



An den Grossen Rat

17.1165.01

BVD/P171165

Basel, 16. August 2017

Regierungsratsbeschluss vom 15. August 2017

Ratschlag

zur Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Verkehrslverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten



Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	3
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Situation	3
2.3 Perimeter.....	4
2.4 Ziele 5	
3. Projektentwicklung	5
3.1 Bezug zum Gestaltungskonzept Innenstadt	5
3.2 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben.....	5
4. Projekterläuterung	5
4.1 Projektbeschrieb	5
4.2 Verkehr.....	7
4.3 Infrastruktur	8
4.4 Umweltaspekte.....	9
5. Termine und Kosten.....	9
5.1 Fristen bzw. Termine.....	9
5.2 Kosten	10
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	10
5.2.2 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	11
5.2.3 Ausgaben Dritter	11
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	11
7. Antrag.....	11

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, zur Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten, Ausgaben von insgesamt 3,061 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr. 1,635 Mio. für die Neuorganisation der St. Alban-Vorstadt zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20034)

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr. 1,426 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausbabewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52100)

Ferner werden durch Dritte (IWB, Private) für Werkleitungen Ausgaben in Höhe von 1,700 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

In der St. Alban-Vorstadt müssen sowohl die Fahrbahn als auch Elektro-, Telekom- und Wasserhausanschlussleitungen wegen ihrem schlechten Zustand erneuert werden. Damit eröffnet sich die Chance, die St. Alban-Vorstadt an die aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden, der Passantinnen und Passanten sowie der Quartierbevölkerung anzupassen.

Gemäss kantonalem Richtplan ist für den Fussverkehr ein attraktiveres Fusswegenetz anzustreben. Für den Fussverkehr ist die Verbindung zwischen Kernstadt ins St. Alban-Tal von grosser Bedeutung.

Die St. Alban-Vorstadt gehört gleichzeitig zum kantonalen Veloroutennetz und ist im „Teilrichtplan Velo“ als Basisroute ausgewiesen. Es besteht Potenzial, die Sicherheit und den Komfort für Velo-fahrende zu verbessern.

Darüber hinaus ist die St. Alban-Vorstadt als historische Vorstadtstrasse nach den Vorgaben des Gestaltungskonzepts Innenstadt zu gestalten.

2.2 Situation

Die St. Alban-Vorstadt weist heute stellenweise sehr enge Trottoirs auf; so beträgt z.B. die Breite im Abschnitt Mühleberg bis Malzgasse zwischen 0,80 und 1,10 Metern. Diese Trottoirbreiten schränken die freie Zirkulation der Fussgänger/-innen sowie die Nutzung mit Rollstuhl oder Kinderwagen massiv ein. Fehlende Trottoirabsenkungen behindern das Queren der Strasse. Somit entspricht die St. Alban-Vorstadt in ihrer heutigen Ausgestaltung nicht den aktuellen Ansprüchen an einen hindernisfreien öffentlichen Raum.

Aufgrund des teilweise engen Strassenquerschnitts und der dichten Parkierung, besonders im Abschnitt Mühlenberg bis Malzgasse, ist die Übersichtlichkeit vor allem für die Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt. Die gute Übersichtlichkeit ist ein massgebender Faktor für eine hohe Verkehrssicherheit.



Abb.1: Die heutige St. Alban-Vorstadt im Abschnitt Mühlenberg bis Malzgasse mit geparkten Fahrzeugen im eigentlichen Nachtparkingbereich

2.3 Perimeter

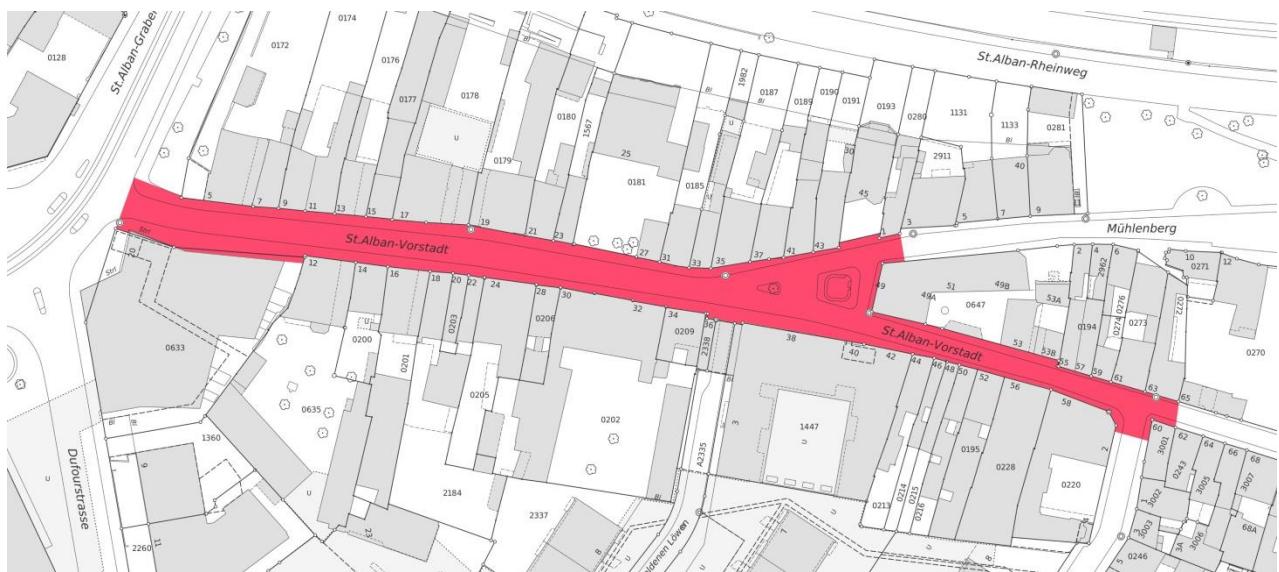


Abb.2: Projektperimeter (rot)

Der Projektperimeter umfasst die St. Alban-Vorstadt im Abschnitt St. Alban-Graben bis Malzgasse.

2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4.1 erläuterten Massnahmen werden bei der Neugestaltung der St. Alban-Vorstadt folgende Ziele verfolgt:

- Steigern der Verbindungsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger
- Verbessern von Sicherheit und Komfort für den Veloverkehr
- Umsetzen der Vorgaben aus dem Gestaltungskonzept Innenstadt

3. Projektentwicklung

3.1 Bezug zum Gestaltungskonzept Innenstadt

Die St. Alban-Vorstadt ist im Gestaltungskonzept Innenstadt als Historische Vorstadtstrasse definiert. Diese sind im Planungshandbuch zum Gestaltungskonzept wie folgt beschrieben:

Die historischen Vorstadtstrassen sind Zeugen konsequenter Stadterweiterungen zwischen der Kernstadt und der äusseren, dritten Stadtmauer Grossbasels. Massgebend für die Typenbildung ist der besondere stadträumliche Charakter. Gesäumt von noch grossteils intakter Altstadtbebauung präsentieren sie sich im Vergleich zu den Gassen der Kernstadt als lineare Ausfallachsen. Endpunkte bilden heute noch teilweise die alten Stadttore der äusseren Mauer Grossbasels. Schmale Profile sollen zukünftig ohne Höhenversatz ausgestattet und somit die historische Bebauung eng mit den Strassenräumen verknüpft werden. Breite Strassenprofile mit hoher Verkehrsbedeutung werden mit Höhenversatz ausgebildet. Grüne Einzelemente zeichnen besondere Orte aus. Das bevorzugte Material ist Asphalt. Kombinationsmöglichkeiten bieten die Kieselwacke und Alpnacher Quarzsandsteinpflaster.

3.2 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben

In der angrenzenden Malzgasse müssen bereits in den Jahren 2017–2018 Elektro- und Telekomleitungen erneuert werden. Im Zuge dieser Arbeiten wird, koordiniert mit der Erneuerung der St. Alban-Vorstadt, dieser jedoch zeitlich vorgezogen, der Abschnitt zwischen dem Kreuzungsbereich St. Alban-Vorstadt/Malzgasse und Malzgasse Hausnummer 5 nach den Vorgaben des Gestaltungskonzeptes erneuert.

Bei einer Realisierung des Kunstmuseum-Parkings müssen gestützt auf den vom Grossen Rat erlassenen Bebauungsplan mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend als Kompensation aufgehoben werden. Mit einer geplanten Kapazität des Parkings von bis zu 350 Parkplätzen sind somit etwa 210 Parkplätze im Umkreis von rund 500 m aufzuheben.

Dies würde bedeuten, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Parkings die acht Parkplätze in der St. Alban-Vorstadt (Abschnitt St. Alban-Graben bis Malzgasse) als Kompensation aufgehoben werden können.

4. Projekterläuterung

4.1 Projektbeschrieb

Die St. Alban-Vorstadt ist, da es sich um eine Historische Vorstadtstrasse handelt, gemäss den Vorgaben des Gestaltungskonzepts Innenstadt zu gestalten und wird analog der Rittergasse ein

Querschnittsprofil ohne Niveauunterschiede zwischen Fahr- und Gehbereichen aufweisen. Grundvoraussetzung hierfür ist die Signalisation einer Begegnungszone (vgl. Kap. 4.2). Wie in der Rittergasse wird in den Randbereichen eine geschliffene Wackenpflasterung verlegt und der Fahrbereich asphaltiert.



Abb.3: Abschnitt St. Alban-Graben bis St. Alban-Vorstadt Hausnummer 32

Der platzartige Kreuzungsbereich St. Alban-Vorstadt/Mühlenberg wird – ebenfalls analog der Rittergasse – vollflächig mit geschliffenen Wacken gepflästert.

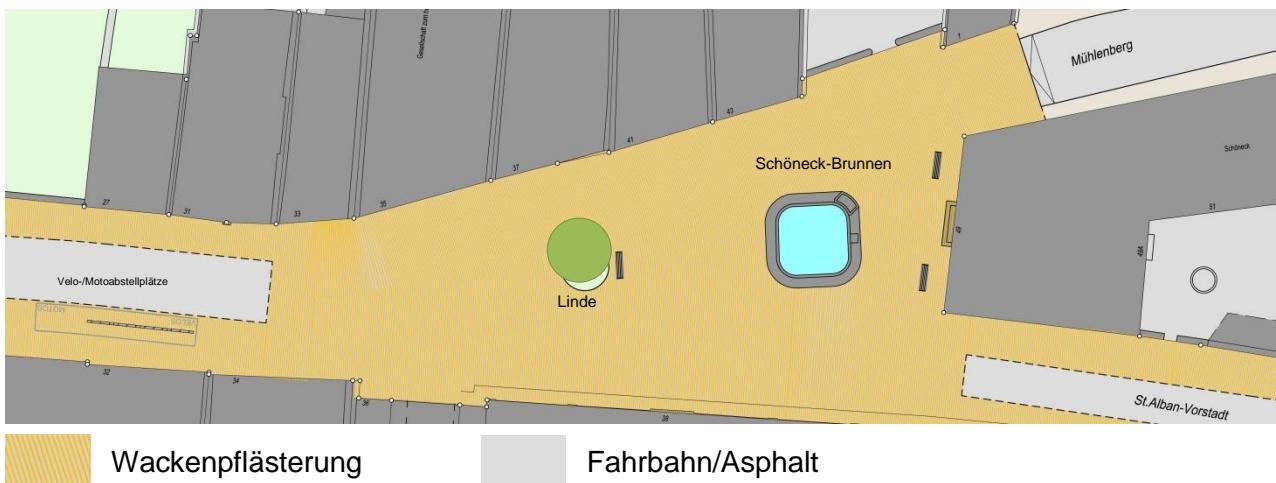


Abb.4: Kreuzungsbereich zum Mühlenberg als zusammenhängende Platzfläche mit bestehender Linde und Schöneck-Brunnen

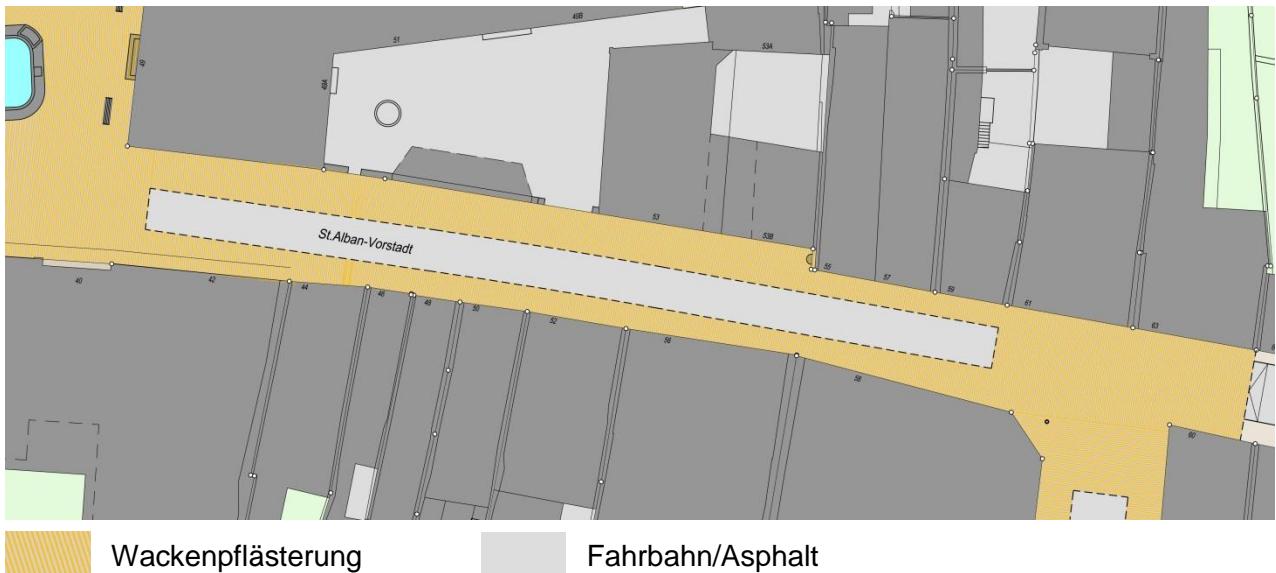


Abb.5: Abschnitt Kreuzungsbereich Mühlenberg bis Malzgasse



Abb.6: Die Rittergasse heute ohne Niveauunterschied zwischen asphaltierter Fahrbahn und Gebebereich mit geschliffener Wackensteinpflasterung

4.2 Verkehr

Die St. Alban-Vorstadt wird zwischen St. Alban-Graben und Mühleberg, beziehungsweise bis zur Malzgasse neu als Begegnungszone signalisiert. In der Begegnungszone gilt Tempo 20 statt wie heute Tempo 30 und die Fußgänger/-innen haben gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden Vortritt. Somit können sie sich, wie dies in der Rittergasse seit der Umgestaltung bestens funktioniert, frei bewegen. Aufgrund der Ausgestaltung ohne Trottoirräder à Niveau, können Fußgänger/-innen überall die Straße queren. Von dieser Verkehrsregimeänderung profitieren auch die Anwohner/-innen und die Aufenthaltsqualität, speziell im Bereich um den Brunnen, wird deutlich gesteigert.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Übersicht wird der Abschnitt zwischen Mühleberg und Malzgasse für den Autoverkehr künftig als Einbahn in Richtung Malzgasse betrieben und die heute dort markierten Nachtparkplätze (10 Stk.) werden zugunsten der Übersichtlichkeit (Velo gegenverkehr) aufgehoben.

Die heute vorhandenen acht Parkplätze im Abschnitt St. Alban-Graben bis Mühleberg sowie die zwei Behindertenparkplätze bleiben mit diesem Projekt erhalten. Die Bewirtschaftung der Parkplätze bleibt gleich (gebührenpflichtig, zahlbar via Parkuhr). Die Parkfelder werden ohne bauliche Massnahmen, sondern nur mittels Markierung umgesetzt.

Bei Inbetriebnahme des Kunstmuseum-Parkings können diese acht Parkplätze (vgl. Kap. 3.2) in der St. Alban-Vorstadt im Abschnitt St. Alban-Graben bis Mühleberg ohne weitere bauliche Massnahmen demarkiert und aufgehoben werden und gemäss dem Bebauungsplan dem „Kunstmuse-

um-Parking“ angerechnet werden. Bei einer Realisierung des Kunstmuseum-Parkings müssen gestützt auf den Bebauungsplan mindestens 60% der im Parkhaus neu entstehenden Parkplätze auf Allmend durch Kompensation aufgehoben werden. Mit einer geplanten Kapazität des Parkings von bis zu 350 Parkplätzen wären somit rund 210 Parkplätze aufzuheben.

Die Anzahl an Velo- und Motoabstellplätzen wird von heute ca. 45 auf neu gut 60 Abstellplätze erhöht. In diesen Abstellfeldern werden, wie teilweise heute schon, Veloständer zum Anschlissen der Velos angeboten.

4.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Ausleuchtung der St. Alban-Vorstadt erfolgt wie bisher ausschliesslich über Überspannungsleuchten. Dabei wird auf zeitgemässie Lichtmitteltechnik gesetzt.

Möblierung

Rund um den Brunnen und die Linde werden drei Sitzbänke vom Typ Miramondo platziert.

Fahrbahnerneuerung

Der Fahrbahnbelag im Projektperimeter, vor allem im Abschnitt St. Alban-Graben bis Mühlenberg, ist sehr alt mit Restwerten von teilweise weit unter 10%. Grösstenteils müssen der Ober- und Unterbau der Strasse erneuert werden. Stellenweise sind unter dem Asphaltbelag alte Pflasterbeläge vorhanden.

Werkleitungsbau

Im gesamten Projektperimeter stehen verschiedene Arbeiten an den Werkleitungen an. So sind die Elektro-Trassen der IWB und die Kabel der öffentlichen Beleuchtung wegen ihrem schlechten Zustand zu erneuern, kleinere Arbeiten an den Gasleitungen vorzunehmen und 15 Wasser-Hausanschlüsse zu sanieren. Darüber hinaus werden die Abwasserableitungsanlagen mittels Relining (Innensanierung) saniert.

Die Arbeiten an den Werkleitungen im Einmündungsbereich zur Malzgasse erfolgen im Rahmen des koordinierten Projektes Malzgasse (vgl. Kap. 3.2).

Schöneck-Brunnen

Der seit 1915 unter Denkmalschutz stehende Schöneck-Brunnen, der besonders im Sommer sehr beliebt ist und dann auch als Badebecken genutzt wird, bleibt selbstverständlich unverändert. Durch den Verzicht auf heute vorhandene Niveaunterschiede zwischen Fahr- und Gehbereichen steht der Brunnen wieder wie ursprünglich auf einer Platzfläche.



Abb. 7: Schöneck-Brunnen

4.4 Umweltaspekte

Die bestehende Linde, die 1999 gepflanzt wurde und knapp 30 Jahre alt ist, bleibt erhalten und erhält neues Baumsubstrat.

5. Termine und Kosten

5.1 Fristen bzw. Termine

Ab Vorliegen der Ausgabenbewilligung (AB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

- ca. 9 Monate nach AB : Fertigstellung Bauprojekt
- ca. 18 Monate nach AB: Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planauflage
- ca. 21 Monate nach AB: Ausschreibung Baumeisterarbeiten
- ca. 2,5 Jahre nach AB: Baubeginn
- ca. 3,5 Jahre nach AB: Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Ende 2017 kann demnach mit einer Fertigstellung bis 2021 ausgeganen werden.

5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraums sowie zur Umsetzung der Vorgaben aus dem Gestaltungskonzept Innenstadt in der St. Alban-Vorstadt.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 3,061 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	1'635'000
▪ Gebundene Ausgaben	1'426'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	0'000
▪ Folgekosten	0'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	3'061'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Private; s. Kap. 5.2.3)	1'700'000

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 8% MwSt. 1,635 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4) und setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben IB1	Fr.
Strassen IB1	1'360'000
Restwert Strasse	275'000
Total neue Ausgaben	1'635'000

5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen St. Alban-Vorstadt ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung Strassen (IB1) belaufen sich auf 1,426 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4).

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RV Erhaltung Strassen (IB1)	675'000
RV Erhaltung Abwasserableitungsanlagen (IB1)	751'000
Total gebundene Ausgaben	1'426'000

5.2.2 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung

Zu Lasten der Erfolgsrechnung fallen keine Kosten an.

5.2.3 Ausgaben Dritter

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

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	1'679 '000
Private	21'000
Total Ausgaben Dritter	1'700 '000

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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

7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

E. Ackermann

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

B. Schüpbach-Guggenbühl

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

**zur Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten
(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 Fr. 3'061'000 für die Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in der St. Alban-Vorstadt zwischen St. Alban-Graben und Malzgasse im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'635'000 für die Erstellung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 1'426'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.