



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.0766.01

BVD/P090766
Basel, 20. Mai 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 18. Mai 2009

Ratschlag

Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse

Projektierung und Ausführung der Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse im Zusammenhang mit der Verlegung der Hünigerstrasse, Ausbaustufe 2

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Zusammenfassung	3
3. Begründung des Begehrens	4
3.1 Einleitung	4
3.2 Randbedingungen und Rahmenvereinbarung (Protocole d'accord cadre)	6
3.3 Finanzierung	7
3.4 Absicht und Inhalt des Ratschlags	8
3.5 Ablauf Projektentwicklung	8
4. Verkehr	8
4.1 Verkehrsgrundlagen	8
4.2 Betriebskonzept	8
4.2.1 Allgemeines	8
4.2.2 Randbedingungen	9
4.2.3 Beschrieb der Zufahrten	10
4.2.4 Aussagen zur Verkehrsqualität	10
4.3 Öffentlicher Verkehr	11
4.3.1 Tramverkehr	11
4.3.2 Busverkehr	12
4.4 Hafnenbahn	12
4.5 Veloverkehr	13
4.6 Parkplatzsituation	13
4.7 Anlieferung, Güterumschlag, Erschliessungen	13
4.8 Fussgängerführung	13
5. Gestaltung	14
6. Weitere Baumassnahmen	14
6.1 Allgemeines	14
6.2 Werkleitungen	15
6.3 Kanalisation	15
6.4 Tramverlängerung Saint-Louis	15
6.5 Schnittstelle zu weiteren Projekten	15
7. Auswirkungen auf die Umwelt	16
8. Kosten	17
8.1 Investitionskosten (inkl. Landerwerb)	17
8.1.1 Investitionskosten IB 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“	17
8.1.2 Investitionskosten IB 2 „Öffentlicher Verkehr“	17
8.2 Leitungserneuerungen nicht zu Lasten des Projektes	18
8.3 Betrieb und Unterhalt	18
9. Termine	18
10. Öffentlichkeitsarbeit	19
11. Antrag	19

1. Begehren

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehren für den Um- und Ausbau der Kreuzung Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse im Zusammenhang mit der neuen Verbindungsstrasse Basel - Huningue zu unterbreiten. Die Anträge gliedern sich wie folgt:

- Projektierung und Ausführung Ausbaustufe 2 Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse
Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2008 = 109.6, inkl. MwSt.
Investitionsbereich 1
Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, 6170.100 2.0007 CHF 8'100'000
- Projektierung und Ausführung Ausbaustufe 2 Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse
Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2008 = 109.6, inkl. MwSt.
Investitionsbereich 2
Öffentlicher Verkehr, 6170.100 2.0008 CHF 4'900'000

Das Amt für Umwelt und Energie erneuert im Rahmen des Umbaus der Kreuzung diverse Kanalisationsleitungen und hat den Betrag von CHF 2'502'000 in seinen gebundenen Ausgaben eingestellt. Diese Ausgabe ist nicht Teil des Ratschlages.

Die IWB ihrerseits investiert CHF 1'012'000 zu Lasten der gebundenen Ausgaben in diverse Erneuerungsarbeiten. Diese Ausgaben sind ebenfalls nicht Teil des Ratschlages.

2. Zusammenfassung

Durch die Impropration der Hünigerstrasse in das Novartisareal musste eine Alternativlösung für die Verbindungsstrasse Basel – Huningue gefunden werden. Die Wahl fiel nach einem Variantenstudium auf eine neue Verbindungsstrasse via Rue de l'Industrie entlang den Sportplätzen der Novartis bis hin zur Kohlenstrasse. Die Kohlenstrasse schliesst bereits heute an die Kreuzung Elsässerstrasse/Schlachthofstrasse an, hat aber bezüglich Verkehrsbelastung heute eher untergeordneten Charakter. Dies ändert sich mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindungsstrasse.

Die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes auf die Kreuzung wurden untersucht. Berechnungen zeigen, dass – unter Berücksichtigung von allen bekannten Entwicklungen – die heutige Kreuzung mittelfristig wahrscheinlich die Kapazitätsgrenze und somit eine ungenügende Verkehrsqualität erreichen wird. Zusammen mit den französischen Partnern hat man einen Grenzwert bezüglich Verkehrsqualität definiert, um einen reibungslosen Verkehr sicherstellen zu können. Gegenstand des vorliegenden Ratschlages sind die entsprechenden

Ausbaumassnahmen zur Sicherstellung der vertraglich vereinbarten Verkehrsqualität an der Kreuzung Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse.

3. Begründung des Begehrens

3.1 Einleitung

Die Hüningerstrasse zerschneidet das Werkareal St. Johann der Novartis heute in zwei Teile. Die Novartis hat daher das Anliegen geäußert, die Hüningerstrasse in das Werkareal zu integrieren, um ihre internen Abläufe zu optimieren.

Mit der Grundsatzvereinbarung zur städtebaulichen Neuordnung im Rahmen des Projektes Novartis Campus Plus haben die Firmenleitung der Novartis Pharma AG und der Regierungsrat Basel-Stadt im Frühjahr 2005 beschlossen, eine neue Strassenverbindung zwischen Basel und Huningue und somit die Voraussetzungen für die Impropration der Hüningerstrasse (ab Kraftstrasse – Landesgrenze) in den Novartis Campus zu schaffen.

Die politischen Verantwortlichen aus dem Elsass (Département du Haut-Rhin, Sous-Préfecture de Mulhouse, Gemeinden Saint-Louis und Huningue sowie Communauté des Communes des Trois Frontières), die Vorsteherin des Baudepartements und der Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements des Kantons Basel-Stadt sowie die Firmenleitung der Novartis haben sich in der Folge darauf geeinigt, im Verlaufe des Jahres 2006 drei Varianten als Ersatz für die heutige Hüningerstrasse detailliert zu studieren und einem Variantenvergleich zu unterziehen.

Nach einem ersten Variantenstudium standen drei Lösungsansätze zur Diskussion:

- Untertunnelung Hüningerstrasse (gleiche Achse, jedoch unter dem Areal durch zwischen Landesgrenze und Elsässerstrasse)
- Verbindung Kohlenstrasse-Schiffmühlestrasse (entlang der Landesgrenze um das Novartisareal herum, auf dem Trasse der Hafenbahn)
- Neue Verbindungsstrasse über französisches Territorium von der Kohlenstrasse in Basel via Parkplätze/Sportplätze Novartis – Rue de l'Industrie zur Avenue de Bâle in Huningue.

Aufgrund vertiefter Studien zur technischen Machbarkeit und zu den Kosten sowie einer Vergleichswertanalyse hat sich die Projektsteuerung – bestehend aus politischen Vertreterinnen und Vertretern der oben aufgeführten Partnern – für die Variante einer neuen Verbindungsstrasse zwischen Basel und Huningue von der Kohlenstrasse via Parkplätze/Sportplätze Novartis – Rue de l'Industrie zur Avenue de Bâle entschieden und dies in einer Rahmenvereinbarung (Protocole d'accord cadre) festgehalten (siehe dazu auch das folgende Kapitel 3.2).

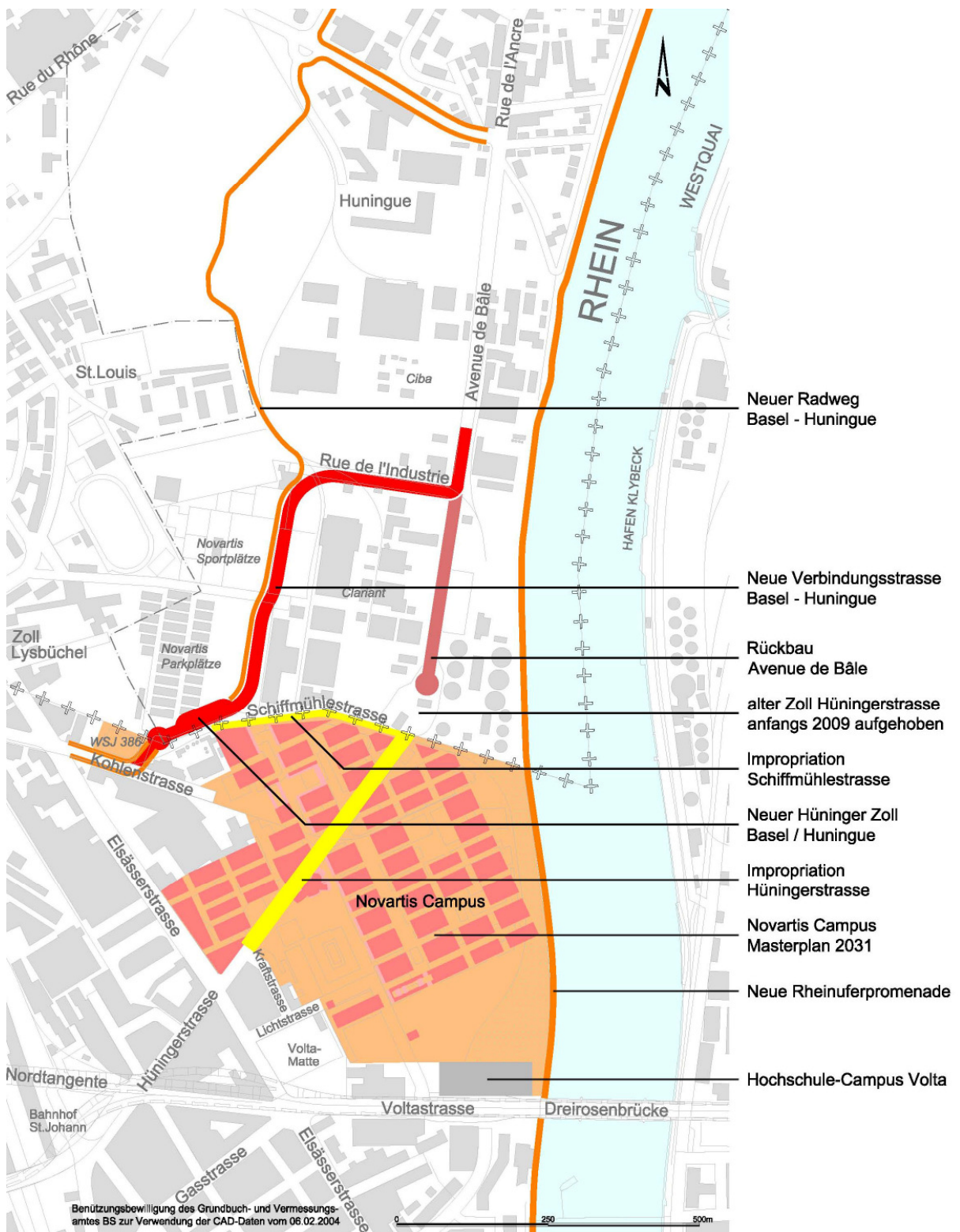


Abbildung 1: Übersicht neue Verbindungsstrasse Basel – Hünigüe

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 1. Juli 2008 den Ratschlag 08.0991.01 „Neugestaltung Hafen St. Johann – Campus Plus, Hünigerstrasse, Abschnitt Kraftstrasse bis Landesgrenze, Schiffmühlestrasse“ überwiesen. Darin wird über die Vorhaben Impropriation

Hünigerstrasse sowie neue Verbindungsstrasse zwischen Basel und Huningue berichtet und die Einreichung des nun vorliegenden Kreditbegehrens angekündigt.

Die neue Verkehrsführung hat direkten Einfluss auf den Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse. Deshalb war auch eine entsprechende Machbarkeitsstudie für den Knotenausbau integraler Bestandteil des erwähnten Variantenentscheides. Mit der neuen Verkehrsführung werden die Ein- bzw. Ausfallsachsen Basel – Saint-Louis und Basel – Huningue neu an der Kreuzung Elsässer-/Kohlenstrasse aufeinander treffen. Unter Berücksichtigung künftiger Verlagerungen von Verkehrsströmen ist die Leistungsfähigkeit des Knotens bis 2020 studiert worden. Es hat sich gezeigt, dass der Knoten stufenweise angepasst, respektive umgebaut werden muss. Es handelt sich dabei um optionale, aufwärtskompatible Ausbaustufen.

3.2 Randbedingungen und Rahmenvereinbarung (Protocole d'accord cadre)

Aufgrund der detaillierten Fachstudien und nach intensiven Verhandlungsrunden zwischen den beteiligten Parteien wurde am 2. Mai 2007 in Huningue eine Rahmenvereinbarung (Protocole d'accord cadre) zum Ersatz der Hünigerstrasse zwischen der Novartis, dem Kanton Basel-Stadt und den zuständigen französischen Partnern unterzeichnet. Die Gemeinden Saint-Louis und Huningue haben sich anlässlich der Verhandlungen für die Verlegung der Hünigerstrasse von Beginn an mit Nachdruck für eine der heutigen Situation adäquate Lösung eingesetzt. Wichtige Voraussetzung dafür ist die ausreichende Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems an der Kreuzung Elsässer-/Kohlenstrasse. Die Kreuzung wurde daher auf ihre Kapazität hin besonders untersucht.

Um die Leistungsfähigkeit auch längerfristig sicherzustellen, wurde mit den französischen Nachbarn vereinbart, die Kreuzung in Abhängigkeit zur Verkehrsentwicklung und in Abstimmung mit allfälligen weiteren baulichen Veränderungen im Umfeld schrittweise betrieblich und baulich anzupassen, so dass ein flüssiger Verkehrsablauf auch in Zukunft gewährleistet werden kann.

Diese Ausbaustufen sind:

- Ausbaustufe 1: Betriebliche Optimierung des Ist-Zustandes ohne bauliche Anpassungen. Diese Massnahmen wurden mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindungsstrasse zwischen Basel und Huningue (Anfang 2009) umgesetzt.
- Ausbaustufe 2: Umbau/Neuorganisation des Knotens (vierarmiger Knoten). Diese Ausbaustufe ist Gegenstand des vorliegenden Ratschlags. Gemäss Modellberechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) wird die Ausbaustufe 2 zwischen 2012 und 2015 benötigt.
- Ausbaustufe 3: Unterführungslösung auf der Achse Schlachthofstrasse/Kohlenstrasse oder andere weitergehende leistungssteigernde Massnahmen.

In der Rahmenvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt, den französischen Partnern und der Novartis ist man übereingekommen, dass das Bauprojekt und in der Folge der Bau-

beginn für die Ausbaustufe 2 erst dann veranlasst werden, wenn Anpassungen an der Traminfrastruktur und/oder der Verkehrsmengenzuwachs dies notwendig machen. Folgende Kriterien sind dafür massgebend:

- entweder die Verlängerung der Tramlinie 11 von Basel nach Saint-Louis
- oder Neubau der Tramwendschleufe Saint-Louis Grenze (infolge Erneuerungsbedarf)
- oder die Verschlechterung der Verkehrsqualität gegenüber dem heutigen Zustand.

Beim dritt genannten Kriterium gilt bezüglich Verkehrsqualität der Zustand 2006 als Referenzzustand. Das Baudepartement nimmt ein alljährliches Monitoring am Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse vor, um die Auslastung während den Spitzenstunden über die Jahre zu erfassen und in der Folge die vereinbarten Schritte zu veranlassen. Die Gemeinden Saint-Louis und Huningue werden über die Ergebnisse des Monitorings informiert.

Gemäss Untersuchungen mit dem Gesamtverkehrsmodell für die Region Basel werden mit der durchgehenden Eröffnung der Nordtangente die Lokalstrassen in deren Umgebung in den nächsten Jahren massgebend von Verkehr entlastet. Dies gilt insbesondere für die Achsen Hünigerstrasse und Elsässerstrasse. Für die Kreuzung Elsässer-/Kohlenstrasse und die Elsässerstrasse, im Abschnitt Hünigerstrasse bis Kohlenstrasse, bedeutet dies, dass die Entlastungswirkung der Nordtangente vorerst die Zusatzbelastung durch die neue Verkehrsführung übersteigt. Die Elsässerstrasse wird im Abschnitt Hünigerstrasse bis Kohlenstrasse im Jahr 2010, trotz der Umlegung des Verkehrs aus der Hünigerstrasse auf die Achse Kohlenstrasse – Elsässerstrasse, eine um ca. 2'000 Fahrzeuge pro Tag geringere Verkehrsbelastung aufweisen als im Jahr 2006.

Der Regierungsrat hat sich gegenüber den französischen Partnern dennoch verpflichtet, umgehend ein Vorprojekt für die Ausbaustufe 2 am Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse auszuarbeiten und in der Folge dem Grossen Rat ein entsprechendes Kreditbegehren zu unterbreiten. Bei der Projektierung der Ausbaustufe 2 wird die Möglichkeit einer späteren Realisierung der Ausbaustufe 3 gewahrt. Da zwischen Kreditantrag (2009) und Ausführung der Ausbaustufe 2 unter Umständen einige Jahre liegen, wird der Regierungsrat vor Baubeginn nochmals überprüfen, ob beispielsweise aufgrund von unerwarteten Verkehrsentwicklungen oder veränderten Rahmenbedingungen weitergehende Massnahmen (Ausbaustufe 3 oder andere Lösungsansätze) zweckmässiger wären. In diesem Falle müsste dem Grossen Rat dann eine neue Vorlage unterbreitet werden.

3.3 Finanzierung

Die bisherigen Planungsarbeiten wurden gemäss Grundsatzvereinbarung mit der Novartis über das Projekt Novartis Campus Plus finanziert. Gemäss der Grundsatzvereinbarung muss Novartis für die Finanzierung der neuen Verbindungsstrasse zwischen Basel und Huningue aufkommen, während der Kanton Basel-Stadt die weiteren Projektierungs- und Baukosten für die Anpassungen am Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse übernimmt.

3.4 Absicht und Inhalt des Ratschlags

Absicht dieses Ratschlags ist es, die benötigten Projektierungs- und Baukosten für den Ausbau des Knotens Elsässerstrasse/Kohlenstrasse (Ausbaustufe2) formell zu beantragen.

3.5 Ablauf Projektentwicklung

Das Projekt Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse wurde federführend durch das Bau- und Verkehrsdepartement entwickelt und geführt. Es basiert auf der Machbarkeitsstudie, die im Rahmen der Variantenuntersuchung für den Ersatz der Hünigerstrasse erstellt wurde. Mit der Detailplanung wurden externe Ingenieurbüros beauftragt. Diese Büros bearbeiteten insbesondere die verkehrstechnischen Grundlagen, entwickelten daraus ein funktionsfähiges Betriebssystem und setzten schliesslich diese Vorgaben strassenbautechnisch um.

Der ganze Planungsprozess dauerte rund ein Jahr und wurde von einer interdisziplinären Begleitgruppe mit Vertretern des Tiefbauamtes, der Basler Verkehrs-Betriebe, der Abteilung Verkehr der Kantonspolizei, der Stadtgärtnerei sowie der Abteilung Stadtgestaltung öffentlicher Raum des Hochbau- und Planungsamtes begleitet. An verschiedenen Besprechungen wurden auch die Gemeinden Saint-Louis und Hünigüe sowie die vom Projekt betroffenen Firmen Novartis und Bell AG über den Stand der Planung orientiert. Durch diese Projektorganisation konnte ein in sich konsistentes und breit abgestütztes Projekt entwickelt werden.

4. Verkehr

4.1 Verkehrsgrundlagen

Die Verkehrsdaten, die als Grundlagen für die Umgestaltung des Verkehrsknotens Elsässerstrasse/Kohlenstrasse dienen, werden einerseits aus konkreten Verkehrszählungen für den Ist-Zustand und andererseits aus Modellberechnungen des Gesamtverkehrsmodells (GVM) für den Prognosezustand 2020 hergeleitet. Die durchgeführten Berechnungsmodelle berücksichtigen folgende Randbedingungen:

- Vollständige Inbetriebnahme der Nordtangente
- Umgestaltung des Novartis Campus mit geändertem Verkehrskonzept der Zufahrten zum Werk und den Parkieranlagen
- Wegfall der Hafensbahn im Knotenbereich Kohlenstrasse / Elsässerstrasse

4.2 Betriebskonzept

4.2.1 Allgemeines

Das Betriebskonzept für den Knoten Elsässer / Hünigerstrasse ist in nachfolgender Abbildung dargestellt. Der zukünftige Verkehrsknoten besteht aus drei lichtsignalgesteuerten Teilknoten (Kreise), die miteinander verknüpft sind. Für die Ausgestaltung des Verkehrsknotens

wurden verschiedene Varianten (unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Randbedingungen) vertieft untersucht. Für alle Lösungsansätze wurden auch entsprechende Computersimulationen mit Darstellung der Verkehrsabläufe durchgeführt. Dabei hat sich die im Folgenden vorgestellte Konzeption als Bestvariante herauskristallisiert.

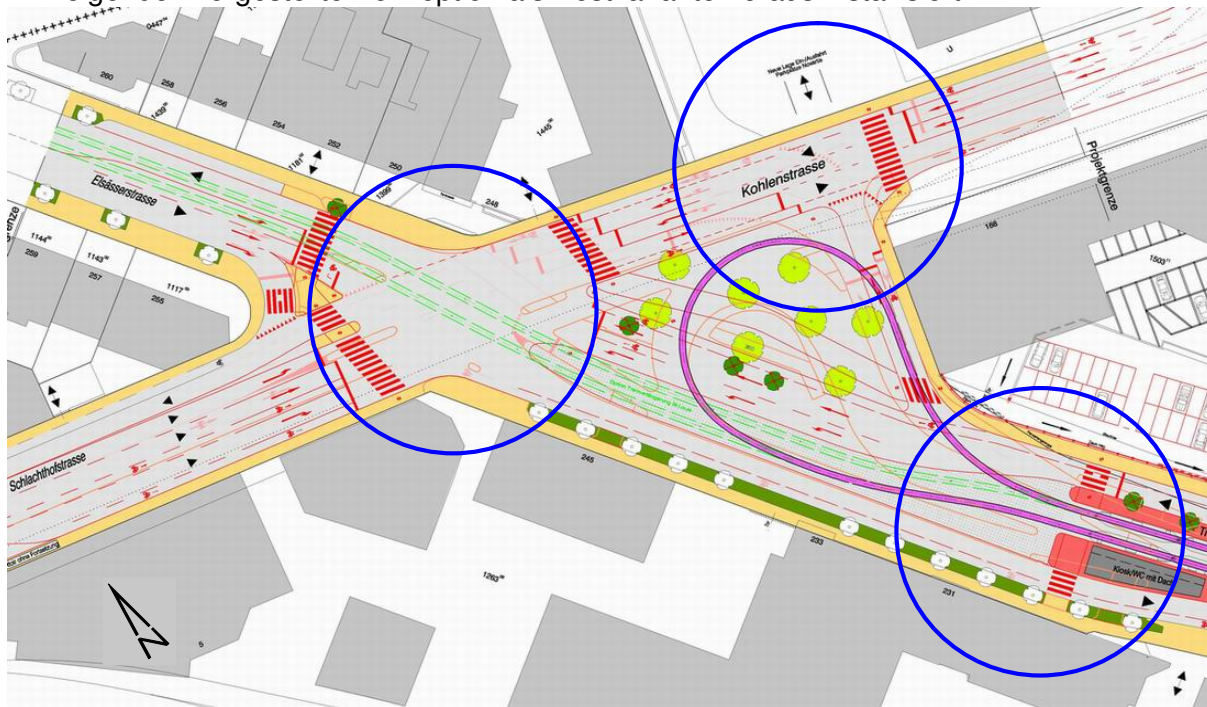


Abbildung 2: Verkehrsknoten Elsässer - / Kohlenstrasse mit neuer Gestaltung

Das hier vorgestellte Betriebskonzept kann die Verkehrsmengen für den Prognosehorizont 2020 bewältigen und erfüllt zudem qualitative Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden.

4.2.2 Randbedingungen

Bei der Erarbeitung der Umgestaltung des Knotens waren folgende Randbedingungen zu erfüllen:

- Mit Inbetriebnahme der Nordtangente und neuem Verkehrskonzept Novartis Campus sind die veränderten Fahrbeziehungen der Verkehrsströme zu berücksichtigen.
- Die neue Gestaltung mit Verlegung der Tramhaltestelle und neuer Wendeschleife muss einen optimalen Betriebsablauf des ÖV gewährleisten, eine zukünftige Tramverlängerung nach Saint-Louis ist optional zu berücksichtigen, der bereits heute bestehende Busverkehr nach Saint-Louis ist in das Verkehrsregime zu integrieren.
- Velomassnahmen an der Kreuzung sind im Rahmen der Umgestaltung zu berücksichtigen. Bei der Elsässerstrasse und der Schlachthofstrasse handelt es sich um empfohlene Velorouten.
- Es ist eine maximale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

4.2.3 Beschrieb der Zufahrten

Zufahrt Schlachthofstrasse

Jede Fahrbeziehung erhält neu einen eigenen Fahrstreifen und separate Velostreifen für Geradeaus und Rechts. Dadurch wird eine hohe Leistungsfähigkeit gewährleistet, die vor allem in der Morgenspitze erforderlich ist. Sowohl die Geradeausspur wie auch der Rechtsabbieger sind mit einem separaten Velostreifen ausgestattet. Bei einer eventuellen Tramverlängerung nach Saint-Louis entfällt der separate Velostreifen des Linksabbiegers aus Platzgründen wieder.

Zufahrt Elsässerstrasse (von Saint Louis)

Für jede Fahrtrichtung wird ein eigener Fahrstreifen angeboten (der Rechtsabbieger in die Schlachthofstrasse kann vortrittsbelastet ohne LSA abfliessen). Die höchste Verkehrsbelastung findet hier in der Morgenspitze statt und kann durch die vorhandene Fahrstreifenaufteilung bewältigt werden.

Zufahrt Kohlenstrasse

Neben dem Hauptknoten mit den beiden Fahrstreifen besteht dieser Abschnitt noch aus dem östlichen Teilknoten mit der Einmündung der Verbindung Elsässerstrasse / Kohlenstrasse. Die Grünphasen der beiden Teilknoten sind aufeinander abgestimmt.

Mit einem separaten Velostreifen und einem indirektem Linksabbiegen am Hauptknoten besteht für die Velofahrer die Möglichkeit, separat vom motorisierten Individualverkehr (MIV), in alle Richtungen zu fahren.

Die höchste Verkehrsbelastung findet in der Abendspitze statt.

Zufahrt Elsässerstrasse (vom Voltaplatz)

Der stadtauswärts fahrende Verkehr wird bis zur Traminsel einstreifig geführt und danach in getrennte Fahrstreifen pro Richtung aufgeweitet. Um einen sicheren und störungsfreien Verkehrsablauf für Tram, MIV und Fussgänger zu ermöglichen, wird dieser Bereich ebenfalls lichtsignalgesteuert. Das Lichtsignal bei der Tramhaltestelle steht in Koordination zum Hauptknoten und zum östlichen Teilknoten in Richtung Kohlenstrasse. Bei Trameingriff wird dieser Streckenabschnitt vom MIV geräumt und gewährt dem Tram ein störungsfreies Wenden.

In der Abendspitze treten die höchsten Verkehrsbelastungen aus Richtung Stadt auf.

4.2.4 Aussagen zur Verkehrsqualität

Bezogen auf das Prognosejahr 2020 ergibt sich für die Morgenspitze gemäss Modellrechnungen eine Auslastung von 86%, für die Abendspitze von 85%. Die Morgenspitze mit der höheren Auslastung ist somit massgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität.

Mit einer 86%igen Auslastung des Zuflusses liegt die Verkehrsstärke noch erheblich unter der Leistungsfähigkeitsgrenze von 100% und ebenfalls deutlich unter dem Auslastungswert von 92.5%, der als kritische Grösse in der Rahmenvereinbarung zur neuen Verbindungsstrasse zwischen Basel und Huningue (Protocole d'accord cadre) definiert wurde und zu weiteren Massnahmen für eine Leistungssteigerung führen würde.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Tramverkehr

Im Kreuzungsbereich Elsässerstrasse/Kohlenstrasse befinden sich heute die Wendeschleife und der Endaufenthalt der Tramlinie 11. Die Trams wechseln aus der Stadt kommend auf der Höhe der Elsässerstrasse 229 die Gleisseite und befahren dann die Wendeschleife im Uhrzeigersinn. Ihren Endaufenthalt haben die Trams in Richtung Basel stehend in der Wendeschleife. Die heutige Wendeschleife weist einen bei weitem nicht normkonformen Radius von 12 m auf. Da das Tram im Endaufenthalt teilweise in der Schleife stehen muss, ist die Haltekante aufgrund des grossen Spaltmasses zwischen Trottoir und Trittbrett nicht behindertengerecht. Mit der Neukonzeption des Knotens können diese Unzulänglichkeiten behoben werden.

Neu stehen für die Haltestelle auf der Höhe Elsässerstrasse 229/231 zwei ca. 50 m lange Inseln zur Verfügung. Das Tram befindet sich in Mittellage, der Individualverkehr kann die Haltestellen in beiden Richtungen ungehindert passieren. Die Varianten Kap-Haltestelle oder Lichtinseln mussten im Rahmen des Variantenstudiums infolge ungenügender Leistungsfähigkeit bezüglich Individualverkehr (MIV) fallengelassen werden, da die Haltestelle zu nahe am Knoten liegt.



Abbildung 3: Haltestelle und Wendeschleife

Aus Richtung Stadt kommend hält das Tram an der kombinierten Tram/Bushaltestelle. Die Fahrgäste steigen aus und können zu Fuss in Richtung Zoll gehen oder steigen auf die Bus-

linie 603 bzw. 604 um. Danach befährt das Tram die Wendeschleufe im Gegenuhrzeigersinn und hat anschliessend seinen Endaufenthalt in Richtung Stadt.

Durch die Verbreiterung der Traminsel in Richtung Stadt entsteht eine Fläche, um für den heutigen Kiosk inklusive der Diensträume der BVB und der öffentlichen WC-Anlage Ersatz bereitstellen zu können. Während des Befahrens der Wendeschleufe wird der MIV mittels Lichtsignal blockiert respektive ausgestossen.

Durch den Einbau zweier zusätzlicher Weichen und einer Kreuzung kann eine spätere Tramverlängerung in Richtung Saint-Louis gewährleistet werden. Die Tramführung in Richtung Saint-Louis nördlich der Kohlenstrasse (Bereich Zoll) wurde im Rahmen dieses Ratschlags nicht untersucht.

4.3.2 Busverkehr

Heute verkehrt in der Elsässerstrasse die Buslinie 604 von und nach Saint-Louis. Nach der Schliessung der Hünigerstrasse wird auch die Buslinie 603 aus Huningue via Kohlenstrasse durch die Elsässerstrasse geführt. Aus Richtung Stadt erfolgt die Verknüpfung mit dem Tram an der neuen Haltestelle, in Richtung Stadt erfolgt die Verknüpfung bei der Haltestelle Hünigerstrasse. In Abstimmung mit der Entwicklung des Campus Novartis kann in der Kohlenstrasse bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt eine Bushaltestelle angeordnet werden.

Zur ÖV-Priorisierung ist vorgesehen, die französischen Busse mit dem Anmeldesystem IBIS auszustatten.

4.4 Hafenbahn

Heute quert die Hafenbahn aus Richtung Schlachthofstrasse kommend die Elsässerstrasse und erschliesst neben dem Hafen St. Johann auch die Novartis und die Firma Bell AG.

Die Firma Novartis hat ihren Anschlussvertrag bereits gekündigt. Die Firma Bell AG kann gemäss Vorabsprache ebenfalls auf einen Gleisanschluss verzichten, da sie aufgrund ihrer Anforderungen bezüglich zeitgerechter An- und Auslieferung ihrer Frischwaren bereits heute ausschliesslich auf Lastwagentransporte setzt.

Im Rahmen der Neugestaltung Rheinuferpromenade St. Johann wird der Hafen zurückgebaut. Für den eigentlichen Rückbau des Hafens soll die Hafenbahn als Logistikkomponente noch zur Verfügung stehen.

Danach kann im Rahmen der Ausbaustufe 2 des Knotens Elsässer-/ Kohlenstrasse die Hafenbahn ab Verzweigung Lyssbüchelstrasse zurückgebaut werden, was im Knotenbereich entsprechend mehr Strassenraum für den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr generiert. Zudem wird die Knotensteuerung, wie unter Kapitel 4.2.2 beschrieben, vereinfacht.

4.5 Veloverkehr

Sowohl die Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse wie auch die Elsässerstrasse sind empfohlene Velorouten. In den neugestalteten Teilen der Kohlenstrasse, Schlachthofstrasse und Elsässerstrasse werden deshalb Velostreifen angeordnet. Wo es aus Platzgründen möglich ist, werden am Knoten Elsässer- / Kohlenstrasse auch die Abbiegespuren mit Velostreifen versehen. Bei einer eventuellen Tramverlängerung nach Saint-Louis entfällt der separate Velostreifen des Linksabbiegers von der Elsässerstrasse in die Schlachthofstrasse aus Platzgründen. Von der Kohlenstrasse in Richtung Elsässerstrasse Süd wird ein indirekter Linksabbieger angeordnet.

Die neue Verbindung zwischen Basel und Huningue wird durchgehend über Zweiradmassnahmen verfügen. Auf französischem Gebiet verläuft ein Radweg auf der Westseite der neuen Verbindungsstrasse. Dieser wird ab der Rue de l'Industrie nach Norden über das Werkareal der Novartis bis zum bereits bestehenden Radweg in der Rue de la Chapelle verlängert. Ab dem Kreislauf du Blochement verlaufen dann neue Radstreifen bis zur Avenue de Bâle in Huningue.

Die Fortführung der Velomassnahmen in der Elsässerstrasse in Richtung Stadt ist Gegenstand einer gleichzeitig eingereichten, separaten Vorlage für ein Projektierungskredit Elsässerstrasse - Hünigerstrasse.

4.6 Parkplatzsituation

Im betroffenen Perimeter gibt es keine öffentlichen Parkplätze auf Allmend.

4.7 Anlieferung, Güterumschlag, Erschliessungen

Der betroffene Projektperimeter befindet sich inmitten eines intensiv genutzten Industriegebietes. Demzufolge sind auch diverse Arealerschliessungen von der neuen Knotengestaltung betroffen.

Sämtliche Erschliessungen können weiterhin gewährleistet werden. Aufgrund des Landerwerbs im Bereich der neuen Haltestelle braucht es bei der Firma Bell AG arealinterne Anpassungen. Die Anpassungen betreffen Mitarbeiterparkplätze sowie die Ein- und Ausfahrt der unterirdischen Einstellhalle. Die Kosten dafür sind, gemäss Verursacherprinzip, Bestandteil dieses Ratschlags. Sowohl der Landerwerb wie auch die Anpassungsarbeiten sind mit der Firma Bell AG vorbesprochen und einvernehmlich geplant worden.

4.8 Fussgängerführung

In Nord-/Südrichtung (Elsässerstrasse) stehen sowohl östlich wie westlich gesicherte Fussgängerquerungen zur Verfügung. Das Trottoir auf der Westseite wird im Vergleich zu heute nicht verändert und weist eine Breite von 2.0 m auf. Auf der östlichen Seite kommt das neue Trottoir auf heutiges Bell-Areal zu liegen. Das Trottoir wird ebenfalls 2 m breit sein.

Auf der West-/Ostachse (Schlachthofstrasse/Kohlenstrasse) wird nur eine durchgehende Fussgängerverbindung auf der Nordseite angeboten (Seite Zoll). Da einerseits das Trottoir südlich in der Schlachthofstrasse ohne Fortsetzung ist und andererseits ein gesteuerter Fussgängerübergang über die Elsässerstrasse fast 25 m lang würde, wird auf eine südlich angeordnete Fussgängerachse verzichtet.

5. Gestaltung

Die dargelegten verkehrlichen Anforderungen an den Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse und die damit einhergehende Reorganisation der Verkehrsflächen bedingen auch massgebliche Veränderungen am Erscheinungsbild des Strassenraumes.

Historisch betrachtet waren die radialen Zugangsachsen aus der Landschaft in die befestigte Stadt häufig von Bäumen begleitet. Oftmals entsprechend der Bedeutung der Strasse, entweder als einseitige Baumreihe, Allee oder gar als doppelte Allee. Die heute innerhalb der Stadtgrenzen liegende Elsässerstrasse wird nicht zuletzt vor diesem Hintergrund teilweise von einer Allee gesäumt. Im Abschnitt zwischen Zoll und Tramwendeschlaufe – also im Kreuzungsbereich mit der Kohlenstrasse – ist die Allee schon heute, aufgrund des Verkehrsflächenbedarfs, nur noch fragmentarisch vorhanden.

Mit den verkehrlichen Anpassungen endet die Allee – von der Stadt her kommend – zukünftig im Bereich der neuen Tramhaltestelle, bei welcher der Strassenraum sich aufweitet und asymmetrisch wird. Von der neuen Tramhaltestelle bis hin zur Kreuzung mit der Kohlenstrasse wird die Elsässerstrasse von einer einseitigen Baumreihe am westlichen Fahrbahnrand begleitet. Mittels Baumneupflanzungen im Bereich der Tramwendeschlaufe wird versucht, der verkehrstechnisch bedingten Aufweitung des Strassenraumes – bei der Kreuzung mit der Kohlenstrasse – entgegenzuwirken und die Massstäblichkeit der Elsässerstrasse zu unterstützen. Auf der entstehenden, grösstenteils unversiegelten Dreiecksfläche, über welche die Wendeschlaufe des Trams und eine Fussgängerverbindung entlang der Elsässerstrasse führt, werden – auch vor dem Hintergrund des Baumersatzes – in disperser Anordnung raumbildende, grosskronige Bäume gepflanzt. Ferner wird, parallel zu den baulichen Veränderungen, auch die Beleuchtung des Strassenraumes an die neue Situation angepasst.

6. Weitere Baumassnahmen

6.1 Allgemeines

Zusammen mit den Strassen- und Gleisbaubauarbeiten werden weitere Arbeiten durchgeführt. Es sind vor allem:

- Ergänzung / Erneuerung der Werkleitungstrassen
- Anpassung / Erneuerung der Lichtsignalanlagen
- Anpassung Entwässerungsleitungen

Diese Arbeiten erfolgen koordiniert mit den Strassenbauarbeiten.

6.2 Werkleitungen

Die IWB planen im betroffenen Perimeter der Elsässerstrasse Verstärkungen des E-Netzes sowie Erweiterungen der Querungen. Im Bereich der Tramschlaufe muss die öffentliche Beleuchtung erneuert werden.

Ferner muss die Gasleitung in der Elsässerstrasse infolge des neuen Tramgleises verlegt werden. Gleichzeitig wird eine Hausanschlussleitung saniert. Bei der Wasserversorgung sind ebenfalls Erneuerungsmassnahmen vorgesehen.

Die Aufwendungen sind sowohl gebundene Ausgaben wie auch Investitionen zu Lasten des Projektes.

6.3 Kanalisation

In der Elsässerstrasse plant das AUE eine Kalibervergrösserung der bestehenden Kanalisationsleitung. In der Kohlenstrasse ist aus betrieblicher Sicht eine Fliessumkehr der Entwässerungsleitung notwendig. Beide Arbeiten gehen zu Lasten des Globalbudgets der Stadtentwässerung.

6.4 Tramverlängerung Saint-Louis

Durch den Einbau zweier zusätzlicher Weichen und einer Kreuzung kann eine spätere Tramverlängerung in Richtung Saint-Louis gewährleistet werden

6.5 Schnittstelle zu weiteren Projekten

Um im Bereich der neuen Tramendhaltestelle genügend Platz zu haben, muss im Bereich nord-östlich der Haltestelle die Parzellengrenze auf die Baulinie zurückversetzt werden. Landeigentümerin ist die Firma Bell AG, mit welcher im Vorfeld der Erstellung des Ratschlages mehrere Gespräche geführt wurden. Durch das Zurücksetzen der Parzellengrenze entfallen der Firma Bell AG 26 Parkplätze, welche sie den Angestellten zur Verfügung stellten. Zu dem muss eine Zufahrt in eine unterirdische Parkgarage baulich angepasst werden. Die Kosten für die baulichen Anpassungen (Rampe, Beläge, Zäune und Tore) sind in den Ratschlagskosten enthalten. Ebenfalls sind Kosten für die wegfallenden Parkplätze und den Landerwerb enthalten, wobei die Bell AG eher an einem Realersatz interessiert wäre als an einer Entschädigung. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen und verlaufen in gutem Einvernehmen.



Abbildung 4: Anpassung Bell-Areal

7. Auswirkungen auf die Umwelt

Beim Projekt handelt es sich um eine Anpassung einer bestehenden Anlage, welche keine massgebenden Auswirkungen auf die Umwelt hat. Durch die Umgestaltung des Knotens Elsässerstrasse / Kohlenstrasse verändert sich die Baumbilanz im Projektperimeter um -5. 13 Bäume müssen projektbedingt entfernt, 8 können auf der Dreiecksinsel neu gepflanzt werden. Die fehlenden 5 Bäume sollen mit der Umgestaltung der Elsässerstrasse wieder kompensiert werden.

8. Kosten

8.1 Investitionskosten (inkl. Landerwerb)

8.1.1 Investitionskosten IB 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

Die Gesamtkosten zu Lasten Investitionsbereich 1 betragen CHF 8'100'000.- (Preisbasis gemäss schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2008 = 109.6) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Grundstücke	320'000
Strassenbau	3'650'000
Werkleitungen zu Lasten Projekt	416'000
Ausbau / Umgebung	933'000
Baunebenkosten	650'000
Honorare	890'000
Diverses und Unvorhergesehenes	670'000
Zwischentotal exkl. MWST	7'529'000
Mehrwertsteuer 7.6% (gerundet)	571'000
Total Projektkosten IB 1 in CHF (inkl. MWST)	8'100'000

8.1.2 Investitionskosten IB 2 „Öffentlicher Verkehr“

Die Gesamtkosten zu Lasten Investitionsbereich 2 betragen CHF 4'900'000.- (Preisbasis gemäss schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2008 = 109.6) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Gleisbau inkl. Unterbau	1'777'000
Elektrische Anlagen	439'000
Ausbau / Umgebung	938'000
Baunebenkosten	431'000
Honorare	540'000
Diverses und Unvorhergesehenes	430'000
Zwischentotal exkl. MWST	4'555'000
Mehrwertsteuer 7.6% (gerundet)	345'000
Total Projektkosten IB 2 in CHF (inkl. MWST)	4'900'000

8.2 Leitungserneuerungen nicht zu Lasten des Projektes

Im Zusammenhang mit dem Projekt Umgestaltung Elsässer-/Kohlenstrasse werden verschiedene Werkleitungserneuerungen vorgenommen, welche nicht zu Lasten des vorliegenden Ratschlages gehen. Es sind im Einzelnen die folgenden Positionen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenposition zu Lasten laufende Rechnung	Kosten in CHF
Werkleitungserneuerung IWB – Elektrizität	464'000
Werkleitungserneuerung IWB – Fernwärme	0
Werkleitungserneuerung IWB – Gas	340'000
Werkleitungserneuerung IWB – Wasser	208'000
Werkleitungserneuerung AUE – Kanalisation	2'502'000
Total Erneuerungen in CHF (inkl. 10 % Unvorhergesehenes / exkl. MWST)	3'514'000

8.3 Betrieb und Unterhalt

Für den Betrieb und Unterhalt des umgestalteten Knotens Elsässer-/Kohlenstrasse ist mit den üblichen Kosten zu rechnen (Strassenreinigung, Unterhalt etc.). Es handelt sich nicht um den Bau einer neuen Strasse, sondern um den Neugestaltung einer bestehenden Strasse.

9. Termine

In der Rahmenvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt, den französischen Partnern und der Novartis ist man übereingekommen, dass das Bauprojekt und in der Folge der Baubeginn für die Ausbaustufe 2 vorbehältlich anderer Gründe (Umgestaltung / Leitungserneuerungen, etc.) erst dann veranlasst werden, wenn Anpassungen an der Traminfrastruktur und/oder der Verkehrsmengenzuwachs dies notwendig machen. Folgende Kriterien sind dafür massgebend:

- entweder die Verlängerung der Tramlinie 11 von Basel nach Saint-Louis
- oder Neubau der Tramwendschleufe Saint-Louis Grenze (infolge Erneuerungsbedarf)
- oder die Verschlechterung der Verkehrsqualität gegenüber dem heutigen Zustand.

Bezüglich des Bauablaufs muss in einer ersten Phase das Bell-Areal im Haltestellenbereich umgebaut werden, um für die Verkehrsführung während der Bauphase in der Elsässerstrasse genügend Platz zu haben. Danach können zusammen mit den Werkleitungsarbeiten und den Fahrleitungsmasten die ersten Gleiselemente, die ausserhalb der heutigen Gleise liegen, verlegt werden.

Für den restlichen Gleisbau inkl. Haltestelleninfrastruktur muss der Trambetrieb 4 Wochen unterbrochen werden. Der Gleis- und Fahrleitungsbau erfolgt im 2-Schicht-Betrieb während 6 Tage die Woche. In dieser Zeit wird ein Busersatz die Lücke zwischen St. Louis Grenze

und Voltaplatz schliessen, das Tram 11 wendet während der Sperrung bei der neuen Schlaufe beim Bahnhof St. Johann. Während der Tramsperrung soll auch möglichst viel an Strassenbau erledigt werden, die Restarbeiten folgen dann aber unter Trambetrieb. Der Verkehr (MIV) bleibt aufrechterhalten. Der Einbau der Deckbeläge erfolgt an verkehrsarmen Wochenenden.

10. Öffentlichkeitsarbeit

Von der Baustelle Knoten Elsässerstrasse / Kohlenstrasse sind weniger private Anwohner betroffen als vielmehr ansässiges Gewerbe, Industrie, Berufspendler und die angrenzenden Gemeinden. Die Öffentlichkeitsarbeit ist deshalb auf diese Betroffenen auszurichten. In diesem Sinne ist nicht wie an anderen Orten Lärm, Staub oder Nachtarbeit das Thema, sondern viel mehr die effiziente Verkehrsführung durch die Baustelle und die Sicherstellung der Arealzugänglichkeiten auch für Lastwagen.

Im Rahmen eines Kommunikationskonzeptes werden die einzelnen Orientierungsschritte erarbeitet und stufenweise umgesetzt.

Nach Möglichkeit erfolgen die Massnahmen der Ausbaustufe 2 am Knoten synchron mit der Erneuerung und Umgestaltung der Elsässerstrasse. Daher ist es wichtig, dass die Projektierung der Elsässerstrasse umgehend in Angriff genommen werden kann. Im Übergangsbereich von der Elsässerstrasse zum Knotenbereich Elsässer-/Kohlen-/Schlachthofstrasse können sich aus den Planungsuntersuchungen zur Elsässerstrasse gegebenenfalls noch Anpassungen zu der vorliegenden Planung ergeben.

11. 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.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Elsässerstrasse / Kohlenstrasse / Schlachthofstrasse

Ausbaustufe 2 / Projektierung Elsässerstrasse

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

- ://: 1. Für die Projektierung und Ausführung des Umgestaltungsprojektes Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse wird ein Kredit von CHF 8'100'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2008 = 109.6) bewilligt. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes (Position 6170.100.2.0007) im Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) eingestellt.
2. Für die Projektierung und Ausführung des Umgestaltungsprojektes Knoten Elsässerstrasse/Kohlenstrasse/Schlachthofstrasse wird ein Kredit von CHF 4'900'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2008 = 109.6) bewilligt. Der Kredit wird zu Lasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamtes (Position 6170.100.2.0008) im Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr) eingestellt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.