



An den Grossen Rat

19.0702.01

BVD/P190702

Basel, 29. Mai 2019

Regierungsratsbeschluss vom 28. Mai 2019

Ratschlag

zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen.....	4
2.2 Situation	5
2.3 Perimeter.....	6
2.4 Ziele	6
3. Projektentwicklung	6
3.1 Bisherige Planungsschritte.....	6
3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen	7
3.3 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben	7
4. Projekterläuterung	7
4.1 Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse (ohne Knoten)	7
4.1.1 Projektbeschrieb.....	7
4.1.2 Verkehr.....	8
4.1.3 Infrastruktur	9
4.1.4 Umweltaspekte.....	9
4.2 Abschnitt Gellertstrasse (mit Knoten) bis Abstellanlage Schänzli	10
4.2.1 Projektbeschrieb.....	10
4.2.2 Verkehr.....	10
4.2.3 Infrastruktur	13
4.2.4 Umweltaspekte.....	13
4.3 Projektbilanz.....	13
5. Termine und Kosten.....	14
5.1 Termine	14
5.2 Kosten	14
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	14
5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung.....	15
5.2.3 Ausgaben Dritter	15
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	16
7. Antrag.....	16

1. Begehren

In der St. Jakobs-Strasse stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden. Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat daher, zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli Ausgaben von insgesamt 16,821 Mio. Franken zu bewilligen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 3.328 Mio. für die Neuorganisation der St. Jakobs-Strasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, 6170.100.20027 und 6170.250.20037)
- Fr. 4.688 Mio. für die Gleisanpassungen im Rahmen der Neuorganisation der St. Jakobs-Strasse als Darlehen an die BVB
- Fr. 0.440 Mio. für einmalige Ausgaben für den Trammersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

- Fr. 2.074 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, 6170.250.52100)
- Fr. 6.291 Mio. für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard 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, Private, BVB) für Werkleitungen sowie Haltestelleninfrastruktur Ausgaben in Höhe von 3,108 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

In der St. Jakobs-Strasse stehen im Abschnitt zwischen Zeughausstrasse bis Gellertstrasse Erhaltungsmassnahmen an. Diese umfassen elektrische Leitungen, Abwasserleitungen sowie auf Grund des Zustandes auch die Gleisanlagen. Diese stammen teilweise aus den 60er-Jahren und müssen dringend erneuert werden. Um die aktuellen gültigen Anforderungen und Richtlinien für die Führung von Trams in Tunnels einzuhalten, müssen die Gleisanlagen zudem in ihrer Lage angepasst werden, was im Zuge der Erhaltung der Gleisanlagen erfolgt. Dies betrifft in erster Linie den minimalen Abstand der Trams zur Tunnelwand. Bei dieser Gelegenheit kann auch, dem Teilrichtplan Velo entsprechend (Veloroute Bahnhof Basel SBB und Wettsteinbrücke von und nach Muttenz), die Situation für den Veloverkehr (Basis- und Pendlerroute) verbessert werden.

Im Abschnitt Gellertstrasse bis Abstellanlage St. Jakob müssen die Tramgeleise ebenfalls zustandsbedingt erneuert werden, wobei die Bus- und Tramhaltekanten so ausgestaltet werden, dass sie der gesetzlichen Forderung nach einem hindernisfreien ÖV-Zugang entsprechen.

Der Planung liegen folgende Vorgaben des Kantonalen Richtplans Basel-Stadt zugrunde:

„Der Kanton Basel-Stadt wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten darauf hin, dass der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit den betroffenen Gemeinden das Sportgebiet St.Jakob zu einem attraktiven, vorwiegend mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr sehr gut erreichbaren Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufwertet; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur- und Landschaftswerte sind zu sichern.

Die verkehrliche Anbindung ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren, wobei ÖV und Langsamverkehr den Hauptanteil des Verkehrs bewältigen sollen.“

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

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 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 konti-

nuierlicher 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-Tönner“ 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. Dies ist im vorliegenden Fall allerdings nicht von Bedeutung, da die bestehenden Fahrspuren bereits ausreichend breit sind. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes muss mit Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen werden.

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 St. Jakobs-Strasse ist eine wichtige Verbindung und Tramachse (Tram 14) für Pendler/-innen sowie Besucher/-innen von Sportanlässen und Konzerten in den St. Jakob-Anlagen. Darüber hinaus dient sie 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 bei Bedarf.

Die St. Jakobs-Strasse weist im Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse eine praktisch gleichbleibende Breite von 18 bis 20 m auf. Das Tram fährt auf einem Eigentrassee in Seitenlage. Dem MIV stehen je eine Fahrspur pro Richtung, dem Veloverkehr je ein Velostreifen pro Richtung zur Verfügung. Das Trottoir liegt auf der gegenüberliegenden Seite des Trams. Die Velostreifen sind heute zu schmal und niveaugleich wie die Strasse für den MIV, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h beträgt. Das Tram-Eigentrassee wie auch das Trottoir sind mittels Randsteinen von der Fahrbahn getrennt.

Der Knoten Gellertstrasse/St. Jakobs-Strasse weist heute für den Fussverkehr und besonders für den Veloverkehr Defizite auf. Zudem sind die Tram- und Bushaltestellen nicht hindernisfrei benutzbar und entsprechen damit nicht den gesetzgeberischen Vorgaben (BehiG). Der mit der Erneuerung der St. Jakobshalle neu geschaffene Vorplatz zur St. Jakobs-Strasse bietet Potenzial für die Optimierung der Fussgängerbeziehungen und für die ÖV-Erreichbarkeit, das genutzt werden soll.

2.3 Perimeter

Der in nachstehender Abbildung rot eingefärbte Projektperimeter umfasst den Strassenraum der St. Jakobs-Strasse von der Zeughausstrasse bis zur Gellertstrasse, den anschliessenden Knoten sowie die Haltestellenbereiche und die Tram-Abstellanlagen St. Jakob und Schänzli.

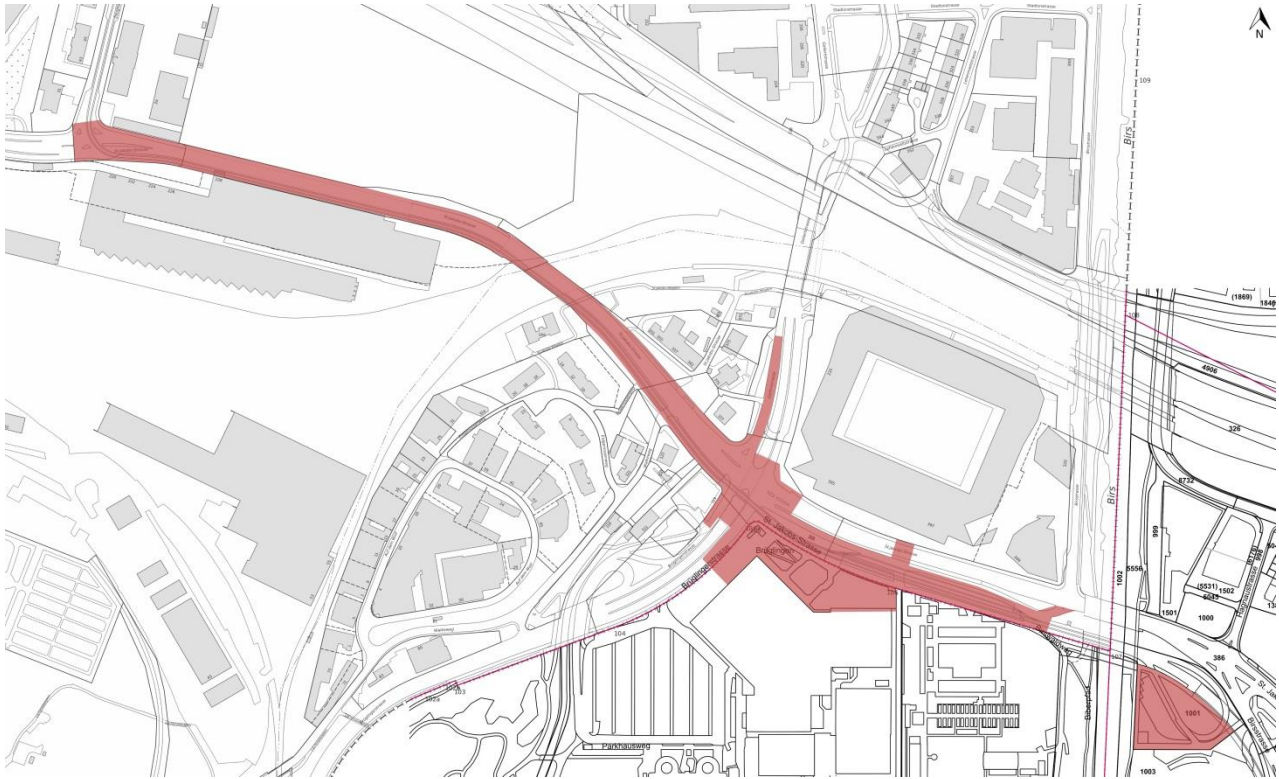


Abb. 1: Projektperimeter

2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4 erläuterten Massnahmen werden bei der Neuorganisation des öffentlichen Raumes im Zuge der Werkleitungs- und Strassenbauarbeiten folgende Ziele verfolgt:

- Einhaltung der Anforderungen und Richtlinien für die Führung vom Tram in Tunneln
- Erstellung hindernisfreier Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (BehiG)
- Sicherstellung des ÖV-Betriebs im Normalfall und bei Grossveranstaltungen
- Anpassung der Geschwindigkeit des MIV an den vorhandenen Strassenquerschnitt
- Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Fuss- und Veloverkehr

3. Projektentwicklung

3.1 Bisherige Planungsschritte

Die ursprünglich separat ausgelösten Erneuerungsvorhaben St. Jakobs-Strasse (Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse) und Haltestelle St. Jakob mit Tram-Abstellanlagen (Abschnitt Gellertstrasse bis Abstellanlage Schänzli) wurden aufgrund ihrer inhaltlichen Abhängigkeiten und zur Sicherstellung einer optimierten Umsetzung zu einem umfassenden in diesem Ratschlag beschriebenen Projekt zusammengeführt. Dieses wurde aufgrund der aktuellen Anforderungen und Richtlinien für die Führung von Trams in Tunneln auch mit dem BAV koordiniert.

3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen

Tram

Aufgrund der aktuellen Richtlinien „Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung“ (AB-EBV; Stand 1. Juli 2016) sowie der Richtlinie „Sicherheitsanforderungen für bestehende Eisenbahntunnel“ (Stand 10. August 2009) des Bundesamtes für Verkehr (BAV) betreffend Führung von Trams in Tunneln wurde die heutige Situation auf ihre Übereinstimmung mit diesen Richtlinien und besonders auf die erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen Tram und Tunnelwand und der erforderlichen Achsabstände zwischen den Gleisen überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Anpassung der Gleisgeometrie vor allen aus betrieblicher Sicht erforderlich ist, was gleichzeitig eine Anpassung der Querschnittsaufteilung für die einzelnen Verkehrsteilnehmer bedingt.

Die bestehende Schrankenanlage auf Höhe der Grossen Allee hat ihr Lebensende erreicht. Dementsprechend musste eine Ersatzlösung evaluiert werden. Als Ersatz für die Barriere soll eine neue Tramsicherungsanlage (gemäss SGV) mit Ampel zum Einsatz kommen.

Motorisierter Individualverkehr

Die heutige Fahrbahn wird vom MIV mit maximal 60 km/h befahren. Eine Überprüfung des Querschnitts auf der gesamten Länge brachte zu Tage, dass der Querschnitt nicht überall über eine für diese Maximalgeschwindigkeit ausreichende Breite verfügt. Mit einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h ist die vorhandene Strassenraumbreite aufgrund geringerer Sicherheitszuschläge ausreichend, bzw. können die Fahrspuren zugunsten der Velostreifen leicht verschmälert werden.

Veloverkehr

Die heutigen Velostreifenbreiten von 1.50 m je Fahrtrichtung sind bei der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinsichtlich Verkehrssicherheit nicht ausreichend und müssten beim Beibehalt der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 2 m verbreitert werden.

3.3 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben

Aufgrund der umfangreichen Arbeiten am Tramtrasse, der Haltestelleninfrastruktur und den Abstellanlagen soll während der Bauphase mit Vollsperrungen – zumindest während den Sommerferien – gearbeitet werden. Das Bauvorhaben St. Jakobs-Strasse ist mit der Erneuerung der Hardstrasse und der Haltestelle Karl Barth-Platz zu koordinieren; auch hier ist eine Tramvollsperrung vorgesehen. In dieser Zeit soll die Tramlinie 14 vom Aeschenplatz bis zur Abstellanlage Schänzli mit Bussen betrieben werden.

Die aktuelle Sanierung des Schänzlitunnels erfolgt zwar in unmittelbarer Nähe, hat aber keinen direkten Einfluss auf das vorliegende Ratschlagsprojekt.

4. Projekterläuterung

4.1 Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse (ohne Knoten)

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele zu erreichen sowie Tramgleisverschiebung aufgrund der aktuellen Richtlinien des BAV sind im Strassenraum der St. Jakobs-Strasse im Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse bauliche Massnahmen erforderlich.

4.1.1 Projektbeschreibung

Um in der St. Jakobs-Strasse zwischen Zeughausstrasse und Gellertstrasse trotz der Verbreiterung des Tram-Eigentrassees die vorgegebene Verbesserung bezüglich Sicherheit und Komfort (vgl. Kap. 2.4) für den Veloverkehr zu erreichen, wird im Nachgang zu den Werkleitungssanie-

ringen die Fahrbahn für den MIV von 7.00 m auf 6.4 m reduziert. Der Velostreifen in Richtung St. Jakob weist neu eine Breite von 1.75 m statt 1.5 m auf. Zusammen mit der bereits aufgrund des bestehenden Strassenquerschnitts notwendigen Reduktion der Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h können so sämtliche verkehrsrechtlichen Normen bezüglich Fahrbahnbreite eingehalten werden. Für die Fussgänger/-innen steht je nach Bereich ein Trottoir von 1.5 m bis 2.0 m zur Verfügung. Aufgrund des geringen Fussgängeraufkommens ist dies in diesem durch die Tunnelwände begrenzten Raum vertretbar.

4.1.2 Verkehr

Fussverkehr

Dem Fussverkehr steht in diesem Abschnitt ein Trottoir mit einer Mindestbreite von 1.5 bis 2.0 m zur Verfügung.

Veloverkehr

Mit den baulichen Anpassungen im Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse kann in Fahrtrichtung St. Jakob der vorhandene Velostreifen von 1.5 m auf 1.75 m verbreitert werden. In Fahrtrichtung Zeughaus kann der bestehende Velostreifen von 1.5 m Breite durch einen von der Fahrbahn des MIV höhenversetzten 2.0 m breiten Veloweg auf Trottoirniveau ersetzt werden.

Der Grund für eine unterschiedliche Veloführung je Fahrtrichtung ist das Gefälle in besagtem Abschnitt: In Fahrtrichtung St. Jakob sorgt dieses für höhere Geschwindigkeiten, weshalb ein Velostreifen ohne Höhenversatz angezeigt ist, um Velofahrenden ein sicheres Überholen zu ermöglichen. In Fahrtrichtung Zeughaus führt die Steigung zu deutlich grösseren Geschwindigkeitsunterschieden zwischen MIV und Velos, weshalb ein Höhenversatz der beiden Fahrbahnen mehr Sicherheit bietet.

Öffentlicher Verkehr

Mit der Verschiebung der Gleise weg von der Tunnelwand können künftig die notwendigen Breiten gemäss den aktuellen Richtlinien des BAV für den Schlupfweg (Evakuierung und Entfluchtung) wie auch der Dienstweg (regulärer Unterhalt während Betrieb) gewährleistet werden. Gleichzeitig werden auch die Achsabstände zwischen den Gleisen auf der gesamten Länge den erforderlichen Abständen angepasst.

Motorisierter Individualverkehr

Durch die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h können die für die Verkehrssicherheit notwendigen Normabstände für das Überholen von Velos und die Begegnung von Fahrzeugen trotz beengter Verhältnisse im Tunnel gewährleistet werden.

Der Regelquerschnitt für die MIV-Fahrbahn beträgt 6.4 m. Die erforderlichen Kurvenaufweitungen können mit besagten Massnahmen auf der ganzen Strecke gewährleistet werden.

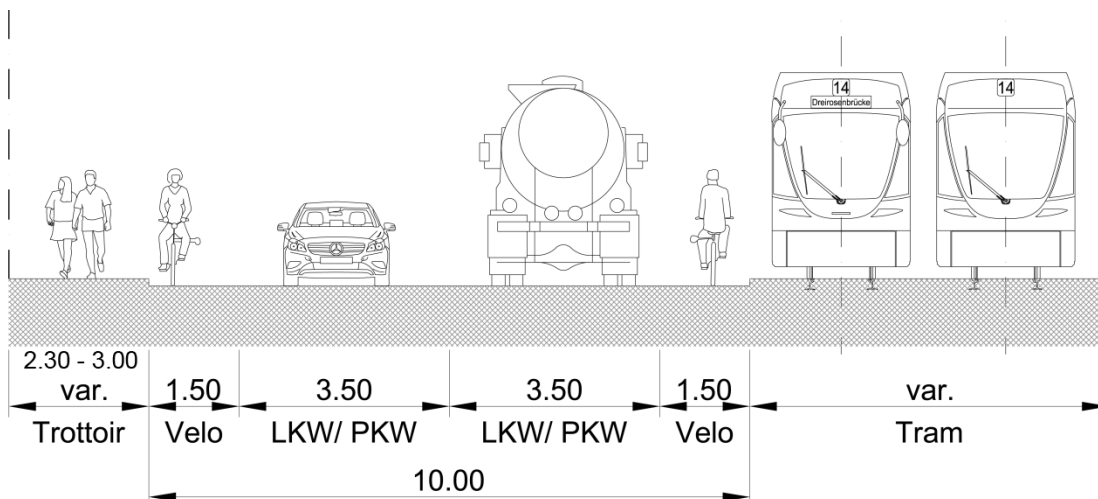


Abb. 2: Heutiger Strassenquerschnitt

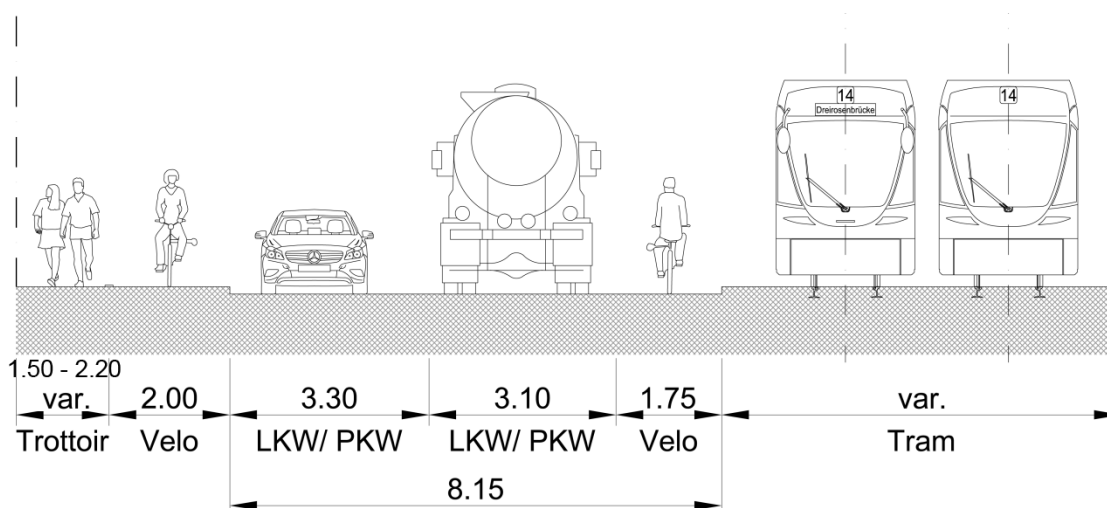


Abb. 3: Neuer Strassenquerschnitt

4.1.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Ausleuchtung der Strassenräume erfolgt wie heute mittels einer mit zeitgemässer Leuchtmitteltechnik versehenen Strassenbeleuchtung.

Werkleitungsbau

Die elektrischen Leitungen sowie die Abwasserleitungen werden im gesamten Abschnitt erneuert. Darüber hinaus werden Anpassungen an der Lichtsignalanlage vorgenommen; die Swisscom erneuert ihre Telekommunikationsleitungen.

4.1.4 Umweltaspekte

Im Zusammenhang mit der Strassenraumanpassung müssen in der Grünrabatte vor den Siedenhäusern sieben Bäume entfernt werden. Diese werden durch acht neue Bäume ersetzt.

4.2 Abschnitt Gellertstrasse (mit Knoten) bis Abstellanlage Schänzli

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele zu erreichen, sind in der St. Jakobs-Strasse im Abschnitt Gellertstrasse bis Abstellanlage Schänzli bauliche Massnahmen erforderlich.

4.2.1 Projektbeschreibung

Koordiniert mit der dringend nötigen Erneuerung der Gleisanlagen wird die Tramhaltestelle St. Jakob hindernisfrei ausgebaut. Aufgrund der damit einhergehenden Veränderung der Gleisgeometrie wird die Gleislage leicht in Richtung St. Jakobs-Strasse verschoben. Dadurch und infolge des Umbaus der St. Jakobshalle entsteht vor der Halle ein grosszügiger Platz, der vielseitig genutzt werden kann. Vor allem bei Veranstaltungen verbessert sich die Situation beim Personenabtransport in beide Richtungen gegenüber heute merklich. Die beiden Haltekanten der Bushaltestelle St. Jakob werden ebenfalls so umgebaut, dass ein hindernisfreier Zugang zu den Bussen gewährleistet werden kann. Zudem können mit geringen baulichen Massnahmen im Knotenbereich Gellertstrasse Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden.

4.2.2 Verkehr

Fussverkehr

Im Knotenbereich Gellertstrasse werden Sicherheit und Komfort für die Fussgänger/-innen erhöht. So werden die Fussgänger/-innen und Velofahrenden beispielsweise beim Rechtsabbieger St. Jakobs-Strasse in die Gellertstrasse getrennt geführt (siehe Abb. 4 und 5). Die Fussgängerquerung beim Knoten über die St. Jakobs-Strasse – von der Tramhaltestelle her kommend – kann mit einer Trottoiranpassung verbessert bzw. verkürzt werden.

Veloverkehr

Für die Velofahrer/-innen in Richtung Gellert und Innenstadt werden einfachere und direktere Verbindungen geschaffen. Am Fussgängerübergang auf Höhe des Haupteingangs zum Shoppingcenter wird in Richtung Innenstadt eine neue Velofurt zur Querung der St. Jakobs-Strasse eingerichtet. In Richtung Dreispitz entsteht eine neue Verbindung über den beschriebenen „Vorplatz“ der St. Jakobshalle (vgl. Abb. 5), die bei diversen Grossanlässen gesperrt wird. Im Bereich des Knotens wird zudem zusätzlich ein indirekter Linksabbieger von MuttENZ her kommend in Richtung Dreispitz realisiert. Gemäss den Vorgaben aus dem Teilrichtplan Velo wird im Bereich des Knotens eine neue Velo-Bike & Ride-Anlage installiert. Diese ist Teil der Massnahme „LV1-25 Gedeckte Bike and Ride-Anlagen Basel und Riehen“ mit Priorität A im Agglomerationsprogramm Basel des Bundes, 2. Generation. Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten der B&R-Anlage (exkl. MWSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005).

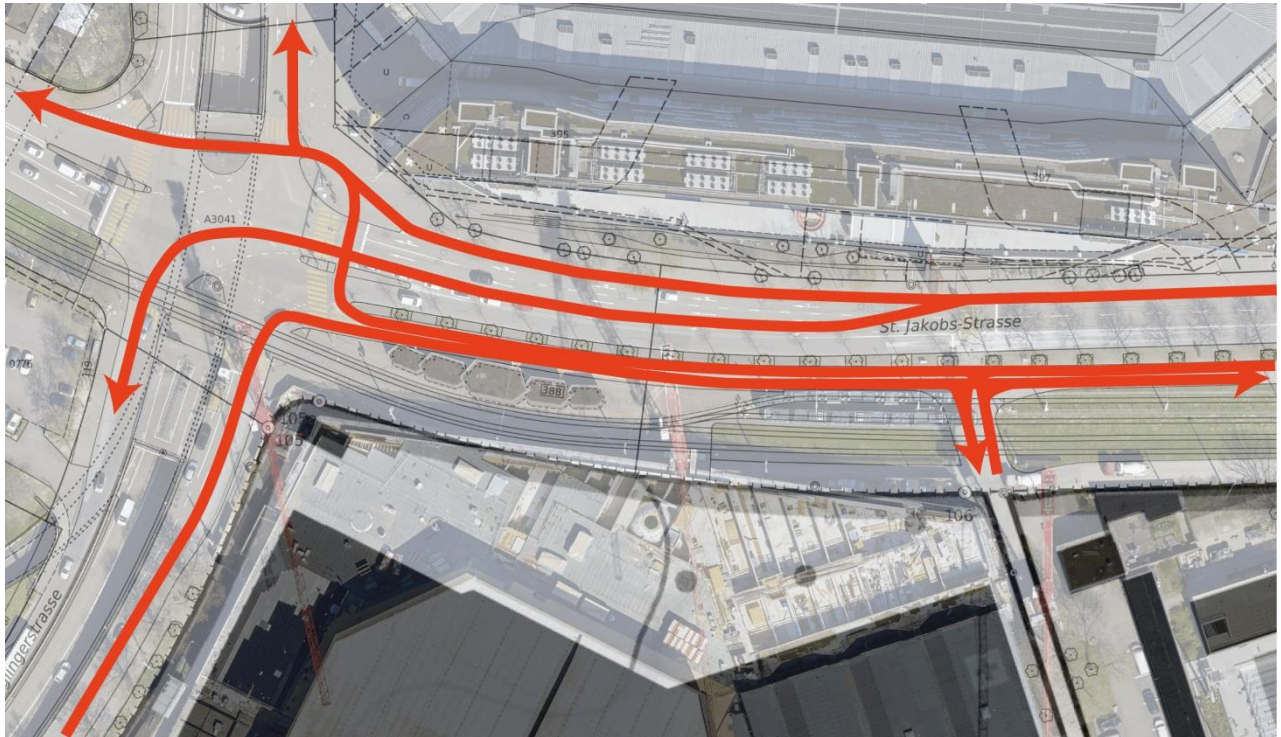


Abb. 4: Bestehende Veloführungen

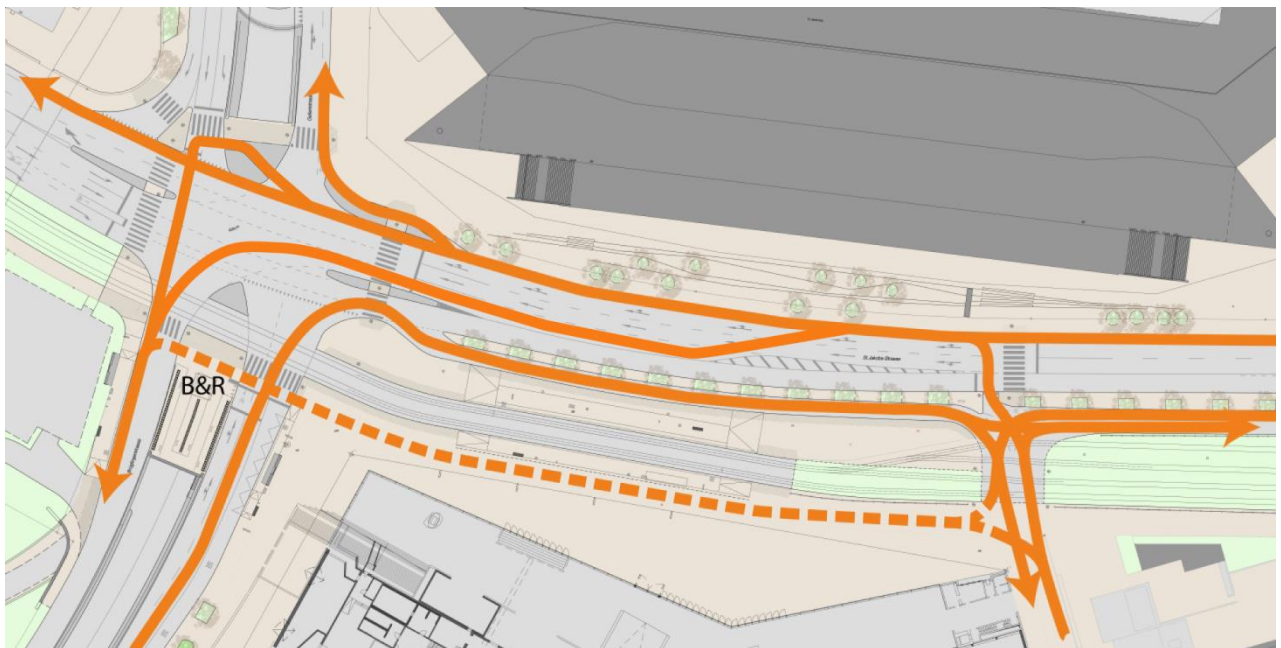


Abb. 5: Neue Veloführungen

Öffentlicher Verkehr

Im Projektperimeter befinden sich die Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob mit jeweils zwei Haltekanten, die entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden. Die beiden Haltekanten der Bushaltestelle werden mit Normwartehallen und dem üblichen Standard-Mobiliar ausgerüstet.

Bei der Tramhaltestelle muss die bestehende Wartehalle durch eine neue, ähnlich grosse bzw. leicht grössere Wartehalle ersetzt werden. Normwartehallen bieten den hier zeitweise sehr zahlreichen Fahrgästen keinen genügenden Wetterschutz. Die Kosten für die Umsetzung einer aus-

reichend dimensionierten spezifischen Wartehalle sind im Darlehen der BVB (Neue Ausgaben, Kap. 5.2.1.1) enthalten.

Die bestehende und sehr alte Schrankenanlage bei der Grossen Allee hat ihr Lebensende erreicht und wird zugunsten einer Tramsicherungsanlage mit Ampel und Beschilderung aufgehoben.

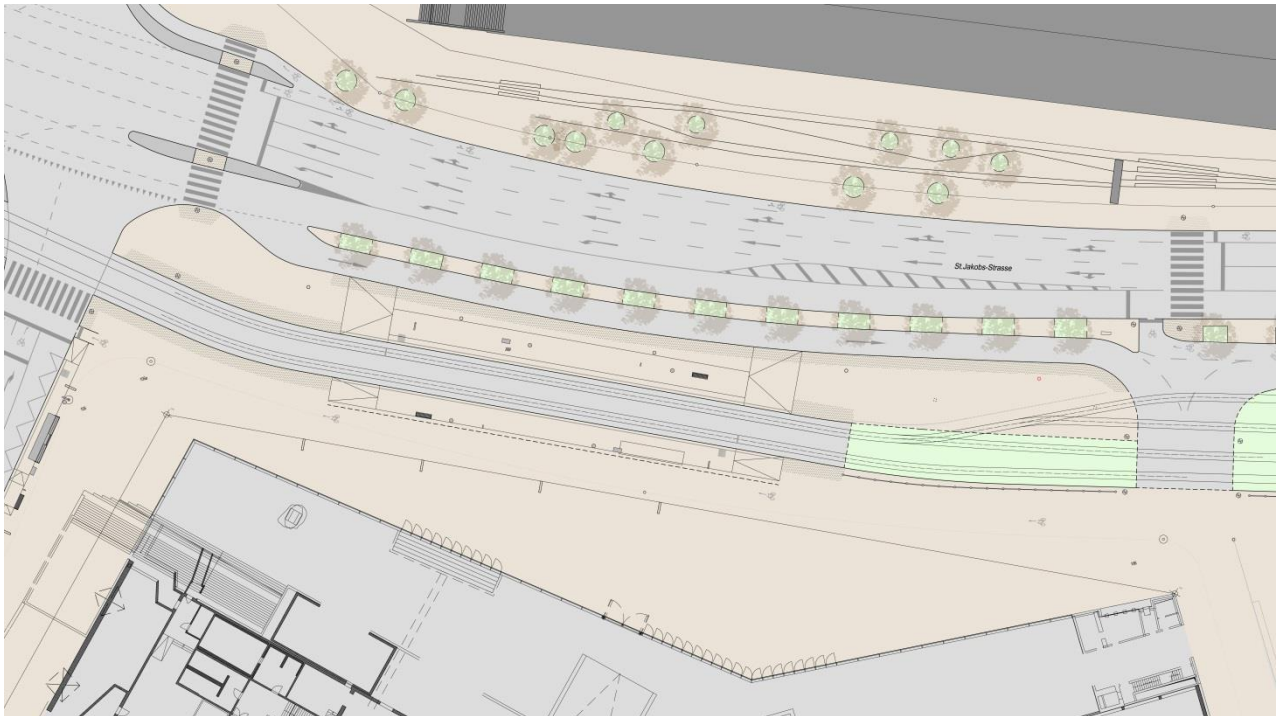


Abb. 6: Tramhaltestelle St. Jakob projiziert mit neuem Platzbereich vor sanierter St. Jakobshalle

Tram-Abstellanlagen

Grossanlässe wie beispielsweise Fussballspiele im Umfeld St. Jakob stellen besondere Ansprüche an die Transportkapazität des ÖV. Damit der Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel mit den bei Grossanlässen notwendigen Zusatzkursen gewährleistet ist, braucht es in Fahrtrichtung Stadt Abstellmöglichkeiten, um die nötigen Tramzüge bereitstellen zu können. Zu den Zeiten, in denen ausschliesslich mit den alten, kürzeren und heute kaum mehr im Einsatz stehenden Trams verkehrt wurde, standen Abstellmöglichkeiten für elf solcher Tramzüge zur Verfügung, sechs bei der Abstellanlage St. Jakob (vor dem St. Jakob-Park) und fünf bei der Abstellanlage Schänzli. Mit der Erneuerung der Tramflotte durch zeitgemässes, grösseres und längeres Rollmaterial bieten die vorhandenen Gleislängen nur noch für das betrieblich absolute Minimum von gesamthaft neun Abstellmöglichkeiten, sechs bei der Abstellanlage St. Jakob und drei bei der Abstellanlage Schänzli.

Der Umbau der Haltestelle St. Jakob entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes führt zu einer Verschiebung der Haltestellenlage um einige Meter in Richtung MuttENZ. In der Folge können bei der Abstellanlage St. Jakob künftig nur noch vier Tramzüge abgestellt werden. Damit aber weiterhin die Mindestzahl von gesamthaft neun Abstellplätzen angeboten werden kann, wird die Abstellanlage Schänzli erweitert. Dabei wird bei der bestehenden Anlage ein zusätzliches Gleis neu gebaut. Von den zwei heute aufgrund unzureichender Länge nicht nutzbaren Abstellgleisen kann eines so verlängert werden, dass es wieder als Abstellgleis nutzbar ist.

Für den Abtransport der Zuschauer/-innen nach Grossveranstaltungen werden in der Regel 14 Zusatzkurse eingesetzt. Richtung Stadt können maximal neun Zusatzkurse in den Abstellanlagen St. Jakob und Schänzli bereitgestellt werden. In Richtung Land werden bis zu sechs Zu-

satzkurse eingesetzt, die allerdings mangels Abstellmöglichkeit vor Veranstaltungsende aus den Depots ausrücken müssen. Während der bis zu 40 Minuten dauernden Abtransportspitze kann so knapp ein kontinuierlicher Abtransport gewährleistet werden. Reserven zum Auffangen von Verspätungen etwa bei Spielverlängerungen usw. und Störungen sind keine vorhanden.

Motorisierter Individualverkehr

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der St. Jakobs-Strasse in Muttenz ab der Kantonsgrenze bei der Birsbrücke beträgt seit der Neugestaltung nicht mehr 60 km/h sondern 50 km/h. Mit der Einführung von 50 km/h „Generell“ im Projektperimeter zwischen Zeughausstrasse und Gellertstrasse stellt sich auch die Frage der Geschwindigkeit zwischen der Gellertstrasse und Kantonsgrenze. Aufgrund der in den letzten Jahren vorgenommenen Veränderungen in diesem Abschnitt (Radstreifen, Fussgängerstreifen mit LSA) ist es angebracht, auch diesen Abschnitt mit 50 km/h „Generell“ zu belegen. Damit besteht zwischen Muttenz und Zeughaus eine einheitlich Geschwindigkeitsregelung.

4.2.3 Infrastruktur

Haltestellendach

Die Überdachung der Tramwartehalle vor der St. Jakobshalle wird ca. 6–7 m x 45 m umfassen. Im Rahmen dieser Überdachung werden auch Drehsäulen und Werbeflächen realisiert. Im Gesamtperimeter ist eine Kommandokabine nach Vorgaben der BVB erforderlich. Der Standort dieses Elements wird im Rahmen der Projektierung definiert.

Beleuchtung

Die Ausleuchtung der Strassenräume erfolgt wie heute mittels einer mit zeitgemässer Leuchtmiteltechnik versehenen Strassenbeleuchtung.

Werkleitungsbau

Der Werkleitungsbau wird innerhalb des Projektes koordiniert. Dies betrifft in erster Linie Anpassungen an der Lichtsignalanlage.

4.2.4 Umweltaspekte

Durch die Neuordnung von Fahrbahn- und Randsteinlage werden Arbeiten an Grünflächen notwendig. In diesem Zusammenhang werden zwei Bäume entfernt.

4.3 Projektbilanz

Die wichtigsten Kennwerte zur Bilanz St. Jakobs-Strasse sind nachfolgend aufgeführt.

Tab. 1: Quantitative Projektkennwerte

	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	26'309 m ²	25'382 m ²	-927 m ²
Verkehrsfreie Fläche	7'670 m ²	8'608 m ²	+938 m ²
<i>davon unversiegelte Fläche</i>	<i>7'266 m²</i>	<i>7'354 m²</i>	<i>+88 m²</i>
Bäume	9	8	-1
Parkplätze MIV	0	0	0
Parkplätze Velo	120	122	+2
Tram-Halteanten hindernisfrei	0 von 2	2 von 2	+2
Bus-Halteanten hindernisfrei	0 von 2	2 von 2	+2

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:	Baumeisterarbeiten
ca. 2,5 Jahre nach AB:	Baubeginn
ca. 3,5 Jahre nach AB:	Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Frühling 2019 kann demnach von einer Fertigstellung bis 2022 ausgegangen werden.

5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse im Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 16,821 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	8'016'000
▪ Gebundene Ausgaben	8'365'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	0
▪ Folgekosten	0
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	440'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)	16'821'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Private, BVB; s. Kap. 5.2.3)	3'108'000

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 7.7% MWSt. 8,016 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben**Fr.**

Kosten zu Lasten IB1

- Strassenanlage

3'328'000

Kosten als Darlehen an die BVB

- Gleisanlagen (inkl. 1,3 Mio für Spezialwartehalle)

4'688'000

Total neue Ausgaben**8'016'000****5.2.1.2 Gebundene Ausgaben**

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen St. Jakobs-Strasse ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen (IB1) und Gleisanlagen (Darlehen BVB) belaufen sich auf 8,365 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3).

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben**Fr.**

Zu Lasten IB1

- RAB Erhaltung Strassen

2'074'000

Darlehen an die BVB

- RAB Erhaltung Gleisanlagen

6'291'000

Total gebundene Ausgaben**8'365'000****5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung**

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung**Fr.**

Mehrwertabgabefonds

- Entwicklungsbeitrag

0

Unterhaltsbudgets

- Unterhaltskosten Grünfläche

0

- Unterhaltskosten Strasse

0

Globalbudget Öffentlicher Verkehr

- Einmalige Kosten Trainersatz Baustellenverkehr

440'000

Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung**440'000****5.2.3 Ausgaben Dritter**

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

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	1'668'000
BVB	95'000
Private (Swisscom)	1'345'000
Total Ausgaben Dritter	3'108'000

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



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

zur Erneuerung der St. Jakobs-Strasse, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli

(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. 16'821'000 für die Erneuerung der St. Jakobs-Strasse im Abschnitt Zeughausstrasse bis Gellertstrasse, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knoten St. Jakob sowie zur Neuorganisation der Bus- und Tramhaltestellen St. Jakob und der Tram-Abstellanlage Schänzli zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 3'328'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation der St. Jakobs-Strasse zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 4'688'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Gleiserneuerung und Neuorganisation der St. Jakobs-Strasse als Darlehen an die BVB.
 - Fr. 440'000 einmalige Ausgaben für den Trammersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr.
 - Fr. 2'074'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen.
 - Fr. 6'291'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.