



An den Grossen Rat

20.0775.01

BVD/P200775

Basel, 3. Juni 2020

Regierungsratsbeschluss vom 2. Juni 2020

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen sowie für die ökologische Aufwertung des Strassenraums

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen.....	4
2.1.2 Klimaentwicklung.....	6
2.2 Perimeter	6
2.3 Situation.....	7
2.4 Ziele	9
3. Projektentwicklung	9
3.1 Bisherige Planungsschritte	9
3.2 Haltestellenanordnung	10
3.3 Untersuchungen zum Parkplatzangebot	11
3.4 Abstimmung mit der Erhaltungsplanung	12
3.5 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben	12
3.6 Einbezug des Quartiers / betroffener Anlieger	12
4. Projekterläuterung	13
4.1 Abschnitt 1: Hörnliallee, Friedhofsvorplatz	13
4.1.1 Projektbeschreibung.....	13
4.1.2 Verkehr.....	15
4.1.3 Infrastruktur	16
4.1.4 Umweltaspekte	17
4.2 Abschnitt 2: Hörnliallee, Friedhofsvorplatz bis Otto Wenk-Platz	17
4.2.1 Projektbeschreibung.....	17
4.2.2 Verkehr.....	18
4.2.3 Infrastruktur	18
4.2.4 Umweltaspekte	19
4.3 Abschnitt 3: Otto Wenk-Platz.....	19
4.3.1 Projektbeschreibung.....	19
4.3.2 Verkehr.....	20
4.3.3 Infrastruktur	21
4.3.4 Umweltaspekte	21
4.4 Abschnitt 4: Kohlstieg, von Otto Wenk-Platz bis Rauracherstrasse	22
4.4.1 Projektbeschreibung.....	22
4.4.2 Verkehr.....	23
4.4.3 Infrastruktur	23
4.4.4 Umweltaspekte	23
4.5 Gesamtbilanz.....	23
5. Termine und Kosten.....	24
5.1 Termine	24
5.2 Kosten	25
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	25
5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung.....	26
5.2.3 Ausgaben Dritter.....	27
6. Formelle Prüfungen	28
7. Antrag.....	28

1. Begehren

In der Hörnliallee, zwischen Hirtenweg und Kohlistieg, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg, von Schäferstrasse bis Rauracherstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an der 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, für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ und „Otto Wenk-Platz“ sowie einer ökologischen Aufwertung des Strassenraums, Ausgaben von insgesamt rund 4,86 Mio. Franken (inkl. MWSt.) zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	1'370'000	für die Umgestaltung der Hörnliallee und des Kohlistiegs zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.100.20225)
Fr.	385'000	für die Umgestaltung der Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ und „Otto Wenk-Platz“ auf Kantonsallmend als Darlehen an die BVB «Öffentlicher Verkehr»
Fr.	22'000	als einmalige Betriebsaufwendung an die BVB zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs während der Baustelle zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV
Fr.	7'500	als jährliche Folgekosten für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr.	3'020'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur », Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52100)
Fr.	54'000	für den Abbruch von Trolleybusmasten als Darlehen an die BVB

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

Die folgenden Ausgaben Dritter sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags:

Das Projekt sieht Investitionen der **Gemeinde Riehen** in ihrem Zuständigkeitsbereich auf Gemeindeallmend (siehe Kapitel 2.2) von 660'000 Franken vor, für die Umgestaltung am Otto Wenk-Platz und einer Teilhaltestelle im östlichen Kohlistieg. Ausserdem investiert sie, koordiniert mit vorliegendem Projekt, 533'000 Franken in die Erneuerung der Öffentlichen Beleuchtung und 830'000 Franken in eine Kanalsanierung.

Die **BVB** trägt Kosten von 86'000 Franken anteilig an der Haltestellenausstattung der Haltekanten auf Gemeindestrasse.

Ferner werden zu Lasten der **Industriellen Werke** und der **Swisscom** Werkleitungsanlagen in der Höhe von 2,23 Mio. Franken erneuert.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

In der Hörnliallee, zwischen Hirtenweg und Kohlistieg, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg, im Abschnitt Schäferstrasse bis Rauracherstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an der mehrheitlich abgeschriebenen Infrastruktur an. Unter anderem um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten soll der Strassenraum im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden.

Auslöser der Planung ist zum einen der Sanierungsbedarf der Strassenoberflächen, der Trottoirs und der Baumstandorte sowie verschiedener Werkleitungen. Zum anderen ist der Kanton zur Realisierung eines hindernisfrei zugänglichen Öffentlichen Verkehrs gesetzlich verpflichtet (Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes).

Darüber hinaus wurde der Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend Erneuerung der Hörnliallee in Riehen (075121) mit Beschluss des Grossen Rates (17/03/32G) vom 18. Januar 2017 als erledigt abgeschlossen. Die Hauptforderungen des Anzuges lauteten:

- „die Hörnliallee so zu erneuern, dass die Attraktivität dieser Strasse als unerwünschte Durchgangsstrasse durch Riehen spürbar vermindert wird;
- die Verkehrsfläche für den motorisierten Verkehr auf dem Vorplatz des Friedhofs Hörnli zu Gunsten des Langsamverkehrs auf das Notwendigste zu reduzieren;
- die Parkflächen im Bereich des Friedhofsvorplatzes zu bewirtschaften, damit die Anwohnenden, Geschäfts- und Friedhofbesuchende gegenüber Pendler/innen bevorzugt werden.“

Der Regierungsrat hat zwischen 2009 und 2016 mehrmals dazu berichtet. Die Zolffreie Strasse leistet seit Ende 2013 einen deutlichen Beitrag zur Entlastung der Hörnliallee. Eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung wurde zwischenzeitlich ebenfalls erfolgreich etabliert.

Im letzten Bericht des Regierungsrates vom 14. Dezember 2016 wurde die Behebung der noch bestehenden Defizite vor allem im Hinblick auf die Sicherheit für zu Fuss Gehende im Rahmen einer Sanierung ab 2023 in Aussicht gestellt. Basis für den Bericht der Regierung und für die im Jahre 2015 eingestellten Investitionsmittel ist eine verkehrliche Vorstudie mit Schwerpunkt bei der Erstellung hindernisfreier Bushaltestellen am Friedhofsvorplatz und am Otto Wenk-Platz sowie bei der Verbesserung der Sicherheit für zu Fuss Gehende.

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

Sanierungen und Umgestaltungen im Strassenraum haben heute meist einen Abbau von Auto-parkplätzen 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 widersprechende Zielsetzungen aufeinander, was einen entsprechenden Regelungsbedarf mit sich bringt. 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 dazumal geltenden verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben berücksichtigt. Die Vorgaben haben sich in der Zwischenzeit weiter entwickelt. Deshalb entspricht eine Viel-

¹ Im Rahmen von Via Sicura (Handlungsprogramm des Bundes, 2012) 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).

zahl der Strassen im Kanton Basel, die schon längere Zeit nicht mehr saniert oder umgestaltet wurden, nicht den derzeit geltenden Vorgaben.

Gleichzeitig hat das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung im Strassenverkehr in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, dass der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen ist, was u.a. auch im Handlungsprogramm Via Sicura des Bundes aus dem Jahr 2012 seinen Ausdruck gefunden hat. Die Strasseninfrastruktur ist so zu planen und zu bauen, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer bestmöglich gewährleistet werden kann. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Auch im Zuge von reinen Erhaltungsmassnahmen führt die konsequente Umsetzung genannter Vorgaben zum Teil zu deutlichen Veränderungen der Strassenräume. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Möglicherweise wurden bei einer Strasse, die vor Jahrzehnten das letzte Mal saniert worden war, nicht alle Spielräume der dazumal geltenden Normen zugunsten der Sicherheit ausgeschöpft. 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 zugunsten der Sicherheit 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 höher² und zum anderen müssen auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ mit einer maximalen Länge von 18,75 m berücksichtigt werden, die seit 2001 in der Schweiz zugelassen sind. Die grösseren Fahrzeugbreiten (inkl. breiterer Türen) führten unter anderem zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes wurde mit einer Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen werden.

Grössere Sicherheitsabstände sowie breitere Velostreifen führen grundsätzlich zu mehr Platzbedarf für den Fahrverkehr. Unverändert bleibt der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen. Die Breite des Strassenquerschnitts bleibt ebenfalls gleich. Somit steht zwangsläufig nicht mehr ausreichend Platz für Autoparkplätze zur Verfügung, sodass in der Regel ein Abbau erforderlich ist. Auch die Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker vor Fussgängerstreifen wurden angepasst. Die Fahrzeuglenker können die Fussgänger am Strassenrand deutlich früher erkennen und gegebenenfalls früher bremsen. Diese Verbesserung der Sicherheit hat zur Folge, dass am Strassenrand parkierte Fahrzeuge heute einen deutlich grösseren Abstand zu einem Fussgängerstreifen einhalten müssen als früher, was ebenfalls zu einem entsprechenden Verlust an Autoparkplätzen führt. Die Parkplatzauslastung wird somit durch den erforderlichen Parkplatzabbau zunehmen. Die mit der Parkplatzpolitik des Kantons angestrebte maximale Auslastung von 90% sollte jedoch nicht überschritten werden (siehe Kapitel 3.3).

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nicht nur die Anpassung von gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen an heutige Gegebenheiten ein wesentlicher Grund für Umgestaltungen und den aufgrund ungenügender Platzverhältnisse erforderlichen Abbau von Autoparkplätzen ist. Mindestens ebenso bedeutend ist der Nachvollzug von bereits älteren Vorgaben vor dem Hintergrund eines deutlich gewachsenen Sicherheitsbedürfnisses in der Gesellschaft und der damit verbundenen konsequenten Auslegung von Handlungsspielräumen zugunsten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Dieser konsequenten Einhaltung und Umsetzung der jeweils aktuellsten verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben ist es schliesslich zu verdanken,

² 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 sie im Jahr 2017 schon 1,80 Meter breit.

dass die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit in den letzten Jahren signifikant gesenkt werden konnte.

2.1.2 Klimaentwicklung

Nicht nur über die zuvor genannte Priorität der Verkehrssicherheit besteht gesellschaftlicher Konsens. In Zeiten der spürbaren Veränderung des Klimas mit vermehrten Hitzesommern und Starkregenereignissen besteht auch ein gesellschaftlicher Konsens, die Folgen der Klimaveränderung für die Menschen erträglicher zu gestalten. Die kleinklimatischen Auswirkungen der geplanten Massnahmen sind also ebenfalls von Relevanz für das vorliegende Projekt.

Der Grosse Rat Basel-Stadt hat in seiner Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes (19/08/52G) vom 20. Februar 2019 unter anderem den Climate Emergency erklärt und damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität anerkannt. Er wird die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Geschäften berücksichtigen und wenn immer möglich jene Geschäfte prioritär behandeln, welche den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen.

2.2 Perimeter

Der Perimeter des vorliegenden Projektes erstreckt sich auf die Hörnliallee, vom Hirtenweg bis zum Kohlistieg. Er grenzt hier unmittelbar an den Friedhof am Hörnli und umfasst somit auch den Friedhofsvorplatz. Auch der Otto Wenk-Platz und der Kohlistieg, von der Schäferstrasse bis zur Rauracherstrasse, gehören zum Projektperimeter.

Der grösste Teil des Perimeters ist Kantonsstrasse; in nachstehender Abbildung rot hinterlegt. Ein kleinerer Teil ist Gemeindestrasse von Riehen; in nachstehender Abbildung blau hinterlegt. Finanzielle Aufwendungen für die Gemeinde Riehen entstehen nach der vorliegenden Planung nur am Otto Wenk-Platz und dem kurzen Abschnitt des Kohlistiegs, von der Wegverbindung zu „Auf dem Rüchlig“ bis hinter die Einmündung Schäferstrasse. Die Rauracherstrasse zwischen Kohlistieg und Hörnliallee ist ebenfalls Gemeindestrasse und beherbergt im Anschlussbereich zum Friedhofsvorplatz die zwei Kleinbushaltestellen „Friedhof am Hörnli“. Der Bereich der Haltestellen ist daher in nachstehender Abbildung ebenfalls als Riehener Bestandteil des Projektperimeters blau dargestellt, obwohl er mit dem nun vorliegenden Projekt keine Kosten für die Gemeinde Riehen generiert.



Abbildung 1: Projektperimeter

2.3 Situation

Im Projektperimeter bestehen verschiedene Defizite an der Strasseninfrastruktur und am Zustand der Werkleitungen sowie bei der Öffentlichen Beleuchtung.

Keine der Bushaltestellen im Perimeter erfüllt die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes.

Die Sicherheit für zu Fuss Gehende weist deutliche Defizite auf. Unter anderem wurden zwischen 2014 und 2016 zwei Unfälle mit Personenschaden registriert, die sich an den wichtigen Querungen des Friedhofsvorplatzes und des Otto Wenk-Platzes ereigneten. Der dringende Bedarf für Verbesserungen bei der Sicherheit an den Querungen wurde damit nochmals unterstrichen.

Die Aufenthaltsqualität auf dem Friedhofsvorplatz und dem Otto Wenk-Platz entspricht nicht den Ansprüchen ihrer Nutzerinnen und Nutzer. Ökologische Defizite sind augenfällig. So besteht beispielsweise für die Bäume der Allee auf dem Friedhofsvorplatz die Gefahr, dass sie in langen Trockenperioden schnell austrocknen, weil ihnen zu wenig Wurzelwuchsfläche zur Verfügung steht.

Im gesamten Perimeter besteht an Werktagen (erhoben dienstags und mittwochs im Rahmen der Wirkungsevaluation Parkraumbewirtschaftung 2014) eine Parkplatzauslastung von ca. 60%. An Tagen mit vielen Abdankungen auf dem Friedhof am Hömli, in der Regel freitagnachmittags, wurden besonders auf dem Friedhofsvorplatz höhere Belegungen beobachtet (5., 12. und 19. Januar 2018), jedoch nie eine komplette Auslastung. Mehrere einzelne Parkplätze sind immer vorhanden, mindestens bei den 3-Stunden Parkplätzen auf dem südlichen Friedhofsvorplatz.



Abbildungen 2 und 3: Friedhofsvorplatz Mitte, Haupt- und Nebenfahrbahn



Abbildungen 4 und 5: Friedhofsvorplatz Süd, Parkplätze und Alleebaum an Nebenfahrbahn

Der Friedhofsvorplatz präsentiert sich heute als sehr offene, dem fahrenden Verkehr vorbehalten Fläche. Er ist ausserdem durch sein grosses Parkplatzangebot geprägt. Ein Grossteil der Parkplätze hat keinen unmittelbaren Anschluss an ein Trottoir.

Eine sichere und komfortable Fussgängerverbindung zwischen dem Friedhofseingang und den auf den Friedhofsbetrieb ausgerichteten Geschäften an der Nebenfahrbahn wird durch überbreite Fahrspuren und parkierte Fahrzeuge verhindert.

Der Friedhofsvorplatz ist mit einer Fläche von mehr als 9'000 m² deutlich grösser als beispielsweise der Münsterplatz, der Marktplatz oder der Claraplatz in Basel. Seine Gestaltung war Bestandteil des 1923 ausgelobten Wettbewerbs zur Errichtung des Zentralfriedhofs am Hörnli. Die Grösse des Platzes mit der besonderen Situation der historischen Allee in der Mitte bietet in ihrer heutigen Ausgestaltung aber kein attraktives Nutzungsangebot für Anlieger/-innen und Besucher/-innen. Durch die breiten Fahrbahnen hat die Allee den unmittelbaren Bezug zum Friedhof verloren. Der Baumbestand der Allee weist im zentralen Querungsbereich eine Lücke auf. 2018 wurden im nördlichen Abschnitt alle Bäume im historischen Raster ersetzt. Entlang der Nebenfahrbahn werden die Bäume in der zu schmalen Rabatte an einem gesunden Wachstum behindert.



Abbildungen 6 und 7: Hörnliallee zwischen Otto Wenk-Platz und Friedhofsvorplatz, Fahrbahn und Trottoir

Auch in der Hörnliallee, zwischen Friedhofsvorplatz und Otto Wenk-Platz, steht den Bäumen nicht ausreichend Fläche zur Verfügung, weshalb das Trottoir von den Wurzeln aufgebrochen, was zu Stolpergefahr führt. Auch in diesem Abschnitt ist die Parkierung prägend im Strassenquerschnitt.



Abbildungen 8 und 9: Otto Wenk-Platz, Nebenfahrbahn und grüne Mitte

Der Otto Wenk-Platz liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Riehen. Er wird heute vor allem als Buswendeplatz und Parkplatz genutzt. Die vorhandenen Autoparkplätze entsprechen nicht den aktuellen Normen, die Nebenfahrbahn ist überdimensioniert. Die kommunale Veloabstellanlage wird als unsicher empfunden und daher wenig genutzt. Die Eingangssituation zum Friedhof ist wenig einladend. Die grüne Mitte dient als Durchgangsraum ohne jegliches Aufenthaltsangebot.



Abbildungen 10 und 11: Kohlistieg, Blickrichtung West zur Rauracherstrasse und Blickrichtung Ost zur Römerfeldstrasse

Das südliche Trottoir und die Fahrbahn im Kohlistieg müssen saniert werden. Im Gegensatz zum restlichen Kohlistieg mit seiner Baumreihe am nördlichen Trottoir ab dem Knoten Bettingerstrasse/Rudolf Wackernagel-Strasse bis an den Otto Wenk-Platz gibt es im westlichen Kohlistieg keine Bäume. Einzelne Bäume im Vorgartenbereich der Neubebauung können weder die Lücke in der bestehenden Baumreihe entlang des kantonalen Fusswegs schliessen, noch den Strassenraum gliedern oder das Trottoir beschatten. Entlang des nördlichen Trottoirs befinden sich durchgehend längs angeordnete Parkplätze, obwohl alle neu erstellten Wohnungen „Auf dem Rüchlig“ Einstellhallen anbieten.

2.4 Ziele

Mit den in Kapitel 4 erläuterten Massnahmen werden neben dem erstrangigen Ziel einer langfristig funktionstüchtigen Infrastruktur auf Kantons- und Gemeindestrassen folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, vor allem für Fussgänger/-innen;
- autonome Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs durch Umgestaltung der Bushaltestellen nach den Erfordernissen des BehiG;
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, vor allem am Friedhofsvorplatz und am Otto Wenk-Platz;
- Reduktion der Flächen des motorisierten Verkehrs zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, vor allem am Friedhofsvorplatz
- Schaffung neuer Pflanzflächen für eine ökologische Aufwertung.

3. Projektentwicklung

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

3.1 Bisherige Planungsschritte

Wie in Kapitel 2.1 erwähnt, wurde bereits 2007 der Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend „Erneuerung der Hörnliallee in Riehen“ (P075121) überwiesen, der den Umgang

mit bestehenden Defiziten thematisierte. In der Folge wurden verschiedene Teilmassnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt wie beispielsweise die Verbreiterung der Aufstellfläche an den Fussgängerstreifen vor dem Friedhofseingang und die Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Gleichzeitig wurde durch mehrere kleine und örtlich begrenzte Erhaltungsmassnahmen die Funktion der Infrastruktur sichergestellt.

2015 wurde eine verkehrliche Vorstudie für den Abschnitt Hirtenweg bis Otto Wenk-Platz mit dem Schwerpunkt Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umsetzung des BehiG an den Bushaltestellen abgeschlossen. Mit den auf Grundlage der Vorstudie in 2016 vom Regierungsrat Basel-Stadt eingestellten Investitionsmitteln wurde der oben genannte Anzug mit Beschluss des Grossen Rates (17/03/32G) vom 18. Januar 2017 als erledigt abgeschrieben. Im Anschluss wurde das vorliegende Projekt erarbeitet.

3.2 Haltestellenanordnung

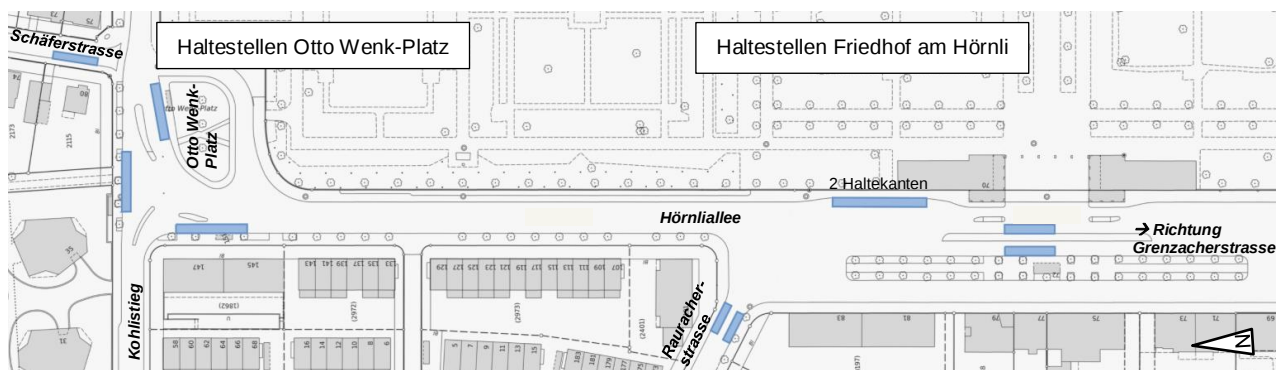


Abbildung 12: Lage der Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ und „Otto Wenk-Platz“ heute

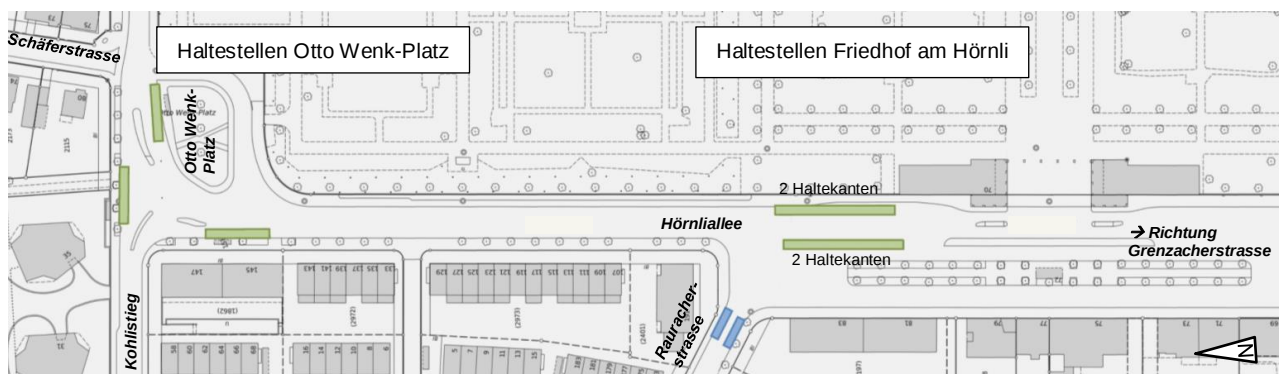


Abbildung 13: Lage der Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ und „Otto Wenk-Platz“ projektiert

Für die hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestellen „Friedhof am Hörnli“ und eine optimale Ausnutzung des räumlichen Potenzials am Friedhofsvorplatz werden die Teilhaltestellen an der Hauptfahrbahn der Hörnallee so dicht wie möglich an die Rauracherstrasse verschoben. Dazu werden die heute nebeneinander liegenden Teilhaltestellen Richtung Grenzacherstrasse zu einer einzigen Haltekante gebündelt und direkt hintereinander platziert, analog der Gegenrichtung. Die neue kompakte Anordnung stellt kurze und sichere Fusswegverbindungen zwischen den Teilhaltestellen sicher.

Die Haltestellen „Otto Wenk-Platz“ können ihre Lage grundsätzlich beibehalten. Für die hindernisfreie Ausgestaltung sind nur sehr kleine Verschiebungen der bestehenden Bushaltestellen notwendig. Das gewährleistet kurze und sichere Umsteigeverbindungen sowie möglichst wenig Verlust an Bäumen und Parkplätzen.

Die bestehende Teilhaltestelle für den Kleinbus in der Schärerstrasse wird aufgehoben. Die Bedienung erfolgt neu an der Teilhaltestelle in der Hörnallee.

Alle erhöhten Haltekanten werden mit dem sogenannten Kasseler Sonderbord plus (KSB⁺) ausgestattet. Dies ermöglicht allen Bussen, auch den bereits im Einsatz befindlichen neuen Kleinbussen der BVB, sowohl ein dichtes Heranfahren an die Kante als auch den Einsatz der Absenkeautomatik der Fahrzeuge. Auf diese Weise können die Anforderungen des BehiG bezüglich Spaltmasse beim Ein- und Ausstieg bei den 22 cm hohen Kanten vollumfänglich eingehalten werden. An den 16 cm hohen Kanten wird im Bedarfsfall der Einsatz einer Klapprampe mit einer normgerechten komfortablen Neigung unterstützt.

3.3 Untersuchungen zum Parkplatzangebot

Neben dem anstehenden Sanierungsbedarf und den Projektierungsrichtlinien für hindernisfreies Bauen gemäss BehiG war auch die Forderung der Gemeinde Riehen nach Erhalt der Parkplätze ein wesentlicher Faktor bei der Massnahmenentwicklung für das vorliegende Projekt. Ohne diese Vorgabe stünde bei der Projekterarbeitung konzeptionell eine Erweiterung der bestehenden Allee und der Verzicht auf senkrecht angeordnete Parkplätze im Vordergrund. Das würde eine Aufhebung von etwa zwei Dritteln aller Parkplätze auf dem Friedhofsvorplatz bedeuten. Dieser Ansatz wurde wegen dem hohen Parkplatzverlust nicht weiterverfolgt.

Wie bereits in Kapitel 2.3 erwähnt, hat die Wirkungsevaluation der Parkraumbewirtschaftung von 2014 eine Parkplatzauslastung von ca. 60% im Perimeter (dienstags und mittwochs) ergeben. Diese Auslastung wurde bei einer aktuellen Erhebung vom Januar 2020 im Bereich der Hörnliallee bestätigt, es wurde eine durchschnittliche Auslastung von 57% ermittelt. Gemäss Parkraumbewirtschaftungspolitik des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt sollte die Parkplatzauslastung nicht über 90% steigen, da der Parksuchverkehr sonst unverhältnismässig ansteigt. Ein Parkplatzabbau von rund 30% über den gesamten Perimeter wäre demnach prinzipiell vertretbar. Allerdings ist die Auslastung besonders in Friedhofsnähe direkt von der Anzahl Abdankungen abhängig und kann im Verlauf der Woche stark schwanken, weshalb das theoretische Potenzial des Parkplatzabbaus nicht ausgeschöpft werden soll. An Tagen mit bis zu vier Abdankungen, in der Regel freitags, reicht das bestehende Angebot auf dem Friedhof selbst und auf dem Vorplatz sowie in der Umgebung oftmals nur knapp aus. Der Friedhof Hörnli ist der Grösste der Schweiz und seine Lage am Hang bedeutet besonders für ältere Besucherinnen und Besucher teilweise eine körperliche Herausforderung. Der Parkplatzbedarf, besonders an Abdankungstagen, ist daher nicht mit anderen Situationen vergleichbar. Darüber hinaus sollten die zum Grossteil älteren und/oder emotional abgelenkten Abdankungsteilnehmenden nicht in zusätzliche Not gebracht werden, indem sie zur Unzeit zur Parkplatzsuche genötigt werden. Auch dürfen die umliegenden siedlungsorientierten Strassen nicht über Gebühr belastet werden. Unter Berücksichtigung der besonderen Situation galt es daher, in der Umgebung des Friedhofs lediglich so viele Parkplätze wie absolut nötig und so wenige wie möglich aufzuheben.

Mit vorliegendem Projekt ist die Parkplatzbilanz in der Hörnliallee ausgeglichen. Zur Erreichung der Projektziele müssen lediglich sechs Parkplätze im Kohlistieg aufgehoben werden. Im gesamten Perimeter bleiben von insgesamt 162 Parkplätzen deren 156 erhalten. Das entspricht einem Verlust von weniger als 4% gegenüber dem heutigen Angebot und liegt damit deutlich unter dem oben erwähnten theoretisch möglichen Planungswert von 30%. Die Gesamtauslastung an normalen Werktagen steigt damit rechnerisch auf rund 64%. Die Situation einer erhöhten Auslastung in der Hörnliallee an den wenigen Tagen mit vielen Abdankungen wird sich nicht verändern.

Aufgrund der Entwicklung des Gewerbeparks Hörnli ist zukünftig mit einem höheren Bedarf an Besucherparkplätzen auf dem Friedhofsvorplatz zu rechnen. Demgegenüber lassen die aktuellen Entwicklungen im Projektperimeter mit zusätzlichen privaten Einstellhallen und den mit vorliegendem Projekt geplanten Verbesserungen für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gesamthaft einen sinkenden Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Raum vorhersehen. In der Summe dürfte die ausgeglichene Parkplatzbilanz in der Hörnliallee also durchaus auch dem zukünftigen Bedarf gewachsen sein.

3.4 Abstimmung mit der Erhaltungsplanung

Durch die eingangs des Kapitels 3 beschriebene Erarbeitung des Projektes ist auch eine enge Verknüpfung zwischen den Anforderungen aus der Erhaltungsplanung des Kantons, der Gemeinde, der Werke und der Verkehrsbetriebe mit denen des Projektes gesichert. Ausreichender Erhaltungsbedarf ist Grundvoraussetzung für die Erarbeitung eines Projektes.

Ein Teil des Belages der Hörnliallee weist eine PAK-Belastung (teergebundener Asphalt) auf, die beim Ersatz spezielle Massnahmen erfordert. Ausserdem besteht ein grosser Teil der Strassenfundation aus einem Steinbett. Dies führt dazu, dass diese Bereiche bautechnisch nur gesamthaft erneuert werden können, da angeschnittene Bereiche weggedrückt würden.

Bereits vor ein paar Jahren mussten im nördlichen Teil der Allee auf dem Friedhofsvorplatz einige Bäume gefällt werden. Die verbliebenen neun Bäume waren ebenfalls in keinem guten Zustand. Nachdem klar war, dass das vorliegende Projekt die Allee in seiner historischen Ausprägung erhalten und stärken wird, konnte bereits im Herbst 2018 ein Baumersatz mit 16 jungen Krim-Linden realisiert werden.

Die Gemeinde Riehen beabsichtigt die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung im gesamten Projektperimeter. Die IWB wurde mit einem Entwurf beauftragt und hat diesen in enger Abstimmung mit der interdisziplinären Arbeitsgruppe erstellt. Funktion und Gestaltung der Beleuchtung korrespondieren mit dem vorliegenden Ratschlagsprojekt. Bei der Auswahl der Leuchtmittel wurden ökologische Aspekte mit berücksichtigt.

Die Gemeinde Riehen beabsichtigt ebenfalls Sanierungsmassnahmen an ihren Abwasseranlagen, die in Teilen auch ausserhalb des Projektperimeters stattfinden. Deren Ausführung soll mit der Realisierung des vorliegenden Projektes koordiniert erfolgen.

3.5 Abhängigkeiten zu angrenzenden Vorhaben

Am Hirtenweg werden neue Wohnbauten geplant. Dafür war bereits 2019 ein Fernwärmeanschluss über die Nebenfahrbahn der Hörnliallee erforderlich, wobei nur zwingend notwendige Arbeiten für den Fernwärmeanschluss ausgeführt wurden. Die Lage der Fernwärme-Trasse ist auf die mit vorliegendem Projekt geplanten Umgestaltungen in 2023–24 abgestimmt.

Entsprechend dem aktuellen Zonenplan der Gemeinde Riehen soll ein Teil der ehemaligen Freizeitgärten am Landauerwegli zum Gewerbepark Hörnli entwickelt werden. Das vorliegende Ratschlagsprojekt macht einen mit der Gemeinde abgestimmten Vorschlag, wie der Strassenanschluss an die Hörnliallee aussehen könnte. Dabei soll die Fuss- und Veloverbindung Landauerwegli über die Zufahrt des Gewerbeparks geführt werden, um zwei unmittelbar nebeneinander liegende Einmündungen in die Nebenfahrbahn der Hörnliallee zu vermeiden. Die Planer des Gewerbeparks sind mit den verantwortlichen Fachstellen im Austausch. Die Erschliessung des neuen Gewerbegebietes mit Energie und Wasser wird als ein Baustein der Arealentwicklung durch die Gemeinde Riehen definiert; sie ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes. Die Bauarbeiten für die werkseitige Erschliessung des neuen Areals sollen zeitlich parallel mit dem vorliegenden kantonalen Projekt realisiert werden.

3.6 Einbezug des Quartiers / betroffener Anlieger

Die direkt betroffenen Anlieger und Interessensgruppen (u.a. Quartierverein Niederholz, Rauracherstrasse 191, Geschäfte an der Nebenfahrbahn Hörnliallee, Wohngenossenschaft „Auf dem Rüchlig“ und Wohngenossenschaft „Im Höfli“) werden nach den Beratungen in den Regierungen der Gemeinde und des Kantons über das Projekt informiert. Aufgrund des fehlenden planerischen Spielraums auf den betroffenen Strassenabschnitten wurde von einer Mitwirkung abgesehen. Die Möglichkeit der Einsprache von berechtigten Personen und Vereinen zum Zeitpunkt der öffentlichen Planaufgabe ist aber selbstverständlich auch bei diesem Projekt gewährleistet.

Der Gemeinderat Riehen war durch seine Fachstellen über die Ergebnisse an den Meilensteinen der Projekterarbeitung jederzeit orientiert. Letzte inhaltliche Inputs hat der Gemeinderat nach seiner Beratung am 18. Februar 2020 zum Projekt abgegeben. Diese sind in das vorliegende Ratsschlagsprojekt eingeflossen.

4. Projekterläuterung

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele zu erreichen, sind im Rahmen der anstehenden Umgestaltung bauliche Massnahmen mit jeweiligen Zuständigkeiten beim Kanton BS und der Gemeinde Riehen (siehe Kapitel 2.2) erforderlich. Diese können im Zuge der umfangreichen Sanierungsarbeiten mit verhältnismässig geringem Aufwand realisiert werden.

Aufgrund der Grösse des Projektperimeters und der unterschiedlichen Gegebenheiten wird das Projekt in vier Abschnitte unterteilt:

- Abschnitt 1: Hörnliallee, Friedhofsvorplatz
- Abschnitt 2: Hörnliallee, Friedhofsvorplatz bis Otto Wenk-Platz
- Abschnitt 3: Otto Wenk-Platz
- Abschnitt 4: Kohlistieg, von Otto Wenk-Platz bis Rauracherstrasse

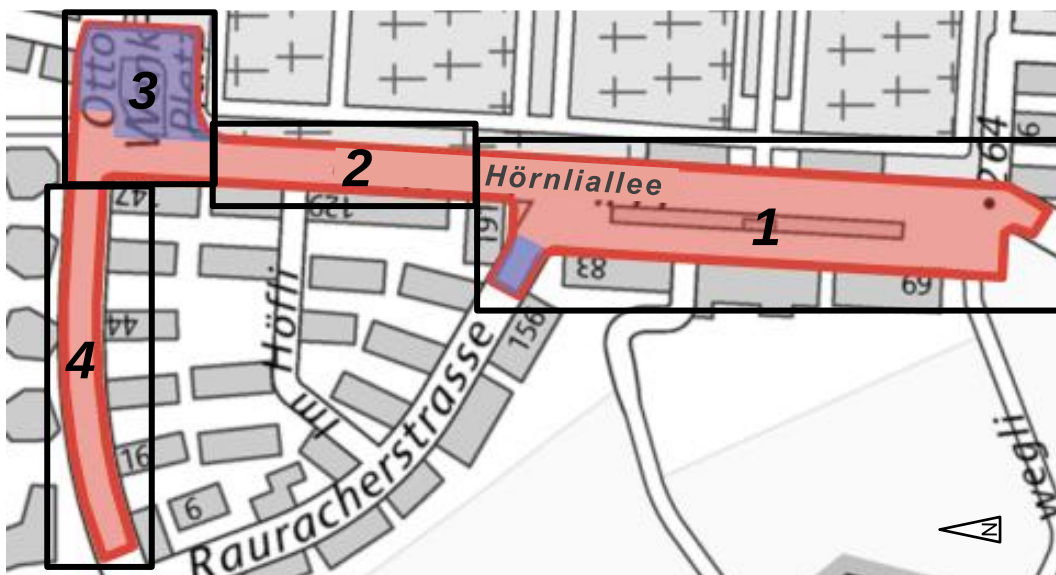


Abbildung 14: Abschnitte Projekterläuterung

4.1 Abschnitt 1: Hörnliallee, Friedhofsvorplatz

4.1.1 Projektbeschreibung

Dieser Abschnitt der Hörnliallee grenzt direkt an den Haupteingang des Friedhofs am Hörnli. Der Friedhof am Hörnli ist der Zentralfriedhof für Basel. Ein generelles Projekt für einen Zentralfriedhof wurde 1919 vom Grossen Rat genehmigt. Er wurde zwischen 1926 und 1932 nach Plänen des Architektenteams Bräuning, Burckhardt, Klingelfuss, Leu und Suter erbaut und am 1. Juli 1932 eingeweiht. Die achsial aufgebaute Anlage sah ursprünglich einen prominenten Vorplatz mit monumental wirkenden Friedhofsgebäuden und Anbindung an das städtische Tramnetz vor. Die schliesslich ausgeführte Lösung für den Vorplatz ist einfacher und orientiert sich an den langen Alleen im Inneren des Friedhofs.

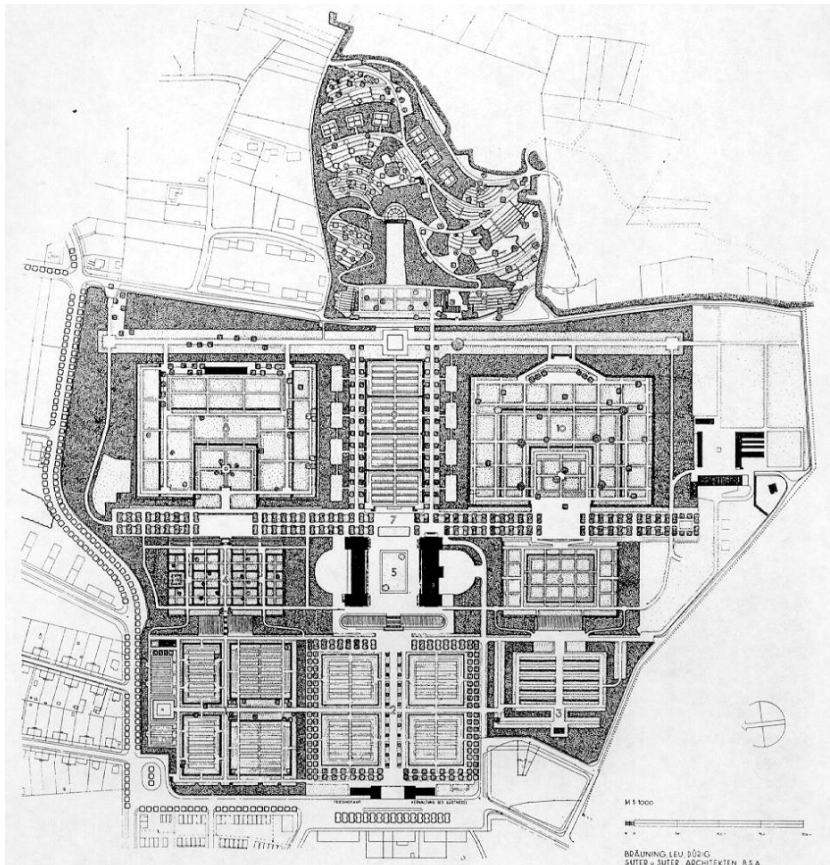


Abbildung 15: historischer Situationsplan Friedhof am Hörnli, 1932

Besonders prägend für den Vorplatz ist seither die zentrale Allee. Diese trennt die Hauptfahrbahn von der Nebenfahrbahn der Hörnliallee. Das vorliegende Projekt geht mit dem historischen Bestand behutsam um und schält die Qualitäten des Ortes wie die Grosszügigkeit der mittigen Baumallee und die räumliche Anbindung an den Friedhof besser als bislang heraus.

Ein wesentliches Gestaltungsmittel des Friedhofs, die um Grünflächen laufenden Asphaltwege, wurde für das Projekt adaptiert. So wird der verkehrsberuhigte Bereich um die Allee durch ein breites asphaltiertes Trottoir gefasst. Der gesamte verkehrsberuhigte Bereich neben der Hauptfahrbahn umfasst neu etwa zwei Drittel des Friedhofsvorplatzes.

Die Linden-Allee selbst wird in ihrer historischen Ausprägung durch sorgfältige Ausgestaltung nach ökologischen, funktionellen und gestalterischen Gesichtspunkten gestärkt. Besonders der zentrale Alleebereich funktioniert in seiner neuen Klarheit als „Zentrum“, das sowohl den Anwohnenden und Gästen als auch den anliegenden Geschäften grosses Potenzial für künftige Nutzungen bietet.



Abbildung 16: projektierte Situation auf dem Friedhofsvorplatz

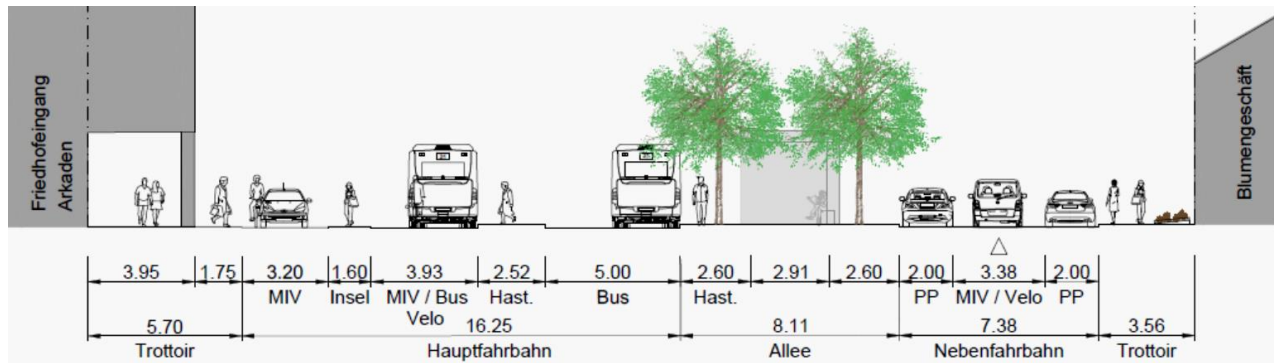


Abbildung 17: bestehender Schnitt im zentralen Querungsbereich des Friedhofsvorplatzes, Blickrichtung Süden

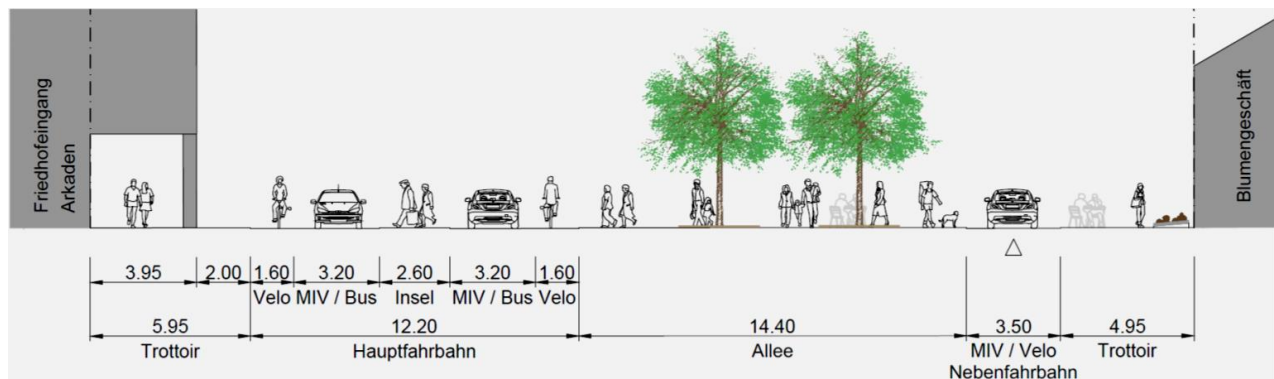


Abbildung 18: geplanter Schnitt im zentralen Querungsbereich des Friedhofsvorplatzes, Blickrichtung Süden

4.1.2 Verkehr

Fussverkehr

Den Fussgängerinnen und Fussgängern stehen breite zusammenhängende Trottoirs zur Verfügung. Die Übergänge über die Fahrbahnen sind kurz, übersichtlich und durch Temporeduktion respektive Fussgängerstreifen mit Mittelinseln sicher gestaltet. Der Querungsbereich zwischen Friedhofseingang und den Geschäften an der Nebenfahrbahn präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich. Der Aufenthalts- und Bewegungsbereich vor den Geschäften ist mit fast fünf Metern Breite sehr komfortabel.

Die Geschäfte können ihre Auslagen und Angebote auf dem breiten Trottoir neu ordnen und gegebenenfalls bis in das „Zentrum“ unter der Allee erweitern.

Veloverkehr

Dem Veloverkehr stehen nach der Umgestaltung beidseitig Velospuren auf der Hauptfahrbahn zur Verfügung. Die Nebenfahrbahn dürfen Velos auch gegen die Einbahnrichtung befahren. Zum Abstellen von Velos und Motos werden statt heute einem Feld von gut fünf Metern Länge neu zwei Abstellfelder von insgesamt neun Metern Länge an der Nebenfahrbahn markiert. Diese sind zudem mit drei Metern extra tief, sodass entsprechend dem zunehmenden Bedarf auch Velos mit Anhängern und Cargo-Velos Platz finden.

Öffentlicher Verkehr

Die Hauptfahrbahn der Hörniallee ist Hauptverkehrsstrasse, mit Tempo 50 signalisiert und dient wie heute neben dem Autoverkehr auch dem öffentlichen Busverkehr.

Alle Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ in der Hörniallee sind so weit wie möglich hindernisfrei gestaltet. Ihre neue kompakte Lage im Norden des Friedhofsvorplatzes wurde bereits in Kapitel 3.2 dargelegt. Die jeweils vorderen Haltekanten der Doppelhaltestellen in der Hörniallee werden auf ganzer Länge auf 22 cm Höhe ausgebaut. Im Normalfall werden an den Doppelhaltestellen die jeweils vorderen Haltekanten von allen Linienbussen (BVB, SWEG) benutzt. In vereinzelten

Fällen erfordert der derzeitige Fahrplan ein Überholen des an der vorderen Haltekante im Endaufenthalt stehenden 31er- bzw. 34er-Busses durch den dahinter stehenden SWEG-Bus 7301. Die Karosserie der Busse überschwenkt dabei sowohl bei der Anfahrt als auch bei der Wegfahrt die hintere Haltekante, weshalb die hintere Haltekante jeweils nur mit 16 cm Höhe ausgebaut werden kann. Die Verhältnismässigkeit entsprechend dem BehiG wird gewährleistet, indem während dieser wenigen Ausnahmesituationen im Bedarfsfall eine Klapprampe zum Einsatz kommt. Gleichzeitig wird mit dieser Massnahme die betriebliche Flexibilität des künftigen Busverkehrs gestärkt.

Die zwei Haltekanten für die Kleinbusse in der Rauracherstrasse liegen auf Riehener Gemeindeallmend. Die Gemeinde Riehen sieht keine Anpassungen vor, dementsprechend wird hier an den Bestand der Rauracherstrasse angeschlossen.

Motorisierter Individualverkehr

Die verbleibenden Parkplätze im südlichen Abschnitt der Hauptfahrbahn werden längs angeordnet und auf dem Trottoir markiert. So kommt das breite Trottoir in Zeiten ohne parkierte Fahrzeuge den Fussgängerinnen und Fussgängern zugute. An Hauptverkehrsstrassen wie der Hörnliallee ist eine schräge oder senkrechte Anordnung der Parkplätze nach heutigen Sicherheitsnormen nicht mehr zulässig.

Die Nebenfahrbahn ist eine Einbahnstrasse und wurde 2018 mit Tempo 30 signalisiert. Sie soll mit dem vorliegenden Projekt in die Tempo 30-Zone der Rauracherstrasse integriert werden und dient ausschliesslich der Erschliessung von Wohnungen und Geschäften sowie zum Parkieren. Die Parkierung ist in drei Abschnitte unterteilt: Vor und nach der Allee sind die Parkplätze beidseitig senkrecht zur Fahrbahn angeordnet. Entlang der Allee sind sie – ausser im zentralen Querschnittsbereich – beidseitig längs angeordnet. Dabei werden die Parkplätze vor den Wohngebäuden auf dem neuen breiten Trottoir markiert, sodass dieses in Zeiten ohne parkierte Fahrzeuge vollumfänglich den Fussgängerinnen und Fussgängern zugutekommt. Bei einer allfälligen zukünftigen Nutzungsänderung könnten diese Parkplätze ohne erneute bauliche Massnahmen aufgehoben werden.

Im Bereich des Friedhofsvorplatzes wird mit der Umgestaltung eine Parkplatzbilanz von plus zwei Parkplätzen erreicht. Sie ergänzen die heute vorhandenen 89 Parkplätze auf 91. Die zwei Taxi-Standplätze werden direkt an den Friedhofseingang verlegt. Sie liegen damit dort, wo auch der hauptsächliche Bedarf besteht. Für die Anlieferung der Geschäfte an der Nebenfahrbahn stehen künftig 28 Laufmeter in der Mitte zur Verfügung und damit mehr als doppelt so viel wie heute.

4.1.3 Infrastruktur

Werkleitungsbau

In Koordination mit den bevorstehenden Strassenerneuerungen werden die sanierungsbedürftigen Werkleitungen auf dem Friedhofsvorplatz erneuert. Die Anlagen der Swisscom werden vor allem in der Nebenfahrbahn an das Projekt angepasst.

Strassenbau

Belagsoberflächen und Foundation weisen auf dem gesamten Friedhofsvorplatz grosse Schäden auf und müssen erneuert werden. Daher werden alle Asphaltbeläge inkl. Foundation und Randabschlüsse nach den geltenden Normen ersetzt. Aufgrund der Anpassungen der Oberfläche muss auch die Strassenentwässerung angepasst werden.

Öffentliche Beleuchtung

Die auch unter ökologischen Aspekten zeitgemäss erneuerte öffentliche Beleuchtung erfolgt durch moderne LED-Leuchten an Überspannungen jeweils in der Mitte der Haupt- und Nebenfahrbahn. Diese Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung erfolgt in Zuständigkeit der Gemeinde Riehen.

Sitzgelegenheiten und Ausstattung

Eine allfällige Möblierung der Allee mit Sitzbänken und anderem Mobiliar richtet sich nach der zukünftigen Nutzung. Das Projekt will hier bewusst nicht vorgreifen, vielmehr soll auf die Art der Nutzung des neuen „Zentrums“ durch die Anliegerinnen und Anlieger eingegangen werden.

E-Mobilität

An der Nebenfahrbahn, vor Haus Nr. 69, werden zwei Parkplätze mit einer Elektro-Ladestation ausgerüstet. Diese ersetzt die nicht für Autos geeignete Station auf dem Otto Wenk-Platz.

4.1.4 Umweltaspekte

Die geplanten Massnahmen auf dem Friedhofsvorplatz bringen Vorteile für die Umwelt mit sich. Durch sichere und komfortable Fussverkehrsinfrastruktur und durch hindernisfreie Bushaltestellen wird die umweltfreundliche Mobilität gefördert. Darüber hinaus tragen grössere Baumrabatten sowie die Wiederherstellung der vollständigen Bepflanzung der historischen Allee mit 34 Bäumen zur Verbesserung des kleinräumigen Klimas bei. Der Fussweg unter der Allee erhält anstatt des bestehenden Asphalts einen wassergebundenen Belag. Dieser sogenannte Mineralbeton besteht aus Schwarzwaldgranit und ist gut wasserdurchlässig. Die Entwässerung erfolgt von der Mitte des Weges aus direkt in die verbreiterten grünen Baumrabatten. Im zentralen Querungsbereich mit Asphaltbelag werden die vergrösserten Baumstandorte ebenfalls mit dem sickerfähigen Mineralbeton ausgeführt.

Die Strassenentwässerung wird entsprechend der Neuorganisation des Strassenquerschnitts angepasst. Sie berücksichtigt auch die Tatsache, dass es in der Vergangenheit an der Bahnunterführung Bettingerweg mehrmals zu Überschwemmungen nach Starkregenereignissen gekommen ist. Neben dem nicht mehr in die Kanalisation abfliessenden Oberflächenwasser von den neuen unversiegelten Flächen auf dem Friedhofsvorplatz, sorgt die verbesserte Strassenentwässerung im Bereich des Friedhofsvorplatzes für eine weitere Entlastung an der Unterführung. Eine darüber hinaus gehende Verbesserung könnte durch eine Anpassung der Strassenentwässerung zwischen Hirtenweg und Bettingerweg erreicht werden. Dieser liegt jedoch ausserhalb des vorliegenden Projektperimeters und ist damit nicht Gegenstand dieses Ratschlags.

Der Kanton ist bei Überschreitungen des Lärm-Immissionsgrenzwertes zur Lärmsanierung im Rahmen von Baumassnahmen verpflichtet. Am nördlichen Eingangsgebäude des Friedhofs, Haus Nr. 70, wird sowohl am Tag als auch in der Nacht der jeweilige Immissionsgrenzwert überschritten. Neben den erläuterten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf dem gesamten Platz ist der Einbau eines lärmreduzierenden Strassenbelags in der Hörnliallee zur Verbesserung der Lärmsituation vorgesehen.

4.2 Abschnitt 2: Hörnliallee, Friedhofsvorplatz bis Otto Wenk-Platz

4.2.1 Projektbeschreibung

Der Abschnitt der Hörnliallee zwischen dem Friedhofsvorplatz und dem Otto Wenk-Platz behält seine heutige Querschnittsaufteilung. Damit bleibt auch die beidseitige Parkierung erhalten.

Die Baumreihe im westlichen Trottoir wird im Bestand erhalten. Die heute einzeln gefassten Baumrabatten im westlichen Trottoir der Hörnliallee werden neu in einem ca. 2.5 m breiten begehbaren Streifen aus wasserdurchlässigem Mineralbeton zusammengefasst. So werden für zukünftige Instandstellungen des Trottoirs aufgrund von Wurzelhebungen möglichst wenige Ausgaben generiert. Diese Massnahme dient also sowohl dem effektiven Unterhalt des Trottoirs als auch der ökologischen Verbesserung der Baumstandorte. Die Materialwahl schafft einen Bezug zu den Materialien am Friedhofsvorplatz aber auch zu denen am Otto Wenk-Platz.

Die Hecke entlang der Friedhofsmauer wird verdichtet und bis zum Seiteneingang zum Friedhof am Otto Wenk-Platz verlängert.



Abbildung 19: geplante Situation in der Hörnliallee

4.2.2 Verkehr

Fussverkehr

Das westliche Trottoir steht dem Fussverkehr nach seiner Sanierung wieder ohne Stolperstellen zur Verfügung. Die Fussgängerquerung am Friedhofsvorplatz wird durch vorgezogene Trottoirnasen verkürzt und mit einem Fussgängerstreifen ausgerüstet. Die Querung der Hörnliallee als Teil der Verbindung der Bushaltestellen Friedhof am Hörnli wird somit sicherer und komfortabler. Der bestehende Fussgängerstreifen am Süden der Bushaltestelle Otto Wenk-Platz Richtung Friedhof Hörnli wird neu am Nordende der Haltestelle platziert und über eine sichere Mittelinsel geführt (s. Abbildung 20).

Veloverkehr

Ein Abstellfeld für Velos und Motos wird am Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe zu den Teilbushaltestellen Friedhof am Hörnli platziert.

Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr

Die Fahrbahnen nehmen wie bisher den Autoverkehr den Busverkehr und den Veloverkehr auf und sind von Parkstreifen gesäumt.

Die notwendigen Anpassungen in diesem Abschnitt der Hörnliallee können mit einem Parkplatzverlust von lediglich zwei der 42 vorhandenen Parkplätze realisiert werden. Die Parkplatzbilanz über den gesamten Projektabschnitt der Hörnliallee, vom Hirtenweg bis zum Otto Wenk-Platz, ist damit ausgeglichen.

4.2.3 Infrastruktur

Werkleitungs- und Strassenbau

Im beschriebenen Abschnitt der Hörnliallee werden mit Ausnahme des östlichen Trottoirs sanierungsbedürftige Werkleitungen und Beläge erneuert, teilweise mit Foundation.

Öffentliche Beleuchtung

Die bestehenden Kandelaber für die öffentliche Beleuchtung werden ersetzt. Sie kommen wieder in der Achse der Baumreihe zu stehen. Ausgestattet mit moderner LED-Technik leuchten sie wie bisher einerseits den Strassenraum bis zur Friedhofsmauer aus, andererseits werden zur Ausleuchtung des westlichen Trottoirs zusätzliche Leuchten an den neuen Kandelabern montiert. Dies erfolgt zum Abschluss der Projektarbeiten durch die Werkdienste der Gemeinde Riehen.

4.2.4 Umweltaspekte

Die geplanten Massnahmen an den Baumrabatten sowie die Verdichtung und Verlängerung der Hecke entlang der Friedhofsmauer tragen zu einer Verbesserung der Umweltaspekte in diesem Projektabschnitt bei.

4.3 Abschnitt 3: Otto Wenk-Platz

4.3.1 Projektbeschreibung

Wie in Kapitel 2.2 ausgeführt, liegen der Otto Wenk-Platz selbst und der östliche Teil des Kohlistiegs in der Zuständigkeit der Gemeinde Riehen, die dementsprechend auch über die Gestaltung entscheidet und die finanziellen Mittel für die Realisierung der baulichen Massnahmen zur Verfügung stellt.



Abbildung 20: geplante Situation am Otto Wenk-Platz

Die grüne Mitte des Otto Wenk-Platzes ist gerahmt von den Hauptverkehrsstrassen Kohlistieg und Hörnliallee sowie der abknickenden Nebenfahrbahn parallel zur Friedhofsmauer. Das Projekt sieht keine grundsätzliche Neuordnung vor. Die Anpassungen an den Strassenräumen dienen vor allem der Einhaltung aktueller Sicherheitsnormen und Projektierungsrichtlinien.

Der Seitenzugang zum Friedhof wird durch die Verbreiterung des Trottoirs und die Anlage neuer Grünflächen akzentuiert.

Die notwendigen Anpassungen bieten gleichzeitig die Möglichkeit, in der Mitte des Platzes eine kleine Parkanlage wie ein Medaillon zu gestalten. Dabei wird die heutige Durchgangsfunktion mit

einem attraktiven Aufenthaltsangebot kombiniert. Die Wegverbindungen entsprechen den Wunschlinien der Fussgänger/-innen. Künftig sollen einmal acht neue Bäume in vier Grünrabatten die Abgrenzung zum umlaufenden Strassenraum bilden. Vorderhand bleiben aber die drei bestehenden Bäume in der Mitte des Platzes erhalten.

Der Gemeinderat Riehen hat im Rahmen der fachlichen Vernehmlassung des Vorprojektes beschlossen, den oben beschriebenen Endzustand projektieren zu lassen. Das Projekt würde grundsätzlich auch eine gestaffelte Umsetzung der Baumneupflanzungen mit Rücksicht auf das Abgangsdatum der bestehenden Bäume zulassen, da die drei bestehenden Bäume derzeit noch vital sind. In seiner ersten Beratung zum Kreditbegehren Otto Wenk-Platz hat sich der Gemeinderat Riehen zu einer Umsetzung mit den bestehenden Bäumen entschieden. Die langfristig geplante Platzgestaltung soll erst umgesetzt werden, wenn die drei Bäume ihr Lebensende erreicht haben.



Abbildung 21: geplante Situation am Otto Wenk-Platz, Umsetzung mit bestehenden Bäumen

Auf dem Otto Wenk-Platz findet jeden letzten Samstag in den Monaten Januar, März, Mai, Juli, September und November ein mobiler Recyclingpark statt. Während der Bauzeit ist ein Betrieb nicht möglich, weshalb temporär das Angebot des mobilen Recyclingparks im Werkhof auf jeden letzten Samstag im Monat ausgebaut wird. Zusätzlich ist selbstverständlich eine Anlieferung im Werkhof unter der Woche wie bis anhin möglich. Auf dem umgestalteten Platz wird ein mobiler Recyclingpark grundsätzlich wieder möglich sein.

4.3.2 Verkehr

Fussverkehr

Die Fussgängerquerungen werden sicherer und direkter. Die zwei Mittelinseln in der Hauptfahrbahnbeziehung, Kohlistieg Ost–Hörnliallee, erhalten normgerechte Breiten. Die Querung des westlichen Kohlistiegs wird verkürzt.

Die neue Gestaltung der grünen Platzmitte und des seitlichen Friedhofseingangs schafft attraktive Aufenthaltsangebote.

Veloverkehr

Die Nebenfahrbahn ist für Velos weiterhin in beide Richtungen befahrbar. Die kommunale Veloabstellanlage der Gemeinde Riehen wird vergrössert und zum Friedhofseingang hin verlegt. Dies erhöht nicht nur den Komfort, sondern gewährleistet auch die gewünschte soziale Kontrolle.

Öffentlicher Verkehr

Die leicht verschobene Lage der drei hindernisfreien Bushaltestellen am Otto Wenk-Platz (Linien 34, 35/45, 38, 42, N22) wurde bereits in Kapitel 3.3 beschrieben. Eine kleine betriebliche Änderung sieht vor, dass die Haltestelle in der Schäferstrasse Richtung Friedhof Hörnli aufgehoben wird und der Kleinbus (35/45) stattdessen die Teilhaltestelle in der Hörnliallee anfährt.

Auch die Durchführung des sechsmal jährlich stattfindenden Recyclingparks an der Nebenfahrbahn ist weiterhin möglich. Die wenigen davon betroffenen Kurse der 38er Buslinie wenden dann am Kreisel Grenzacherweg. Dadurch entfällt die jeweilige Einrichtung einer provisorischen Haltestelle im Kohlistieg, da die regulären Haltestellen angefahren werden können.

Motorisierter Individualverkehr

Der Verkehr ist grundsätzlich gleich wie heute organisiert. Zur Erhöhung der Sicherheit wird der Abbiegeradius der Hauptverkehrsstrasse Kohlistieg Ost–Hörnliallee verkleinert, was zu einer Geschwindigkeitsreduktion des starken Verkehrsstroms auf dieser Beziehung führen wird. Die Zufahrt in den Kohlistieg West wird durch kleinere Abbiegeradien ebenfalls verlangsamt.

Die Nebenfahrbahn wird redimensioniert, sodass die anliegenden Parkplätze normgerecht markiert werden können. Sie wird weiterhin im Einbahnregime als Buswendemöglichkeit und für die Zufahrt zu den Parkplätzen genutzt. Die Anzahl der Parkplätze bleibt gleich. Das Abstellfeld für motorisierte Zweiräder wird vergrössert.

4.3.3 Infrastruktur

Werkleitungs- und Strassenbau

Am Otto Wenk-Platz muss ein Grossteil der Werkleitungen und Beläge, teilweise mit Foundation, erneuert werden.

Öffentliche Beleuchtung

Die normgerechte öffentliche Beleuchtung auf dem Otto Wenk-Platz erfolgt neu ausschliesslich über Kandelaber. Auf den zwei Inseln in der Hauptfahrbahn ist dazu jeweils ein Kandelaber mit Doppelausleger vorgesehen. Die Beleuchtung der Nebenfahrbahn mit den Parkplätzen erfolgt mit vier zusätzlichen Leuchten an Kandelabern, die in die neu geordneten Flächen entlang der Friedhofsmauer integriert werden. Auf zusätzliche Kandelaber im Bereich der Haltestellen Richtung Bahnhof Niederholz und Richtung Friedhof Hörnli wird verzichtet. Die Beleuchtung der Wartehallen erfolgt in Verantwortung der BVB. In der grünen Platzmitte unterstützen vier kleinere Kandelaber den parkähnlichen Charakter der Anlage.

Sitzgelegenheiten und Ausstattung

Im neuen kleinen Park werden vier neue Sitzbänke installiert; die bestehende Sitzbank am Friedhofseingang wird durch eine neue ersetzt.

Die Plakatflächen an der Friedhofsmauer werden freistehend vor der verlängerten Hecke platziert, eingebettet in die neue Grünfläche.

4.3.4 Umweltaspekte

Durch neue Grünflächen, Hecken- und Baumpflanzungen wird der Riehener Otto Wenk-Platz erkennbar klimafreundlicher als bislang. In der grünen Platzmitte werden langfristig acht neue Bäume entlang dem Rand des neu gestalteten Medaillons wachsen.

An der Teilhaltestelle Richtung Bahnhof Niederholz und an der Teilhaltestelle Richtung Friedhof Hörnli müssen jeweils zwei Bäume gefällt werden. Die zwei Bäume auf der Teilhaltestelle Richtung Friedhof Hörnli werden ausserhalb des Bewegungsbereiches vor den Bustüren auf der Haltestelle ersetzt. Sie werden wie die zwei bestehenden Bäume an der Teilhaltestelle Richtung

Bahnhof Niederholz in Roste gesetzt. Die zwei entfallenden Bäume an der Teilhaltestelle Richtung Bahnhof Niederholz werden in der gleichen Reihe im Kohlistieg ersetzt.

4.4 Abschnitt 4: Kohlistieg, von Otto Wenk-Platz bis Rauracherstrasse

4.4.1 Projektbeschreibung

Die Aufteilung des Strassenquerschnitts im östlichen Kohlistieg bleibt grundsätzlich erhalten. Der vorhandene Parkstreifen auf der Nordseite der Strasse wird neu von zwölf neuen Baumstandorten unterbrochen. Die Jungbäume auf Privatareal stehen weit genug von den geplanten Strassenbäumen entfernt, um gemeinsam aufwachsen zu können.



Abbildung 22: geplante Situation im Kohlistieg

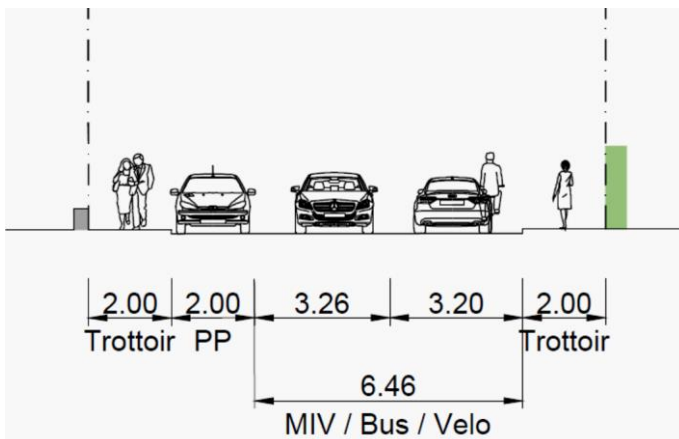


Abbildung 23: bestehender Schnitt im Kohlistieg, Blickrichtung Osten

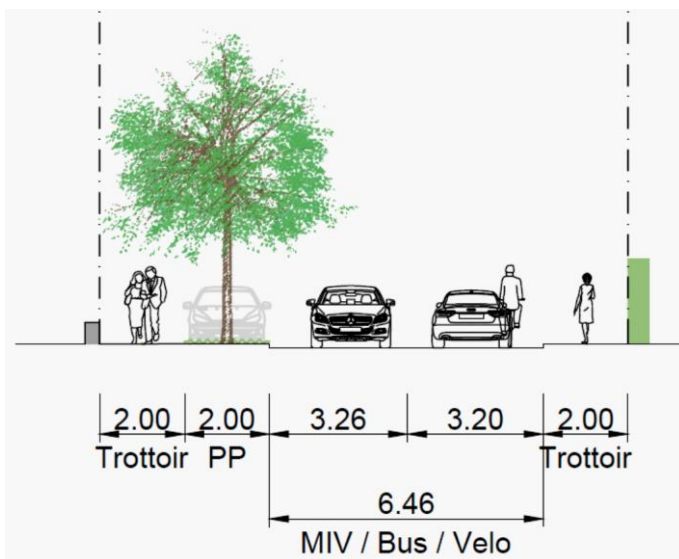


Abbildung 24: geplanter Schnitt im Kohlistieg, Blickrichtung Osten

4.4.2 Verkehr

Fussverkehr

Für die Fussgänger/-innen besteht auf dem nördlichen Trottoir zukünftig eine angenehm beschattete Wegverbindung entlang der kantonalen Fusswegroute.

Veloverkehr

Der Veloverkehr teilt sich die Fahrbahn weiterhin mit dem Auto- und Busverkehr. Die Situation ist übersichtlich. Die Velofahrenden profitieren von der neuen Trottoirnase am Otto Wenk-Platz und der verlängerten Baumreihe, da durch die physische und optische Einengung des Strassenraums langsamer gefahren wird.

Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr

Die heutigen Fahr- und Laufbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden bleiben erhalten. Für die Anwohnerinnen und Anwohner im Höfli bleiben 12 der 18 Parkplätze erhalten. Den Bewohnerinnen und Bewohnern der Neubebauungen an der Nordseite des Kohlistiegs stehen heute, anders als früher, private Einstellhallen zur Verfügung.

4.4.3 Infrastruktur

Werkleitungs- und Strassenbau

Das Trottoir auf der Nordseite des Kohlistiegs wird im Bestand erhalten. In der Fahrbahn und dem südlichen Trottoir finden umfangreiche Werkleitungsarbeiten statt. In diesen Bereichen werden die Beläge anschliessend komplett erneuert.

Öffentliche Beleuchtung

Die Öffentliche Beleuchtung erfolgt über Kandelaber im südlichen Trottoir. Um das nördliche Trottoir auch mit zunehmenden Wuchs der neuen Bäume normgerecht ausleuchten zu können, ohne dass mittel- bis langfristig erneut erhebliche Bauarbeiten in der Fahrbahn nötig sind, sollen bereits entsprechende Leerrohre quer unter der Fahrbahn verlegt werden.

4.4.4 Umweltaspekte

Das Projekt bringt auch im Abschnitt Kohlistieg Vorteile für die Umwelt mit sich. Die 12 neuen Bäume im Kohlistieg leisten einen wesentlichen Beitrag zur ökologischen Aufwertung im unmittelbaren Wohnumfeld. Sie schliessen die Lücke in der Baumreihe, die bereits vor dem Knoten Bettingerstrasse/Rudolf Wackernagel-Strasse beginnt und stellen damit auch eine ökologische Vernetzung sicher.

Bereits 2015, mit der Erstellung der Haltestelle Otto Wenk-Platz Richtung Bahnhof Niederholz, parallel zur Arealentwicklung auf dem Rüchlig, wurden durch das Büro Westpol Landschaftsarchitektur in der Studie „Integration BVB Haltestelle Otto Wenk Platz am Kohlistieg“ strukturelle Überlegungen zur Ergänzung der bestehenden Baumreihe im Kohlistieg angestellt. Die Studie empfiehlt die Lücke in der Baumreihe bis zur Rauracherstrasse zu schliessen. Auch aus diesem Grunde wurde dazumal die neue Haltestelle zurück versetzt und die Baumreihe im Bereich der Haltestelle bereits verlängert (siehe Abbildung 20). Die vorliegende Planung knüpft an diese Situation an.

4.5 Gesamtbilanz

Alle Projektziele entsprechend Kapitel 2.4 sind erreicht.

Die ohnehin nötigen Sanierungen werden genutzt, um Verkehrssicherheit und Lebensqualität in Riehen zu erhöhen. Fussgänger/-innen können sich auf breiteren Trottoirs sicherer und komfortabler bewegen. Dank angepasster Haltekanten an den Bushaltestellen in der Hörnliallee und im Kohlistieg können künftig alle Fahrgäste, auch Menschen mit Gehbehinderung oder im Rollstuhl,

stufenlos und selbstständig in den Bus einsteigen. Der Haupteingang des Friedhofs am Hörnli erhält ein würdiges Umfeld. Mit seiner neuen Gestaltung lädt der Otto Wenk-Platz zum Innehalten ein. Zusätzliche Grünflächen und neue Bepflanzungen sorgen für angenehmeres Klima im Quartier.

Darüber hinaus werden die Forderungen des in Kapitel 2.1 beschriebenen Anzugs nach Erneuerung und Attraktivitätssteigerung der Hörnliallee sowie der Reduktion der Verkehrsfläche zu Gunsten des Langsamverkehrs erfüllt.

Auch der Forderung nach Erhalt der bestehenden Parkplätze im Bereich der Hörnliallee wird entsprochen. Durch die Umnutzung von lediglich sechs Parkplätzen zu Gunsten von zwölf schatten spendenden Bäumen im Kohlistieg kann der Parkplatzverlust insgesamt auf ein Minimum reduziert werden. Im Gesamtperimeter wird es auch nach der geringen Parkplatzreduktion von weniger als 4% mit einer zukünftigen Auslastung von rund 64% in der Regel genügend Parkplätze geben.

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	11'555 m ²	9'595 m ²	-2'076 m ²
<i>davon Veloverkehrsfläche</i>	<i>0 m²</i>	<i>463 m²</i>	<i>+463 m²</i>
Verkehrsfreie Fläche	6'890 m ²	8'850 m ²	+2'076 m ²
<i>davon unversiegelte Fläche</i>	<i>1'600 m²</i>	<i>2'643 m²</i>	<i>+991 m²</i>
<i>davon begrünte Fläche</i>	<i>1'455 m²</i>	<i>1'592 m²</i>	<i>+73 m²</i>
Anz. Bäume	65	83	+18
<i>bei Otto Wenk-Platz mit bestehenden Bäumen</i>	<i>65</i>	<i>78</i>	<i>+13</i>
Anz. Parkplätze MIV	162	156	-6
Anz. Parkplätze Velo (ca. 3 Velos/ Laufmeter)	40	91	+51
Anz. Bus-Halteanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 10	7 von 9	+7

5. Termine und Kosten

Wegen der geteilten Verantwortung des Kantons Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen für das Projekt (siehe Kapitel 2.2) findet ein paralleler Genehmigungsprozess zur Finanzierung des Gesamtprojektes statt. Der Gemeinderat und der Einwohnerrat von Riehen entscheiden also über den von ihnen zu verantwortenden Anteil jeweils parallel zum Entscheid durch den Regierungsrat und den Grossen Rat des Kantons Basel Stadt über den kantonalen Anteil.

Da eine datumsgleiche Parallelität nicht realistisch ist, unterliegen dabei alle Beschlüsse einem Vorbehalt, bis der letzte Beschluss gefasst wurde.

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. 4 Jahre nach AB :	Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Ende 2020 kann demnach von einer Fertigstellung bis Ende 2024 ausgegangen werden.

5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau im Rahmen der anstehenden Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten an der Infrastruktur in der Hörnliallee, dem Otto Wenk-Platz und dem Kohlistieg.

Die Gemeinde Riehen finanziert die Ausgaben für ihren Zuständigkeitsbereich separat als Kosten Dritter. Der Kanton Basel Stadt geht nicht in Vorleistung.

Die Gesamtkosten für den Kanton Basel-Stadt für das mit der Gemeinde Riehen koordinierte Projekt betragen inkl. 7,7% MWSt. rund 4,86 Mio. Franken. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung Kanton BS (s. Kap. 5.2.1)	
▪ neue Ausgaben	1'755'000
▪ gebundene Ausgaben	3'074'000
zu Lasten Erfolgsrechnung Kanton BS (s. Kap. 5.2.2)	
▪ einmalige Betriebsaufwendung zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs während der Baustelle	22'000
▪ Folgekosten für Baumunterhalt (jährlich)	7'500
Total Gesamtkosten Kanton BS (inkl. MWSt.)	4'858'500
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Swisscom, BVB, Gemeinde Riehen; s. Kap. 5.2.3)	4'338'700

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 1,84 Mio. Franken inkl. 7,7% MWSt. (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2018 = 108.7). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Ausgaben zu Lasten IB1	
▪ Strassenanlage (inkl. Baumpflanzungen und Entwicklungsbeitrag)	1'370'000
Darlehen an die BVB	
▪ ÖV-Anlage BVB	385'000
Total neue Ausgaben	1'755'000

Das Leitbild Strassenbäume greift nur auf dem Stadtgebiet von Basel. Auch der Mehrwertabgabefonds kann für Neupflanzungen auf Kantonsstrassen auf dem Gemeindegebiet von Riehen nicht angewendet werden. Die entsprechenden Ausgaben von gesamthaft 200'000 Franken für die Neupflanzungen und den Entwicklungsbeitrag für den erhöhten Unterhalt in den ersten fünf Jahren werden mit den neuen Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung, IB 1, beantragt.

Die Ausgaben in Höhe von 385'000 Franken für ÖV-Anlagen der BVB umfassen sowohl einen Anteil für BehiG-Massnahmen als auch einen Anteil für die Haltestelleninfrastruktur. Eine Rahmenausgabenbewilligung für die Haltestelleninfrastruktur gemäss Haltestellenausstattungskonzept der BVB liegt noch nicht vor. Die entsprechenden Ausgaben für neue Elemente sind daher, wie Abbruch und Ersatz bestehender Haltestelleninfrastrukturelemente, Bestandteil der mit dem Projekt beantragten neuen Ausgaben. Dies gilt zu 100% für die sechs Teilhaltestellen in Zuständigkeit des Kantons. Mit Beschluss dieser neuen Ausgaben im Projekt entfällt der Anspruch, diese Mittel zu einem späteren Zeitpunkt aus der Rahmenausgabenbewilligung zum Haltestellenausstattungskonzept der BVB zu entnehmen. Entsprechend geringer wird deren Ausschöpfung ausfallen.

5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der Strasse ohne Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Ausgaben zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Strassen (IB1) und Erhaltung ÖV-Anlage belaufen sich auf gesamthaft 3,07 Mio. Franken inkl. 7,7% MWSt. (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2018 = 108.7).

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
Zu Lasten IB1	
▪ RAB Erhaltung Strassen	3'020'000
Darlehen an die BVB	
▪ RAB Erhaltung ÖV-Anlage (Abbruch Trolleybusmasten)	54'000
Total gebundene Ausgaben	3'074'000

5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Während der Bauarbeiten zur Realisierung des Projektes müssen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs einmalig Mehraufwendungen von 22'000 Franken aus dem ÖV-Globalbudget des Amtes für Mobilität aufgewendet werden.

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen des Baumbestands ändern sich die jährlichen ordentlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kap. 4 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Mehrkosten zu Lasten der Erfolgsrechnung der Stadtgärtnerei (BVD BS) von 7'500 Franken pro Jahr.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
▪ einmalige Betriebsaufwendung zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs während der Baustelle	22'000
▪ Unterhaltskosten Grünfläche (jährlich wiederkehrend)	7'500
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	29'500

5.2.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend.

Die Gemeinde Riehen finanziert entsprechend ihrer Zuständigkeit (siehe Kapitel 2.2) ausserdem die Ausgaben für Massnahmen aus dem koordinierten Projekt auf Gemeindeallmend. Das sind konkret die Teilhaltestelle „Otto Wenk-Platz“ im östlichen Kohlistieg und die Umgestaltung des Otto Wenk-Platzes.

Für die Ausstattung der Teilhaltestelle in Zuständigkeit der Gemeinde Riehen wurde entsprechend einer 2006 getroffenen Vereinbarung zwischen der Gemeinde Riehen und der BVB eine anteilige Regelung angewendet. Das heisst, dass für die Ausstattung an der Teilhaltestelle im östlichen Kohlistieg von der BVB neue Ausgaben in Höhe von 86'000 Franken und von der Gemeinde Riehen 65'000 Franken bezahlt werden. Gesamthaft wurden für die Gemeinde Riehen Ausgaben von 0,66 Mio. Franken für Tiefbauarbeiten und Ausstattungselemente auf Gemeindeallmend am koordinierten Projekt ermittelt.

Für die Öffentliche Beleuchtung und die Kanalisation im Gemeindegebiet, die ebenfalls koordiniert mit dem Projekt realisiert werden sollen, ist ebenfalls die Gemeinde Riehen verantwortlich. Dementsprechend werden die für deren Sanierung anstehenden Ausgaben nachstehend auch als Ausgaben Dritter aufgeführt.

Die Massnahmen für den Anschluss des neuen Riehener Gewerbegebietes Hörnli mit Wasser und Energie sind noch nicht bekannt und daher noch nicht berücksichtigt.

Die Ausgaben Dritter sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB und Swisscom	2'229'700
BVB (Anteil Haltestellenausstattung auf Gemeindestrassen)	86'000
Gemeinde Riehen	
▪ Anteil am koordiniertem Projekt auf Gemeindeallmend	660'000
▪ Öffentliche Beleuchtung im Projektperimeter	533'000
▪ Kanalsanierung (teilweise ausserhalb Projektperimeter)	830'000
Total Ausgaben Dritter	4'338'700

6. Formelle Prüfungen

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

betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen sowie für die ökologische Aufwertung des Strassenraums
(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. Vorbehältlich der Zustimmung des Einwohnerrats Riehen zum Anteil der Gemeinde Riehen an dem vorliegenden koordinierten Projekt den Gesamtbetrag von Fr. 4'858'500 für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ und „Otto Wenk-Platz“ sowie einer ökologischen Aufwertung des Strassenraums zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'370'000 neue Ausgaben für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee und des Kohlistiegs zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
 - Fr. 385'000 neue Ausgaben für die Sanierung und Umgestaltung der Bushaltestellen „Friedhof am Hörnli“ und „Otto Wenk-Platz“ auf Kantonsallmend als Darlehen an die BVB
 - Fr. 22'000 als einmalige Betriebsaufwendung zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs während der Baustelle zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudgets ÖV, Amt für Mobilität
 - Fr. 7'500 als jährliche Folgekosten für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
 - Fr. 3'020'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
 - Fr. 54'000 gebundene Ausgaben für den Abbruch von Trolleybusmasten als Darlehen an die BVB, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung ÖV-Anlage

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.