



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**07.2145.01**

96.5235.06

BD/072145  
Basel, 9. Januar 2008

Regierungsratsbeschluss  
vom 8. Januar 2008

## Ratschlag

### Umgestaltung Luzernerring / Wasgenring

**Projektierung und Ausführung der Umgestaltung und Sanierung Luzernerring / Wasgenring im Abschnitt Rampe Anschluss Luzernerring (Nordtangente) bis Allschwilerstrasse**

**Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring (P965235)**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Zusammenfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Begründung des Begehrens</b> .....	<b>5</b>
3.1 Einleitung .....	5
3.2 Ziel und Inhalt des Ratschlags .....	5
3.3 Ziel des Projektes .....	6
3.4 Finanzierung der bisherigen Planungsarbeiten.....	6
3.5 Ablauf Projektentwicklung.....	6
<b>4. Verkehr</b> .....	<b>7</b>
4.1 Verkehrsgrundlagen.....	7
4.1.1 Herleitung der Verkehrsdaten .....	7
4.1.2 Verkehrsentwicklung bis 2020 .....	7
4.2 Betriebskonzept .....	8
4.2.1 Allgemeines.....	8
4.2.2 Streckenabschnitt Luzernerring .....	9
4.2.3 Kreuzung Luzernerring/Burgfelderstrasse .....	9
4.2.4 Burgfelderstrasse.....	10
4.2.5 Kreuzung Wasgenring/Hegenheimerstrasse/Luzernerring.....	10
4.2.6 Streckenabschnitt Wasgenring .....	10
4.3 Busverkehr.....	10
4.4 Lage und Ausstattung der Bus- und Tramhaltestellen.....	11
4.4.1 Allgemeines.....	11
4.4.2 Bushaltestelle.....	12
4.4.3 Tramhaltestelle Burgfelderstrasse/Luzernerring .....	12
4.5 Motorisierter Individualverkehr .....	12
4.6 Veloverkehr .....	12
4.7 Parkplatzsituation.....	13
4.8 Anlieferung und Güterumschlag .....	14
4.9 Fussgängerführung.....	14
<b>5. Gestaltung</b> .....	<b>15</b>
5.1 Allgemeines.....	15
5.2 Bäume.....	15
5.3 Strassenkreuzungen .....	16
5.4 Strassenquerschnitte .....	18
5.5 Materialien und Beläge .....	19
5.6 Beleuchtungskonzept.....	20
<b>6. Weitere Baumassnahmen</b> .....	<b>20</b>
6.1 Allgemeines.....	20
6.2 Werkleitungen .....	20
6.3 Kanalisation.....	20
<b>7. Auswirkungen auf die Umwelt</b> .....	<b>20</b>
7.1 Lärm .....	20
7.2 Verkehrsflächenbilanz.....	22
7.3 Baumbilanz .....	22

<b>8. Kosten .....</b>	<b>23</b>
8.1 Investitionskosten.....	23
8.2 Leitungserneuerungen nicht zu Lasten des Projektes .....	24
8.3 Betrieb und Unterhalt .....	24
<b>9. Bauablauf .....</b>	<b>24</b>
<b>10. Öffentlichkeitsarbeit.....</b>	<b>25</b>
<b>11. Bericht zum pendenten Anzug Markus Lehmann und Konsorten .....</b>	<b>25</b>
11.1 Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring .....	25
11.2 Stellungnahme zum Anzug und Antrag.....	26
<b>12. Antrag .....</b>	<b>27</b>

## 1. Begehren

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehren für die Umgestaltung des Luzernerings / Wasgenrings im Abschnitt Rampe Anschluss Luzernerring der Nordtangente bis Allschwilerstrasse zu unterbreiten. Der Antrag lautet wie folgt:

Projektierung und Ausführung Umgestaltung Luzernerring/Wasgenring, Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2007, inkl. MwSt.

Investitionsbereich 1,

Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, 6170.110.2.1083: CHF 29'950'000

Gebundene Ausgaben (nicht Bestandteil des Ratschlags):

- Das Amt für Umwelt und Energie erneuert diverse Kanalisationsleitungen und hat dafür den Betrag von CHF 1'710'000 inkl. MwSt. in seinen gebundenen Ausgaben eingestellt.
- Die IWB investieren CHF 10'460'000 inkl. MwSt. zu Lasten ihrer gebundenen Ausgaben in diverse Erneuerungsarbeiten.
- Damit die BVB angesichts der kurzen Haltestellenabstände in absehbarer Zeit die Haltestelle Felix Platter-Spital aufheben kann, wird die Haltestelle Luzernerring über die Kreuzung in Richtung Stadt verlegt. Zusammen mit einem ohnehin notwendigen Gleisersatz hat die BVB dafür CHF 3'287'000 inkl. MwSt. in ihren gebundenen Ausgaben eingestellt.

## 2. Zusammenfassung

Basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2020 wurde für den Zustand nach der Eröffnung der Nordtangente die zu erwartende Verkehrsentwicklung ermittelt. Auf diesen Zahlen aufbauend wurde im Abschnitt Luzernerring/Wasgenring ein neues Betriebskonzept für die Verkehrsführung erarbeitet, welches sicherstellt, dass der Verkehr flüssig, stetig und emissionsarm abgewickelt werden kann.

Von der Charakteristik her kann der Perimeter in zwei Bereiche unterteilt werden:

- Bereich 1: Flughafenstrasse – Hegenheimerstrasse (Luzernerring)  
Dieser Bereich charakterisiert sich dadurch, dass er mit der Eröffnung der NT eine generelle Verkehrszunahme aufweist. Um einen stetigen Verkehrsfluss sicherstellen und auch die neuen Linksabbiegebeziehungen bei der Burgfelderstrasse einführen zu können, kann in diesem Bereich kein genereller Rückbau der Strassenflächen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgen. Im Rahmen der Detailplanung wurden die bestehenden Verkehrsflächen optimiert und durch eine Anordnung der Parkplätze zwischen den Bäumen die Fussgängerbereiche erweitert. Ferner kann dem Bus und dem Zweiradverkehr aus Richtung Flughafenstrasse eine separate Bus-/Velospur zur Verfügung gestellt werden.
- Bereich 2: Hegenheimerstrasse – Allschwilerstrasse (Wasgenring)  
In diesem Bereich kann ein genereller Rückbau von zwei auf einen Fahrstreifen je

Fahrtrichtung realisiert werden. Ausnahme bildet dabei eine separate Bus-/Velospur von der Blotzheimerstrasse in Richtung neuem Kreisel Hegenheimerstrasse.

Die beiden Bereiche werden durch den neuen Kreisel Hegenheimerstrasse getrennt. Der zweistreifige Kreisel ist so ausgelegt, dass er einerseits in den Morgen- und Abendspitzen die Hauptverkehrsströme zu bewältigen vermag, andererseits aber auch in den Zwischenzeiten einen stetigen Verkehrsfluss in alle Richtungen gewährleistet.

Im gesamten Perimeter erhöht sich die Baumbilanz von heute 138 um 78 auf 216 Bäume. Im Rahmen der Umgestaltung werden von den 138 bestehenden Bäumen 96 zum Teil wegen ihres Gesundheitszustandes, zum Teil projektbedingt ersetzt.

Auf dem ganzen Abschnitt können zukünftig durchgängig Radstreifen markiert werden, teilweise mit der Busspur zusammen.

Die Parkplatzanzahl reduziert sich im Gesamtperimeter von 145 um ca. 8% auf 133, was auf die neue Parkplatzanordnung zwischen den Bäumen zurückzuführen ist. Durch eine entsprechende Ummarkierung von weissen in blaue Parkplätze besteht die Möglichkeit, die Parkplatzbilanz für die Anwohner konstant zu halten.

Insgesamt löst die Umgestaltung Luzernerring/Wasgenring ein Arbeitsvolumen von CHF 45.41 Mio. aus, wovon mit diesem Ratschlag CHF 29.95 Mio. als Investitionen beantragt werden.

### **3. Begründung des Begehrens**

#### **3.1 Einleitung**

Als flankierende Massnahmen zur Nordtangente sollen der Luzerner- und der Wasgenring gemäss Regierungsratsbeschluss 11/31 vom 23. März 1995 umgestaltet werden. Insbesondere soll der Wasgenring von heute vier auf zwei Spuren zurückgebaut werden. Im Auflageprojekt der Nordtangente wurde die Umgestaltung des Abschnittes Luzernerring/Wasgenring zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, von Velomassnahmen und Baumpflanzungen als verbindliche Auflage zugesichert.

#### **3.2 Ziel und Inhalt des Ratschlags**

Der Ratschlag inklusive Beilagen dokumentiert die im Rahmen einer interdisziplinären Arbeitsgruppe erarbeitete Bestvariante inklusive der entsprechenden Entscheidungsfindung. Basierend auf dieser Bestvariante wurden die damit verbundenen Kosten ermittelt und hiermit beantragt.

Ferner geht der Ratschlag auf den Anzug Markus Lehmann und Konsorten aus dem Jahr 1996 ein, so dass dieser abgeschrieben werden kann. (siehe auch Kapitel 11)

### **3.3 Ziel des Projektes**

Nebst der Bedingung, aufgrund einer Zusicherung aus dem Auflageverfahren Nordtangente, die Achse zurückzubauen, wurde das Vorhaben mit Regierungsratsbeschluss 27/72 vom 13. Juli 1999 auch in das Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel aufgenommen. Demnach wurde das Baudepartement beauftragt, auf der Achse Luzernerring/Wasgenring einen Kompromiss zwischen Strassenraumgestaltung und Strassenkapazität zu finden, so dass der Verkehr auf dieser Achse künftig flüssig, stetig und emissionsarm abgewickelt werden kann, aber auch die im Leitbild „Bäume im öffentlichen Raum“ vom 24. April 1992 vorgesehen Baumreihen gepflanzt werden können.

Das vorliegende Projekt widerspiegelt diesen Grundgedanken und erfüllt diese Zielsetzung vollumfänglich.

### **3.4 Finanzierung der bisherigen Planungsarbeiten**

Mit Regierungsratsbeschluss vom 31. Januar 2006 wurden dem Grossen Rat am 3. Februar 2006 ein entsprechender Ausgabenbericht im Betrag von CHF 600'000 zur Genehmigung unterbreitet. Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 5. April 2006 dem Planungs- und Projektierungskredit zugestimmt.

### **3.5 Ablauf Projektentwicklung**

Das Projekt wurde federführend durch das Baudepartement, Hochbau- und Planungsamt entwickelt und geführt. Wie im Ausgabenbericht zur Planungsfinanzierung erläutert, wurden für die Detailplanungen im Rahmen des Beschaffungsgesetzes externe Ingenieur- und Gestaltungsbüros beauftragt. Diese Büros bearbeiteten insbesondere die verkehrstechnischen Grundlagen, entwickelten daraus ein funktionsfähiges Betriebssystem und setzten schliesslich diese Vorgaben strassenbautechnisch und gestalterisch um.

Der ganze Planungsprozess dauerte rund ein Jahr und wurde von einer interdisziplinären Begleitgruppe mit Vertretern des Baudepartements (Tiefbauamt, Hochbau- und Planungsamt, Amt für Umwelt und Energie, Stadtgärtnerei), des Wirtschafts- und Sozialdepartments (BVB) und des Sicherheitsdepartements (Kantonspolizei) begleitet. Schlüsselentscheide, wie das Betriebskonzept oder die Systemwahl bei der Kreuzung Hegenheimerstrasse wurden jeweils der Koordinationskommission für Verkehr zur Genehmigung vorgelegt. Das Gestaltungskonzept wurde von der Stadtbildkommission bewilligt.

Durch diesen Projektablauf konnte ein in sich konsistentes und breit abgestütztes Projekt entwickelt werden.

## **4. Verkehr**

### **4.1 Verkehrsgrundlagen**

#### **4.1.1 Herleitung der Verkehrsdaten**

Die Verkehrsdaten, die als Grundlage für die Erarbeitung des Betriebskonzeptes dienten, wurden einerseits aus konkreten Verkehrszählungen für den Ist-Zustand und andererseits aus Modellberechnungen des Gesamtverkehrsmodells (GVM) für einen Prognosezustand 2020 hergeleitet. Alle im Folgenden aufgeführten Daten beziehen sich auf die massgebende Abendspitzenstunde.

Konkret dienten die gezählten Verkehrsströme an allen Kreuzungen zwischen der Burgfelderstrasse und dem Morgartenring als Basis. Hierzu wurde die mit dem GVM errechnete Differenz zwischen dem heutigen Zustand und dem Prognosezustand 2020 addiert.

Der Prognosezustand 2020 beinhaltet die folgenden Elemente:

- Vollständige Inbetriebnahme der Nordtangente inkl. Anschluss Luzernerring
- Kapazitätsreduktion Luzernerring/Wasgenring zwischen Burgfelderstrasse und Morgartenring
- Verlegung der Tramlinie 1 an Bahnhof St. Johann
- Diverse Anpassungen im Bus- und Tramnetz inkl. Ausbau der Regio-S-Bahn
- Strukturprognose 2020 (Abschätzungen zur Entwicklung von Einwohnern, Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen in der Region Nordwestschweiz)
- Überproportionales Wachstum des grenzüberschreitenden Verkehrs infolge Reduktion Grenzwiderstand

#### **4.1.2 Verkehrsentwicklung bis 2020**

Die nachfolgende Abbildung zeigt die prognostizierte Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020. Gut ersichtlich sind die Verkehrsabnahmen infolge der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente im Sammelstrassennetz rund um den Mittleren Ring.

Ebenso klar ersichtlich sind aber auch die erheblichen Verkehrszunahmen im Zufluss zum neuen Anschluss Luzernerring, die sich aus der hohen Attraktivität der Nordtangente und der damit verbundenen Verkehrsanziehung ergeben. Zwischen Hegenheimerstrasse und Morgartenring halten sich Verkehrsreduktionen infolge der angenommenen Kapazitätsreduktion und Verkehrszunahmen infolge der Attraktivität des Nordtangentenanschlusses in etwa die Waage.

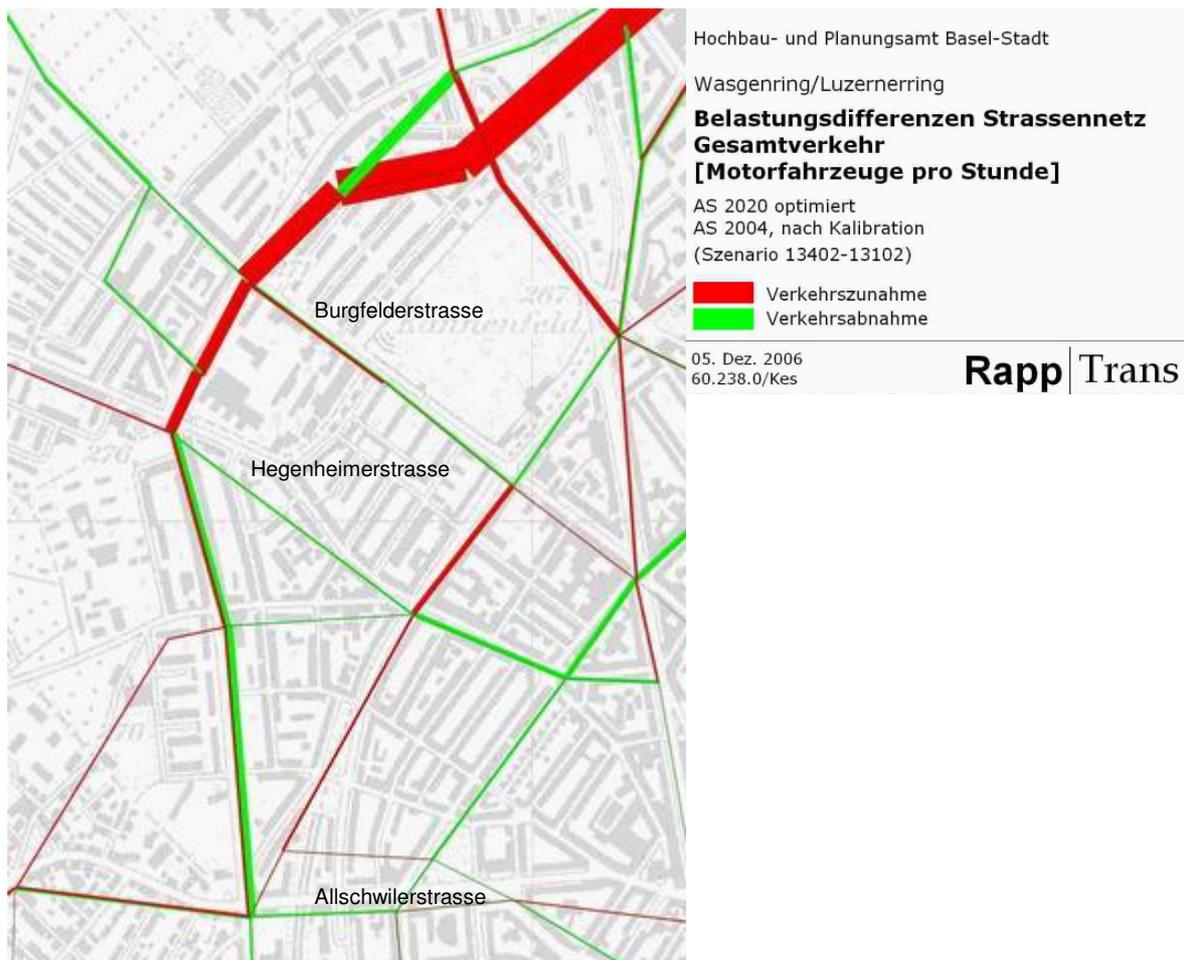


Abbildung 1: Belastungsdifferenz Strassennetz

Die Verkehrsentwicklung führt in der Abendspitze zu einem gewissen Ausgleich der Lastrichtungen.

## 4.2 Betriebskonzept

### 4.2.1 Allgemeines

Das Betriebskonzept ist auf nachfolgender Schemaskizze dargestellt. Der untere Teil zeigt den Abschnitt Luzernerring bis Hegenheimerstrasse, der obere Teil stellt den Abschnitt Hegenheimerstrasse bis Allschwilerstrasse dar. Für die Ausgestaltung der beiden Hauptkreuzungen im Projektperimeter, der Kreuzung Burgfelderstrasse und der Kreuzung Hegenheimerstrasse wurden verschiedene Varianten vertieft untersucht. Neben den rein technischen Aspekten wurden auch die Aspekte Sicherheit, Flächenbedarf und Gestaltungspotenzial untersucht. Untersucht wurden jeweils Kreisellösungen respektive konventionelle vierarmige Kreuzungen. Für alle Lösungsansätze wurden auch entsprechende Computersimulationen durchgeführt.



die Gleisführung und Haltestellenanordnung in der Burgfelderstrasse untersucht und diskutiert wurden.

In der Hauptachse muss vor der Kreuzung aus beiden Richtungen auf drei Fahrstreifen aufgeweitet werden (vgl. unterer Teil der Schemaskizze). Neu eingeführt werden an dieser Kreuzung die Linksabbieger aus den Hauptrichtungen.

#### **4.2.4 Burgfelderstrasse**

In der Burgfelderstrasse werden neu beidseitig separate Linksabbiegespuren eingerichtet, die Tramgleise befinden sich in beiden Richtungen auf dem Geradeaus-/Rechtsabbieger-Fahrstreifen. Die Tramhaltestelle in Richtung Burgfelden Grenze wird vor der Kreuzung als Kaphaltestelle auf dem Geradeaus-/Rechtsabbiege-Fahrstreifen angeordnet, in Richtung Stadt ist die Haltestelle in Seitenlage neu nach der Kreuzung vorgesehen, wobei der MIV die Möglichkeit hat, das Tram in der Haltestelle zu überholen. Die Verlegung der Haltestellen der BVB steht im Zusammenhang mit der künftigen Aufhebung der Haltestelle Felix Platter-Spital und dem ohnehin anstehenden Gleiserneuerungsbedarf.

#### **4.2.5 Kreuzung Wasgenring/Hegenheimerstrasse/Luzernerring**

Bei dieser Kreuzung wurden sowohl Kreisel- wie auch konventionelle Kreuzungslösungen untersucht. Der Variantenvergleich fiel zu Gunsten einer zweistreifig befahrbaren Kreisellösung aus. Die Kreisellösung ergab klare Vorteile in Bezug auf die Anzahl der Zufahrtstreifen und somit in Bezug auf den Verkehrsflächenbedarf. Ein Nachteil bei Kreisellösungen ist jeweils die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Beim vorliegenden Lösungsansatz ist jedoch die Kreiselfahrt für die Buslinie Nr. 36 dank zweistreifiger Verkehrsführung in Nord-Südrichtung und umgekehrt gewährleistet.

Die Kreuzung wird als 4-armiger Kreisel mit einer zweistreifigen Kreisfahrbahn realisiert. Auf der Hauptachse (Wasgenring/Luzernerring) werden zweistreifige Zufahrten erstellt. Auf der Querachse (Hegenheimerstrasse) ist aus beiden Richtungen eine einstreifige Zufahrt vorgesehen.

#### **4.2.6 Streckenabschnitt Wasgenring**

Der Umbau des Wasgenrings auf je einen Fahrstreifen pro Richtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) kann zwischen der Kreuzung Allschwilerstrasse/Morgartenring (inkl.) und Luzernring/Hegenheimerstrasse (exkl.) realisiert werden. In den Kreuzungsbereichen wird jeweils in Fahrtrichtung vor den Kreuzungen auf zwei Fahrstreifen aufgeweitet (vgl. oberer Teil der Schemaskizze), damit die prognostizierten Verkehrsmengen bewältigt werden können. Ab der Blotzheimerstrasse bis vor den Kreisel Hegenheimerstrasse steht für Bus und Velo eine separate Spur zur Verfügung.

### **4.3 Busverkehr**

Im Luzernerring resp. Wasgenring verkehrt heute die Buslinie Nr. 36. Werktags fahren die Busse untertags im 7½-Minuten-Takt und in den Randstunden im 15-Minuten-Takt. Sonntags fahren die Busse im 10 resp. 15-Minuten-Takt. Der Luzernerring resp. Wasgenring wird

zudem in der Hegenheimerstrasse von der Buslinie Nr. 38, in der Burgfelderstrasse von der Tramlinie Nr. 3 und in der Allschwilerstrasse von der Tramlinie Nr. 6 gekreuzt.

Verkehrssimulationen und eine vertiefte Fahrzeitenanalyse haben aufgezeigt, dass mit geeigneten Massnahmen und bei geeigneter Einstellung der LSA-Steuerungen wesentliche Fahrzeitverkürzungen für die Busse realisierbar sind. Um diese zu erreichen, sind mindestens die folgenden Massnahmen erforderlich und vorgesehen: Zwischen der Blotzheimerstrasse und dem Kreiselluzernerring / Hegenheimerstrasse wird eine separate Bus-/Velospur markiert, so dass der Bus ungehindert zum Kreiselluzernerring vorfahren kann. Die separate Bus-/Velospur zwischen Gustav Wenk-Strasse und Burgfelderstrasse dient primär zur Entflechtung von der Ausfahrt aus der Nordtangente.

## 4.4 Lage und Ausstattung der Bus- und Tramhaltestellen

### 4.4.1 Allgemeines

Im Bereich Luzernerring/Wasgenring befinden sich folgende Haltestellen der Buslinie Nr. 36 und der Tramlinie Nr. 3:

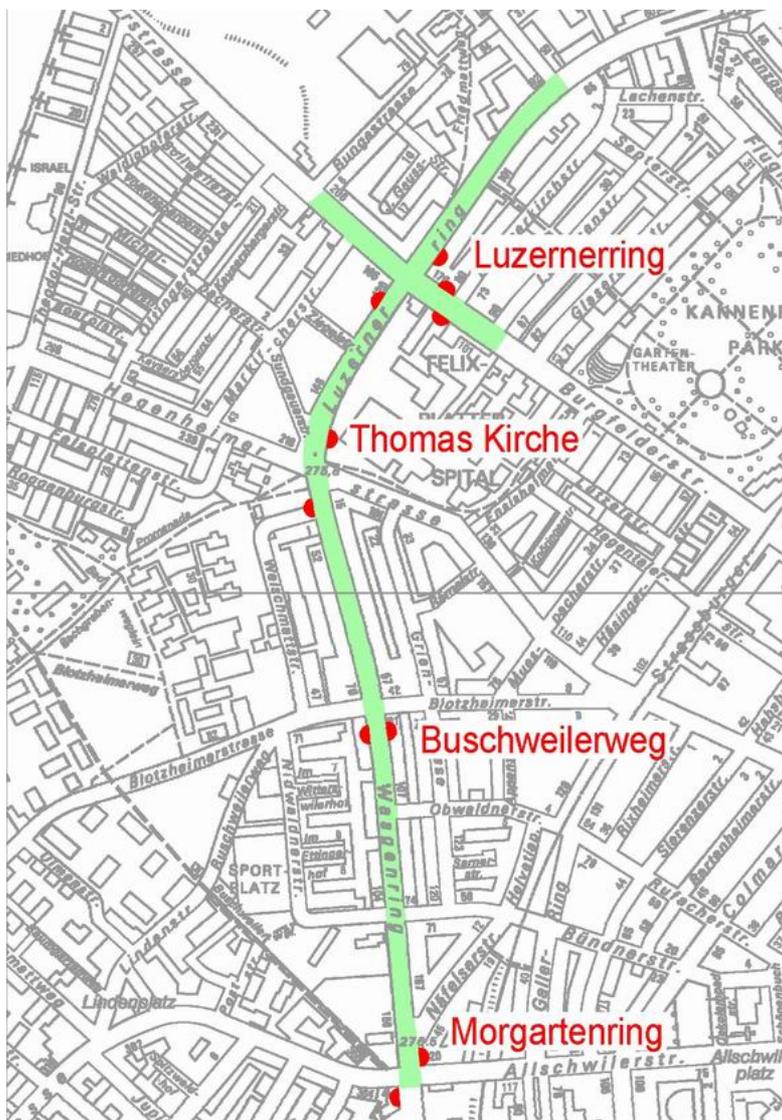


Abbildung 3: Neue Haltestellenordnung Bus/Tram

#### **4.4.2 Bushaltestelle**

Im Rahmen der Neukonzeption des gesamten Abschnittes Luzerner-/Wasgenring wurden alle Lagen der heutigen Haltestellen auf ihre Zweckmässigkeit überprüft. Dabei ging es um verkehrstechnische Aspekte (Eingriff in die Lichtsignalzyklen, etc.) aber auch um Umsteigebeziehungen wie auch um gestalterische Aspekte. Als Grundsatz wurde formuliert, dass Haltestellen wenn immer möglich nach den Kreuzungen anzuordnen sind, um nach dem Haltestellenaufenthalt eine ungehinderte Wegfahrt sicherzustellen und ein zweimaliges Eingreifen in die Steuerung der Lichtsignalanlage zu vermeiden. Alle Haltestellen – mit wenigen Ausnahmen – werden bezüglich Infrastruktur mit dem neuen Wartehallentyp „Parapluiés“ sowie Billetautomaten und dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet.

#### **4.4.3 Tramhaltestelle Burgfelderstrasse/Luzernerring**

Die BVB wollen die Haltestelle Felix Platter-Spital in absehbarer Zeit aufheben. Aus diesem Grund werden beide Haltestellen Luzernerring östlich des Luzernerrings angeordnet, um die Abstände zwischen den Haltestellen zu optimieren.

### **4.5 Motorisierter Individualverkehr**

Der Luzernerring/Wasgenring ist eine Hauptverkehrsstrasse mit heute zwei mal zwei Fahrstreifen, und es gilt die generelle Geschwindigkeit innerorts von 50 km/h. In den angrenzenden Quartieren sind Tempo 30-Zonen eingerichtet. Die Zufahrten erfolgen über Trottoirüberfahrten.

Grundsätzlich wird im Luzernerring/Wasgenring in jeder Fahrtrichtung nur noch ein Fahrstreifen für den MIV zur Verfügung gestellt. In den Kreuzungsbereichen werden, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen, die Spurenanzahl erweitert. Im Zwischenstück Burgfelderstrasse / Hegenheimerstrasse bleibt der Luzernerring zweistreifig. Linksabbiegen ist nur noch an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen Blotzheimer- und Burgfelderstrasse sowie am Kreisel Hegenheimerstrasse gestattet.

An der Kreuzung Burgfelderstrasse ist heute kein Linksabbiegen möglich. Durch den Bau der Nordtangente mit dem erforderlichen Anpassen an die Schwerverkehrsrouten und zur Vermeidung von Umwegverkehr durch die angrenzenden Tempo-30 Zonen werden im Luzernerring aus beiden Richtungen Linksabbieger eingeführt.

### **4.6 Veloverkehr**

Heute sind im Luzernerring/Wasgenring für den Veloverkehr keine speziellen Einrichtungen vorhanden. Nach dem Rückbau des Luzernerrings/Wasgenrings werden für den Veloverkehr beidseitig Radstreifen mit einer Breite von mindestens 1.50 m markiert. Ausnahmen gibt es in den Bereichen Gustav Wenk-Strasse - Burgfelderstrasse und Blotzheimerstrasse – Hegenheimerstrasse, wo der Velofahrer auf einer gemeinsamen Bus-/Velospur geführt wird und im Bereich der Bushaltestellen, wo keine separate Markierung für die Velofahrer vorgesehen ist. Die Veloabstellplätze werden im Rahmen der Erarbeitung des Markierungs- und Signalisationsplanes festgelegt.

## 4.7 Parkplatzsituation

Im Projektperimeter sind 145 Parkplätze, welche rund um die Uhr genutzt werden können, von der Umgestaltung betroffen. Davon befinden sich 34 Parkplätze in der Burgfelderstrasse. Zusätzlich sind noch vier Nachtparkplätze (Güterumschlagfelder) vorhanden. Die Parkplätze liegen heute auf Strassenniveau und sind markiert.

Zwischen der Burgfelderstrasse und der Gustav Wenk-Strasse liegen acht Einzelparkplätze zwischen Bäumen im Trottoirbereich. Heute ist keine Bewirtschaftung der Parkplätze mittels Parkuhren vorhanden. Es sind lediglich weisse oder blaue Zonen mit Anwohnerparkkarte markiert.

Lage der rund um die Uhr zur Verfügung stehenden Parkplätze:

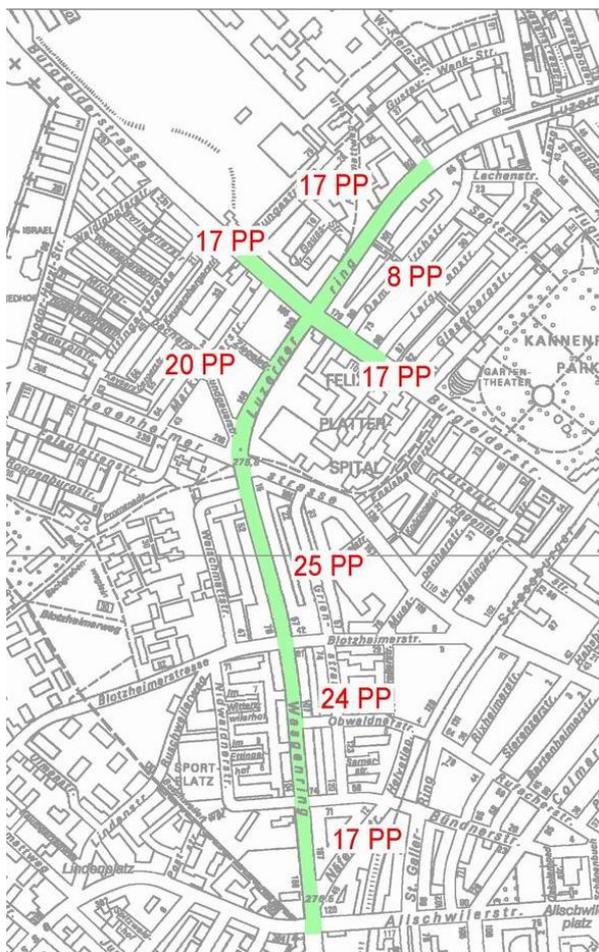


Abbildung 4: Heutige P-Situation (145)

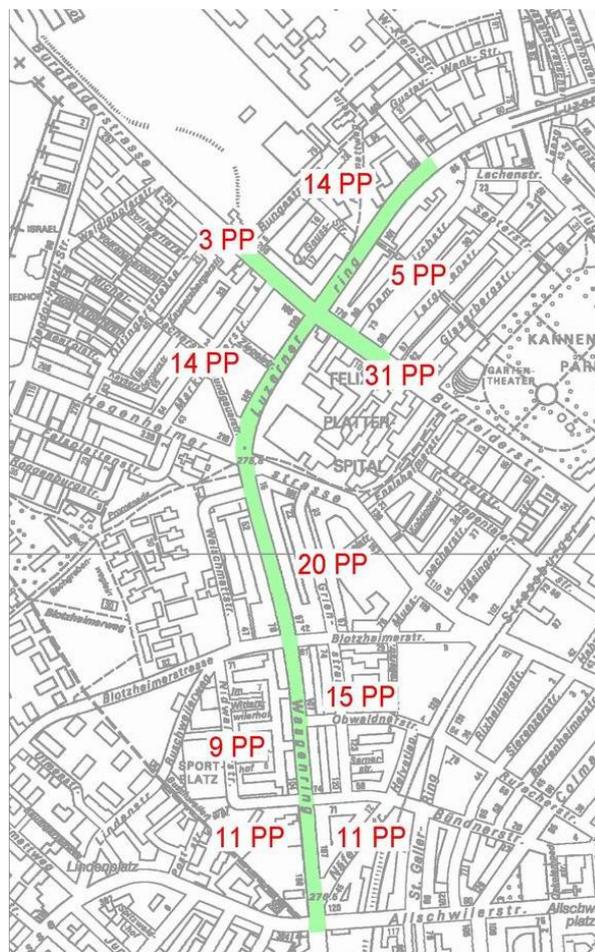


Abbildung 5: Künftige P-Situation (133)

Bei der Umgestaltung des Luzernerrings/Wasgenrings gehen 12 Parkplätze, welche heute 24 h verfügbar sind, verloren. Dies entspricht einer Abnahme von 8%. Dieser Rückgang der Parkplätze ist darauf zurückzuführen, dass die Parkplätze neu zwischen Baumrabatten als Einzel- resp. Doppelparkplätze angeordnet werden und nicht mehr als zusammenhängende Parkfelder.

In der Burgfelderstrasse gehen durch die neue Haltestelle auch Parkplätze verloren, die dann aber bei der Aufhebung der Haltestelle Felix Platter-Spital wieder kompensiert werden können, so dass die Parkplatzbilanz in diesem Bereich neutral sein wird.

Die Unterscheidung der Parkplätze in weisse und blaue Zonen kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wobei die Tendenz auf blaue Parkplätze zu Gunsten der Anwohner auszurichten ist.

#### **4.8 Anlieferung und Güterumschlag**

Heute sind im Projektperimeter Luzernerring / Wasgenring nur an der Kreuzung Burgfelderstrasse zwei Güterumschlagsfelder vorhanden. Diese werden nachts als Parkplätze genutzt und bieten Platz für vier Pkws. Da heute der Luzernerring / Wasgenring in beiden Fahrrichtungen zwei Fahrstreifen aufweist, erfolgt die Anlieferung (z.B. Heizöl, Wohnungswechsel etc.) auf dem rechten Fahrstreifen.

Nach der Umgestaltung des Luzernerrings / Wasgenrings ist dies nicht mehr möglich, da grundsätzlich nur noch je ein Fahrstreifen zur Verfügung steht. Im Projektperimeter sind jedoch nur wenige Geschäfte vorhanden, welche separate Anlieferungsflächen benötigen.

Die Anlieferung der Geschäfte ist mit dem neuen Betriebskonzept gewährleistet, ohne dass es zu Behinderungen im Luzernerring / Wasgenring kommt. Die Details sind in einer späteren Projektphase mit dem Eigentümer und den zuständigen Ämtern festzulegen.

#### **4.9 Fussgängerführung**

Durch die Verbreiterung der Trottoirs wird der Komfort für die Fussgänger verbessert. Daneben werden in die Quartierstrassen, wo nicht bereits vorhanden, Trottoirüberfahrten gebaut. Auf Trottoirüberfahrten haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern Vortritt. Bei den lichtsignalgesteuerten Kreuzungen kann der Fussgänger die Strassen mittels Fussgängerstreifen überqueren. Dies ist bei der Kreuzung Blotzheimer- und Burgfelderstrasse der Fall. Die heute lichtsignalgesteuerte Kreuzung Hegenheimerstrasse wird in einen Kreisverkehrsplatz umgebaut. Heute besteht für den Fussgänger keine Möglichkeit, die Strassen oberirdisch zu queren. Mit der Kreiselgestaltung erhalten die Fussgänger die Möglichkeit, die Strassen mittels Fussgängerstreifen oberirdisch zu queren. Zusätzlich bleibt die Fussgängerunterführung in Betrieb. Im Bereich der Fussgängerachse Kannenfeldweglein – Julia Gauss-Strasse und bei der Gustav Wenk-Strasse werden zusätzlich Fussgängerstreifen mit Mittelinseln angeordnet, wobei der Übergang bei der Gustav Wenk-Strasse mit einer Lichtsignalanlage geregelt ist. Aufgrund der Gleisverschwenkung in der Burgfelderstrasse wird auch auf der Höhe der Bungestrasse ein durch Lichtsignal geregelter Fussgängerübergang angeordnet.

## 5. Gestaltung

### 5.1 Allgemeines

Massgebend für die Gestaltung des Luzerner- / Wasgenrings war das Bestreben, eine möglichst ruhige und einheitliche Strassenführung und Raumbildung zu erreichen, die sich in die bestehende Quartierstruktur integriert. Wo Raum gewonnen werden kann, wird er wenn immer möglich den Fussgängern zur Verfügung gestellt. Wo Strassenraum und Städtebau es erlauben, wird der Luzerner- / Wasgenring von standortgerechten Bäumen gesäumt und so das Thema, welches im Morgartenring schon prägend ist, fortführen. Die Parkplätze werden so weit wie möglich erhalten und zwischen den Strassenbäumen, auf dem Trottoirniveau, angeordnet.

### 5.2 Bäume

Der Gesundheitszustand aller Bäume wurde erfasst, um im Rahmen der Detailprojektierung die Handlungsfreiheit bezüglich Baumstandorte zu erkennen. Wo heute bereits Bäume bestehen, werden diese aufgrund ihres Gesundheitszustandes ersetzt und können so an die neue Strassengeometrie angepasst werden. Heute hat der gesamte Abschnitt einen Bestand von 138 Bäumen. Neu werden es 216 Bäume sein, welche einen wesentlichen Beitrag zur Atmosphäre und zum Mikroklima dieses Strassenzugs leisten werden. (siehe auch Baumbilanz im Kapitel 7.3)

Über die gesamte Strecke gesehen wechseln sich zwar Abschnitte mit unterschiedlicher Strassenraumbildung ab, trotzdem ist – wie in nachfolgendem Schema dargestellt – eine übergeordnete Gestaltung spürbar.

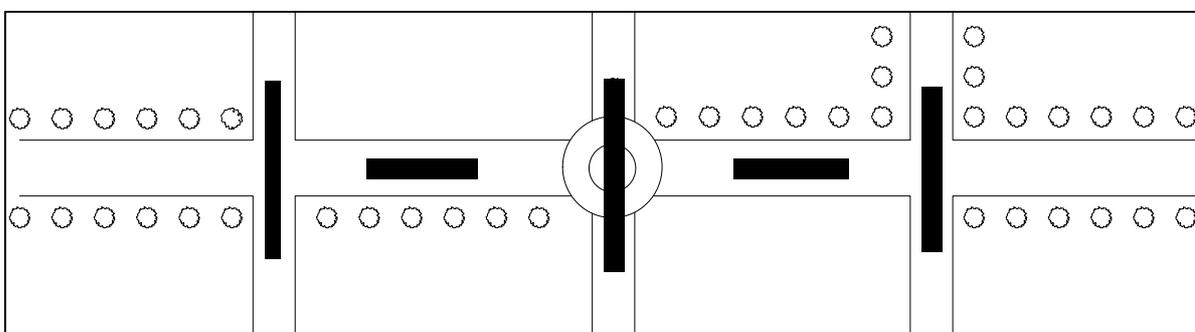


Abbildung 6: Alleekonzept

Im nördlichsten Abschnitt zwischen Flughafenstrasse und Burgfelderstrasse können ähnlich wie heute beidseitig der Strasse Bäume im gleichen Rhythmus gepflanzt werden. Sie stehen wo möglich in offenen Baumscheiben, in der Nähe von Ausfahrten werden sie mit Baumrosen ausgerüstet. Die Bäume in offenen Rabatten werden mit Standardanfahrtschützen aus Metall vor Verletzungen durch parkierende Autos geschützt. Zweimal werden auf der südöstlichen Strassenseite grössere Lücken angeboten, um Umzugswagen oder Tanklastwagen die notwendige Parkierung zu ermöglichen.

Im nächsten Abschnitt zwischen Burgfelderstrasse und Blotzheimerstrasse erlauben die Raumverhältnisse oder der städtebauliche Kontext jeweils nur eine einseitige Begleitung

durch Bäume. Im betroffenen Abschnitt des Luzernerrings wird die Baumreihe, vergleichbar mit der bestehenden Situation, den Häusern auf der Westseite der Strasse zugeordnet. Auf der Ostseite grenzt das stark durchgrünte Areal des Felix Platter-Spitals an das Trottoir, dort soll die bestehende und eventuell zukünftig noch verstärkte Baumkulisse des Areals sich entfalten können und Wirkung zeigen. Im Abschnitt Hegenheimerstrasse bis Blotzheimerstrasse stehen die Bäume nur auf der Ostseite; da die hohen Gebäude und die beengten Platzverhältnisse auf der Westseite eine Anordnung von Bäumen nicht zulassen. Auch in diesem Abschnitt werden wo möglich offene Baumscheiben verwendet, und zweimal werden grössere Lücken für Güterumschlag frei gehalten.

Der südlichste Abschnitt der betroffenen Strassenumgestaltung wird sein Gesicht am deutlichsten verändern. Hier kann der Strassenzug, wie im anschliessenden Morgartenring, beidseitig von Bäumen im gleichen Rhythmus gesäumt werden. Es gelten die gleichen Prinzipien wie in den vorangegangenen Abschnitten betreffend Baumrabbatten und Baumabständen.

Das Gestaltungskonzept wurde von der Stadtbildkommission am 6. Februar 2007 genehmigt. Ferner wurde entschieden, dass die Kunstkreditkommission für die Gestaltung der Kreiselfläche und der Fussgängerunterführung einen Wettbewerb ausschreibt. Das überzeugende Resultat liegt vor: Eine Trichterform soll in der Mitte des Kreisels in die Tiefe der Unterführung dringen, dadurch entsteht ein spannendes Raumgefüge. Der Trichter eröffnet in der Unterführung einen unmittelbaren Bezug zum Aussenraum.

### 5.3 Strassenkreuzungen

- **Burgfelderstrasse**  
Aus gestalterischer Sicht ändert bei der Kreuzung Burgfelderstrasse nur die Haltestellenanlage von Bus und Tram. Ansonsten bleibt die Kreuzung ein konventioneller vierarmer Verkehrsknoten. Durch die Optimierung der Gleislagen (Elimination der Halteinseln) können die Trottoirs trotz separaten Linksabbiegern in der Burgfelderstrasse grösstenteils verbreitert werden.



Abbildung 7: Kreuzung Burgfelderstrasse

- **Hegenheimerstrasse**  
Die Kreuzung zwischen diesen beiden Strassen wird neu von einem Kreisels geprägt. Seine runde Form wird mit einer Baumpflanzung unterstrichen und von den dichten Blät-

terkronen räumlich gefasst. Die Unterführung bleibt in der Hauptrichtung bestehen. Der Ast zur östlichen Seite des Wasgenrings muss aus Platzgründen aufgehoben werden. Über eine Öffnung in der Kreiselmitte kann die Unterführung mit Tageslicht beleuchtet werden. Die Gestaltung der Unterführung und der Kreiselinnenfläche wird in einem Wettbewerbsverfahren des Basler Kunstcredits entwickelt. Für die künstlerische Arbeit stehen aus dem Baukredit maximal CHF 140'000 zur Verfügung. Die angrenzenden Grünzüge in der Hegenheimerstrasse sollen in ihrer heutigen Freiraumqualität erhalten und gestärkt werden, wobei die Erschliessung der Unterführung auf der Seite des Felix Platter-Spitals so realisiert wird, dass kein Landerwerb nötig ist. Später kann in einer Gesamtbetrachtung die Situation optimiert werden.

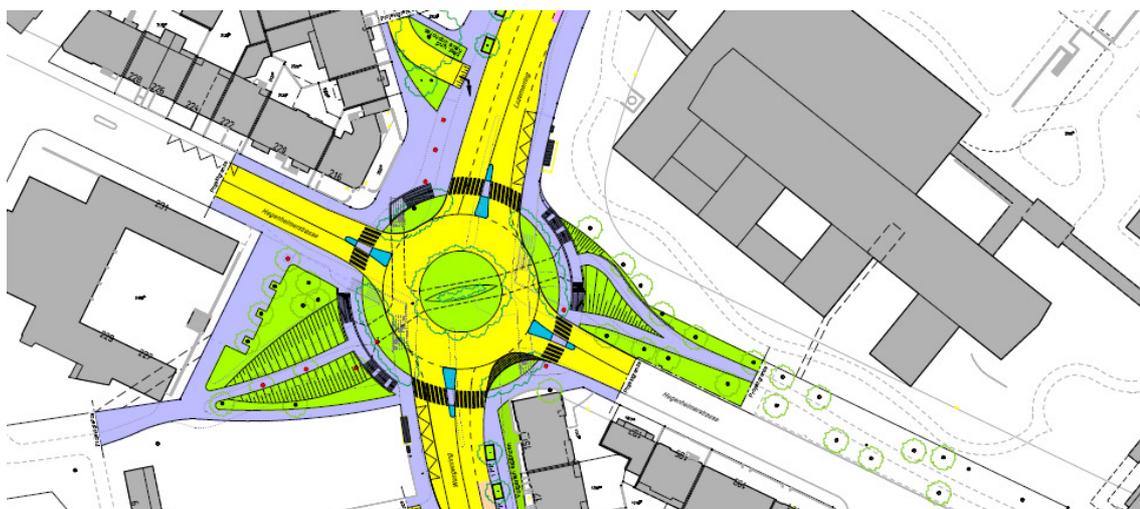


Abbildung 8: Kreuzung Hegenheimerstrasse

- **Allschwilerstrasse**  
Durch die Verlegung der Bushaltestelle an der Kreuzung Allschwilerstrasse Richtung Süden können die westlichen Bäume bis an die Kreuzung herangeführt werden und so den Übergang zu den bestehenden eindrücklichen Alleebäumen am Morgartenring herstellen.

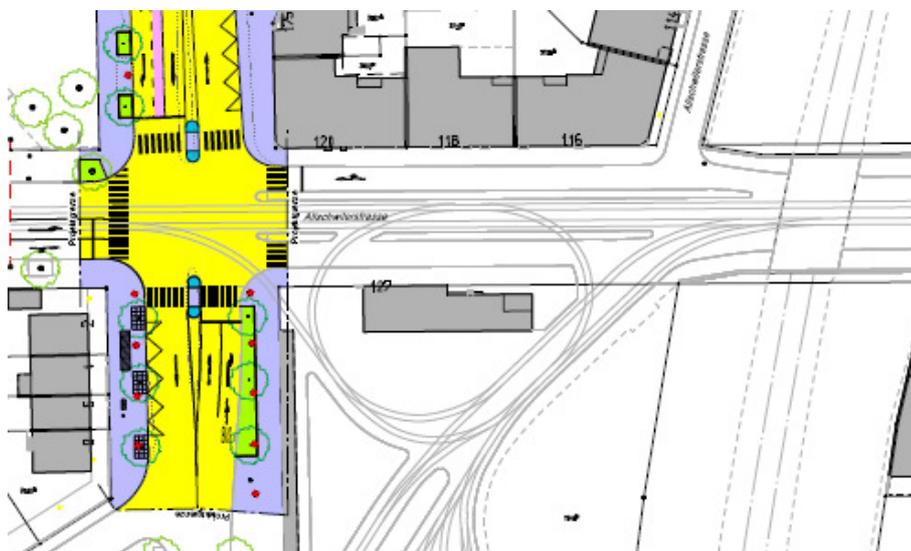


Abbildung 9: Kreuzung Allschwilerstrasse

## 5.4 Strassenquerschnitte

Der Strassenquerschnitt im Luzernerring/Wasgenring wird zu Gunsten der Fussgänger und Velofahrer verändert. Die Fahrbahn weist heute zwischen den Randsteinen eine Breite von ca. 13 – 14 m auf. Darin enthalten sind der Fahrbereich und die Parkplätze. Neu befinden sich im Fahrbahnbereich nur noch der MIV und der Veloverkehr, örtlich auch eine separate Bus/Velospur. Ausgenommen sind die Kreuzungsbereiche mit den zugehörigen Zufahrten. Der damit verbundene Breitengewinn wird aufgeteilt in einen Bereich für die Fussgänger und einen Bereich für die Baumrabatten/Parkplätze. Der heutige Höhenunterschied von 12 cm an der Trottoirkante wird auf 6 cm reduziert. Dadurch ist die Zufahrt zu den Parkplätzen gewährleistet.

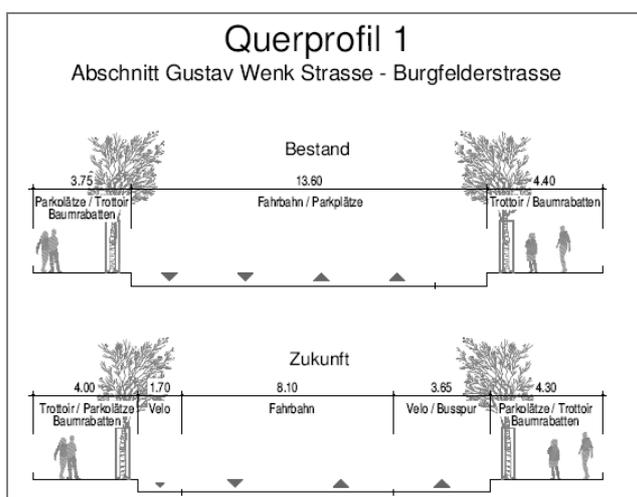


Abbildung 10: Querprofil Luzernerring Nord

Neben einer Fahrspur pro Richtung weist dieser Abschnitt in Richtung Burgfelderstrasse eine separate Bus-/Velospur auf.

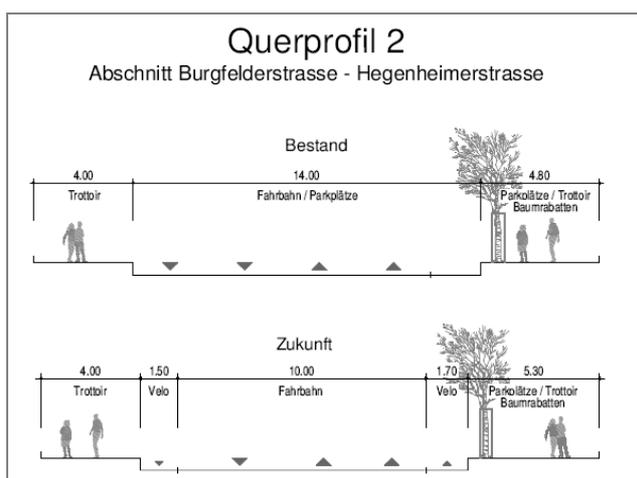


Abbildung 11: Querprofil Luzernerring Süd

Der Bestand von heute vier Fahrstreifen kann auf drei reduziert werden. Namentlich in Richtung des Kreisels Hegenheimerstrasse bleiben zwei Fahrstreifen bestehen; die Strecke zwischen Burgfelderstrasse – Hegenheimerstrasse ist für einen entsprechenden Spurabbau zu kurz.

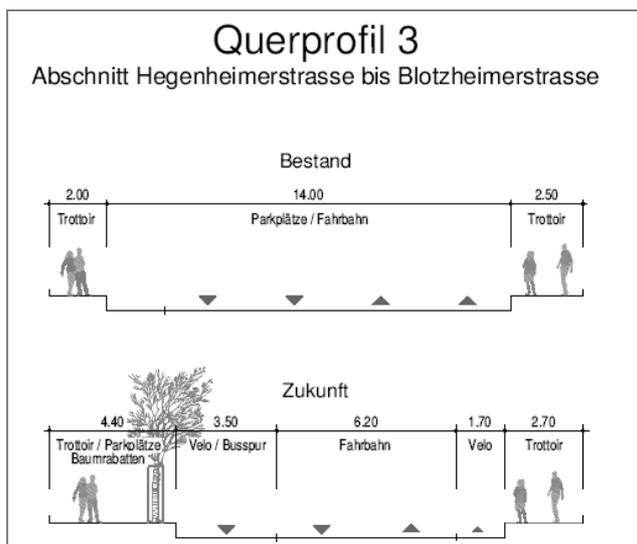


Abbildung 12: Querprofile Wasgenring Nord

In diesem Abschnitt gibt es je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung. In Richtung Kreisel wird eine Bus-/Velospur ab Blotzheimerstrasse angeordnet.

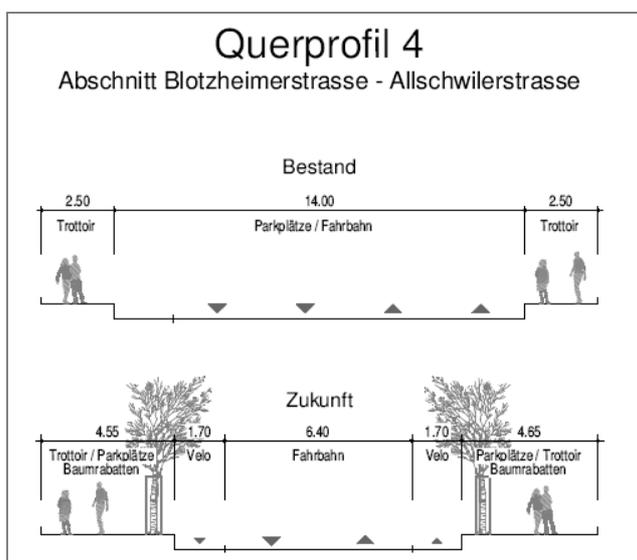


Abbildung 13: Querprofil Wasgenring Süd

In diesem Abschnitt kann die grosszügigste Umgestaltung zu Gunsten der Trottoirverbreiterung angeordnet werden. Die Strassenbreite reduziert sich von 14 m auf 9,8 m, da neben den Velostreifen nur zwei Fahrspuren zu 3,2 m nötig sind.

## 5.5 Materialien und Beläge

Strassen und Trottoirs werden in Schwarzbelag ausgeführt. Als Abgrenzung zum Trottoir wird ein normaler Randstein RN 15 mit einem Schalenstein versetzt. Im Bereich von Parkplätzen ist zwischen Strasse und Trottoir (Parkplatz/Rabatte) eine Randsteinhöhe von 6 cm vorgesehen. In den übrigen Bereichen beträgt die Randsteinhöhe 12 cm. Das jeweilige Gefälle der Fahrbahn wird beibehalten. Das Gefälle der Trottoirs resp. Parkplätze wird den jeweiligen Gegebenheiten angepasst. Die Bushaltestellen erhalten eine Betonplatte gemäss den Normen des Tiefbauamtes Basel-Stadt. Die Rabatten werden mit einem Anfahrtschutz (Winkelprofil aus Metall) geschützt. In überfahrbaren Bereichen werden die Rabatten mit Gussrosten abgedeckt. Die Baumrabatten werden wo möglich in begrünter Baumscheiben ausgeführt.

## 5.6 Beleuchtungskonzept

Heute erfolgt die Beleuchtung sowohl im Luzernerring wie auch im Wasgenring mittels Überspannung und einer Leuchte, welche in der Strassenmitte angeordnet ist. An diesem Konzept soll auch nach dem Rückbau festgehalten werden. Im Bereich der neuen Rabatten werden Leerrohre verlegt. Sollte es sich nach dem Abschluss des Baumwachstums zeigen, dass eine Trottoirbeleuchtung notwendig ist, könnte ohne Grabarbeiten diese kostengünstig nachgerüstet werden.

## 6. Weitere Baumassnahmen

### 6.1 Allgemeines

Zusammen mit den Strassenbauarbeiten werden weitere Arbeiten durchgeführt. Es sind vor allem:

- Ergänzung/Erneuerung der Werkleitungstrassen
- Anpassung/Modernisierung der Lichtsignalanlagen, Einrichtung von zwei neuen lichtsignalgesicherten Fussgängerübergängen
- Anpassung der BVB-Haltestellenmöblierung an die neuen Gegebenheiten

Diese Arbeiten erfolgen koordiniert mit den Strassenbauarbeiten.

### 6.2 Werkleitungen

Durch die Massnahme Rückbau Luzernerring/Wasgenring müssen verschiedene Leitungstrassen verlegt werden, da die Randsteine an anderer Stelle angeordnet und neue Baumrabbatten angelegt werden. Aufgrund des Alters der einzelnen Leitungen und der gültigen Allmendverordnung gehen diese Erneuerungen fast zu 100% zu Lasten gebundener Ausgaben.

### 6.3 Kanalisation

Die Hauptkanalisation im Luzernerring/Wasgenring ist noch in einem guten Zustand. Eine Totalerneuerung erübrigt sich daher. Es wird voraussichtlich vereinzelt Bereiche geben, welche instand gesetzt werden müssen. Eine genaue Lokalisierung der Bereiche ist im Moment noch nicht möglich, da die entsprechenden Untersuchungen noch ausstehend sind. Die Kosten wurden aufgrund von Erfahrungswerten geschätzt und gehen zu Lasten des Globalbudgets des AUE.

## 7. Auswirkungen auf die Umwelt

### 7.1 Lärm

Der durch die Eröffnung der Nordtangente zu erwartende Mehrverkehr, besonders im Bereich Anschluss Luzernerring bis Hegenheimerstrasse, hat auch eine Auswirkung auf die Lärmbelastung an den Liegenschaften. Es wurde daher untersucht, ob durch die Verkehrs-

erhöhung zusätzliche Massnahmen gemäss Lärmschutzverordnung zu treffen sind. Ein Vergleich der Lärmbelastungen im Zustand ohne Nordtangente mit dem Zustand mit Nordtangente und Umgestaltung Luzernerring/ Wasgenring zeigt, dass im Bereich Anschluss Luzernerring bis Hegenheimerstrasse durch die Eröffnung der Nordtangente die Lärmbelastung grösstenteils um mehr als 1 dB ansteigt. Es liegt daher in diesen Strassenabschnitten eine wesentliche Änderung der Anlage vor und es müssen Massnahmen getroffen werden.

Die Umgestaltung Luzernerring/ Wasgenring stellt im Sinne der Lärmschutzverordnung eine Massnahme an der Quelle dar. Durch die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen wird das Potenzial der Verkehrsberuhigung und damit der Lärmreduktion an der Quelle ausgeschöpft. Eine Geschwindigkeitsreduktion würde die Strassenkapazität und damit den Verkehrsfluss zu stark beeinträchtigen. Als weitere Massnahme an der Quelle könnte fallweise auch der Einsatz eines lärmarmen Belags ins Auge gefasst werden, was in Basel-Stadt auf den Stadtstrassen aber noch nie zur Anwendung kam, da die Wirkung bei tiefen Geschwindigkeiten eher gering ist.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Stadtbildes sind auch Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg, z.B. Lärmschutzwände ausgeschlossen.

Wenn an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg alle Massnahmen ausgeschöpft sind, müssen an den von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffenen Liegenschaften mit einer Pegelerhöhung von mehr als 1 dB, als so genannte Ersatzmassnahme, Schallschutzfenster eingebaut werden (Art. 10 Lärmschutzverordnung (LSV)). Insgesamt betrifft es im vorliegenden Umgestaltungssperimeter 95 Liegenschaften. Eine auf  $\pm 30\%$  Genauigkeit durchgeführte Kostenschätzung (Fensteraufnahmen von aussen) ergab einen Sanierungsaufwand von CHF 5.93 Mio. Franken.

Diese Kosten sind vom Verursacher der wesentlichen Änderung - der Nationalstrasse - zu tragen. Mit Datum vom 3. Juli 2007 hat der Kanton Basel-Stadt ein entsprechendes Gesuch beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Bern eingereicht.

Die Stellungnahme des ASTRA vom 24. September 2007 bestätigt grundsätzlich die Kostenübernahme durch den Verursacher, schlägt aber gleichzeitig vor, einen lärmarmen Belag einzubauen, um die Anzahl der Liegenschaften mit Ersatzmassnahmen zu reduzieren.

Sogenannt lärmarme oder lärmmindernde Beläge entfalten ihre Wirkung primär bei höheren Geschwindigkeiten wie beispielsweise auf Autobahnen. Zurzeit laufen gesamtschweizerische Versuche und Erhebungen des ASTRA und des Bundesamtes für Umwelt (BAFU), die auch die Wirkung lärmarmen Beläge innerorts erfassen. Erste Erkenntnisse deuten aber darauf hin, dass die Nachhaltigkeit des Lärmschutzes durch den Einbau eines lärmmindernden Belags im Innerortsbereich leider nicht gegeben ist. Das BAFU hat auf Nachfrage diese Erkenntnis der in Basel-Stadt zuständigen Lärmschutzfachstelle des AUE bestätigt. Es ist deshalb mit allergrösster Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass trotz dem Einbau eines lärmmindernden Belags innert weniger Jahre aufgrund des Wirkungsverlustes Massnahmen an den Gebäuden getroffen werden müssten.

Der Kanton Basel-Stadt hat diese Einschätzung in einer Stellungnahme zuhanden des ASTRA formuliert und empfiehlt, nach wie vor die erhobenen Ersatzmassnahmen an den 95 Liegenschaften durchzuführen. Die definitive Bereinigung der vorzusehenden Lärmschutzmassnahmen mit dem ASTRA ist noch ausstehend.

Unabhängig vom schliesslich gewählten Lösungsansatz gehen aber die damit verbundenen Kosten zu Lasten des Verursachers und würden dementsprechend zu Lasten der Nationalstrassenrechnung umgesetzt. Diese Kosten sind deshalb nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

## 7.2 Verkehrsflächenbilanz

Durch die Umgestaltung des Luzernerrings / Wasgenrings verändern sich die Verkehrsflächen wie folgt:

	Vorher	Nachher
Strassenfläche für Autos	24'100 m <sup>2</sup>	19'800 m <sup>2</sup>
Strassenfläche für Velos	0 m <sup>2</sup>	3'000 m <sup>2</sup>
Trottoirfläche inkl. Rabatten	14'500 m <sup>2</sup>	15'800 m <sup>2</sup>

## 7.3 Baumbilanz

Durch die Umgestaltung des Luzernerrings / Wasgenrings verändert sich die Baumbilanz im Projektperimeter wie folgt:

Bestehende Bäume	138
Baumfällungen (krankheits-/projektbedingt)	96
<u>Neue Baumpflanzungen</u>	<u>174</u>
Baumbestand neu	216

Das Projekt bietet die Gelegenheit, die Baumbilanz im Projektperimeter um 78 Bäume zu verbessern.

## 8. Kosten

### 8.1 Investitionskosten

Die Gesamtkosten betragen CHF 29'950'000 (Preisbasis April 2007) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 10%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
<b>Strassenbau und Entwässerung</b>	
Strassenbau gesamter Luzernerring/Wasgenring	8'470'000
Anpassungen Entwässerung (projektbedingt)	1'320'000
Umbau Personenunterführung Hegenheimerstrasse, weitere Betonarbeiten	2'270'000
<b>Begrünung</b>	
Bäume inkl. Grabarbeiten, Baumroste, Stammschutz, Einfassung Rabatten, Grünflächen, inkl. Pflege während der ersten 5 Jahren	2'100'000
<b>Signalisierung und Markierung</b>	
Signalisierung und Markierung	210'000
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
Infrastruktur Bus- und Tramhaltestellen	1'290'000
Gleis- und Fahrleitungsbau, Fahrrichtung Grenze	1'570'000
<b>Lichtsignalanlagen</b>	
Anpassungen, Erneuerungen und Neuinstallationen	2'250'000
<b>Werkleitungsarbeiten</b>	
Anpassungen Werkleitungen (Wasser, Kanalisation, Elektro, Fernheizung, Gas etc.), die durch das Projekt verursacht werden	750'000
<b>Diverses</b>	
Diverses, Unvorhergesehenes, ca.10%	2'020'000
<b>Honorare</b>	
Projekt und Bauleitung, Expertisen, Spezialisten	3'880'000
<b>Verkehrsmanagement</b>	
Verkehrslenkung während der Bauphasen	1'110'000
<b>Kunst am Bau</b>	
Gestaltung Kreisel Hegenheimerstrasse	140'000
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	
Informationsveranstaltungen, Broschüren, Bautafeln	450'000
<b>Zwischentotal exkl. MWST</b>	<b>27'830'000</b>
Mehrwertsteuer 7.6 % (gerundet)	2'120'000
<b>Total Projektkosten Umgestaltung Luzernerring/Wasgenring</b>	<b>29'950'000</b>

## 8.2 Leitungserneuerungen nicht zu Lasten des Projektes

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Rückbau Luzernerring/Wasgenring“ werden verschiedene Werkleitungserneuerungen vorgenommen, welche nicht zu Lasten des vorliegenden Ratschlages gehen. Es sind im Einzelnen die folgenden Positionen:

Kostenposition	Kosten in CHF
Werkleitungserneuerung IWB – Elektrizität	6'148'000
Werkleitungserneuerung IWB – Fernwärme	0
Werkleitungserneuerung IWB – Gas	262'000
Werkleitungserneuerung IWB – Wasser	4'050'000
Werkleitungserneuerung AUE – Kanalisation	1'710'000
BVB – Gleisbau / Fahrleitungen / Strassenbau /Infrastruktur Tramhaltestelle Fahrrichtung Stadt	3'287'000
<b>Total Erneuerungen (zu Lasten laufende Rechnung, gebundene Ausgaben), inkl. MwSt.</b>	<b>15'457'000</b>

## 8.3 Betrieb und Unterhalt

Für den Betrieb und Unterhalt des umgestalteten Luzernerrings/Wasgenrings ist mit den üblichen Kosten zu rechnen (Strassenreinigung, Unterhalt etc.). Es handelt sich nicht um den Bau einer neuen Strasse, sondern um den Neugestaltung und -organisation einer bestehenden Strasse. Aufgrund der positiven Baumbilanz erhöhen sich aber Baumpflegekosten (CHF 300 pro Baum und Jahr).

Durch die Installation zusätzlicher Haltestelleninfrastrukturen an allen Haltestellen (Komplettausstattung) erhöhen sich die Unterhaltskosten für die BVB.

## 9. Bauablauf

Der Luzernerring/Wasgenring weist im Projektperimeter eine Länge von 1.44 km auf und kann nicht in einer Etappe resp. in einem Jahr gebaut werden. Mit der Eröffnung der Nordtangente im Jahr 2007 wird auch die Linienführung der Schwerverkehrsrouten angepasst. Ein Element davon ist, dass an der Kreuzung Burgfelderstrasse ein Linksabbieger eingeführt werden muss. Dadurch ist es sinnvoll, wenn der Bereich Gustav Wenk-Strasse bis Burgfelderstrasse als erstes gebaut wird. Der Bau der Etappe erfolgt immer halbseitig, so dass neben der Baustelle der Verkehr (MIV, ÖV, Velo und Fussgänger) im Gegenverkehr zirkulieren kann.

Gemäss vorliegendem Planungsstand ist folgende Etappierung vorgesehen:

Etappe	Baujahr	Abschnitt
Etappe 1	2009	Gustav Wenk-Strasse – Burgfelderstrasse inkl.
Etappe 2	2009	Burgfelderstrasse exkl. – Hegenheimerstrasse inkl.
Etappe 3	2010	Hegenheimerstrasse exkl. – Blotzheimerstrasse inkl.
Etappe 4	2010	Blotzheimerstrasse exkl. – Im Langen Loh inkl.

## 10. Öffentlichkeitsarbeit

Für die Öffentlichkeitsarbeit wird zu gegebener Zeit ein stufengerechtes und auf den Planungs- respektive Ausführungsprozess abgestimmtes Informations- und Kommunikationskonzept erarbeitet und umgesetzt.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass sehr unterschiedliche Anspruchsgruppen und dadurch auch verschiedene Bedürfnisse oder Erwartungen existieren. Mögliche Anspruchsgruppen beim vorliegenden Projekt sind beispielsweise die Bevölkerung, insbesondere die Anwohner, Politik, Parteien oder Interessensverbände, Handel und Industrie sowie ansässiges Gewerbe.

Als vorbereitende Massnahmen werden im Rahmen des Planungskredites noch folgende Tätigkeiten ausgeführt:

- Information der betroffenen Bevölkerung und des ansässigen Gewerbes nach dem Entscheid des Regierungsrates über den Ratschlag, noch vor der Überweisung an den Grossen Rat.
- Erarbeiten eines Kommunikationskonzeptes; wobei die Kommunikationsaktivitäten auf die zeitliche Schiene der Projektierungs- und Bauphasen abzustimmen sind.

## 11. Bericht zum pendenten Anzug Markus Lehmann und Konsorten

### 11.1 Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seinen Sitzungen vom 17. Dezember 1998, vom 14. März 2001 und vom 9. April 2003 den nachstehenden, dem Regierungsrat am 20. November 1996 überwiesenen Anzug Markus Lehmann und Konsorten stehen lassen.

„Es war richtig, den Wasgenring und den Luzernerring vierspurig auszubauen aufgrund des Pendlerstroms und als Entlastung der übrigen Quartierstrassen. Nun stellt sich heraus, dass speziell am Wasgenring ohne weiteres auf zwei Fahrspuren verzichtet werden könnte. Die Anwohner klagen schon seit Jahren über die ‚Lastwagenrennen‘ und die vielfach überhöhten Geschwindigkeiten von Autos und Motorrädern, die ein grosses Gefahrenpotential sind. Die Radarkontrollen (eine Woche vor der Kontrolle wird ein Parkverbot mit Zeitangabe aufgestellt) bringen seit Jahren keine Verbesserung der Wohnqualität der Bewohner. Regelmässig ereignen sich schwere Unfälle (auch tödliche) an der Kreuzung Blotzheimerstrasse / Wasgenring wegen zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und wegen einer nicht optimal eingestellten Lichtsignalanlage. Viele Kinder aus dem nahen Wasgenring-Schulhaus müssen diese gefährliche Strasse täglich mehrmals überqueren und stehen einem erhöhten Unfallrisiko gegenüber.

Weil künftig der Pendlerverkehr über die Nord- und Osttangente geleitet wird, wäre es nun an der Zeit, die Situation ‚am Ring‘ neu zu überdenken. Dabei soll die Reduktion der Fahrspuren erste Priorität geniessen. Es ergibt sich automatisch die Möglichkeit, beidseitig Velowege anzulegen. Und durch die Pflanzung von Alleebäumen könnte der frühere Zustand

wieder hergestellt werden, ohne dass Parkplätze verloren gingen. Der Abschluss der Bauarbeiten an der Nordtangente muss nicht abgewartet werden.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat höflich, zu prüfen und zu berichten,

1. wann eine Reduktion der Fahrspuren (von vier auf zwei) am Wasgenring und Luzernerring erfolgen könnte,
2. ob die Realisierung des Veloweges möglich ist unter gleichzeitigem Wiederherstellen des früheren Baumbestandes am Wasgenring,
3. ob die Bushaltestellen als Verkehrsflussregler in die Fahrbahn integriert werden können oder sollen,
4. welche Stellung das Verkehrsproblem ‚am Ring‘ innerhalb des Gesamtverkehrskonzeptes von Basel-Stadt hat.“

## 11.2 Stellungnahme zum Anzug und Antrag

Die Umgestaltung des Luzernerrings/Wasgenrings erfolgte unter der Prämisse, einen Kompromiss zwischen Strassenraumgestaltung und Strassenkapazität zu finden, so dass der Verkehr auf dieser Achse trotz eines potentiellen Rückbaus auch künftig flüssig, stetig und emissionsarm abgewickelt werden kann.

- Wie in den vorliegenden Kapiteln beschrieben, kann aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen der Abschnitt Wasgenring/Luzernerring grundsätzlich von 4 auf 2 Fahrspuren reduziert werden.
- Auf dem ganzen Abschnitt sind 1.5 m breite Velostreifen vorgesehen. Auf einem einzelnen Abschnitt gibt es eine kombinierte Velo-Busspur.
- Der Baumbestand am Wasgenring kann im Abschnitt Morgartenring bis Blotzheimerstrasse als beidseitige Baumreihe, im Abschnitt Blotzheimerstrasse bis Hegenheimerstrasse als einseitige Baumreihe gepflanzt werden. Zwischen den Bäumen werden Parkplätze angeordnet.
- Zur Sicherstellung des Verkehrsflusses und Minimierung der Abschnittsfahrzeit Wasgenring/Luzernerring werden die Haltestellen wo immer möglich nach den Kreuzungen angeordnet. Da der Wasgenring/Luzernerring eine Zufahrtsstrecke zum Halbanschluss Luzernerring darstellt und somit zumindest im nördlichen Abschnitt doch erhebliche Verkehrsmengen zu bewältigen sind, ist es nicht vertretbar, die Bushaltestellen als „Verkehrsflussregler“ einzusetzen.
- Wie vorgängig erwähnt, sind sowohl der Wasgenring als auch der Luzernerring in Bezug auf den Pendlerverkehr, die Nordtangente und die Schwertransporte von zentraler Bedeutung und deshalb sehr wichtige Bestandteile des Gesamtverkehrskonzeptes Basel-Stadt. Aus diesem Grund musste auch ein ausgewogener Kompromiss zwischen Rückbau und Kapazität gefunden werden. Mit dem vorliegenden Projekt ist ein plausibles Konzept entstanden, welches primär im nördlichen Abschnitt (Luzernerring) den Kapazitätsgedanken im Vordergrund hat und im südlichen Teil (Wasgenring) primär den Rückbau-Gedanken aufnimmt. Auf alle Fälle gilt es zu beachten, dass Rückbau um jeden Preis nicht das Ziel sein konnte; übermässige Stausituationen in den Strassen führen zu übermässigen Lärm- und Schadstoffemissionen oder zu Schleichverkehr durch die angrenzenden Tempo 30-Zonen.

## 12. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

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

Wir beantragen dem Grossen Rat, den Anzug Markus Lehmann und Konsorten betreffend Verkehrsberuhigung am Wasgenring und Luzernerring als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Eva Herzog  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatschreiber

### Beilagen

- drei Übersichtspläne 1:1'500
- Entwurf Grossratsbeschluss

