



An den Grossen Rat

19.0288.01

BVD/P190288

Basel, 15. Mai 2019

Regierungsratsbeschluss vom 14. Mai 2019

Ratschlag

zur Umgestaltung der Bäumlhofstrasse

1. Begehren

In der Bäumlhofstrasse, zwischen Paracelsus- und Allmendstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an, um einen funktionstüchtigen Zustand der städtischen Infrastruktur sicherzustellen. Um die Sicherheit im Strassenverkehr zu gewährleisten soll der Strassenraum im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten sollen auch Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der behindertengerechten Ausbildung der Bushaltestellen realisiert werden.

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen daher, für die Realisierung von Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit sowie für die Umgestaltung der Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) Ausgaben in der Höhe von insgesamt 3,185 Mio. Franken zu bewilligen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

Fr. 1.100 Mio. für die Umgestaltung der Bäumlhofstrasse zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20030)

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr. 1.415 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos 6170.250.52100)

Fr. 0.670 Mio. für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen Bäumlhofstrasse/Allmendstrasse und die Fussgängerlichtsignalanlage Bäumlhofstrasse/Käferholzstrasse gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen (Mobilität, Pos. 6618.300.57100)

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

Ferner werden zulasten der Werke Werkleitungen in der Höhe von 2,823 Mio. Franken erneuert. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

In der Bäumlhofstrasse stehen in den Jahren 2020/21 Sanierungen an den Werkleitungen sowie an der Strasse an. Im Zuge dieser Bauarbeiten sollen zwischen der Paracelsus- und der Allmendstrasse auch Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger/-innen realisiert und die vorhandenen Bushaltestellen behindertengerecht ausgebildet werden.

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.¹ 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. Dabei wird vorhandener Handlungsspielraum 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 höher 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

¹ Im Rahmen von Via sicura hat das Bundesparlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Konkrete Vorgehensvorgaben finden sich in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

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.

2.2 Situation

Die Bäumlhofstrasse ist zwischen der Paracelsus- und der Allmendstrasse mit einer Hauptfahrbahn (Tempo 50, einseitige Parkierung auf der Fahrbahn Richtung Riehen, Fahrbahnbreite neun bis zehn Meter) und einer Nebenfahrbahn (Tempo 30, einseitige Parkierung, Gegenverkehr Paracelsusstrasse–Käferholzstrasse, Einbahnverkehr Käferholzstrasse–Allmendstrasse in Fahrtrichtung Stadt) ausgestaltet. Die Nebenfahrbahn ist durch eine Allee mit Fussweg von der Hauptfahrbahn abgetrennt.



Abbildung 1: Bäumlhofstrasse, Fotostandort Einmündung Paracelsusstrasse, Blick Richtung Riehen

Die Verkehrsbelastung auf der Bäumlhofstrasse beträgt 6'431 Motorfahrzeuge/24Std. (durchschnittlicher Werktagsverkehr 2017 im Gesamtquerschnitt, Zählstelle 408 Bäumlhofstrasse/Riehen)². Für den ruhenden Verkehr stehen 28 Parkplätze auf der Hauptfahrbahn in Fahrtrichtung Riehen und 50 auf der Nebenfahrbahn zur Verfügung. Zudem ist ein 8.5 m langes Abstellfeld für Zweiräder markiert (entspricht zirka 17 Veloabstellplätzen).

Bei dieser Strasse handelt es sich um eine Hauptsammelstrasse, über die eine Velo-Basisroute (u.a. Zubringer Innenstadt ↔ Schulhäuser Drei Linden / Bäumlihof) ohne markierten Radstreifen führt. Des Weiteren verkehren die Buslinien 34 (Bottmingen Schloss ↔ Riehen Bahnhof) und von Montag bis Freitag jeweils morgens und abends die Linie 42 (Bahnhof SBB ↔ Bettingen via Hoffmann-La Roche) sowie der Nachtbus N22 (Nächte Fr/Sa und Sa/So) und bedienen auf diesem Abschnitt die Haltestellen „Im Heimatland“ und „Käferholzstrasse“.

2.3 Perimeter

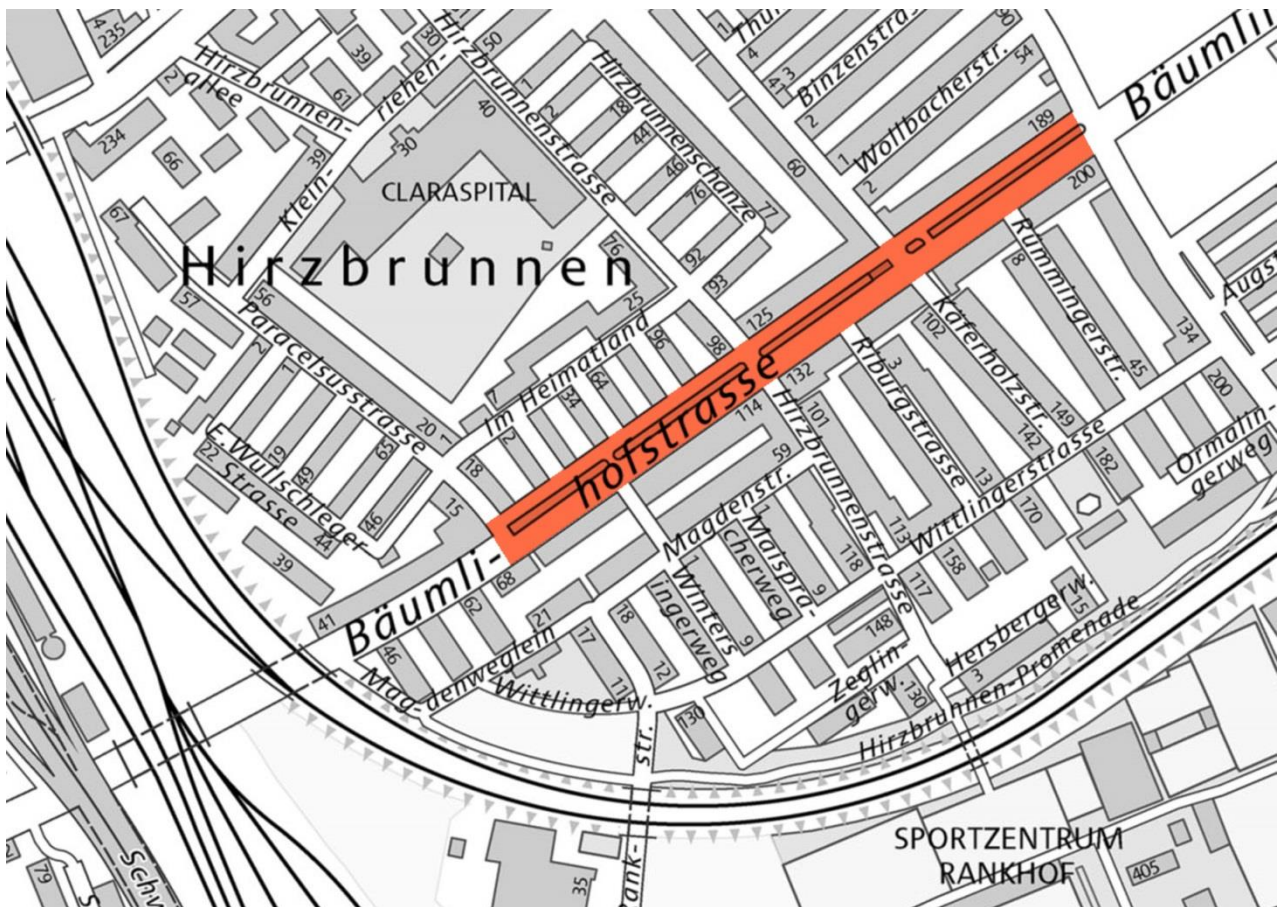


Abbildung 2: Übersichtsplan mit Perimeter (rot eingetragen)

2.4 Ziele

Im Zuge der Erhaltungsmassnahmen an den Werkleitungen der IWB und der Swisscom sowie an Strasse und Verkehrssteuerung soll die Sicherheit für Velofahrende und Fussgänger/-innen im Verkehr erhöht werden. Zudem werden die beiden Bushaltestellen entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz (bzw. den daraus resultierenden Normen der BVB) hindernisfrei ausgestaltet.

² Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Amt für Mobilität, Verkehrsstatistik MIV 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2017

3. Projektentwicklung

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur in enger interdepartementaler Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche mit Zuständigkeiten im öffentlichen Raum erarbeitet. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen – beispielsweise zu Verkehrssicherheit, Bau und Umwelt – berücksichtigt sind.

4. Projekterläuterung

4.1 Sichere Veloverbindung

4.1.1 Bauliche Massnahmen

Die Bäumlhofstrasse ist Teil des Velo-Basisroutennetzes. Auf dem Basisroutennetz ist eine räumliche Trennung des Veloverkehrs vom restlichen Verkehr vorgesehen. Um stadtauswärts einen entsprechenden 1.70 m breiten Radstreifen anbieten zu können, werden die bestehenden Parkplätze zwischen die Bäume verlegt. Die dafür nötige Breite wird so gewonnen, dass der Randstein auf Seite der geraden Hausnummer um rund 0.5 m zur Strassenmitte hin verschoben wird. Die Fahrbahn entspricht dann mit gesamthaft 8.50 m Breite noch immer geltenden Normen. Dank dieser Massnahme können zudem die Baumrabatten vergrössert werden. Der Fussgängerbereich wird nur geringfügig verkleinert (vgl. Kap. 4.1.3).

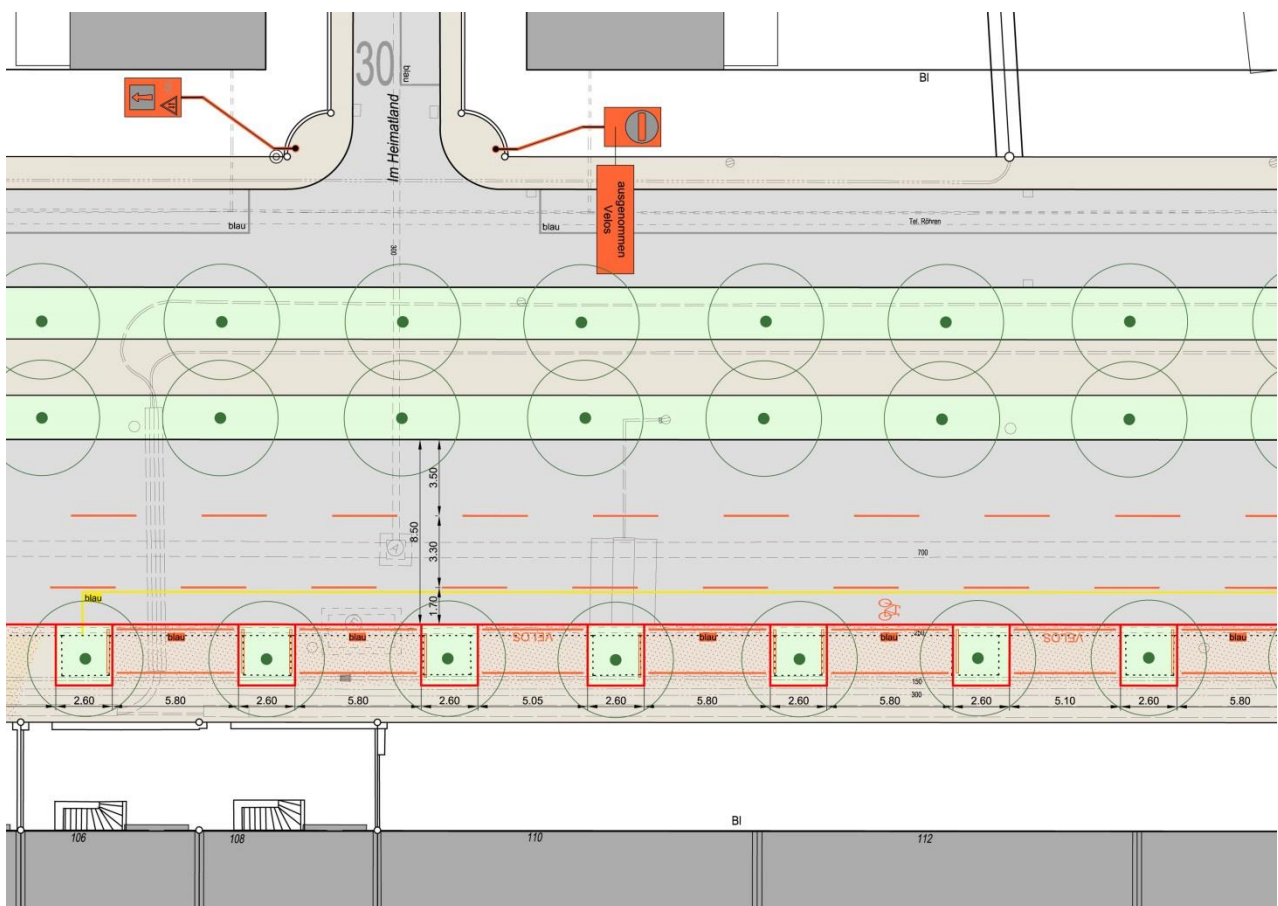


Abbildung 3: neue Fahrstreifenaufteilung, Parkplätze neu zwischen den Bäumen (rot = Projekt, gelb = zu entfernende Markierung, schwarz punktiert = zu entfernender Randabschluss)

Die Veloverbindung Richtung Stadt wird über die Nebenfahrbahn (Tempo 30-Zone) geführt. Bauliche Massnahmen sind hierzu nicht notwendig.

4.1.2 Parkplatzbilanz

Heute sind im Projektperimeter auf der Hauptfahrbahn in Richtung Riehen zwanzig blaue und acht gebührenpflichtige Parkplätze mit einer zeitlichen Beschränkung auf max. 90 Minuten markiert. Trotz neuem Velostreifen können dank Verlagerung zwischen die Baumrabatten zwanzig Parkplätze erhalten werden. Davon werden sechs mit Parkuhr und einer zeitlichen Beschränkung auf max. 90 Minuten versehen. Weil nicht zwischen allen Bäumen genügend Abstand besteht und aufgrund der Anforderungen für eine hindernisfreie Zugänglichkeit zu öffentlichen Verkehr können nicht sämtliche bestehenden Parkplätze zwischen die Bäume verlegt werden; so müssen 8 Plätze entfallen.

Wo der Abstand zwischen zwei Rabatten zu kurz ist für einen Autoparkplatz, kann der Platz als Abstellfläche für Velos genutzt werden. Das Platzangebot für Zweiräder vergrössert sich so von derzeit 8.5 m (auf der Fahrbahn markiert) um 23 m auf fast 32 m, was einer Zunahme um rund 35 Abstellplätze entspricht.

Im Bereich der Nebenfahrbahn ändert sich an der Anzahl Parkplätze (50 Plätze) gegenüber heute nichts.

Gemäss Untersuchungen aus dem Jahr 2016 ist die Auslastung der Parkplätze im Gebiet Hirzbrunnen im städtischen Vergleich sowohl tagsüber (<80%) als auch nachts (zwischen 81 und 90%) unterdurchschnittlich. Eine Reduktion um acht Parkplätze erscheint unter diesen Umständen tragbar.

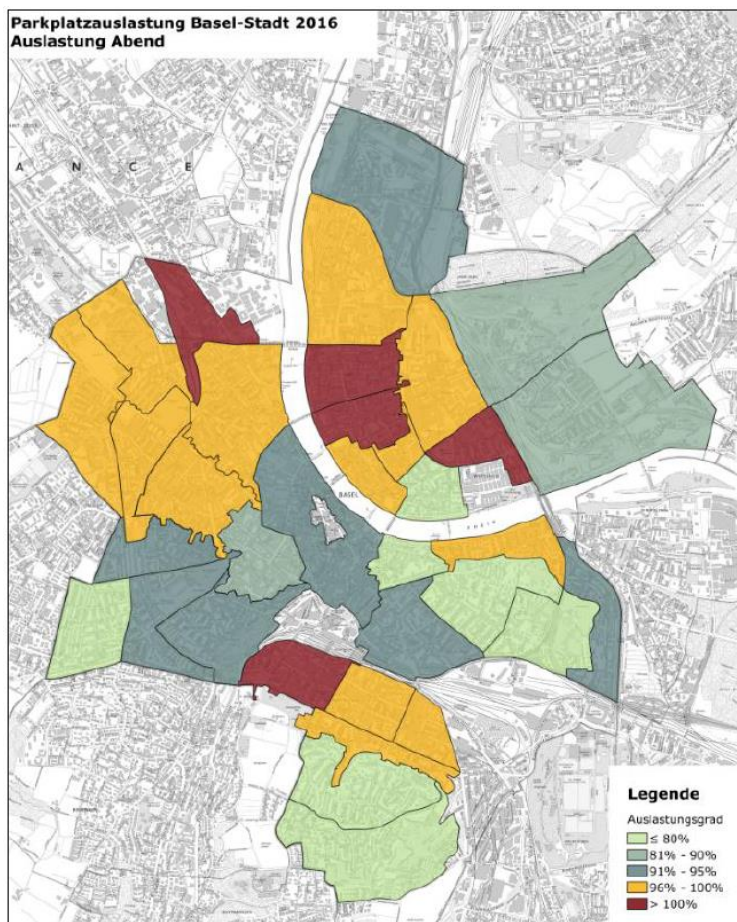


Abb. 4: Auslastung der Parkplätze abends (Studie Rapp Trans, 2017)

4.1.3 Vergrößerung der Baumrabatten

Die Baumrabatten weisen neu eine Fläche von 2.60 m x 2.80 m im Abschnitt Paracelsusstrasse–Hirzbrunnenstrasse, 2.70 m x 2.75 m zwischen der Hirzbrunnen- und der Käferholzstrasse und 2.70 m x 2.80 m zwischen der Käferholz- und der Allmendstrasse auf. Trottoirseitig werden die Rabatten mit einem Bundstein (ohne Höhenversatz) und gegen die anschliessenden Parkfelder mit einer Stellpatte (Anschlag 0 cm–9 cm) ausgeführt. Die Randsteinhöhe entlang der Fahrbahn beträgt grundsätzlich 12 cm, auf der Länge der Parkplätze 3 cm. Damit einparkende Autos die Rabatte nicht befahren, werden beidseitig Rabattenschütze aus Metall angebracht. Ausser bei der Haltestelle „Im Heimatland“ Fahrtrichtung Stadt bleiben alle bestehenden Bäume erhalten. Die beiden Bäume bei der Haltestelle weisen Stammschäden auf und werden durch neue ersetzt, deren Rabatten werden vergrössert und mit einem begehbaren Rost versehen.

Durch das Vergrössern der einzelnen Rabatten und der Neupflanzung (vgl. Kap. 4.2) vergrössert sich die Rabattenfläche im Perimeter um 84 m².

4.1.4 Baumneupflanzung

Bei der Liegenschaft Bäumlhofstrasse 102 wird eine neue 2.4 m x 2.6 m grosse Rabatte erstellt und die bestehende Baumreihe um einen Baum ergänzt. Die Einfassungen werden wie bei den übrigen Rabatten gestaltet (vgl. Kap. 4.1). Im Perimeter werden somit künftig 137 Bäume stehen.

4.2 Hindernisfreie Bushaltestellen

4.2.1 Bauliche Massnahmen

Die beiden Bushaltestellen „Im Heimatland“ und „Käferholzstrasse“ werden entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) angepasst. Die Haltekanten weisen neu eine Höhe von 22 cm auf. Im Hinblick auf den Platzbedarf für Rollstuhlfahrende werden die Rabatten der beiden Bäume an der Haltestelle „Im Heimatland“ (Fahrtrichtung Stadt) mit Rosten versehen.

Um die gemäss BehiG zulässigen Spaltmasse zwischen Bus und Haltekante gewährleisten zu können, muss der Bus möglichst nahe an das Trottoir heranfahren. Weil der Bus aber ein Trottoir mit BehiG-konform hoher Haltekante bei der Einfahrt in die Haltestelle nicht mehr überstreichen kann, muss er die Haltekante möglichst parallel anfahren. Eine Busbucht, welche dies erlauben würde, müsste eine Mindestlänge von 78 m aufweisen, was im städtischen Umfeld meistens nicht möglich ist bzw. zu Konflikten mit anderen Anforderungen an den öffentlichen Raum führen würde. Bei der Haltestelle „Käferholzstrasse“ wird der Bus zur Einhaltung der Vorgaben aus dem BehiG künftig im Fahrbereich halten (vgl. Abbildung 6).

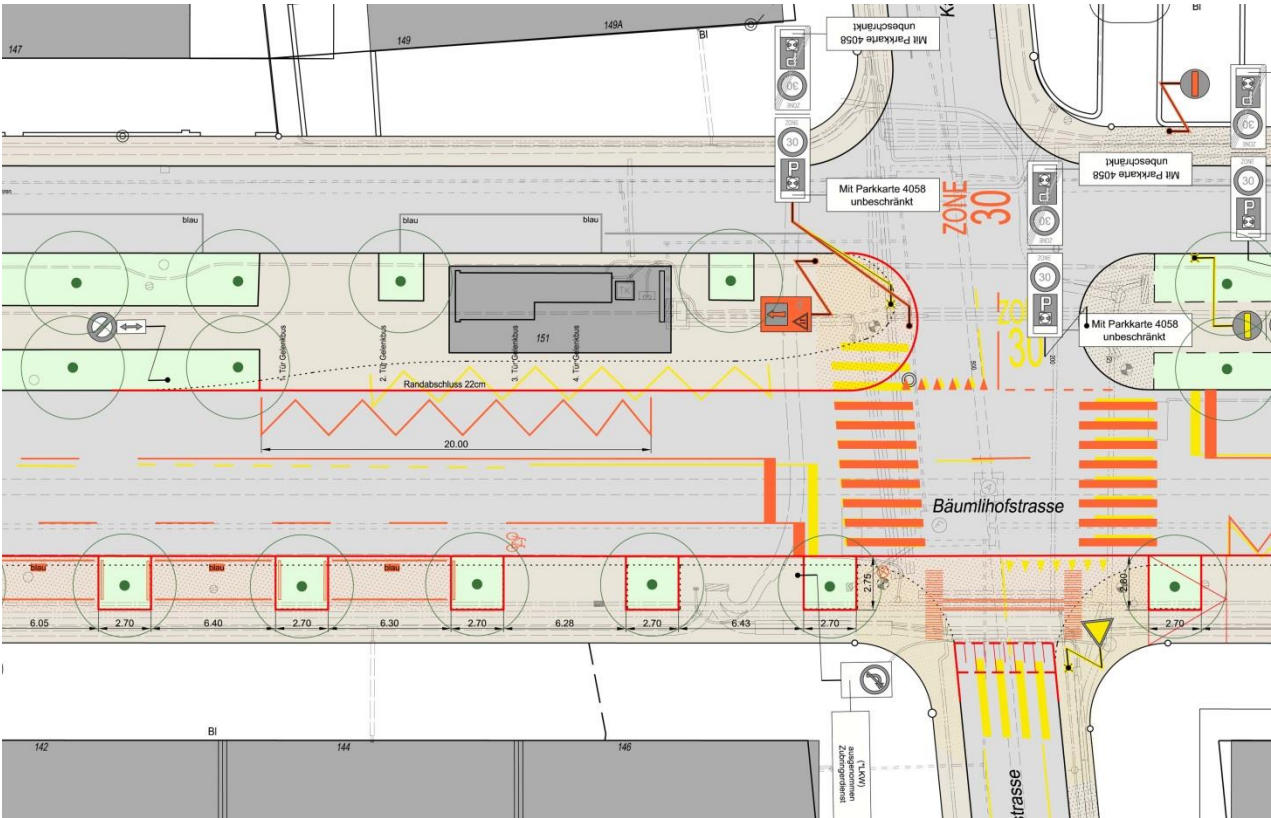


Abbildung 6: Haltestelle „Käferholzstrasse“ Fahrtrichtung Stadt (rot = Projekt, schwarz punktiert = wird entfernt)

4.2.2 Infrastruktur Haltestellen

Die Haltestellen werden voraussichtlich gemäss nachstehender Tabelle ausgerüstet:

	„Im Heimatland“		„Käferholzstrasse“	
	Richtung Riehen	Richtung Stadt	Richtung Riehen	Richtung Stadt
Info-Steile	✓	✓	✓	✓
Abfallkübel	✓	✓	✓	✓
Sitzbank	✓	x	✓	✓
Normwartehalle	x	✓	x	best. Wartehalle
Dynamische Fahr-gastinformation	x	x	x	✓
Billettautomat	✓	✓	✓	✓

4.3 Bauliche Massnahmen zugunsten der Fussgänger/-innen

Die beiden bestehenden Inseln auf der Hauptfahrbahn werden infolge der neuen Aufteilung der Fahrbahn verschoben; bei der Hirzbrunnenstrasse wird eine neue Insel gebaut. Wie bereits bei den übrigen einmündenden Strassen, werden zudem die Einmündungen der Hirzbrunnen- und der Käferholzstrassen auf der Seite der geraden Hausnummern (Fahrtrichtung Riehen) mit Trottoirüberfahrten versehen. Die Durchfahrten durch die Allee werden verengt, was für die Fussgängerinnen die Querungsdistanz in Längsrichtung verkürzt (vgl. Abbildung 5).

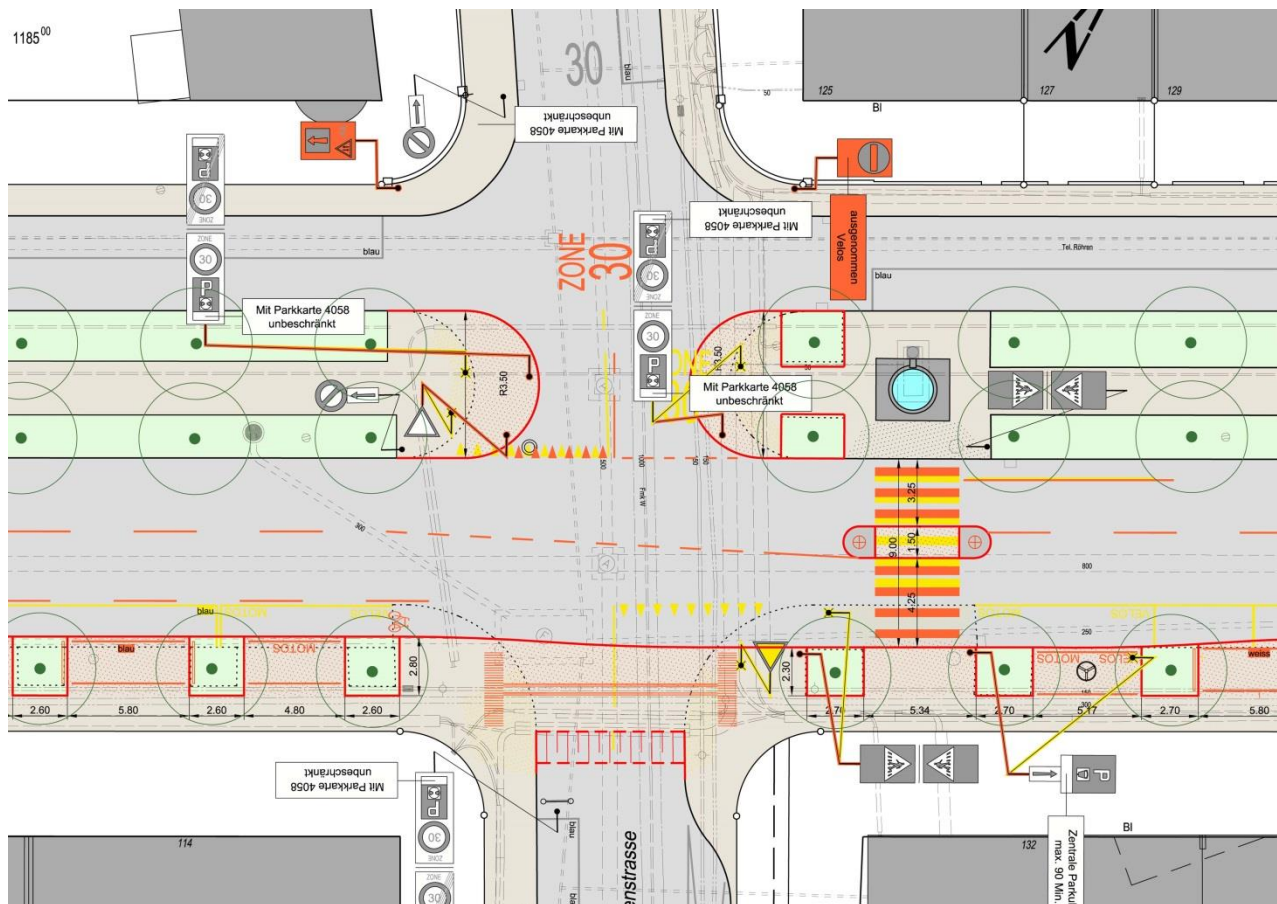


Abbildung 5: Einmündung Hirzbrunnenstrasse mit Trottoirüberfahrt und kürzerem Übergang bei der Allee (rot = Projekt, schwarz punktiert = zu entfernender Randabschluss)

4.4 Umweltaspekte

Durch die Vergrösserung der Rabatten und einer Baumneupflanzung bei der Liegenschaft Bäumlihofstrasse 102 werden 84 m² Fläche entsiegelt.

5. Termine und Kosten

5.1 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 Planaufgabe
- 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 Mitte 2019 kann demnach von einer Fertigstellung bis 2022 ausgegangen werden.

5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Sanierung sowie die Projektierung und den Bau eines für den Fuss- und Velo-

verkehr sicheren und attraktiven Strassenraums in der Bäumlhofstrasse im Abschnitt Paracelsusstrasse bis Allmendstrasse.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 3,185 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Gesamtkosten		Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung, resp. Darlehen BVB (s. Kap. 5.2.1)		
▪ neue Ausgaben		1'100'000
▪ gebundene Ausgaben		2'085'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)		3'185'000
pro memoria		
zu Lasten Dritter (IWB, BVB, Private; s. Kap. 5.2.3)		2'823'000

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 7.7% MwSt. 1,10 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben		Fr.
Kosten zu Lasten IB 1		
▪ Strassenanlage		1'100'000
Total neue Ausgaben		1'100'000

5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Hauptfahrbahn inkl. südliches Trottoir der Bäumlhofstrasse ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen, Lichtsignalanlagen (beide IB1) und Gleisanlagen (IB2) belaufen sich auf gesamthaft 2,085 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf.

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht gebundene Ausgaben		Fr.
Zu Lasten IB 1		
▪ RAB Erhaltung Strassen	1'415'000	
▪ RAB Erhaltung Lichtsignalanlagen	670'000	2'085'000
Total gebundene Ausgaben		2'085'000

5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Aufgrund der minimalen Zu- bzw. Abnahme der Rabatten- respektive der Trottoirflächen sowie des Baumbestandes ergeben sich zu Lasten der Erfolgsrechnung keine nennenswerten Veränderungen.

5.2.3 Ausgaben Dritter

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

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Ausgaben Dritter		Fr.
IWB		2'401'600
BVB		414'000
Private		8'000
Total Ausgaben Dritter		2'823'600

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) 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



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

zur Umgestaltung der Bäumlihofstrasse

(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. 3'185'000 für die Umgestaltung der Bäumlihofstrasse, Abschnitt Paracelsusstrasse bis Allmendstrasse, zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'100'000 neue Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
 - Fr. 1'415'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
 - Fr. 670'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlage gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren.