usw.), was eine Restwertvernichtung am Teilsystem Strasse zur Folge hat.

Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung der Strasse und öV-Infrastruktur ohne jegliche Veränderung der Situation unter Einbezug des abbeschriebenen Teils der Bauwerke. Diese Kosten zulasten der Rahmenausgabenbewilligungen belaufen sich auf 10,504 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107,4).

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Strassen (IB1)	760'000
RAB Abwasserableitungsanlagen (IB1)	1'620'000
RAB Lichtsignalanlagen (IB1)	334'000
RAB Gleisanlagen (IB2)	7'790'000
Total gebundene Ausgaben	10'504'000

6.1.2 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen der Grünflächen verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kapitel 4 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Folgekosten zulasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 2'000 Franken pro Jahr. Über eine allfällige Vorgabenerhöhung wird nach Fertigstellung des Projekts im Rahmen des Budgets 2021 entschieden.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zulasten Erfolgsrechnung BVD	Fr.
Unterhaltsbudgets	
– Reinigung (TBA)	0
– Pflege Bäume und Vegetationsflächen (STG)	2'000
Total Ausgaben zulasten Erfolgsrechnung BVD	2'000

6.1.3 Ausgaben zulasten Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend und Teile der öV-Haltestelleninfrastruktur. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
BVB	214'000
Werke	6'946'000
Swisscom	55'000
Total Ausgaben Dritter	7'215'000

Für den Kostenanteil des Bundes (Mitfinanzierung Agglomerationsprojekt) zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, sie sind daher Teil des Ratschlags. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip. Die vom Bund gesprochenen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

6.2 Abschnitte C+D, Knotenbereich Viertelkreis und Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Gesamtkosten Abschnitte C+D	Fr.
zulasten der Investitionsrechnung (siehe Kap. 6.2.1)	
– neue Ausgaben	4'363'000
– gebundene Ausgaben	4'439'000
zulasten der Erfolgsrechnung (siehe Kap. 6.2.2)	
– jährliche Folgekosten	12'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	8'814'000
pro memoria	
zulasten Dritter (BVB, IWB, Swisscom; siehe Kap. 6.2.3)	3'226'000

6.2.1 Ausgaben zulasten der Investitionsrechnung

Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 4,363 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107,4). Sie umfassen die Kosten für die Neuorganisation der Strasse und der öV-Infrastruktur inkl. Restwerte des Bauwerkes Strasse sowie der öV-Infrastruktur in diesem Abschnitt und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten Neuorganisation Strasse (IB1)	
▪ Umgestaltung	2'475'000
▪ Restwert	515'000
	2'990'000
Kosten Neuorganisation öV-Infrastruktur (IB2)	
▪ Umgestaltung	804'000
▪ Restwert	0
	804'000
Kosten neue Schienenkopfbenetzungsanlagen (RAB-neu, IB2)	569'000
Total neue Ausgaben	4'363'000

Eine Sanierung erfolgt grundsätzlich stets aufgrund desjenigen Teilsystems, dessen Lebensende erreicht ist. Aufgrund unterschiedlicher Lebenszyklen werden nie alle Teilsysteme zum gleichen Zeitpunkt vollständig abgeschrieben sein. Im vorliegenden Fall ergibt sich der Zeitpunkt der Sanierung aus dem schlechten Zustand der Schienen; diese müssen ersetzt werden. Die Sanierung

erfolgt unter Berücksichtigung verschiedener gesetzlicher und verkehrstechnischer Vorgaben (Kompatibilität mit Tramnetzausbau, BehiG, Anschlussfähigkeit an Knoten usw.), was eine Restwertvernichtung am Teilsystem Strasse zur Folge hat.

Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung der Strasse und öV-Infrastruktur ohne jegliche Veränderung der Situation unter Einbezug des abbeschriebenen Teils der Bauwerke. Diese Kosten zulasten der Rahmenausgabenbewilligungen belaufen sich auf 4,439 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107,4).

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Strassen (IB1)	1'475'000
RAB Lichtsignalanlagen (IB1)	55'000
RAB Gleisanlagen (IB2)	2'909'000
Total gebundene Ausgaben	4'439'000

6.2.2 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen der Grünflächen und des Baumbestandes verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kapitel 4 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Folgekosten zulasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 12'000 Franken pro Jahr. Über eine allfällige Vorgabenerhöhung wird nach Fertigstellung des Projekts im Rahmen des Budgets 2021 entschieden.

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Ausgaben zulasten Erfolgsrechnung BVD	Fr.
Unterhaltsbudgets	
– Reinigung (TBA)	0
– Pflege Bäume und Vegetationsflächen (STG)	12'000
Total Ausgaben zulasten Erfolgsrechnung BVD	12'000

6.2.3 Ausgaben zulasten Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend und Teile der öV-Haltestelleninfrastruktur. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
BVB	17'000
Werke	3'184'000
Swisscom	25'000
Total Ausgaben Dritter	3'226'000

Für den Kostenanteil des Bundes (Mitfinanzierung Agglomerationsprojekt) zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, sie sind daher Teil des Ratschlags. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip. Die vom Bund gesprochenen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

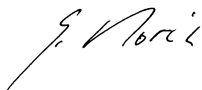
7. Formelle Prüfung

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

8. Antrag

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

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss

Pläne:

- Ratschlagsplan; Situationsplan Abschnitt A; M: 1:200
- Ratschlagsplan; Situationsplan Abschnitt B; M: 1:200
- Ratschlagsplan; Situationsplan Abschnitt C+D; M: 1:200

Grossratsbeschluss

Ratschlag

Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte

zur Anpassung an die gesetzlichen und verkehrstechnischen Vorgaben und zur Aufwertung des Strassenraumes im Rahmen anstehender Erhaltungsmassnahmen an Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen sowie Strasse (vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst

1. den Gesamtbetrag von 23'046'000 Franken zur Anpassung an die gesetzlichen und verkehrstechnischen Vorgaben und zur Aufwertung des Strassenraumes im Knotenbereich Zwinglihaus, in der Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse, im Knotenbereich Viertelkreis und in der Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholweg im Rahmen anstehender Erhaltungsmassnahmen an Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen sowie Strasse. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 2'250'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehrs im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
 - Fr. 2'990'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten des Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehrs im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
 - Fr. 1'129'000 neue Ausgaben für bauliche Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“
 - Fr. 804'000 neue Ausgaben für bauliche Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“
 - Fr. 347'000 neue Ausgaben für den Einbau von Schienenkopfbetzungsanlagen im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Lärminderungsmaßnahmen der BVB, Gleisschmieranlagen
 - Fr. 569'000 neue Ausgaben für den Einbau von Schienenkopfbetzungsanlagen im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Lärminderungsmaßnahmen der BVB, Gleisschmieranlagen

- Fr. 2'000 als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
- Fr. 12'000 als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
- Fr. 760'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 1'475'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 1'620'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 334'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
- Fr. 55'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
- Fr. 7'790'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der öV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt A+B (Knoten Zwinglihaus und Gundeldingerstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Schiene
- Fr. 2'909'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der öV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard im Abschnitt C+D (Knoten Viertelkreis und Reinacherstrasse), zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Schiene

Die gebundenen Teile können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Stimmvolk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Für den Kostenanteil des Bundes (Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte) zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, weshalb der Anteil des Bundes Teil des Ratschlags ist. Bei den genannten Beträgen handelt es sich entsprechend um Bruttobeträge. Die vom Bund gesproche-

nen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.