



An den Grossen Rat

18.0443.01

08.5297.06

BVD/P180443

Basel, 6. Juni 2018

Regierungsratsbeschluss vom 5. Juni 2018

Ratschlag

zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt im Zuge von Sanierungsmassnahmen

sowie

**Bericht zum Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend
Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts**

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation	6
2.3 Perimeter.....	7
2.4 Ziele	7
3. Projektentwicklung	8
3.1 Haltestellenanordnung	8
3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen	9
3.3 Abstimmung mit benachbarten Projekten	10
3.4 Information des Quartiers.....	10
4. Projekterläuterung	10
4.1 Abschnitt A, Burgfelderstrasse von Largitzenstrasse bis Strassburgerallee	11
4.2 Abschnitt B, Burgfelderstrasse von Strassburgerallee bis Burgfelderplatz	14
4.3 Abschnitt C, Missionsstrasse von Burgfelderplatz bis Birmannsgasse	17
4.4 Abschnitt D, Spalenvorstadt von Birmannsgasse bis Petersgraben	19
4.5 Gesamtbilanz	22
5. Termine und Kosten.....	23
5.1 Fristen bzw. Termine.....	23
5.2 Bauphasen	23
5.3 Kosten	24
6. Formelle Prüfung.....	26
7. Bericht zum Anzug Heiner Vischer und Konsorten	26
8. Antrag.....	27

1. Begehren

In Teilen der Burgfelderstrasse sowie in der Missionsstrasse und Spalenvorstadt stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an, um einen funktionstüchtigen Zustand der städtischen Infrastruktur sicherzustellen. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu gewährleisten. Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen daher, für die Realisierung von Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit sowie für die Umgestaltung der Tram-Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) Ausgaben in der Höhe von 35,894 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	7'315'000	für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20019)
Fr.	6'285'000	neue Ausgaben für die Anpassungen der Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
Fr.	380'000	neue Ausgaben für die Schienenkopfbetzungsanlagen als Darlehen an die BVB
Fr.	2'640'000	einmalige Ausgaben für den Trainersatz zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
Fr.	4'000	als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr.	4'190'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52100)
Fr.	2'400'000	für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.56100)
Fr.	980'000	für die Anpassung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen (Mobilität, Pos. 6618.300.57100)
Fr.	160'000	für die Erhaltung des Strassenbegleitgrüns gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Strassenbegleitgrün (Stadtgärtnerei, Pos. 6140.300.20315)
Fr.	11'540'000	für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB.

Die gebundenen Ausgaben können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden durch Dritte (IWB, BVB) für Werkleitungen und Haltestelleninfrastruktur Ausgaben in der Höhe von 9,285 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Rat-schlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Auf der Verkehrsachse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt sind umfassende Erneuerungsarbeiten der Werkleitungen, Gleis- und Fahrleitungsanlagen und der Strasseninfrastruktur erforderlich. Daraus ergibt sich die Pflicht, die Gestaltung der genannten Strassen vor allem aus verkehrstechnischer Sicht an die gesetzlichen Anforderungen anzupassen.

Dies umfasst die Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (vgl. nachfolgendes Kap. 2.1.1), Verbesserungen für den Veloverkehr gemäss kantonalem Teilrichtplan Velo sowie die Schaffung hindernisfreier Tramhaltestellen in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Genannte Verkehrsachse dient in Interventionsfällen als Verbindungsachse für Lifeline und Notfall. Lifeline-Achsen verbinden wichtige Standorte der Blaulichtorganisationen und der technischen Dienste mit den Lifeline-Gebäuden wie etwa dem Uni-Spital oder dem Spiegelhof und gewährleisten die Versorgung des Kantons mit Hilfsgütern sowie die Zufahrt für Hilfsorganisationen von aussen. Die heutige Gestaltung der Verkehrsachse entspricht nicht den Anforderungen an Lifeline- und Notfallachsen und ist zwingend anzupassen.

Zudem soll der Fahrradverkehr im Bereich Spalentor gemäss Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts (P085297) neu organisiert werden.

Gemäss Leitbild Strassenbäume sind in der Burgfelder- sowie in der Missionsstrasse Baumpflanzungen zu prüfen.

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

Umgestaltungen im Strassenraum haben heute meist einen Abbau von Autoparkplätzen auf Allmend zur Folge. Dies führt häufig zu Kontroversen, bei denen unter anderem Motive und Bedarf eines Abbaus infrage gestellt werden.

Vor allem im engen städtischen Strassenraum prallen zahlreiche, sich zum Teil widerstrebende Zielsetzungen aufeinander, was einen entsprechenden Regelungsbedarf mit sich zieht. Massgebend für die Gestaltung eines Strassenraumes sind u.a. die geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie die darauf basierenden verkehrstechnischen Normen. In der Vergangenheit wurden bei deren Umsetzung die verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben oft nicht konsequent berücksichtigt. So entspricht eine Vielzahl der Strassen Basels, die schon längere Zeit nicht mehr saniert und umgestaltet wurden, nicht den geltenden Vorgaben.

In den vergangenen Jahren hat das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung im Strassenverkehr deutlich zugenommen. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen, was u.a. auch im Handlungsprogramm Via Sicura des

Bundes aus dem Jahr 2012 seinen Ausdruck gefunden hat. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Dies hat zur Folge, dass bei der Sanierung von Strassen in Basel und anderswo die geltenden Normen und Gesetze konsequent eingehalten und umgesetzt werden. Der Dabei wird vorhandener Handlungsspielraum ist dabei häufig klein und wird sorgfältig ausgelotet und wenn immer möglich im Sinne einer ausgewogenen Interessensabwägung genutzt. Durch die konsequente Einhaltung und Umsetzung von verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben konnten denn auch die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit signifikant gesenkt werden.

Die Umsetzung genannter Vorgaben führt zum Teil zu deutlichen Veränderungen von Strassenräumen im Zuge von Erhaltungsmassnahmen. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Möglicherweise wurden bei einer Strasse, die vor Jahrzehnten das letzte Mal saniert worden war, nicht alle geltenden Normen eingehalten. Zudem sind ältere Strassen heute das Ergebnis kontinuierlicher und zum Teil partieller Änderungen und Anpassungen und entsprechen als Ganzes nicht mehr dem heutigen Standard.

Während viele Vorgaben bereits seit Längerem unverändert bestehen und erst heute konsequent nachvollzogen werden, gibt es auch gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen, die der Entwicklung der Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten Rechnung tragen. Zum einen wurden motorisierte Fahrzeuge immer breiter und höher¹ und zum anderen müssen auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ berücksichtigt werden, die seit 2001 in der Schweiz zugelassen sind. Dass die Fahrzeuge (PW und LW) immer grösser werden, führte zur Anpassung (Normvorgaben) der zu berücksichtigenden Breiten für die Fahrspuren. Diese grösseren Fahrzeugbreiten (inkl. grösseren Türen) führten gleichfalls zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes muss mit Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen werden.

So führen die breiteren Fahrspuren für den motorisierten Verkehr sowie breitere Velostreifen zu grundsätzlich mehr Platzbedarf für den rollenden Verkehr. Unverändert bleibt parallel dazu der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen. Bei gleichbleibendem Platzangebot schränken all diese geänderten Faktoren den verfügbaren Platz für den ruhenden Verkehr (Parkplätze) zwangsläufig erheblich ein.

Auch Erkenntnisse aus den Untersuchungen zu Via Sicura flossen in die neuen Vorgaben ein. So wurden z.B. die Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker vor Fussgängerstreifen angepasst. Dies hat zur Folge, dass am Strassenrand parkierte Fahrzeuge heute einen deutlich grösseren Abstand zu einem Fussgängerstreifen einhalten müssen als früher, was zu einem entsprechenden Verlust von Parkplätzen führt.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nicht nur die Anpassung von gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen an heutige Gegebenheiten ein wesentlicher Grund für Umgestaltungen bildet. Mindestens ebenso bedeutend ist der Nachvollzug von bereits älteren Vorgaben vor dem Hintergrund eines deutlich gewachsenen Sicherheitsbedürfnisses in der Gesellschaft und der damit verbundenen Einschränkung von Handlungsspielräumen bei der Auslegung von Vorgaben. Dieser konsequenten Umsetzung der geltenden Vorgaben ist es schliesslich zu verdanken, dass die Unfallzahlen und die Schwere von Unfällen in der Schweiz aber auch in anderen vergleichbaren Ländern in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen haben.

¹ Laut einer im 2018 veröffentlichten Auswertung des CAR-Instituts der Universität Essen-Duisburg wuchsen die Autos in Deutschland seit 1990 um zwölf Zentimeter in die Breite. Waren Neuwagen 1990 im Schnitt 1,68 Meter breit, waren es im vergangenen Jahr 1,80 Meter.

2.2 Situation

Die Verkehrsachse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt führt durch dicht besiedelte Stadtquartiere. Die meisten Gebäude bieten im Parterre Flächen für Dienstleistungen sowie darüberliegend Wohnraum. Die Anforderungen an den Strassenraum sind entsprechend vielfältig. Die engen Platzverhältnisse schränken die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität ein und führen zu erheblichen Sicherheitsmängeln. Sämtliche Haltestellen sind in Bezug auf einen sicheren und hindernisfreien Zugang sowie auf Grösse der Aufenthaltsflächen unzureichend. Aktuell betragen die minimalen Einstiegshöhen 13 cm, bei Haltestellen auf der Fahrbahn sogar 25 cm. Die bestehenden Inselhaltestellen sind zum Teil Breiten schmaler als 1.70 m.

Die Verkehrsachse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt, wie sie sich heute präsentiert, wurde grösstenteils letztmals in den 1970er-Jahren mit den Gleisanlagen erneuert. Seit-her hat sich eine Vielzahl der massgebenden Parameter verändert: Verkehrsdichte, Fahrzeuggrössen, Nutzungsansprüche, Sicherheitsbedürfnisse der Bevölkerung usw. Die gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen, sowie deren konsequente Umsetzung tragen diesen Entwicklungen Rechnung und führen dazu, dass Strassenräume im Zuge von baulichen Erneuerungen angepasst werden müssen, auch wenn keine anderweitige Neugestaltung angestrebt wird.



Abbildung 1: Heutige Haltestelle Felix Platter-Spital stadteinwärts (die Inselbreite beträgt nur 1.28 m)

2.3 Perimeter

Der Projektperimeter umfasst die Burgfelderstrasse von der Largitzenstrasse bis zum Burgfelderplatz sowie die Missionsstrasse und Spalenvorstadt vom Burgfelderplatz bis zum Petersgraben. Die Länge des Projektperimeters beträgt rund 1.5 Kilometer. Zur besseren Veranschaulichung wird das Projekt in folgende Projektabschnitte aufgeteilt, die in den Kapiteln 3 und 4 ausführlich beschrieben werden:

Abschnitt A: Burgfelderstrasse von Largitzenstrasse bis Strassburgerallee

Abschnitt B: Burgfelderstrasse von Strassburgerallee bis Burgfelderplatz

Abschnitt C: Missionsstrasse von Burgfelderplatz bis Birmannsgasse

Abschnitt D: Spalenvorstadt von Birmannsgasse bis Petersgraben

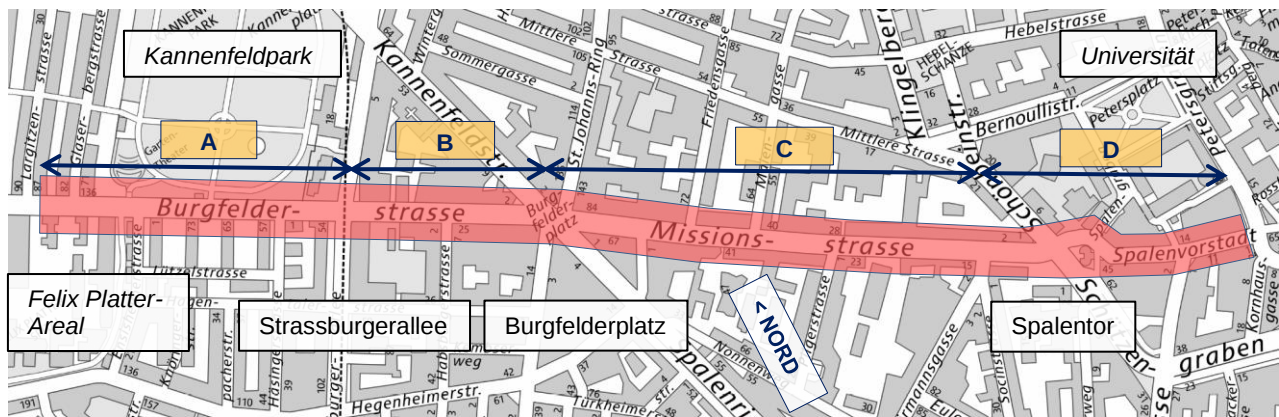


Abbildung 2: Projektperimeter Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt (Gesamtübersicht)

2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4 erläuterten Massnahmen werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbessern der Verkehrssicherheit
- Sichere und direkte Fussgängerführungen, Verbesserung von Fussgängerquerungen
- Schaffen eines hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr
- Bevorzugung ÖV gewährleisten
- Verbesserte Veloführungen
 - auf der Basisroute Glaserbergstrasse–Burgfelderstrasse–Ensisheimerstrasse
 - auf der Basisroute Birmannsgasse–Verkehrsknoten Spalentor–Spalenvorstadt
 - auf der Pendleroute Burgfelderstrasse–Missionsstrasse
- Öffnung der Spalenvorstadt für Velos im Zweirichtungsverkehr (direkte Veloverbindung in die Innenstadt) gemäss Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts (P085297)
- Sicherstellung der Funktionalität des Verkehrsablaufs für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Erhalt einer möglichst grossen Anzahl von Parkplätzen
- Strassenraumgestaltung mit optimaler Flächennutzung und attraktiver Adressbildung
- Ergänzung der Baumreihen gemäss Leitbild Strassenbäume durch Neupflanzungen

3. Projektentwicklung

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur (KOKO-I) in enger interdepartementaler Zusammenarbeit entwickelt und erarbeitet. Mit dieser Zusammenarbeit der für den öffentlichen Raum zuständigen verschiedenen Fachbereiche (Planungsamt, Amt für Mobilität, Tiefbauamt, Kantonspolizei, Stadtgärtnerei, Denkmalpflege und die BVB) ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen, beispielsweise zu Verkehrssicherheit, Bau und Umwelt, berücksichtigt sind.

3.1 Haltestellenanordnung

Ausgehend von der in Kapitel 2.2 beschriebenen Problematik der heutigen Haltestellen und aufgrund bestehender Zufahrten zu Privatgrundstücken mussten neue ideale Haltestellenstandorte gefunden werden, welche die geforderten Haltekantenlängen und -abstände zum Gleis, die minimal nötigen Sichtweiten bei Strasseneinmündungen und Mindestbreiten der Aufenthaltsflächen für Fahrgäste aufweisen. Einige Haltestellenstandorte müssen daher verschoben werden. Die Ergebnisse werden im Kapitel 4 detailliert beschrieben.

Aufgrund des neuen Standorts des Felix Platter-Spitals soll die heutige Haltestelle Luzernerring in Haltestelle Felix Platter-Spital umbenannt werden. Für die heutige Haltestelle mit diesem Namen wird unter Einbezug der Nomenklaturkommission eine neue Bezeichnung gesucht. Umbenennungen erfolgen grundsätzlich zum Fahrplanwechsel jeweils im Dezember – vorbehaltlich der Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr.



Abbildung 3: Heutige Lage der Haltestellen



Abbildung 4: Projektierte Lage der Haltestellen

Mit GRB 08/50/14G vom 10. Dezember 2008 wurde beschlossen, die Anzahl Haltestellen entlang der Tramlinie 3 zwischen Burgfelden Grenze und Burgfelderplatz beizubehalten. Im Rahmen des vorliegenden Projekts wurde dennoch untersucht, ob eine Aufhebung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen allenfalls infrage käme. Mit der neuen städtebaulichen Entwicklung des Felix Platter-Areals gewinnt die heutige Haltestelle Felix Platter-Spital wieder an Bedeutung, weshalb sie beibehalten wird. Sie wird ein wichtiger Baustein einer guten ÖV-Erschliessung des neuen Wohnquartiers mit seinen über 1'000 Bewohnerinnen und Bewohnern und erfüllt damit vollumfänglich die raumplanerische Zielsetzung.

3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen

Die verkehrstechnischen Untersuchungen haben zum Ziel, Schwachstellen zu erkennen und Massnahmen zu entwickeln, die den Verkehrsablauf verbessern. Entsprechend wurden im Herbst 2014 und Frühjahr 2015 Verkehrszählungen und Beobachtungen zum Verkehrsablauf durchgeführt. Die Burgfelderstrasse und die Missionsstrasse sind wichtiger Bestandteil im Basler Strassennetz und werden als Hauptsammelstrassen sowie als Notfall- und Lifeline-Achse ausgewiesen. Die Burgfelderstrasse ist zudem die internationale Ausnahmetransportroute des Typs I (max. Lichtraumbreite liegt bei 7.50 m) zwischen der Nordwestschweiz und Frankreich. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Aktuell werden die dafür vorgeschriebenen Mindestfahrbahnbreiten auf einigen Abschnitten nicht eingehalten und somit die sicherheitstechnischen Vorgaben nicht erfüllt.

Im gesamten Projektperimeter gibt es Schwachstellen beim Verkehrsablauf und bei der Verkehrssicherheit. Besonders während der Verkehrsspitzen kommt es zu Rückstaubildungen an den Verkehrsknoten Burgfelderplatz und Spalentor. Dies führt zu Behinderungen der Tramlinie 3 mit ihrem 7–8 Minuten-Takt und Einschränkungen der Verkehrssicherheit vor allem für den Velo- und motorisierten Individualverkehr. Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) beträgt rund 6'500 Fahrzeuge in der Burgfelderstrasse, in der Missionsstrasse bis Birmanngasse rund 8'000 Fahrzeuge und im Abschnitt Birmanngasse bis Spalentor der Missionsstrasse rund 10'000 Fahrzeuge. Nachfolgend sind die Schwachstellen aufgeführt.

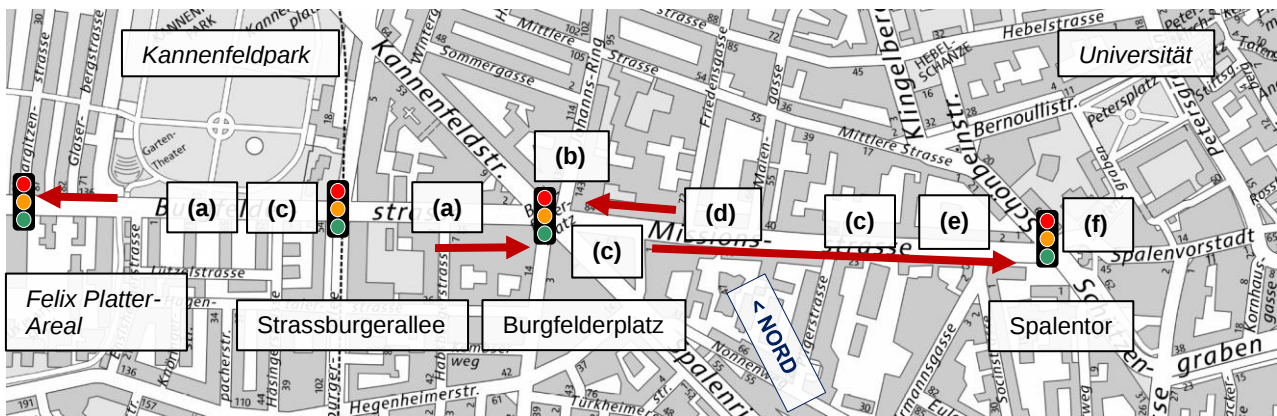


Abbildung 5: Übersicht der aktuellen Schwachstellen

Legende

- (a) = ungenügende Sichtweiten für einbiegenden bzw. querenden Verkehr
- (b) = Lichtsignalanlagen-Steuerung ist zu optimieren mit kürzeren Umlaufzeiten
- (c) = zu enge Fahrstreifen; grosse Fahrzeuge kommen im Gegenverkehr nicht aneinander vorbei, Trams werden behindert, Velos „eingeklemmt“
- (d) = fehlende Fussgängerstreifen
- (e) = zu kurze separate Abbiegestreifen, dies führt zu starken Rückstaubildungen
- (f) = Velofahrverbote, obwohl als Basis- und Pendlerroute im Veloroutennetz ausgewiesen
- ➔ = Rückstaubildung während der Verkehrsspitzen

Die aktuelle Längsparkierung führt auf zahlreichen Abschnitten im gesamten Projektperimeter zu erheblichen Behinderungen im Verkehrsablauf und Einschränkungen der Verkehrssicherheit. Gewisse Parkfelder verhindern ausreichende Sichtweiten für die aus den Seitenstrassen einbiegenden Fahrzeuge. Die Längsparkierung führt teilweise dazu, dass sich grössere Fahrzeuge gegenseitig respektive mit dem entgegenkommenden Tram nicht kreuzen können. Die Folge sind aufwändige Ausweichmanöver, bei dem Motorfahrzeuge und Tram in ihrer Weiterfahrt behindert werden. Auch wird der Veloverkehr in diesen Abschnitten stark bedrängt und entgegen den Sicherheitsempfehlungen betreffend Mindestabstand dazu gezwungen, zu nahe an den parkierten Fahrzeugen zu fahren. Die Mindestbreiten für die Notfall- und Lifeline-Achse mit 7.30 m Fahrbahnbreite sind nicht eingehalten, was bei Rettungsfahrten zu erheblichen Zeitverlusten und in der Folge zu lebensbedrohlichen Situationen führen kann.

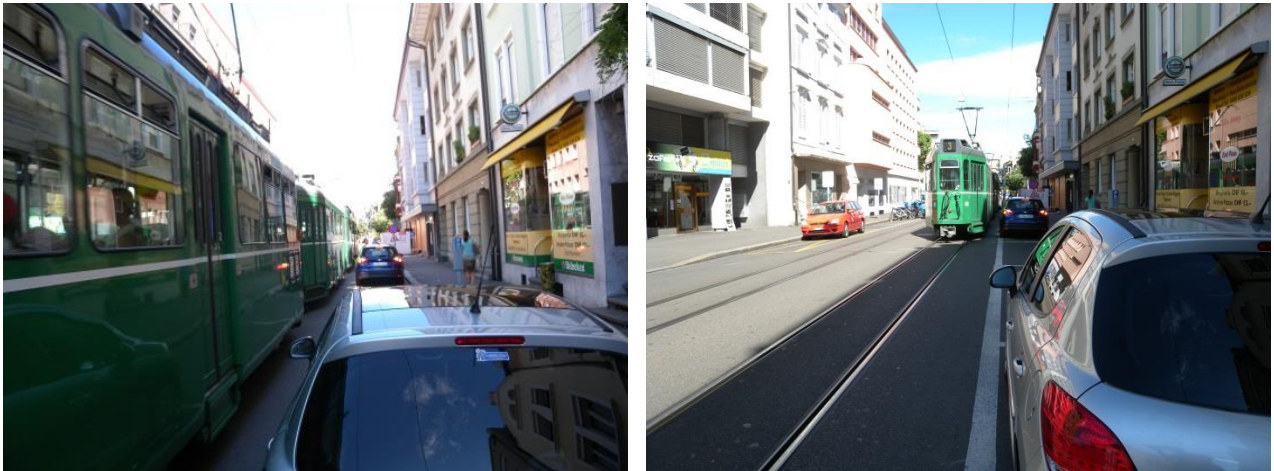


Abbildung 6: Störungen im Betriebsablauf in der Missionsstrasse

3.3 Abstimmung mit benachbarten Projekten

Bei der Projekterarbeitung wurde selbstverständlich darauf geachtet, dass eine Kompatibilität zu benachbarten Planungs- und Bauprojekten jederzeit gewährleistet ist. Dazu gehören der Bebauungsplan des Felix Platter-Areals, der allfällige Verlauf einer neuen Tramlinie 30 von Kleinbasel über die Johanniterbrücke in Richtung Bahnhof SBB, als auch das sich in Bau befindliche neue Felix Platter-Spital.

3.4 Information des Quartiers

Mit einer im März 2016 vom Stadtteilsekretariat West durchgeführten Anwohnerbefragung in der Missionsstrasse wiesen die Befragten auf aktuelle Schwachstellen hin, unter anderem auf fehlende Sichtweiten bei Einmündungen, zu schmale Haltestelleninseln, fehlende Fussgängerstreifen und Sicherheitsmängel bei den Schulwegen. Diese Hinweise wurden bei der Projekterarbeitung berücksichtigt, ebenso die Forderung der Kantonspolizei, Abteilung Verkehrsprävention, bezüglich weiterer Sicherheitsmassnahmen für die Schulwege rund um das Isaak Iselin-Schulhaus.

Die Anwohnerinnen und Anwohner auf der Achse Burgfelderstrasse bis zur Spalenvorstadt sowie die betroffenen Haushalte in den angrenzenden Strassen sind mit einer Infobroschüre über die Gesamterneuerung informiert worden. Diese Infobroschüre wird auch in den Läden im Quartier aufgelegt und ist auf der Website des Planungsamtes (www.planungsamt.bs.ch > Öffentlicher Raum > Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt) abrufbar.

4. Projekterläuterung

Im gesamten Projektperimeter sind umfangreiche Arbeiten der Werke für Elektrizität, Fernwärme, Gas, Trinkwasser und Entwässerung sowie Telekommunikation auszuführen, die zustandsbe-

dingt zwingend ab dem Jahr 2020 zu realisieren sind. Hinzu kommen Erhaltungsmassnahmen der Strasseninfrastruktur und Gleisanlagen.

Im Abschnitt der Spalenvorstadt von der Schützenmattstrasse bis zum Petersgraben sind Sanierungen der Gleise und Werkleitungen im Bestand vorgesehen. Eine allfällige Umgestaltung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der zukünftigen Tramnetzentwicklung und ist nicht Bestandteil dieses Projekts.

4.1 Abschnitt A, Burgfelderstrasse von Largitzenstrasse bis Strassburgerallee

4.1.1 Projektbeschreibung

Der Projektperimeter des Abschnitts A beginnt in der Burgfelderstrasse auf Höhe des neuen Felix Platter-Spitals an der Einmündung zur Largitzenstrasse und schliesst damit an das im Jahr 2015 abgeschlossene Projekt Luzernerring / Wasgenring an. An dieser Stelle gibt es für das stadtauswärts fahrende Tram ein Eigentrassee von 60 m Länge mit einer Tramsicherungsanlage, die es den Trams in Richtung Burgfelden ermöglicht, auch bei starkem Verkehrsaufkommen des MIV behinderungsfrei auf die Geradeaus-/Rechtsabbiegespur zum rund 120 m entfernten Verkehrsknoten Luzernerring / Burgfelderstrasse und seiner Haltestelle Luzernerring einzufahren.

Die aktuelle Haltestelle Felix-Platter-Spital mit sehr schmaler Insel stadteinwärts und Fahrbahnhaltestelle stadtauswärts wird um rund 80 m in Richtung Stadt verschoben. Damit wird es einerseits möglich, den Anforderungen einer Velobasisroute von der Glaserbergstrasse über die Burgfelderstrasse zur Ensisheimerstrasse gerecht zu werden und diese mit Velostreifen auszustatten. Andererseits können die Haltestellen vollumfänglich nach BehiG ausgebaut werden, es gibt keine Konflikte mit Zufahrten zu Privatparzellen. Ergänzend zu diesen Massnahmen erfolgt entlang der Parzelle zum Felix Platter-Areal ein geringfügiger Landabtausch zur Schaffung einer geradlinigen Parzellengrenze.

4.1.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

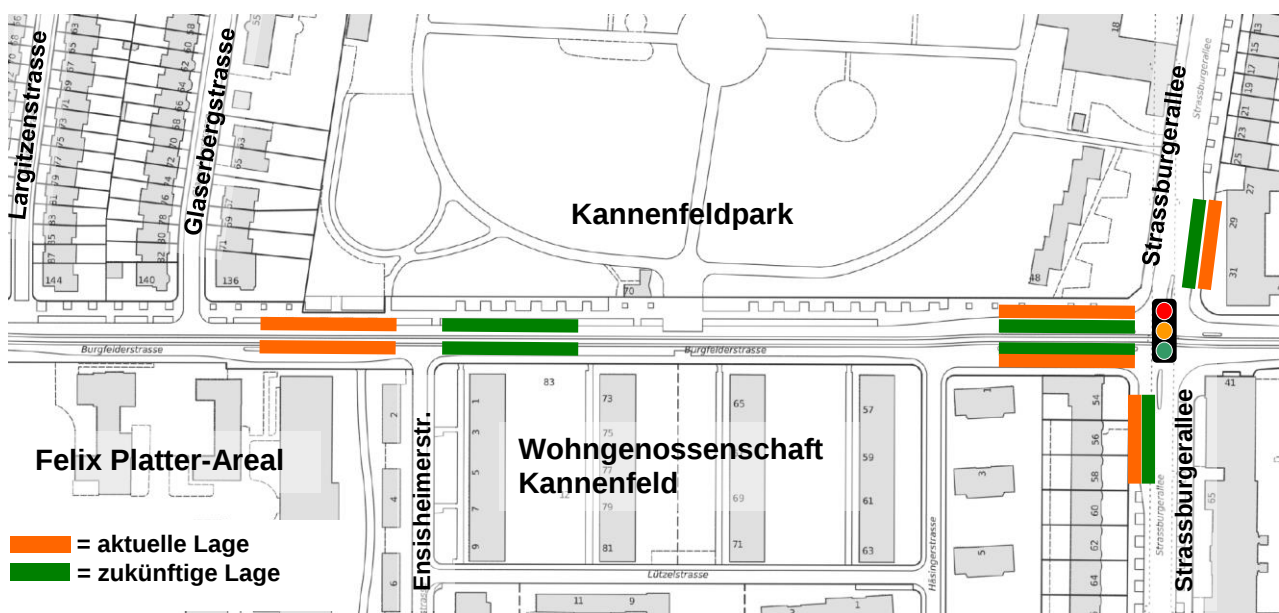


Abbildung 7: Haltestellenstandorte Felix Platter-Spital und Strassburgerallee

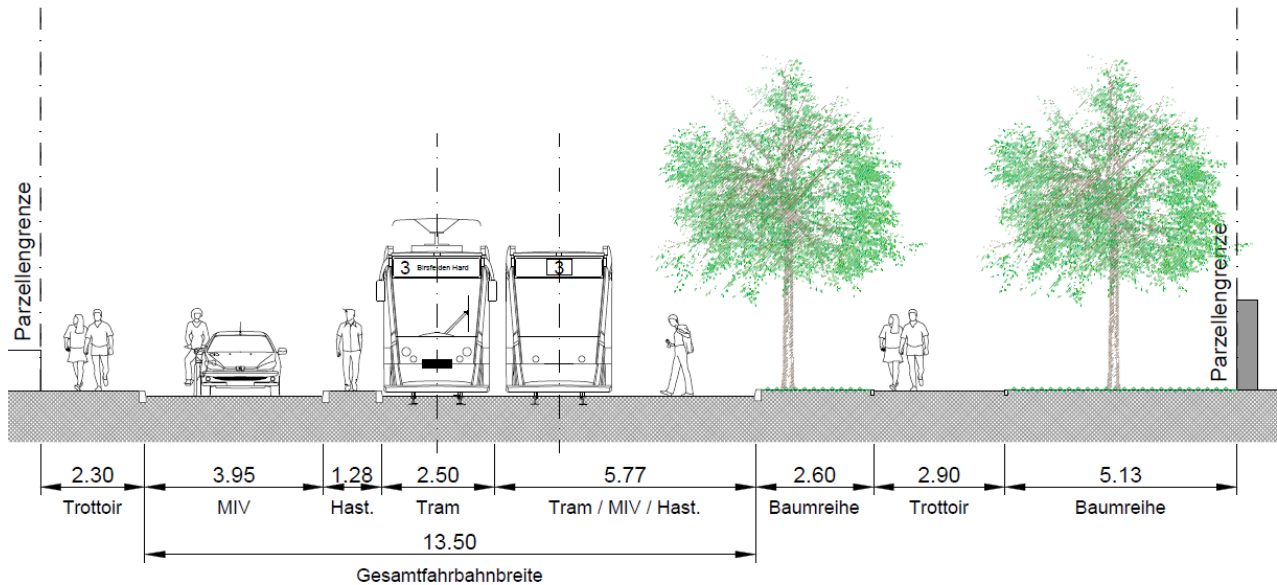


Abbildung 8: heutiger Strassenquerschnitt mit Haltestelle Felix Platter-Spital (Blick stadtauswärts)

Die neu platzierte Tramhaltestelle Felix Platter-Spital zwischen der Einmündung Ensisheimerstrasse und dem Haupteingang zum Kannenfeldpark besteht aus Kaphaltestellen, die einen vollständig hindernisfreien Zugang zum Tram ermöglichen. Auch mit der neuen Haltestellenlage wird das Quartier gut erschlossen.

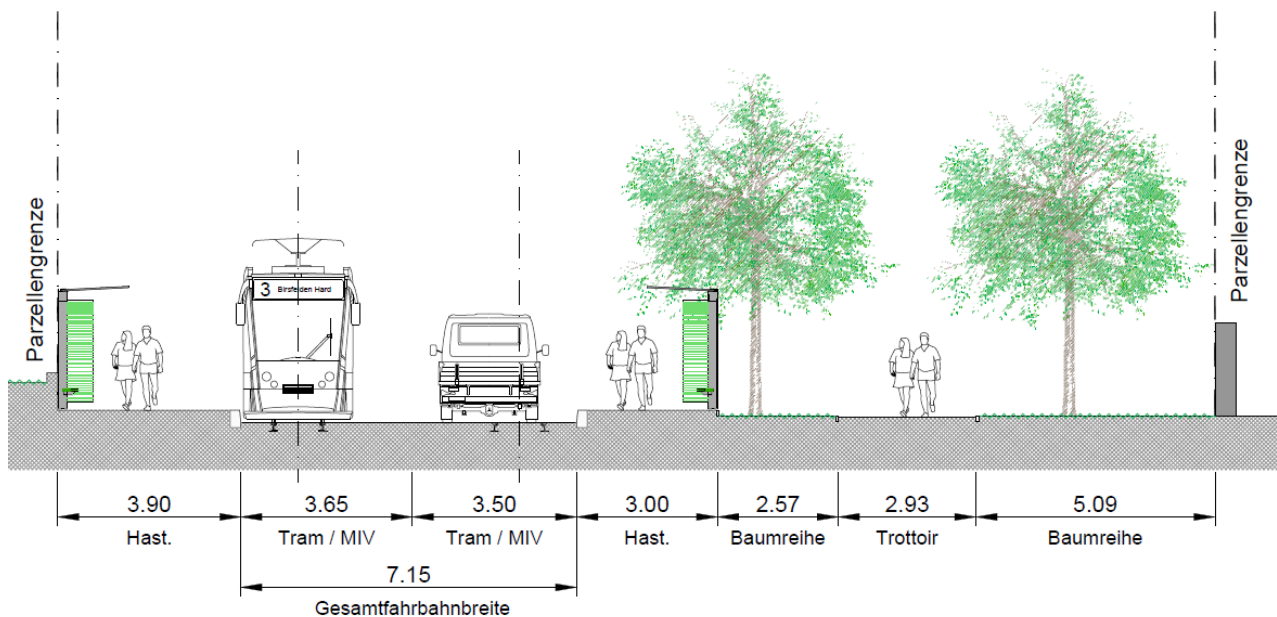


Abbildung 9: zukünftiger Strassenquerschnitt an Ensisheimerstrasse 1 mit Haltestelle Felix Platter-Spital (Blick stadtauswärts)

Am lichtsignalgesteuerten Verkehrsknoten Burgfelderstrasse / Strassburgerallee werden die bestehenden Inselhaltestellen Strassburgerallee hindernisfrei ausgebaut. Die Inseln werden von rund 1.70 m auf 2.30 m verbreitert, was den Fahrgastwechsel beschleunigt und die Aufenthaltsqualität erhöht. Für die in der Strassburgerallee fahrenden Busse der Linie 31/38 wird die bestehende Haltestelle in Form von Busbuchten mit erhöhten Haltekanten ausgestattet, um so einen BehiG-konformen ÖV-Zugang zu gewährleisten. Sämtliche Trams und Busse werden an der Lichtsignalanlage (LSA) bevorzugt behandelt.

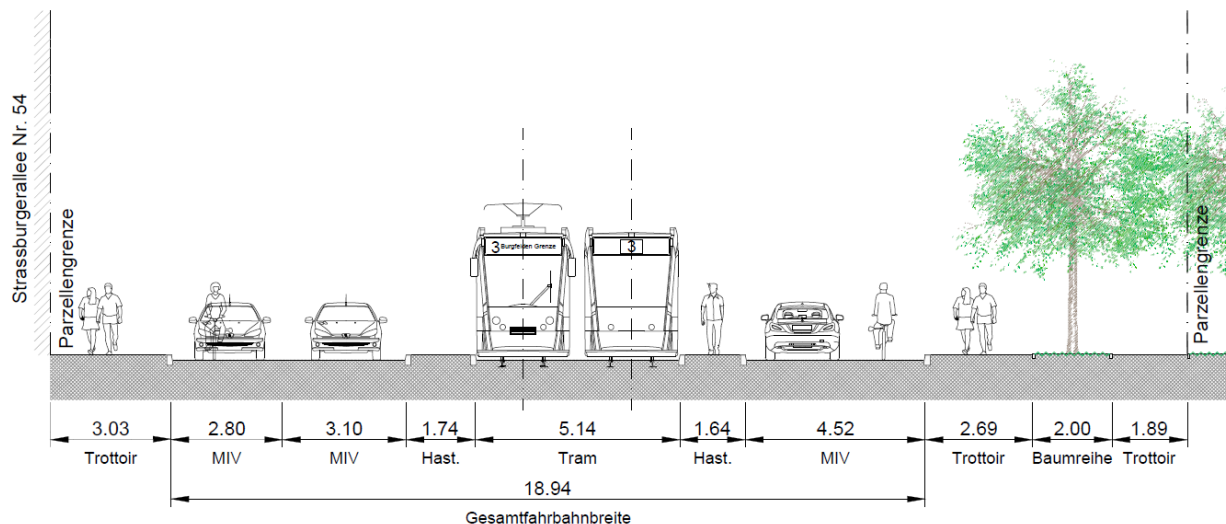


Abbildung 10: heutiger Strassenquerschnitt mit Haltestelle Strassburgerallee (Blick stadtauswärts)

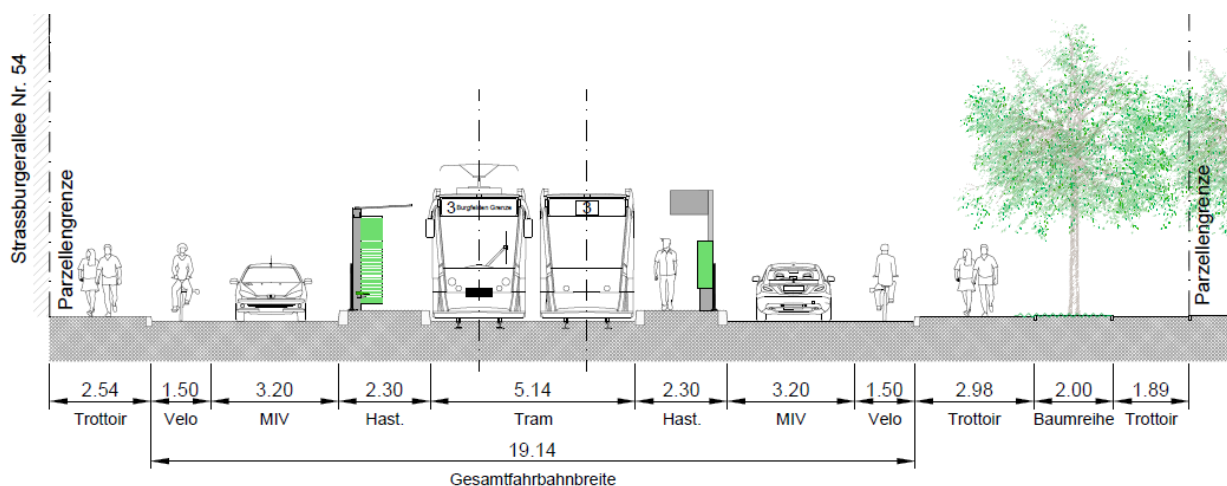


Abbildung 11: zukünftiger Strassenquerschnitt mit Haltestelle Strassburgerallee (Blick stadtauswärts)

Fussverkehr

Mit seiner neuen Lage östlich der Ensisheimerstrasse erschliesst der Fussgängerstreifen nachfragegerecht die Tramhaltestelle und verbindet die Fussgängerbeziehungen aus dem Wohnquartier zum Kannenfeldpark. Am Verkehrsknoten Strassburgerallee sind alle Fussgängerstreifen in die LSA-Steuerung integriert. Mit der im Jahr 2016 realisierten Verkürzung der östlichen Fussgängerquerung über die Burgfelderstrasse konnten bereits erste Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden.

Veloverkehr

Mit den unter 4.1.1 genannten separaten Velostreifen erhöht sich die Verkehrsqualität für die Velofahrenden erheblich und führt zu einem sicheren und störungsfreien Nebeneinander von Velo, Tram und MIV. Im Bereich des Verkehrsknotens Strassburgerallee werden die Velostreifen bis zu den Haltelinien geführt. Damit ergibt sich für den Veloverkehr eine sichere und behinderungsfreie Knotenzufahrt.

Motorisierter Individualverkehr

Die aktuell bestehenden separaten Vorsortierstreifen (links sowie geradeaus/rechts) in der nord-westlichen Zufahrt Burgfelderstrasse verfügen nicht über eine normengerechte Breite. Dieser

Bereich wird zukünftig mit einem Fahrstreifen für alle Richtungen und einem Velostreifen ausgestattet. Die Leistungsfähigkeit und die heutige Verkehrsqualität für den MIV bleiben erhalten.

Um die normgerechten Fahrspurbreiten sicherstellen zu können, müssen in diesem Abschnitt insgesamt 29 Parkplätze aufgehoben werden. Künftig können noch 39 Parkplätze auf Allmend angeboten werden. Während der Projekterarbeitung wurde versucht, durch einen Landerwerb und Mauerversatz der Liegenschaften Burgfelderstrasse Nr. 57 bis 73 das Angebot um 13 Plätze auf 52 zu erhöhen. Allerdings hat sich der Baurechtsnehmer dieser Parzelle gegen eine Landabtretung an den Kanton Basel-Stadt ausgesprochen.

4.1.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Ausleuchtung erfolgt über Überspannungsleuchten mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik. Das zum Kannenfeldpark zwischen den Baumreihen gelegene Trottoir erhält für eine qualitativ gute Ausleuchtung zusätzliche Leuchtkörper, die an den Masten zur Abspannung der Fahrleitungen des Trams und der Strassenbeleuchtung befestigt werden.

Werkleitungsbau

Schwerpunktmässig erfolgt eine Erneuerung der Trinkwasserversorgung. Hinzu kommen projektbedingte Anpassungen der Elektrizitäts- und Gasversorgung.

4.1.4 Umweltaspekte

Der gesamte Projektperimeter der Burgfelderstrasse und der Missionsstrasse ist im Leitbild Strassenbäume als Grünachse definiert. Im Projekt wird der Strassenraum an den Stellen mit weiteren Baumpflanzungen ergänzt, wo ausreichende Flächen im Strassenquerschnitt vorhanden sind. Dies trifft im Trottoirbereich der Burgfelderstrasse auf Höhe der Tramhaltestelle Strassburgerallee zu. Die Baumbilanz erhöht sich um acht Bäume gegenüber dem heutigen Zustand.

4.2 Abschnitt B, Burgfelderstrasse von Strassburgerallee bis Burgfelderplatz

4.2.1 Projektbeschreibung

Der Projektabschnitt B weist eine dichte Bebauung mit zahlreichen Dienstleistungsbetrieben und Wohnungen auf. Zwischen den Gebäuden und dem Strassenraum befinden sich mehrheitlich Vorgärten mit Grünflächen. Ansonsten dienen die Flächen als Garagenzufahrten resp. Zugangsflächen zu Einkaufsgeschäften. Mit dem Ausbau der Haltestelle Burgfelderplatz wird zusätzlicher Platz für eine bestmögliche Führung des Fuss- und Veloverkehrs benötigt. Es erfolgt ein geringfügiger Landerwerb von den Parzellen der Burgfelderstrasse Nr. 6² sowie Nr. 11 und 25.

² im Grundbuch wird diese Parzelle als Kannenfeldstrasse 5 bezeichnet.



Abbildung 12: Standort der Haltestelle Burgfelderplatz

4.2.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Die Inselhaltestellen Burgfelderplatz mit ihren kurzen Umsteigewegen zur Tramlinie 1 bleiben an ihrem aktuellen Standort. Die bestehenden Traminseln werden aufgrund der hohen Ein- und Aussteigerfrequenzen verbreitert und hindernisfrei ausgebaut, ihre Zugänge bleiben bestehen. Die aktuelle Lichtsignalanlage wird erneuert, mit der neuen Verkehrssteuerung wird der ÖV weiterhin bevorzugt behandelt.

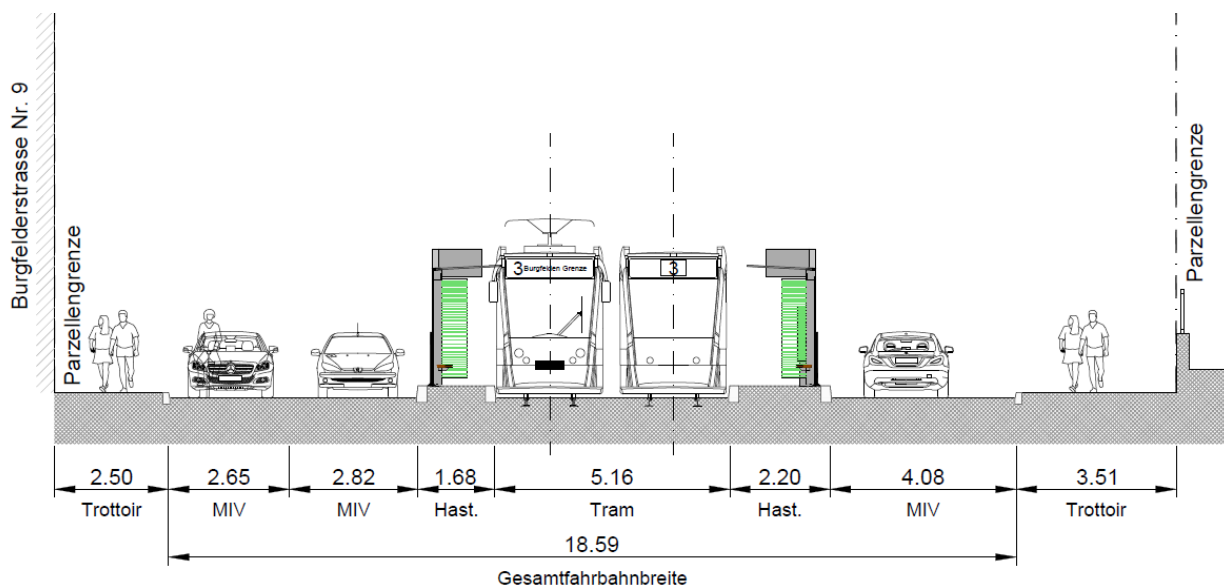


Abbildung 13: aktueller Strassenquerschnitt mit Tramhaltestelle Burgfelderplatz (Blick stadtauswärts)

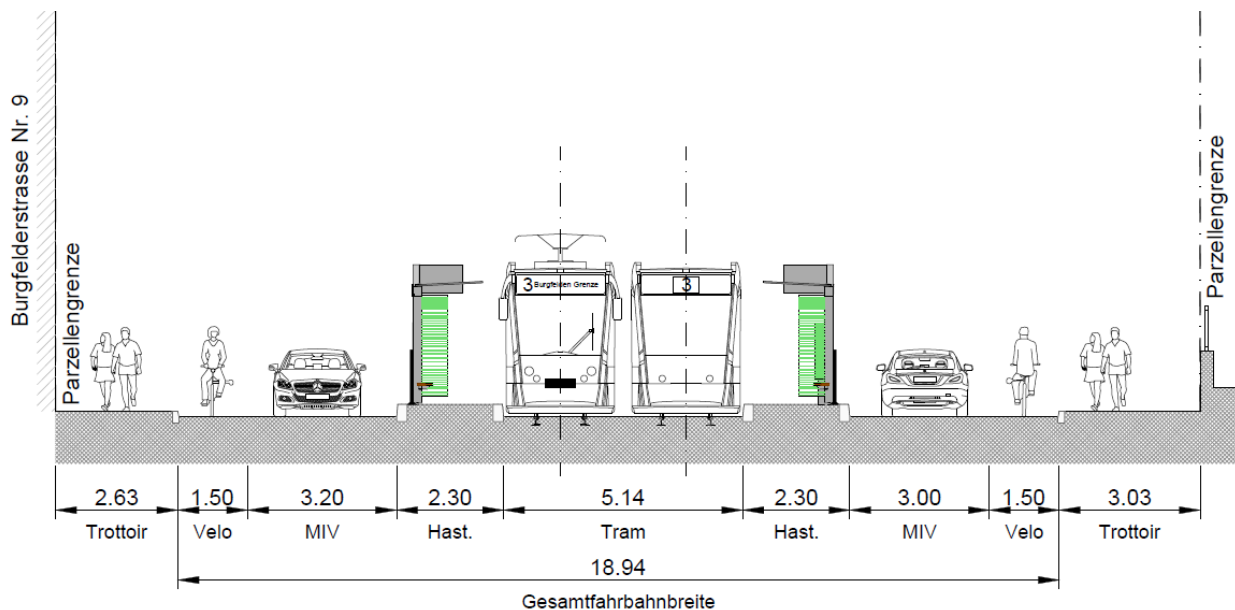


Abbildung 14: zukünftiger Strassenquerschnitt mit Tramhaltestelle Burgfelderplatz (Blick stadtauswärts)

Fussverkehr

Für die Fussgängerströme bleiben die aktuellen Führungen unverändert. Die Fläche vor dem Geschäftseingang des Detailhandelsunternehmens Migros wird in Absprache mit der Eigentümerschaft der Burgfelderstrasse Nr. 11 und 25 so gestaltet, dass Velos geordnet abgestellt werden können und für Fussgänger/-innen ausreichende Trottoirflächen angeboten werden. Die Einmündung Habsburgerstrasse wird mit einer Trottoirüberfahrt ausgestattet, die Fussgänger/-innen erhalten Vortritt gegenüber den ein- und ausfahrenden Fahrzeugen.

Veloverkehr

Die neue Verkehrsführung bietet mit seinen Velostreifen ein durchgehendes Nebeneinander vom Veloverkehr zum Tram- und motorisierten Individualverkehr an. Im Bereich des Verkehrsknotens Burgfelderplatz werden die Velostreifen bis zu den Haltelinien geführt. Damit ergeben sich für den Veloverkehr sichere und behinderungsfreie Knotenzufahrten. Dank dem dafür notwendigen beidseitigen Landerwerb von Privatparzellen der Burgfelderstrasse Nr. 6 und Nr. 11 und 25 wird die Qualität für den Veloverkehr erheblich verbessert.

Motorisierter Individualverkehr

Zugunsten verbesserter Haltestellenanlagen, einer optimierten Fussgängerführung sowie eigener Fahrspuren für MIV und Velos werden am Burgfelderplatz zwei schwach belastete Abbiegebeziehungen aufgehoben. Das Rechtsabbiegen vom Spalenring in die Missionsstrasse und von der Kannenfeldstrasse in die Burgfelderstrasse ist jeweils nur noch für den Veloverkehr gestattet. Für den sehr geringen rechtsabbiegenden Motorfahrzeugverkehr (weniger als zehn Fahrzeuge pro Spitzenstunde) bestehen in unmittelbarer Nähe Alternativen über die Hegenheimerstrasse respektive Strassburgerallee.

Die heute in ihrer Breite nicht normengerechten separaten Vorsortierstreifen (geradeaus und rechts) in der Zufahrt der Burgfelderstrasse werden zu einem einzigen Fahrstreifen vereint. Daneben wird ein Velostreifen angelegt. Mit dieser Massnahme in Kombination mit einer optimierten LSA-Steuerung bleibt auch zukünftig eine ausreichende Verkehrsqualität für den MIV erhalten.

Die Anzahl der Parkplätze reduziert sich von heute 29 auf 13 aufgrund der vorgegebenen Mindestsichtweiten und erforderlichen Fahrstreifenbreiten

4.2.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Ausleuchtung erfolgt über Überspannungsleuchten mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik.

Werkleitungsbau

Schwerpunktmässig erfolgt eine Erneuerung der Hausanschlüsse der Trinkwasserversorgung, sowie der Elektrizität. Hinzu kommen projektbedingte Anpassungen von Fernwärme- und Gasversorgung.

4.2.4 Umweltaspekte

In diesem Abschnitt werden die Baumrabbatten parallel zur Strasse verlängert. Die Zunahme der Grünflächen um rund 100 m² verbessert den Luft- und Wasseraustausch und erhöht so mittel- bis langfristig die Lebenserwartung der betroffenen Bäume. Durch die Pflanzung eines Baumes erhöht sich die Baumbilanz auf 14 Bäume.

4.3 Abschnitt C, Missionsstrasse von Burgfelderplatz bis Birmannsgasse

4.3.1 Projektbeschreibung

Der Projektabschnitt C umfasst die Missionsstrasse vom Burgfelderplatz bis zur Einmündung der Birmannsgasse. Die städtebauliche Struktur des Abschnitts B mit einer dichten Wohnbebauung und zahlreichen Dienstleistungsbetrieben setzt sich hier fort, allerdings gibt es auf den Privatparzellen keine Vorgärten, die Gebäude reichen direkt an die Strassenlinie und weisen zahlreiche Zufahrten auf die Verkehrsachse auf. Die beengten Platzverhältnisse geben die Ausgestaltung von Kaphaltestellen vor und lassen Velostreifen nur im Abschnitt Burgfelderplatz bis Friedensgasse zu. Im restlichen Abschnitt wird eine Fahrbahnbreite angeboten, die einen sicheren Abstand von Tram und MIV zum Velo gewährleistet.

4.3.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

Die stadtauswärts gelegene mit rund 1.70 m schmale Inselhaltestelle Pilgerstrasse wird nach Westen verschoben und neu als Kaphaltestelle zwischen der Friedensgasse und Maiengasse angelegt. In diesem Bereich sind keine Grundstückszufahrten vorhanden, entsprechend kann die Haltestelle im Gegensatz zum heutigen Standort komplett nach BehiG ausgebaut werden. In der entgegengesetzten Richtung bleibt der aktuelle Standort bestehen. Anstelle einer Fahrbahnhaltestelle wird hier eine für die Fahrgäste hindernisfreie Kaphaltestelle erstellt. Mit dem neuen Strassenquerschnitt und seinen erweiterten Fahrstreifen reduzieren sich für den Tramverkehr die Behinderungen durch Velofahrende und längs parkierte Fahrzeuge, die im heutigen Zustand zu nah am vorbeifahrenden Tram stehen.

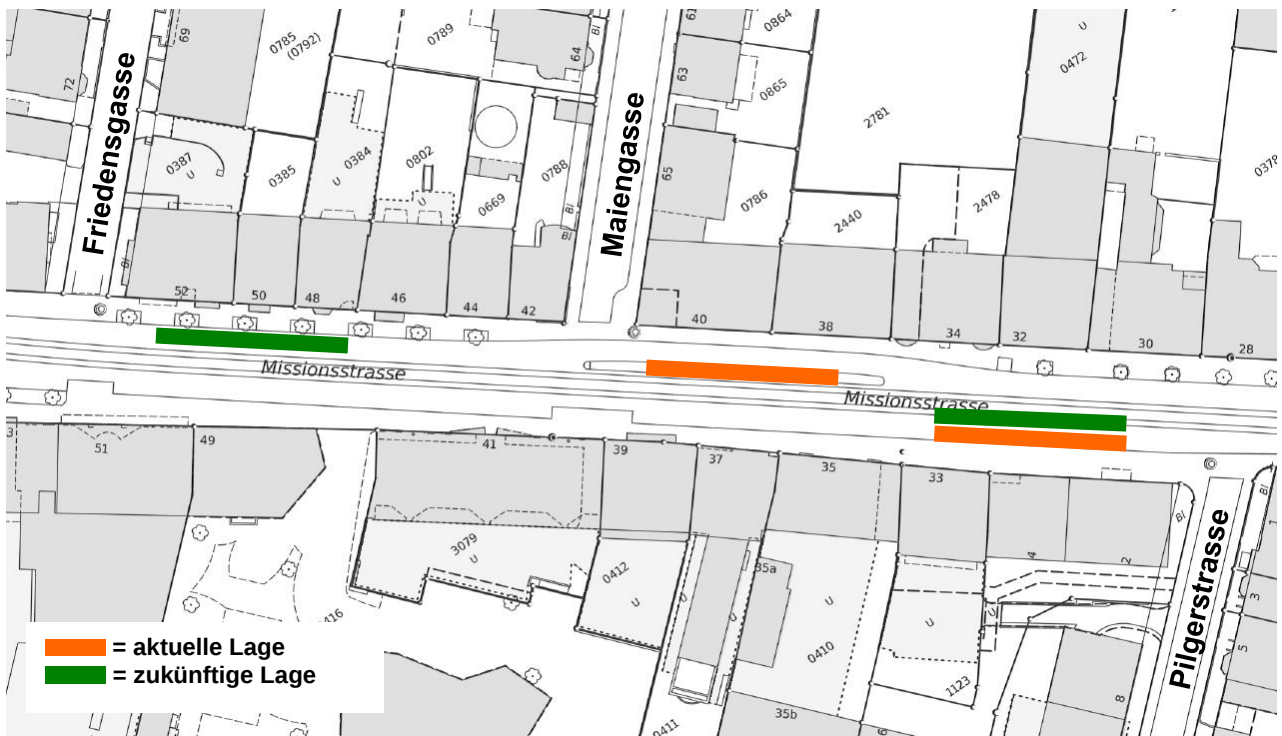


Abbildung 15: aktuelle und zukünftige Standorte der Haltestelle Pilgerstrasse

Fussverkehr

Für die Fussgängerströme ergeben sich Verbesserungen bei den Strassenquerungen mit neu angeordneten Fussgängerstreifen, die den gültigen Normen entsprechen. Ihre Lage nimmt Bezug auf die Haltestellenstandorte und die optimalen Fussgängerrouen zu den Quartierstrassen. Dazu gehört der neue Fussgängerstreifen an der Einmündung zur Friedensgasse. Die bereits heute vorhandenen Trottoirüberfahrten zu den Quartierstrassen bleiben erhalten und werden geringfügig an den neuen Strassenraum angepasst.

Veloverkehr

Mit der Aufweitung der Fahrstreifen wird auf dem gesamten Abschnitt ein Nebeneinander vom Tram und Velo sowie ein sicheres Überholen durch den MIV möglich. Damit verbessert sich die Verkehrsqualität für die Velofahrenden erheblich, gegenseitige Behinderungen entfallen.

Motorisierter Individualverkehr

Mit der aktuell vorhandenen Längsparkierung sind die Fahrstreifen in beide Richtungen jeweils zum Teil nur 2.80 m breit. Dies führt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit, wie bereits in Kapitel 3.2 beschrieben. Die vorgesehenen Massnahmen führen zu einem homogen und sicheren Fahrverlauf und entsprechen den verkehrstechnischen Vorgaben für Notfall- und Lifeline-Achsen des Kantons Basel-Stadt. So wird eine Fahrbahnbreite im Gegenverkehr von 7.30 m gewährleistet. Zudem werden die Sichtweiten an Strasseneinmündungen vorschriftsgemäss erhöht. Durch die beschriebenen Massnahmen reduziert sich das Parkplatzangebot auf Allmend von 98 auf 60 Parkfelder.

4.3.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Ausleuchtung erfolgt über Überspannungsleuchten mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik.

Werkleitungsbau

Hier sind dringliche und umfangreiche Erneuerungs- und Ausbauarbeiten der Elektrizitäts- sowie der Trinkwasserversorgung vorgesehen.

4.3.4 Umweltaspekte

Die Umwandlung der bisherigen Inselhaltestelle Pilgerstrasse in eine Kaphaltestelle ermöglicht Neupflanzungen von Bäumen im Bereich zwischen Maiengasse und Pilgerstrasse. Die Baumbilanz erhöht sich um 4 auf 37 Bäume.

4.4 Abschnitt D, Spalenvorstadt von Birmannsgasse bis Petersgraben

4.4.1 Projektbeschreibung

Der Abschnitt D erstreckt sich von der Einmündung Birmannsgasse in die Missionsstrasse über den Verkehrsknoten Spalentor in die Spalenvorstadt bis hin zum Petersgraben. Am Spalentor wird die stark belastete Hauptverkehrsachse Schönbeinstrasse–Schützengraben gekreuzt. Die zukünftige Strassenraumgestaltung sieht aufgrund der geschichtlichen Bedeutung des Spalentors und des stark belasteten Knotens eine Verschiebung der Tramhaltestelle Spalentor in die Spalenvorstadt vor. Dies ermöglicht deren hindernisfreie Ausgestaltung nach BehiG und neu eine durchgängige Veloführung durch die Spalenvorstadt in beiden Richtungen.

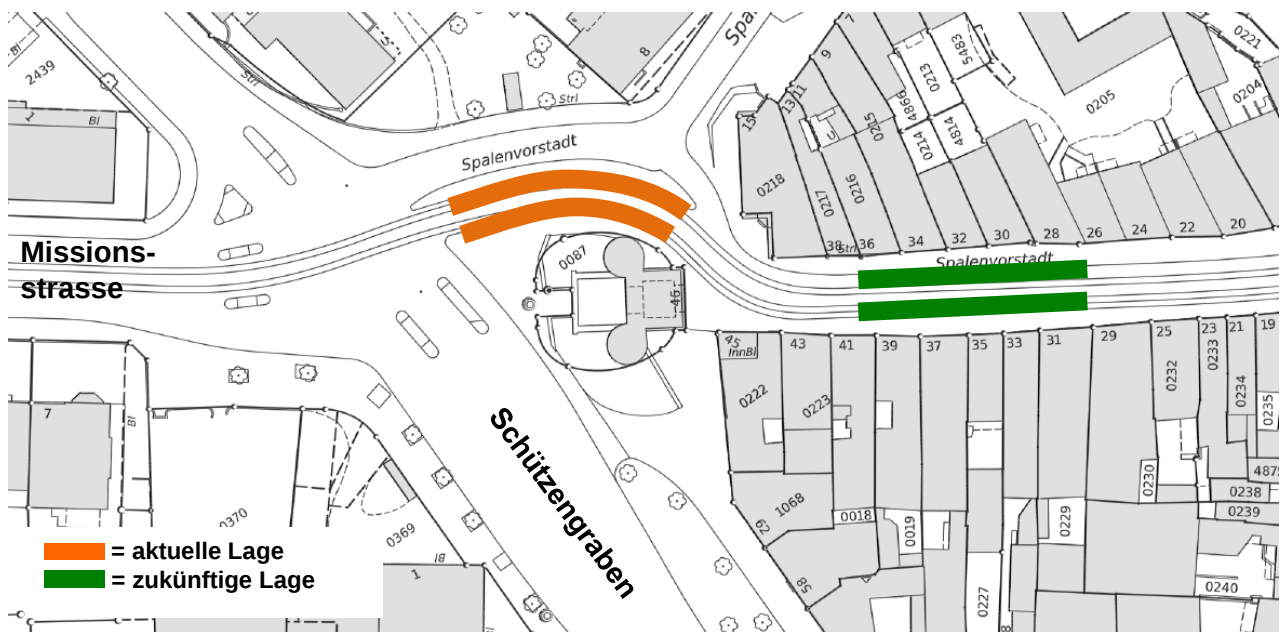


Abbildung 16: aktuelle und zukünftige Standorte der Haltestelle Spalentor



Abbildung 17: zukünftige Verkehrsführung am Spalentor

Das Strassenbild der Missionsstrasse mit mehrstöckigen Gebäuden ändert sich ab der Birmannsgasse und findet seine Fortsetzung in Form von Wohnhäusern mit Vorgärten bis zur Spalentorkreuzung, wo das mittelalterliche Spalentor steht. Hier beginnt die nach dem Quartier be-

nannte Strasse „Spalenvorstadt“. Sie liegt im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt (GKI) und wird als *Historische Vorstadtstrasse* definiert. Dieser Strassentyp wird 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 Einzelelemente zeichnen besondere Orte aus. Das bevorzugte Material ist Asphalt. Kombinationsmöglichkeiten bieten die Kieselwacke und Alpnacher Quarzsandsteinpflaster.“

Die darin definierten Gestaltungsprinzipien finden in der Spalenvorstadt ihre Anwendung. So weist das Strassenprofil weiterhin einen Höhenversatz auf, wobei die Trottoire mit abgeschliffenen Kieselwackensteinen und die Fahrbahn mit Asphalt ausgestaltet sind. Auf dem Abschnitt von der Schützenmattstrasse bis zum Petersgraben sind ausschliesslich Sanierungen der Gleise und Werkleitungen im Bestand vorgesehen. Eine allfällige Umgestaltung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der zukünftigen Tramnetzentwicklung und ist somit nicht Bestandteil dieses Projekts.

4.4.2 Verkehr

Öffentlicher Verkehr

An der Lage der aktuellen Tramhaltestelle rund um das Spalentor mit ihren engen Kurvenradien ist die Umgestaltung zu einer barrierefreien Haltestelle nicht möglich. Alternative Standorte in der Missionsstrasse schränken den Raum für den Individualverkehr über Gebühr ein. Damit wäre die freie Fahrt für Rettungseinsätze von Feuerwehr und Ambulanz nicht mehr gewährleistet. Zudem drohten sehr lange Rückstaus in der Missionsstrasse bis hin zum Burgfelderplatz, die auch das Tram bei der Einfahrt von der Burgfelderstrasse in die Missionsstrasse erheblich behindern würden. Somit besteht ausschliesslich in der Spalenvorstadt die Möglichkeit einer BehiG-konformen Haltestelle. Die Umsteigebeziehung zum Bus wird geringfügig verlängert, ist jedoch mit direkten Wegen durch und um das Spalentor gewährleistet.

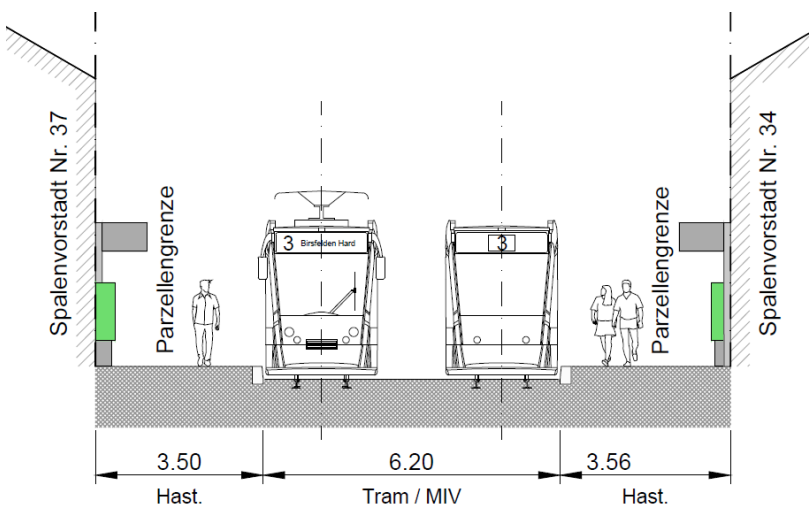


Abbildung 18: Strassenquerschnitt mit zukünftiger Haltestelle Spalentor (Blick stadtauswärts)

Dabei wird die Haltestellenanlage so ausgestaltet, dass sie das Ortsbild mit seinen denkmalgeschützten Häuserzeilen so gering wie möglich beeinträchtigt. Die vorliegende Lösung in Form

einer Gleis- und Fahrbahnabsenkung sowie dem Verzicht von Wartehallen wurde zusammen mit der Denkmalpflege entwickelt.

Fussverkehr

Im Bereich des Verkehrsknotens Spalentor werden die Trottoirflächen an den Zufahrten der Missionsstrasse und der Spalenvorstadt erweitert. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität rund um das Spalentor und vor dem Botanischen Garten und lenkt die Fussgängerströme zu den Fussgängerstreifen.

Veloverkehr

Mit der neuen Strassenraumgestaltung, der Haltestellenverschiebung und Anpassungen der Knotenzufahrt Missionsstrasse und Spalenvorstadt wird einerseits ein Nebeneinander von Tram und Velo möglich, andererseits können die Velofahrenden stadteinwärts in die Spalenvorstadt fahren. Damit erfolgt ein wichtiger Lückenschluss der Velo-Basisroute von der Missionsstrasse in die Innenstadt. Die Forderung zur Öffnung der Spalenvorstadt für Velos im Zweirichtungsverkehr gemäss Anzug Heiner Vischer und Konsorten wird damit erfüllt.

Motorisierter Individualverkehr

Der Verkehrsablauf am Knoten Spalentor wird optimiert. Mit der verbesserten Fahrstreifenanordnung in der Missionsstrasse erfolgt eine Entflechtung von MIV und Veloverkehr. Zudem entfallen die Konflikte zum Tram mit einer entsprechenden Steuerung der LSA. Die Grünphase für die Linksabbieger aus der Missionsstrasse kann durch einen eigenen verlängerten Fahrstreifen effektiv genutzt werden. In der Praxis reduzieren sich dadurch die Rückstauungen erheblich, Tram und Velo erreichen ohne Behinderungen den Verkehrsknoten. Linksabbiegende aus der Spalenvorstadt werden zukünftig über die Birmannsgasse geführt. Mit diesen konkreten Massnahmen kann die Verkehrssteuerung optimiert werden, was die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden verkürzt. Infolge der neuen Fahrstreifenaufteilung und Einhaltung gesetzlicher Fahrbahnmindestbreiten reduziert sich die Anzahl der Parkfelder von 19 auf 12.

4.4.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Ausleuchtung erfolgt über Überspannungsleuchten mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik. Die Beleuchtung des Spalentors bleibt unverändert erhalten.

Werkleitungsbau

Hier sind ebenfalls dringliche und umfangreiche Erneuerungs- und Ausbauarbeiten der Elektrizitätsversorgung vorgesehen. Hinzu kommen Erneuerungen von Hausanschlüssen der Trinkwasserversorgung, die Sanierung von Gasleitungen und Arbeiten der Telekommunikation.

4.4.4 Umweltaspekte

Die bestehenden zwei Bäume bleiben erhalten.

4.4.5 Archäologie

Das Projekt führt zu Bodeneingriffen in Bereichen, die stadtgeschichtlich von unterschiedlichen Bedeutungen sind. Während der Bereich der Spalenvorstadt, der von den Baumassnahmen betroffen ist, bis zur Einmündung der Missionsstrasse archäologisch bedeutsam ist, kommt der Fortsetzung der Missionsstrasse sowie der Burgfelderstrasse nicht mehr die gleiche Bedeutung zu. Im Umfeld des Spalentors ist mit Resten der Vorstadtbefestigung sowie der Äusseren Stadtmauer und des Vorwerks zum Spalentor zu rechnen.

Die notwendigen archäologischen Rettungsmassnahmen sind baubegleitend vorgesehen. Aufgrund der engen zeitlichen Vorgaben und des Bauablaufs kann dies nur mit einer Art archäologi-

schem Interventionsteam ausgeführt werden. Dank modernster Dokumentationsmethoden kann der Zeitbedarf auf der Baustelle kurz gehalten werden.

4.5 Gesamtbilanz

Unter Berücksichtigung sämtlicher technischen Richtlinien, gesetzlichen Grundlagen und politischen Vorgaben ergibt sich folgendes Bild über den gesamten Projektperimeter mit seinen 32'980 m² (Abschnitte A bis D).

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	18'810 m ²	17'070 m ²	-1'740 m ²
davon Veloverkehrsfläche	170 m ²	1'840 m ²	+1'670 m ²
Verkehrsfreie Fläche	14'170 m ²	15'910 m ²	+1'740 m ²
davon unversiegelte Fläche	1'690 m ²	2'050 m ²	+360 m ²
Anz. Bäume	110	123	+13
Anz. Parkplätze MIV	214	124	-90
Anz. Parkplätze Velo	106	106	+0
Anz. Tram-Halteketten hindernisfrei (BehiG)	0 von 10	10 von 10	+10
Anz. Bus-Halteketten hindernisfrei (BehiG)	0 von 2	2 von 2	+2

Sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bieten einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg. Breitere Fahrbahnen erhöhen die Sicherheit für Velofahrer/-innen. Zudem können sich grosse Fahrzeuge ungehindert kreuzen und der Verkehrsablauf wird verbessert. Für das heutige Parkierungsangebot hat die Umsetzung der Vorgaben entsprechende Auswirkungen, wie nachfolgend dargestellt wird. Bereits heute besteht in diesem Projektperimeter eine sehr hohe Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum mit über 95%. Die Auslastung wird durch vorliegendes Projekt steigen. Die vom Regierungsrat im März 2018 vorgestellte Parkierungspolitik sieht vor, mit einem koordinierten Massnahmenpaket, u.a. in Form der Förderung von privaten Quartierparkings durch finanzielle Beiträge, eine Verbesserung der Parkplatzsituation zu erreichen.

Im Rahmen der Überbauung des ehemaligen Felix Platter-Areals prüft die private Bauherrschaft, ob zusätzlich zu ihren vorgesehenen unterirdischen Parkplätzen weitere 20 bis 30 Parkplätze erstellt werden sollen, die im Sinne eines Quartierparkings den Anwohnenden aus dem umliegenden Quartier zur Verfügung stünden.

Parkplatzangebot aktuell	214 PP
Sanierung im Bestand:	
• Einhaltung aktueller Strassenverkehrsnormen	-48 PP
• Hindernisfreier ÖV-Zugang (BehiG)	-28 PP
Parkplatzangebot bei Sanierung im Bestand	138 PP
Umsetzung Wirkungsziele:	
• Velomassnahmen (Lückenschluss Velo-Basisroute)	-14 PP
Parkplatzangebot bei Umsetzung des Gesamtprojekts	124 PP

Wie in Kapitel 3.2 dargelegt resultiert der grösste Teil des Parkplatzverlustes durch die zwingenden Anpassungen aufgrund der geltenden Vorgaben des Bundes sowie den gültigen Strassen-

verkehrsnormen. Bezug nehmend auf den gesamten Projektperimeter werden 23 Bäume gefällt. Dafür sind 36 Ersatz- respektive Neupflanzungen mit verbesserten und teilweise neuen Standorten vorgesehen. Aus Sicht der Baumschutzkommission wird dieses Vorgehen als nachhaltig und sinnvoll gewürdigt.

5. Termine und Kosten

5.1 Fristen bzw. Termine

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

ca. 14 Monate nach AB :	Fertigstellung Bauprojekt
ca. 21 Monate nach AB:	Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planaufgabe
ca. 21 Monate nach AB:	Ausschreibung Baumeisterarbeiten
ca. 2,5 Jahre nach AB:	Baubeginn
ca. 5,5 Jahre nach AB:	Fertigstellung

Für den Werkleitungsbau sind 24–30 Monate vorgesehen. Sie erfolgen in enger Abstimmung zum Bauprojekt unter Beibehaltung des fliessenden Verkehrs (Tram, MIV, Velo). Weitere 9–10 Monate werden Gleis- und Strassenbau beanspruchen. So beträgt die eigentliche Gesamtbauzeit 33–40 Monate resp. rund drei Jahre.

5.2 Bauphasen

Die durch das umfangreiche Bauprojekt entstehenden Einschränkungen und Belastungen (Staub, Lärm und Erschütterungen) sollen auf das absolut notwendige Minimum reduziert werden. Der Bauablauf wird in drei Phasen aufgeteilt:

- Phase I: Spalenvorstadt (Abschnitt D)
- Phase II: Missionsstrasse vom Spalentor bis zum Burgfelderplatz (Abschnitt C)
- Phase III: Burgfelderstrasse vom Burgfelderplatz bis zur Largitzenstrasse (Abschnitte A und B)

Die Werkleitungsarbeiten erfolgen in der Burgfelderstrasse und Missionsstrasse vorgängig zu Gleis- und Strassenbau. Mit abschnittswisen Vollsperrungen von je drei bis vier Monaten wird ein effizienter Bauablauf möglich, die Behinderungen im Quartier werden räumlich und zeitlich auf ein Minimum reduziert. Aufgrund sehr beengter Platzverhältnisse in der Spalenvorstadt erfolgen Werkleitungs-, Gleis- und Strassenbau zeitgleich. Grundsätzlich ist der Zugang zu den Gebäuden für den Fussverkehr jederzeit gewährleistet, Rettungswege werden aufrechterhalten. Der Tramverkehr wird während der Vollsperrungen abschnittsweise bzw. vollständig unterbrochen und durch Busse ersetzt. Dies betrifft auch die neue Tramverbindung nach St. Louis während der Bauarbeiten im dritten Abschnitt.

5.3 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau. Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 35'894'000 Franken.

		[Kostengenaugigkeit ±20%]
Übersicht Gesamtkosten		Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.3.1)		
▪ Neue Ausgaben		13'980'000
▪ Gebundene Ausgaben		19'270'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.3.2)		
▪ Folgekosten		4'000
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr		2'640'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.) gerundet		35'894'000
pro memoria		
zu Lasten Dritter (IWB, BVB, Swisscom), siehe Kap. 5.3.3		9'285'000

5.3.1 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung

5.3.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 13'980'000 Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2016 = 109.3, inkl. 7.7% MwSt.) und setzen sich wie folgt zusammen:

		[Kostengenaugigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben und Darlehen BVB		Fr.
Neuorganisation Strasse (IB1)		7'315'000
Neuorganisation Gleisanlage (Darlehen BVB)		6'285'000
Neue Schienenkopfbenetzungsanlagen (Darlehen BVB)		380'000
Total neue Ausgaben (inkl. MwSt.) gerundet		13'980'000

5.3.1.2 Gebundene Ausgaben

Die folgend aufgeführten gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung des beschriebenen Strassenraums – ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation – unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) Strassen (IB1) und Gleisanlage als Darlehen an die BVB betragen 19'270'000 Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2016 = 109.3, inkl. 7.7% MwSt.).

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Gebundene Ausgaben IB1 und Darlehen BVB	Fr.
Gebundene Ausgaben IB1	
▪ RV Erhaltung Strassen	4'190'000
▪ RV Abwasserableitungsanlagen	2'400'000
▪ RV Lichtsignalanlagen	980'000
▪ RV Strassenbegleitgrün	160'000
Gebundene Ausgaben Darlehen BVB	
▪ RV Erhaltung BVB Gleisanlage	11'540'000
Total gebundene Ausgaben (inkl. MwSt.) gerundet	19'270'000

5.3.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Mit Umwandlungen bzw. Erweiterungen von Flächen, Anpassungen am Infrastrukturangebot, sowie durch quantitative Veränderungen der Grünflächen und des Baumbestands verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendfläche, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Aus den in Kapitel 4.4.4 beschriebenen Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projekts die nachstehend aufgeführten Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung der Stadtgärtnerei von 4'000 Franken pro Jahr. Für den Trainersatz während des Baustellenverkehrs ergeben sich einmalige Kosten zu Lasten des Globalbudgets Öffentlicher Verkehr von 2'640'000 Franken.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
Einmalige Kosten zu Lasten des Globalbudgets Öffentlicher Verkehr	
▪ Trainersatz Baustellenverkehr	2'640'000
Unterhaltsbudgets für die zusätzlichen jährlichen Kosten	
▪ Pflege Bäume und Vegetationsflächen (STG)	4'000
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (inkl. MwSt.) gerundet	2'644'000

5.3.3 Ausgaben zu Lasten Dritter

Die Ausgaben zu Lasten Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer (IWB und Swisscom) für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend sowie der BVB für den Erhalt sowie die Erstellung der notwendigen Haltestelleninfrastruktur. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ratschlags.

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB Stromnetz	3'398'000
IWB Öffentliche Beleuchtung	751'000
IWB Wasser	2'848'000
IWB Fernwärme	165'000
IWB Gas	248'000
IWB Telekommunikation	205'000
BVB Haltestelleninfrastruktur	1'540'000
Dritte (Telekomanbieter usw.)	130'000
Total Ausgaben Dritter	9'285'000

6. Formelle Prüfung

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

7. Bericht zum Anzug Heiner Vischer und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. November 2016 vom Schreiben 08.5297.05 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Heiner Vischer stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Für Fahrradfahrer, die von der Missionsstrasse oder dem Schützengraben her in Richtung Innerstadt fahren möchten, gibt es bis anhin keine direkte Verbindung. Die Spalenvorstadt darf bekanntlich nur stadtauswärts mit Fahrrädern befahren werden. Wie von der Regierung bei der Beantwortung einer entsprechenden Anfrage des Anzugstellers früher ausgeführt wurde, wäre eine Befahrung mit Fahrrädern auf Grund der Breite der Fahrbahn neben den Tramgleisen durchaus möglich. Das Problem bestünde nur bei einer Einfädelung des Fahrradverkehrs in die Spalenvorstadt im Bereich des Spalentors.“

Auf der Kreuzung vor dem Spalentor ist die Lichtsignalanlage bereits so eingerichtet, dass die Fahrradfahrer von der Missionsstrasse und vom Schützengraben her über den Spalengraben zum Petersplatz fahren können. Eine neue Fahrradverbindung in die Spalenvorstadt wäre so anzulegen, dass die Fahrräder nicht die Gleise bei der Einfahrtsskurve in die Spalenvorstadt überqueren müssten. Dies ist möglich, wenn die Fahrradfahrer rechts der Gleise im Bereich der Haltestelle Spalentor fahren, wobei darauf zu achten ist, dass genügend Stauraum für Fahrradfahrer hinter einem Tramzug an der Haltestelle zur Verfügung steht. Es ist hierfür lediglich eine neue Ausschilderung sowie eine Nichtvortritts-Signalisation im Bereich des Schützengrabens notwendig.

Aufgrund dieser Ausführungen bitten die Unterzeichneten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob und wie der Fahrradverkehr im Bereich Spalentor eingerichtet werden könnte, damit die Fahrradfahrer rechts des Tramgleises stadteinwärts in die Spalenvorstadt fahren können, ohne dabei den Gegenverkehr kreuzen zu müssen.

Heiner Vischer, Christine Wirz-von Planta, Thomas Strahm, Andreas Albrecht, Patricia von Falkenstein, Andreas Burckhardt, Christoph Wylder, Jörg Vitelli, Maria Berger-Coenen, Esther Weber Lehner, Annemarie Pfister, Urs Müller-Walz, Annemarie von Bidder, Ernst Mutschler, Dieter Stohrer, Philippe Pierre Machereel, Gabriele Stutz-Kilcher, Daniel Stolz, Christine Locher-Hoch, Urs Schweizer,

Loretta Müller, Tino Krattiger, Suzanne Hollenstein-Bergamin, Thomas Mall, Christophe Haller, Eveline Rommerskirchen, Sibylle Benz Hübner, Andreas Ungricht, Alexander Gröflin, Stephan Gassmann, Mirjam Ballmer, Conradin Cramer, Markus G. Ritter, Urs Joerg, Jan Goepfert, Rolf Stürm, Jürg Stöcklin, Martin Hug, Brigitta Gerber, Helen Schai-Zigerlig, Michael Wüthrich, Tobit Schäfer, Doris Gysin, Thomas Baerlocher, Stephan Maurer, Sibel Arslan, Rolf Häring

Am 21. Dezember 2010 hat der Regierungsrat das erste Mal zu oben genanntem Anzug berichtet und beantragt, ihn stehen zu lassen mit dem Hinweis, dass im Rahmen eines umfassenden Vorprojekts für den Raum Spalentor, Spalenvorstadt und Petersgraben auch eine optimierte Führung des Veloverkehrs in der Spalenvorstadt geprüft werden wird. In seinem letzten Bericht vom 19. Oktober 2016 hat der Regierungsrat erneut dazu berichtet und wiederum beantragt, den Anzug stehen zu lassen mit dem Hinweis, dass er im nun vorliegenden Ratschlag dazu berichten werde, was hiermit geschieht.

Vorliegendes Projekt erfüllt aus Sicht des Regierungsrats die Anliegen des Anzugs Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts“ vollumfänglich, weshalb er dem Grossen Rat beantragt, den Anzug als erfüllt abzuschreiben.

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Achse Burgfelderstrasse–Missionsstrasse–Spalenvorstadt im Zuge von Sanierungsmassnahmen

sowie

Bericht zum Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts

(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. 35'894'000 für die Reduktion von ÖV-Behinderungen und den hindernisfreien Ausbau der Haltestellen gemäss BehiG, für die Verbesserung der Streckenführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, für die Aufwertung des Strassenraums, für die Verbesserungen der Grünbilanz durch Baumneupflanzungen und das Befahren der Spalenvorstadt für Fahrradfahrer stadteinwärts zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 7'315'000 neue Ausgaben für eine normengerechte Fahrbahnaufteilung, hindernisfreie Tram- und Bushaltestellen, sowie verbesserte Verkehrsführungen des Fuss- und Veloverkehrs zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
 - Fr. 6'285'000 neue Ausgaben für Anpassungen der Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
 - Fr. 380'000 neue Ausgaben für die Schienenkopfbetzungsanlagen als Darlehen an die BVB
 - Fr. 2'640'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
 - Fr. 4'000 jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächenorten zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
 - Fr. 4'190'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
 - Fr. 2'400'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“,

Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen

- Fr. 980'000 gebundene Ausgaben für die Anpassung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen
- Fr. 160'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung des Strassenbegleitgrüns gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Strassenbegleitgrün
- Fr. 11'540'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.