



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.0862.01/05.8458.03/08.5348.02

BVD/P100862 / 058458 / 085348  
Basel, 19. Mai 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 18. Mai 2010

## Ausgabenbericht

### **Grenzacherstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze**

**Gesamtsanierung und Verbesserung der Verkehrssituation**

**Beantwortung des Anzugs Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel (P058458)**

**Beantwortung des Anzugs Guido Vogel und Konsorten betreffend Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee (P085348)**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b> .....	<b>4</b>
2.1 Sanierung der Strasse und Verkehrsverbesserungsmassnahmen.....	4
2.2 Verkehrsplan Basel 2001 und kantonaler Richtplan 2009 .....	4
<b>3. Projektbeschreibung</b> .....	<b>4</b>
3.1 Ausgangslage, Rahmenbedingungen und Abgrenzung.....	4
3.2 Neuer Strassenquerschnitt.....	5
3.3 Fussverkehrsmassnahmen.....	6
3.4 Velo- /Mofamassnahmen .....	8
3.5 Massnahmen für den Busverkehr .....	9
3.6 Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und Parkierung.....	10
3.7 Grünmassnahmen.....	11
3.8 Koordination mit weiteren Vorhaben .....	12
3.9 Bauvorgang und Termine.....	12
3.10 Auswirkung auf die Umwelt.....	13
<b>4. Kosten</b> .....	<b>14</b>
4.1 Kosten zulasten des Umgestaltungs-Projektes.....	14
4.2 Aufteilung der Gesamtkosten nach Infrastruktursystemen .....	14
4.3 Kosten zulasten der Werke und der BVB.....	15
<b>5. Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend "Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel"</b> .....	<b>16</b>
<b>6. Anzug Guido Vogel und Konsorten betreffend „Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee“</b> .....	<b>17</b>
<b>7. Antrag</b> .....	<b>20</b>
<b>Plananhang</b> .....	<b>22</b>

## 1. Begehren

Wir erlauben uns, dem Grossen Rat, in Zusammenhang mit der anstehenden und dringend notwendigen Sanierung der Grenzacherstrasse, ein Kreditbegehren für die Umgestaltung der Grenzacherstrasse im Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze, zu unterbreiten. Wir beantragen für die Umgestaltung einen Baukredit in Höhe von CHF 1'440'000 inkl. MWST (Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2009 = 105.6.).

Das Vorhaben wurde mit Beschluss des Regierungsrates vom 6. Juli 2004 unter der Position 6170.110.21063 ins Investitionsprogramm, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ aufgenommen.

Für den Teil Totalsanierung der Strasse inkl. der Anpassung an die Normen gemäss heutigen Strassenstandards (Strassenquerschnitt ohne Velo-/Mofastreifen, Entwässerung, Randabschlüsse) betragen die Kosten CHF 1'560'000 und gehen als gebundene Ausgaben zu Lasten des Rahmenkredites Erhaltung Strasse. Sie sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ausgabenberichtes.

Die Gesamtkosten zu Lasten des Investitionsbereichs „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ für die Umgestaltung und die Totalsanierung der Grenzacherstrasse betragen CHF 3'000'000.

Koordiniert mit den vorgesehenen Sanierungs- und Verkehrsverbesserungsmassnahmen werden folgende Werkleitungsarbeiten zulasten Werke und der BVB vorgenommen:

- Die IWB-Elektrizität investiert CHF 60'000 zulasten ihrer gebundenen Ausgaben in die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung (infolge der Demontage der Fahrleitung der ehemaligen BVB-Trolleybusse).
- Die IWB-Gas investiert CHF 40'000 zulasten ihrer gebundenen Ausgaben in die Erneuerung diverser Hausanschlussleitungen.
- Die IWB-Wasser investiert CHF 470'000 zulasten ihrer gebundenen Ausgaben in diverse Werkleitungs- und Hausanschlusserneuerungen.
- Die Gemeinde Riehen investiert CHF 50'000 zu eigenen Lasten in den Umbau eines bestehenden Kanalisationsschachtes.
- Die Swisscom investiert CHF 25'000 zulasten ihrer gebundenen Ausgaben in diverse Werkleitungserneuerungen sowie in den Umbau bestehender Schächte.
- Die BVB entfernen zu ihren eigenen Lasten die alten Trolleybus-Masten mit geschätzten Kosten von CHF 300'000.

Diese Ausgaben zu Lasten der Werke und der BVB beziffern sich auf insgesamt CHF 945'000. Sie sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ausgabenberichtes.

## **2. Begründung**

### **2.1 Sanierung der Strasse und Verkehrsverbesserungsmassnahmen**

Die Grenzacherstrasse ist im Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze in einem baulich sehr schlechten Zustand. Belagsschäden machen den dringend notwendigen Sanierungsbedarf augenfällig. Die Schäden sind so gross, dass eine Totalsanierung des gesamten Fahrbahnoberbaus vorgenommen werden muss. Der Strassenrand auf der Seite der Freizeitgärten ist nicht befestigt und muss mit einem neuen Randabschluss befestigt werden. Im Zuge dieser Bauarbeiten besteht die Möglichkeit, mit verhältnismässig geringem finanziellem Zusatzaufwand eine generelle Verbesserung der Verkehrssituation zu erzielen, vor allem zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

### **2.2 Verkehrsplan Basel 2001 und kantonaler Richtplan 2009**

Die Festsetzungen aus dem Verkehrsplan Basel 2001 sowie dem kantonalen Richtplan 2009 unterstreichen die Bedeutung der Grenzacherstrasse als Teil des kantonalen Fusswegnetzes und als kantonale Veloroute.

Im kantonalen Richtplan 2009 ist die Verlegung der Grenzacherstrasse im Sinne einer Optionssicherung für die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete (Rheinacker, Landauer) enthalten. Wenn diese Abwägungen in weiteren Vertiefungsstudien zu einer eventuellen Umverlegung der Grenzacherstrasse führen, so ist von einem langfristigen Horizont (ca. 20-25 Jahre) auszugehen. Ein Verzicht auf die anstehende Sanierung zusammen mit der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wäre folglich weder verhältnismässig, noch aus Sicherheitsgründen (Strassenschäden, fehlende Velomassnahmen auf Kantonsstrasse) verantwortbar.

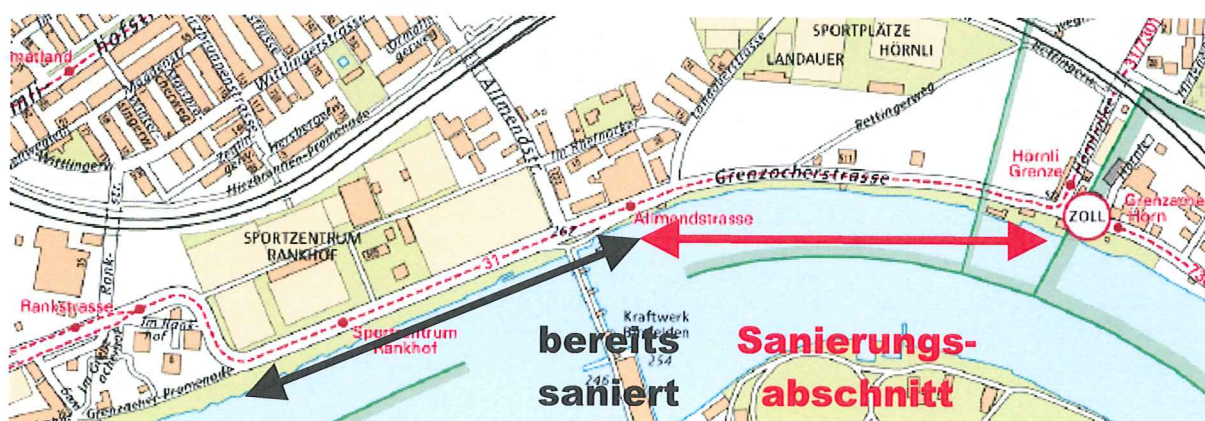
## **3. Projektbeschreibung**

### **3.1 Ausgangslage, Rahmenbedingungen und Abgrenzung**

Bei der Grenzacherstrasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse, die Geschwindigkeit ist auf 50 km/h beschränkt. Die Gesamtquerschnittsbelastung liegt bei einem DWV (durchschnittlicher Werktagsverkehr) von 20'000 MFZ/24 h, der Schwerverkehrsanteil (Bus, LKW) liegt mit 2–4 % eher niedrig. Auf der Grenzacherstrasse verkehren die Buslinien 31 und 38. Sie verbindet den Wettsteinplatz mit dem Zoll bei Grenzach-Wyhlen in Deutschland. Im äussersten Teil zwischen Grenzacher-Promenade und Hörnli Grenze verläuft sie parallel zum Rhein und wird auf der anderen Seite durch die Sportanlage Rankhof, das Quartier Landauer und das Freizeitgartenareal begrenzt. Es ist somit keine typische Innerortsstrecke, was sich auch auf die Verkehrssituation, insbesondere das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs und das Verhalten des Veloverkehrs auswirkt. Die stadteinwärts fahrenden Velofahrerinnen und Velofahrer nutzen oft widerrechtlich das Trottoir oder den Veloweg auf der Rheinseite in Gegenrichtung, da Velomassnahmen in diese Richtung fehlen. Da es sich hier um eine Hauptverkehrsstrasse und eine offizielle Verbindung des Velo-/Mofaroutennetzes

handelt, sind Massnahmen zugunsten des Velo-/Mofaverkehrs vorzusehen. Zudem sind, im bestehenden Zustand, für das rheinseitige Trottoir der Grenzacherstrasse, die Anforderungen an eine kantonale Fusswegverbindung betreffend Sicherheit, Breite und Komfort nicht erfüllt. Der Abschnitt Grenzacher-Promenade bis Bushaltestelle Allmendstrasse der Grenzacherstrasse wurde in den letzten Jahren bereits erneuert. Für diesen Abschnitt wurden verschiedene Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs realisiert.

Die im nun anstehenden Sanierungsperimeter geplante funktionale Verbesserung der Grenzacherstrasse beruht in erster Linie auf einer Optimierung ihres Querschnittes. Dabei werden die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.



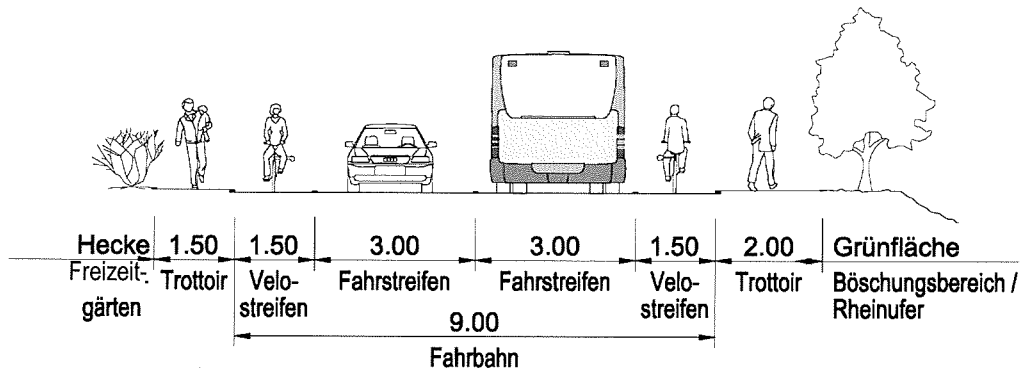
### 3.2 Neuer Strassenquerschnitt

Eine neue Querschnittsaufteilung der Strasse verteilt die vorhandenen Flächen zwischen Freizeitgärten und Rheinufer optimal. Das Parkieren (insbesondere Pendler) auf dem bestehenden, unbefestigten Bankett entlang des Freizeitgartenareals ist zwar widerrechtlich, wurde jedoch bis anhin toleriert. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und die Anordnung von Velostreifen beidseits der Fahrbahn wird das Parkieren künftig verunmöglicht, wodurch beidseits der Fahrspuren des motorisierten Verkehrs Velostreifen angeordnet werden können.

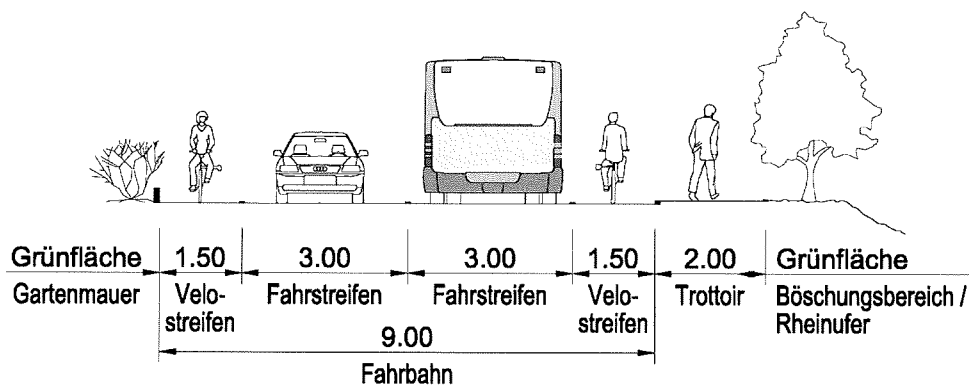
Das Trottoir auf der Rheinseite verläuft durchgehend. Auf der Seite der Freizeitgärten besteht heute ab der Landauerstrasse bis kurz vor dem Grenzübergang kein Trottoir. Neu soll hier zwischen Landauerstrasse und Bettingerweg sowie ab der neuen Bushaltestelle Hörnli Grenze bis zum Zoll, ein Trottoir realisiert werden.

In der Grenzacherstrasse verkehren die Buslinien 31 und 38. Seit 2009 verkehrt die Linie 38 auch nach Grenzach-Wyhlen. Dadurch wird eine Verlegung der Haltestelle Hörnli Grenze aus der Hörnliallee in die Grenzacherstrasse notwendig.

### neuer Schemaquerschnitt zw. Landauerstrasse und Bettingerweg (in Richtung Hörnli Grenze)

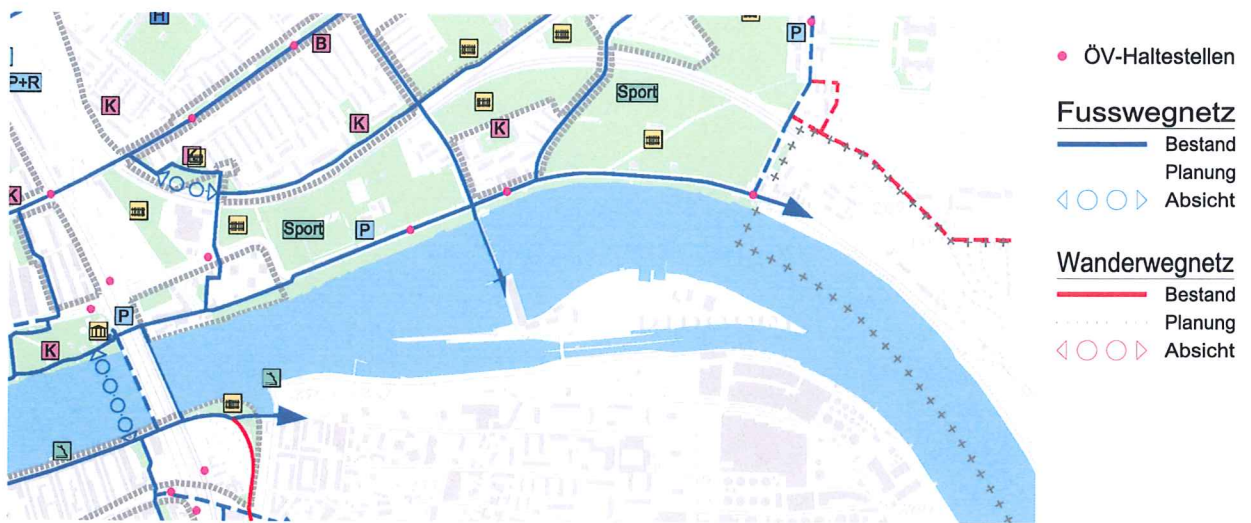


### neuer Schemaquerschnitt zw. Bettingerweg und Bushaltest. Hörnli Grenze (in Richtung Grenze-Hörnli)



## 3.3 Fussverkehrsmassnahmen

Entlang der Grenzacherstrasse verläuft zwischen Grenzacher-Promenade und Hörnli Grenze rheinseitig eine kantonale Fusswegverbindung mit Anschlüssen an das Quartier Hirzbrunnen via Allmendstrasse, nach Birsfelden via Kraftwerk, nach Riehen (neue S-Bahn-Station Niederholz) via Landauerstrasse sowie Richtung Friedhof am Hörnli via Hörnliallee. Die Verbindungen entlang der Grenzacherstrasse sowie über das Kraftwerk Birsfelden sind zudem Bestandteil von signalisierten Wanderrouten.



### Ausschnitt aus dem Netz der kantonalen Fuss- und Wanderwegverbindungen (Oktober `08)

Rheinseitig besteht ein durchgehendes Trottoir entlang der Grenzacherstrasse; dieses wird, wo möglich, auf eine Breite von 2 m verbreitert. Durch die neuen Velomassnahmen auf der Fahrbahn steht dem Fussverkehr ein eigener genügend breiter Raum zur Verfügung, der künftig nicht mehr vom Veloverkehr mitbenutzt wird.

Quartiersseitig, also nördlich der Fahrbahn, existiert teilweise im Bereich der Sportanlage Rankhof, sowie im Abschnitt zwischen Allmendstrasse und Landauerstrasse, ein Trottoir. Durch die Querschnittsoptimierung kann neu auch zwischen Landauerstrasse und Bettingerweg ein Trottoir realisiert werden. Damit haben der Fussverkehr vom Bettingerweg zur Bushaltestelle Allmendstrasse, Freizeitgartennutzer und auch Wanderer vom Hörnli via Bettingerweg eine direkte und sichere Verbindung zum öffentlichen Verkehr.

Um die beiden Trottoirseiten zu verbinden, existieren auf Höhe der Bushaltestellen Sportzentrum Rankhof und Allmendstrasse, sowie bei der Einmündung der Allmendstrasse, jeweils Fussgängerstreifen mit Mittelinseln.

Die Bushaltestelle Allmendstrasse, Fahrtrichtung stadtauswärts, wird so in Richtung Hörnli Grenze verschoben, dass haltende Busse nicht mehr vom motorisierten Verkehr überholt werden können; das Gefahrenpotential für Fussgängerinnen und Fussgänger, welche die Fahrbahn überqueren, kann so minimiert werden.

Der bestehende Fussgängerstreifen im Einmündungsbereich Bettingerweg bleibt bestehen. Hier wird die Hecke in unmittelbarem Umfeld versetzt und zurückgeschnitten, sodass die nötige Sichtbeziehung frei bleibt.

Der bestehende Fussgängerstreifen über die Grenzacherstrasse im Einmündungsbereich Hörnliallee führt heute über drei Fahrspuren (13.30 m) ohne Mittelinsel. Geplant ist hier eine Verschiebung aus dem Kreuzungsbereich in Richtung neuer Bushaltestelle Hörnli Grenze. An dieser Stelle lässt sich der Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel als zusätzliche Querungshilfe ausstatten.

### 3.4 Velo- /Mofamassnahmen

Die Grenzacherstrasse ist zwischen Peter Rot-Strasse und Hörnli Grenze eine offizielle Verbindung des kantonalen Veloroutennetzes. Da es sich hier um eine Hauptverkehrsstrasse und eine offizielle Verbindung des Velo-/Mofaroutennetzes handelt, sind Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs vorzusehen.

Im Abschnitt Grenzacher-Promenade bis Allmendstrasse wurden im Rahmen der Sanierung und Einführung von kostenpflichtigen Parkplätzen für die Sportanlage Rankhof bereits entsprechende Verbesserungen für den Veloverkehr vorgenommen. Insbesondere wurde Richtung Stadt die Verbindung von der Sportanlage Rankhof in die Grenzacher-Promenade (kantonale Route Richtung Solitude), dank eines Velofurtes<sup>1</sup> mit Verkehrsinsel bei der Bushaltestelle Sportzentrum Rankhof, deutlich verbessert. Zudem wurde zur Verbesserung der Quartieranbindung Hirzbrunnen entlang der Sportanlage bis zur Allmendstrasse auf dem bestehenden Veloweg der Gegenverkehr zugelassen. Somit entfällt das ungeschützte Linksabbiegen von der Grenzacherstrasse in die Allmendstrasse.

Im Abschnitt Allmendstrasse bis Hörnli Grenze besteht nur stadtauswärts, also auf der Rheinseite ein Veloweg, welcher auf dem Trottoir angeordnet ist; er beeengt daher den Fussweg und führt zu beschleunigter Fahrweise des motorisierten Verkehrs auf der Fahrbahn aufgrund der Verkehrstrennung vom Veloverkehr. Stadteinwärts bestehen in diesem Abschnitt keine Velomassnahmen, deshalb wird der rheinseitige Veloweg von Velofahrerinnen und Velofahrern häufig entgegen der erlaubten Fahrtrichtung benutzt. Dies führt sowohl zu Engpässen beim Kreuzen von Velofahrerinnen und Velofahrern und deshalb zum Ausweichen auf den Fussweg als auch zu gefährlichen Situationen auf Höhe des Kioskes bei der Haltestelle Allmendstrasse, insbesondere beim Queren der Strasse zur Weiterfahrt.

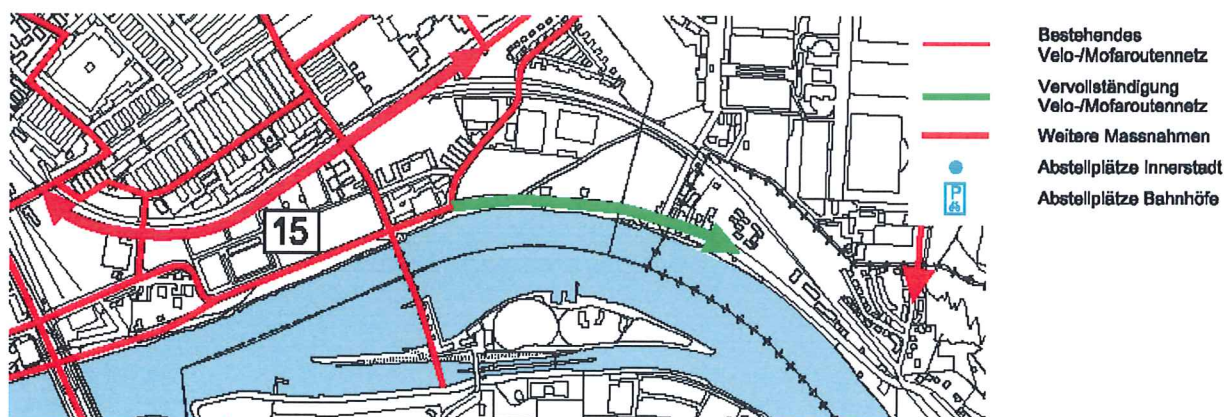


**Auffahrt auf Veloweg nach Kiosk**

<sup>1</sup> Fahrbahnquerungsmöglichkeit für Velos neben Fussgängerstreifen mit Mittelinsel



Zwei weitere kantonale Velorouten treffen zudem auf die Grenzacherstrasse: vom Kraftwerk Birsfelden sowie bei der Landauerstrasse als Anbindung von Riehen (S-Bahn-Station Niederholz).



**Ausschnitt aus dem kantonalen Veloroutennetz (Verkehrsplan Basel 2001)**

Der Veloverkehr wird, wie in der Stadt Basel üblich, künftig auf der Fahrbahn mit entsprechender Markierung geführt. Mit den dafür beidseitig vorgesehenen Velostreifen stehen dem Veloverkehr eigene Fahrspuren zur Verfügung.

Die Signalisation der Veloroute von Grenzach–Wyhlen via Kraftwerk Birsfelden wird mit der Richtungsangabe „City“ ergänzt, da entlang dem Grossbasler Rheinufer eine äusserst attraktive Verbindung zur Basler Innenstadt besteht.

An der Bushaltestelle Allmendstrasse wird im Rabattenbereich ein Veloabstellplatz mit Ständern erstellt, welcher nach der Umgestaltung der Rabatte (nicht Projektbestandteil; erst nach Ableben des Einzelbaumes, s. dazu Ziff. 3.7) bei Bedarf auch vergrössert werden kann. Bereits eingerichtet wurde ein Velo-/Mofafeld in der Landauerstrasse, sodass an dieser Bushaltestelle genügend Bike&Ride-Plätze für das Quartier und Pendlerinnen und Pendler von Grenzach–Wyhlen angeboten werden können.

### 3.5 Massnahmen für den Busverkehr

Auf der Grenzacherstrasse verkehren die Buslinien 31 und 38. Die Buslinie 31 verkehrt von Allschwil, via Grenzacherstrasse und Haltestelle Friedhof am Hörnli nach Riehen. In entgegengesetzter Richtung verkehrt die Buslinie 31 von Habermatten kommend, via Grenzacherstrasse zum Wettsteinplatz. Die Buslinie 38 verkehrt von Allschwil, via Grenzacherstrasse nach Grenzach–Wyhlen. Stadteinwärts kommt sie teils von Grenzach-Wyhlen, und zeitweise von Riehen in die Grenzacherstrasse.

Der per Anfang 2009 vorgenommene Fahrplanwechsel macht stadteinwärts die Verschiebung der Bushaltestelle Hörnli Grenze aus der Hörnliallee in die Grenzacherstrasse notwendig, nur so kann die Haltestelle auch von Kursen aus Grenzach-Wyhlen bedient werden. Zusätzlich wird durch ein Verschieben der Fussgängerquerung aus dem Kreuzungsbereich in Richtung Bushaltestelle die Zugänglichkeit für die Haltestellen verbessert. Durch die geplante Mittelinsel kann der in Richtung Hörnli Grenze bzw. in die Hörnliallee fahrende Bus nicht mehr vom motorisierten Verkehr überholt werden. Dies erhöht die Sicherheit für Fussgängerinnen und

Fussgänger wesentlich, gleichzeitig wird dadurch der motorisierte Verkehr hinter dem in den Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse/Hörnliallee einfahrenden Bus zurückgehalten. Hiermit wird auch bei allfälliger Rückstausituation vom Knoten her die Verkehrssituation für den Bus verbessert.

Im Bereich Bushaltestelle Allmendstrasse wird die Haltestelle stadtauswärts so verschoben, dass auch hier ein Überholen haltender Busse durch den motorisierten Verkehr unterbunden wird.

### **3.6 Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und Parkierung**

In Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungsmassnahmen wurden auch die Möglichkeiten zur Verbesserung des Kreuzungsbereiches Grenzacherstrasse/Hörnliallee untersucht. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn in diesem Bereich von 9.75m auf 13.30m verbessert sich vor allem die Befahrbarkeit des Kreuzungsbereiches für die Linienbusse der BVB, eine weitere Verkehrsentsflechtung bringt die Verlegung des Fussgängerstreifens in Richtung Bushaltestelle. Vom Zoll her kommende Fahrzeuge können den Bus im Haltestellenbereich überholen und somit den Kreuzungsbereich Grenzacherstrasse/Hörnliallee räumen.

Eine Kreisellösung wäre aufgrund der bestehenden Verkehrsströme überlastet. Zudem würden die Zufahrten aus Grenzach-Wyhlen (D) und auch aus der Hörnliallee sich mit einer Kreisellösung verschlechtern (s. dazu Kap. 6). Mit der Verbreiterung der Fahrbahn, der Verschiebung des Fussgängerstreifens und dank der Haltebucht für Busse verbessert sich jedoch die Knotenbefahrbarkeit insgesamt auf jeden Fall deutlich.

Die Gesamtverkehrssituation und Knotenberechnungen zeigten, dass ein Aufheben des Linksabbiegeverbotes aus der Hörnliallee in Richtung Grenzach-Wyhlen (D) zu erheblichen Leistungseinbussen und somit zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrssituation für diesen Knotenbereich führen würde. Um eine Aufhebung des Linksabbiegeverbotes aus der Hörnliallee nach Grenzach-Wyhlen (D) zu ermöglichen, müsste man zwingend eine zusätzliche Linksabbiegespur in der Hörnliallee und eine Verlängerung beider Aufstellspuren in der Grenzacherstrasse in Richtung Grenze vornehmen. Beides lässt sich aus Platzgründen nicht umsetzen. Daher kann das Linksabbiegen aus der Hörnliallee nach wie vor nur von 20:00 – 05:00 Uhr (Zeitfenster ausserhalb Spitzenstunden) gestattet werden.

Die unerwünschten und für den Veloverkehr gefährlichen Wendemanöver des MIV, auf dem Vorplatz des Pumpenhauses der IWB an der Grenzacherstrasse Nr. 511 (zur Umgehung des Linksabbiegeverbotes aus der Hörnliallee in Richtung Grenze) werden mit Signalisation und Markierung untersagt. Dadurch wird zwar für einen Teil der aus Riehen kommenden Fahrzeuge eine Umfahrung via Bäumlhofstrasse / Allmendstrasse / Grenzacherstrasse notwendig, dies lässt sich jedoch aus den genannten Gründen nicht vermeiden. Bereits mit der Aufhebung des Linksabbiegeverbotes im Mai 2001 (Zulassung von Linksabbiegen in der Zeit von 20:00-05:00Uhr) wurden sämtliche Aspekte aller Verkehrsströme berücksichtigt und nur das Linksabbiegen ausserhalb jeglicher Spitzenstunden als machbar beurteilt. Auch mit der neuen Planung können wir keine Platzverhältnisse schaffen, um dieses Linksabbiegeverbot vollständig aufzuheben.

In der Grenzacherstrasse sind im Abschnitt Grenzacher–Promenade bis Allmendstrasse entlang der Sportanlage Rankhof zeitlich beschränkte und gebührenpflichtige Parkplätze bereits erstellt worden; diese bleiben unverändert bestehen.

Beim Kiosk, gegenüber der Einmündung Landauerstrasse, bestehen fünf Kurzzeitparkplätze. Drei dieser Kurzzeitparkplätze müssen zugunsten der Markierung des Velostreifens und einer ausreichenden Trottoirbreite aufgehoben werden, zwei Kurzzeitparkplätze bleiben bestehen.

Das unbefestigte Bankett entlang der Freizeitgärten zwischen Landauerstrasse und Hörnliallee wird heute als Pendlerparkplatz genutzt; dies ist zwar widerrechtlich, wird jedoch bis anhin toleriert. Dies führt zu Bodenverschmutzungen und Untergrunds Schäden sowie zu gefährlichen Situationen auf der Fahrspur stadteinwärts, insbesondere für den Veloverkehr (z.B. durch sich öffnende Autotüren). Auch die Freizeitgärtenpächterinnen und -pächter, welche über die Grenzacherstrasse zu ihren Gärten gelangen, sind bei der Strassenquerung gefährdet, wenn sie zwischen den eng parkierten Autos hindurch direkt auf die Fahrbahn treten.



### **Missbrauch des Banketts als Pendlerparkplatz**

Mit der Neuaufteilung des Strassenquerschnittes zugunsten von Radstreifen wird das heute illegal als Pendlerparkplatz genutzte Strassenbord entlang der Freizeitgärten nicht mehr zur Verfügung stehen. Dadurch wird die Verkehrssicherheit verbessert.

## **3.7 Grünmassnahmen**

Entlang der Grenzacherstrasse im Abschnitt Grenzacher-Promenade bis Allmendstrasse verläuft das steil abfallende Rheinufer, welches unter Naturschutz steht.

Entlang der Sportanlagen Rankhof trennt eine Baumreihe den Veloweg von der Strasse. In der Fortsetzung löst sich die Baumreihe entlang der Bebauung wegen ungenügender Platzverhältnisse auf. Erst im Abschnitt der Bushaltestelle Allmendstrasse bis zur Einmündung Landauerstrasse sind die Platzverhältnisse ausreichend für einen Baumstandort. Das Trottoir wird dort von einer Rabatte begrenzt. Diese wird zurzeit von einer einzelnen grossen und gesunden Platane mit breitem Wurzelwerk dominiert. Zum Schutz des Baumes kann der Randstein in diesem Bereich nicht verändert werden.

Die verkehrliche Situation kann hier erst im Rahmen von vier Baumneupflanzungen, nach Ende der Lebensdauer der markanten Platane, verbessert werden. Dies ist nicht Bestandteil

des vorliegenden Kreditantrages, hängt aber eng mit dem Verkehrsprojekt zusammen, denn der gewünschte Endzustand für eine optimierte Veloverkehrsführung mit Randsteinanpassung kann erst nach Entfernung dieses geschützten Einzelbaumes vorgenommen werden (entsprechend Plandarstellung; Detail A, Variante 2). Dabei wird bei Bedarf auch der bereits errichtete Veloabstellplatz vergrössert.

Das Freizeitgartenareal wird durch einen Lebhag entlang des Zaunes begrenzt. Im Rahmen der Bauarbeiten und bedingt durch die Querschnittsanpassung wird der Lebhag zusammen mit dem Zaun neu erstellt. Das Bankett entfällt im Abschnitt Landauerstrasse bis Bettingerweg zugunsten eines neuen Trottoirs für den Anschluss des Bettingerwegs an die Bushaltestelle Allmendstrasse. Im Abschnitt Bettingerweg bis Bushaltestelle Hörnli Grenze wird das Bankett auf ein Minimum reduziert, um den nötigen Abstand vom Velostreifen zum Zaun zu gewährleisten. Der Abstand zwischen Zaun und Velostreifen (Bankett) beträgt somit 30cm, der Lebhag soll mit genügend Abstand dahinter zu liegen kommen.

Die Erschliessung der Freizeitgärten erfolgt weitestgehend und wo möglich von der Rückseite (Landauerstrasse und Bettingerweg) und nicht von der Grenzacherstrasse her. Die wenigen bestehenden Ausgänge aus dem Freizeitgartenareal im Bereich Grenzacherstrasse können weiterhin genutzt werden, indem diese zugunsten der Sichtverhältnisse und des Strassenabstandes verbreitert und zurückversetzt werden (2m ab Velowegrand).

Um die Sichtverhältnisse für den aus dem Bettingerweg in die Grenzacherstrasse einfahrenden Verkehr zu gewährleisten, muss im Bereich des bestehenden Brunnenplatzes und angrenzend auch auf dem Flurstück Nr. 0457 (Grenzacherstrasse 509) die Hecke zurückgeschnitten resp. zurückversetzt werden.

Die Stadtgärtnerei prüft derzeit die Fortführung der Baumreihe im Böschungsbereich Rheinufer.

### **3.8 Koordination mit weiteren Vorhaben**

Koordiniert mit den vorgesehenen Erneuerungs- und Umgestaltungsmassnahmen werden die Industriellen Werke Basel (Abteilung Elektrizität, Gas und Wasser) Arbeiten an ihren Werkleitungenanlagen und Leitungstrassen vornehmen. Die Kosten gehen zu Lasten gebundener Ausgaben, sie sind also nicht Bestandteil dieses Kreditantrages.

Die Gemeinde Riehen beabsichtigt Umbauarbeiten im Bereich Abwasserkanalisation, auch hierfür gehen die Kosten vollständig zu Lasten der Gemeinde Riehen.

Die Swisscom AG beabsichtigt die partielle Erneuerung ihrer Leitungen, diese Kosten gehen vollständig zu deren Lasten.

Auf der gesamten Strecke werden die nicht mehr benötigten Trolleybus-Masten und -Leitungen entfernt; diese Kosten sind nicht Bestandteil des Kreditantrages, sie gehen vollumfänglich zu Lasten der BVB.

### **3.9 Bauvorgang und Termine**

Die Verbesserung der Verkehrssituation ist Bestandteil der anstehenden Gesamtanierung und im Rahmen dieser realisierbar. Die Sanierung kann aufgrund des schlechten Strassenzustandes nicht mehr hinausgezögert werden.

Es ist vorgesehen, die gesamten Bauarbeiten unter Beibehaltung des öffentlichen und privaten Verkehrs auszuführen. Die Grenzacherstrasse ist die einzige Verbindungsstrasse von Basel nach Grenzach-Wyhlen (Herten, Rheinfelden/Baden), daher muss der Verkehrsführung während der Bauarbeiten grösste Beachtung geschenkt werden. Als erste Massnahme werden die Werkleitungen erneuert und die Trolleybus-Infrastruktur zurückgebaut, im Anschluss werden die Randabschlüsse, Fahrbahn und Trottoir erstellt.

Mit den Leitungsbauarbeiten kann voraussichtlich Anfang 2011 begonnen werden, die gesamten Bauarbeiten sollten bis Ende 2011 abgeschlossen sein.

### **3.10 Auswirkung auf die Umwelt**

Die Gesamtsanierung der Grenzacherstrasse mit Verbesserung der Verkehrssituation trägt zu einer umweltfreundlichen und stadtgerechten Mobilität bei. Mit der Verhinderung der illegalen Parkierung und der Einführung der Busverbindung nach Grenzach-Wyhlen wird der motorisierte Pendlerverkehr zugunsten der umweltgerechten Verkehrsmittel reduziert. Dies trägt zur Verbesserung der Luft- und Lärmsituation bei.

Die Umgestaltungsmassnahmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Verkehrssicherheit. Betreffend Sicherheit profitiert nebst dem Fussverkehr in erster Linie der Veloverkehr. Durch die neue Querschnittsaufteilung können beidseitig Velostreifen markiert werden, die Unterbindung der Parkierung auf dem Bankett erhöht zudem die Sicherheit des Veloverkehrs stadteinwärts. Der Fussverkehr erhält rheinseits ein eigenes, genügend breites Trottoir. Dank der Neuordnung der Bushaltestellen und der Verschiebung/Verbesserung der Fussgängerquerungen, werden diese sicherer.

Für die Umsetzung der Sanierungs- und Verbesserungsmassnahmen werden ca. 375m<sup>2</sup> offene Fläche versiegelt.

Die Baumbilanz bleibt vorerst neutral. Nach Ableben des markanten Einzelbaumes bei der Bushaltestelle Allmendstrasse soll die Anzahl Bäume durch Neupflanzungen voraussichtlich um drei erhöht werden.

## 4. Kosten

### 4.1 Kosten zulasten des Umgestaltungs-Projektes

Die Investitionskosten für das vorliegende Umgestaltungs-Projekt betragen CHF 1'440'000 und gehen zulasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Sie teilen sich wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Grundstücke	CHF	120'000
Strassenbau	CHF	603'000
Ausbau / Umgebung	CHF	362'000
Baunebenkosten	CHF	42'000
Honorare	CHF	91'000
Unvorhergesehenes	CHF	121'000
Zwischentotal exkl. MWST	CHF	1'339'000
MWST 7.6 % (gerundet)	CHF	101'000
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>CHF</b>	<b>1'440'000</b>

Kosten für *Grundstücke* beziffern die Landerwerbskosten, welche in Zusammenhang mit der Aufweitung des Strassenraums auf der Seite des Freizeitgartenareals erforderlich sind.

In der Kostenposition *Ausbau / Umgebung* sind die Investitionen für die gartenbaulichen Anpassungsarbeiten entlang des Freizeitgartenareals und des Rheinufers sowie für die neue Haltestelleninfrastruktur enthalten.

### 4.2 Aufteilung der Gesamtkosten nach Infrastruktursystemen

Die Gesamtkosten von CHF 3'000'000 zu Lasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ teilen sich nach dem neuen Infrastrukturmodell auf die Infrastruktursysteme „Erhaltung Strasse“ und „Umgestaltung“ wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Teilsystem	Kosten in CHF
Strassen (zu Lasten Rahmenkredit Erhaltung Strasse)	1'560'000
Umgestaltung	1'440'000
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>3'000'000</b>

Im Infrastrukturateilsystem „Erhaltung Strasse“ sind die Kosten für eine Erneuerung der Strasse und die Anpassung an die Normen gemäss heutigen Strassenstandards (Strassenquerschnitt ohne Velo-/Mofastreifen, Entwässerung, Randabschlüsse) enthalten.

Im Infrastrukturateilsystem „Umgestaltung“ sind die Kosten für die Verbreiterung des Strassenquerschnitts zur Verbesserung der Sicherheit für den Velo-/Mofaverkehr (separater Streifen auf Fahrbahn) und den Fussverkehr (zusätzliches Trottoir auf Seite Freizeitgartenareal, neue

Fussgängerinsel), der entsprechende Landerwerb sowie für die gartenbaulichen Anpassungen und Verbesserungen der Situation der beiden Bushaltestellen Allmendstrasse und Hörnli Grenze.

### 4.3 Kosten zulasten der Werke und der BVB

Im Zusammenhang mit dem Projekt Umgestaltung und Sanierung Grenzacherstrasse werden verschiedene Werkleitungserneuerungen vorgenommen, welche zulasten der gebundenen Ausgaben der einzelnen Werke gehen. Zudem entfernen die BVB die alten Trolleybus-Masten zu ihren eigenen Lasten. Diese Kosten sind, wie die Kosten für die Totalsanierung der Strasse zu Lasten des Rahmenkredites Erhaltung Strasse, nicht Bestandteil des Ausgabenberichts. Es sind im Einzelnen die folgenden Positionen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Werkleitungserneuerung IWB Elektrizität	CHF	60'000
Werkleitungserneuerung IWB Gas	CHF	40'000
Werkleitungserneuerung IWB Wasser	CHF	470'000
Gemeinde Riehen	CHF	50'000
Swisscom	CHF	25'000
BVB	CHF	300'000
<b>Total Erneuerungen (inkl. MWST)</b>	<b>CHF</b>	<b>945'000</b>

## 5. Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend "Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel"

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2006 den nachstehenden Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend "Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel" dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Bei den Besuchen des Büros des Grossen Rates in den deutschen Nachbargemeinden, konnten wir in der Gemeinde Grenzach-Wyhlen von interessanten Neuerungen im Fahrradbereich erfahren. Die Gemeinde lässt seit kurzem in den Fahrbereichen, in denen keine Fahrradstreckenmarkierung oder spezielle Strassenabschnitte für Velos vorhanden sind, die Fahrradfahrenden auch auf dem Trottoir fahren. Dies kommt auch den Basler Fahrradfahrenden zu gut, ist doch gerade die Strecke Basel-Rheinfelden auf der deutschen Seite des Rheins im Sommer ein beliebtes Ausflugsziel, besonders auch für Familien. Mit dieser Neuerung wird die Sicherheit für Velofahrer /-innen verbessert. Viele Grenzach-Wyhler wiederum kommen mit dem Fahrrad nach Basel um hier zu arbeiten, einzukaufen oder das Freizeitangebot zu geniessen. Sie und auch die Leute aus dem Hirzbrunnenquartier und Riehen haben dafür eine beinahe durchgängige sichere Fahrstrecke über das Stauwerk und die Birsfelden-Dalbedtych- sowie die Tinguelymuseum-Kleinbasler Rheinpromenaden-Achse. Leider fehlen bis heute im Grenzbereich zwei kleinere aber umso wichtigere Teilabschnitte in diesem Streckensystem. Für diejenigen, die auf der Grenzacherstrasse nach Grossbasel fahren, fehlt der Fahrradstreifen nach dem Grenzübergang bis zur Abbiegemöglichkeit auf der Höhe des Stauwerks. Für die, die nach Kleinbasel fahren, ist zudem schwierig, dass es keinen Fahrradübergang vor der Rankhofkurve gibt (leider auch keinen Fussgänger- /-innenübergang) und sie direkt in die überaus komplexe Schwarzwaldkreuzungssituation geleitet werden.

Da es sinnvoll ist, Fahrradwege über die Grenze von Basel hinaus zu planen und zu bauen, bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat, wie folgt zu prüfen und zu berichten,

1. ob die Fahrradstreckenführung vom Grenzposten Grenzach-Wyhlen bis zum Stauwerk durchgängig ausgezeichnet werden könnte, um so Kongruenz für beide Achsen zu schaffen.
2. ein komponierter Übergang vor der Rankhofkurve gebaut werden könnte, um so den Anschluss an die Kleinbasler Achse neu zu definieren und sicher zu gestalten.

Brigitta Gerber, Michael Martig, Christian Egeler, Dieter Stohrer, Noëmi Sibold,  
Helen Schai-Zigerlig, Anita Lachenmeier-Thüring, Stephan Ebner“

Der Regierungsrat hat am 22. Januar 2008 dem Grossen Rat einen Zwischenbericht vorgelegt. Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Februar 2008 den oben genannten Anzug stehen gelassen und dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen.

Wir gestatten uns, den Anzug im Rahmen des vorliegenden Ratschlages zur Grenzacherstrasse wie folgt zu beantworten:

Den beiden im Anzug genannten Anliegen wird mit dem Projekt „Sanierung Grenzacherstrasse“ Rechnung getragen.

Im Rahmen der nun anstehenden Sanierungsarbeiten sind für den Veloverkehr beidseitige Velostreifen vorgesehen, also auch von der Grenze her stadteinwärts. Zudem werden links-abbiegende Velofahrerinnen und Velofahrer zum Kraftwerk Birsfelden durch die verbreiterte Mittelinsel besser geschützt.



Die Veloführung wird dank der beidseitig geplanten Velostreifen durchgängig zwischen der Grenze Grenzach-Wyhlen und dem Kraftwerk Birsfelden klar gekennzeichnet. Zudem werden die bestehenden Routen von Grenzach-Wyhlen via Kraftwerk Birsfelden Richtung Birsfelden/Augst und via Wettsteinplatz Richtung City bereits ab der Grenze signalisiert.

Im Abschnitt Grenzacher-Promenade bis Allmendstrasse wurden in den letzten Jahren Massnahmen getroffen, um die Situation für den Veloverkehr zu verbessern. Dazu gehört auch die gewünschte Veloquerung bei der Sportanlage Rankhof, welche ermöglicht, dass Velofahrerinnen und Velofahrer aus Richtung Grenze via Grenzacher-Promenade und Solitude ins Kleinbasel gelangen können. Aus Sicherheitsgründen (Sichtverhältnisse, Anhaltewege motorisierter Fahrzeuge und Aufstellfläche Veloverkehr) wurde sie auf Höhe der Bushaltestelle Sportzentrum Rankhof und nicht näher an der Rankhofkurve erstellt.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, den Anzug Brigitta Gerber und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

## **6. Anzug Guido Vogel und Konsorten betreffend „Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee“**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Februar 2009 den nachstehenden Anzug Guido Vogel und Konsorten betreffend "Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee" dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Bei der Hörnli Grenze treffen auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee die beiden Kantonsstrassen von Basel nach Grenzach, resp. von Riehen nach Grenzach aufeinander.

Anfangs Dezember 2008 hat sich nun die (Verkehrs)Situation in diesem Grenzbereich geändert: Ein Teil der BVB-Busse (Linie 38) fährt neu nicht mehr zum Hörnli Friedhof, sondern von der Stadt herkommend geradeaus nach Grenzach. Mit Inkrafttreten des Schengen-Abkommens finden zudem die Grenzkontrollen nicht mehr (alleine) an der Landesgrenze statt, die Zollabfertigung von internationalen LKWs am Übergang zu Grenzach wurde bereits vor einiger Zeit eingestellt. Der Platzbedarf der Grenzbehörden in unmittelbarer Grenznähe nimmt deshalb ab.

Damit eröffnet sich die Chance, diesen Kreuzungsbereich (im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der Grenzacherstrasse) neu zu gestalten und den Verkehrsablauf im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden an dieser Schnittstelle zu optimieren.

Mit einem (überfahrbaren) Verkehrskreisel könnte so z.B. auch ermöglicht werden, dass aus Riehen kommende Fahrzeuge auch unterwegs wieder von der Hörnliallee nach Grenzach abbiegen und sich so den Umweg über die Bäumlhofstrasse-Allmendstrasse-Grenzacherstrasse ersparen könnten.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee mit einem (überfahrbare) Kreisel ausgestattet werden könnte.

Guido Vogel, Roland Engeler-Ohnemus, Jörg Vitelli, Annemarie Pfeifer, Heinrich Ueberwasser, Mirjam Ballmer, Martin Lüchinger, Sabine Suter, Christoph Wydler, Thomas Grossenbacher, Rolf von Aarburg, Peter Zinkernagel, Christine Locher-Hoch“

Wir gestatten uns, den Anzug im Rahmen des vorliegenden Ratschlages zur Grenzacherstrasse wie folgt zu beantworten:

In Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungsmassnahmen in der Grenzacherstrasse (Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze) wurden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des Kreuzungsbereiches Grenzacherstrasse/Hörnliallee untersucht. Auch die Möglichkeit eines Kreisverkehrs wurde näher untersucht. Aus den nachfolgenden Gründen wurde diese Möglichkeit nicht weiterverfolgt.

Die örtlichen Gegebenheiten lassen einen maximalen Aussendurchmesser von 21 m für einen Kreisverkehr zu. Dies entspricht einem sogenannten Minikreisel.

Für einen Minikreisel ist laut VSS-Normen ein maximaler Verkehr von 15'000 MFZ / 24 h bzw. 1'200 MFZ / h zulässig.

Die vorhandene Knotenbelastung beträgt 19'900 MFZ / 24 h (DWV, durchschnittlicher Werktagsverkehr) und 1'600 MFZ / h (Morgenspitzenstundenwert am Di. den 17.09.2009), bzw. 1'940 MFZ / h (Abendspitzenstundenwert am Di. den 17.09.2009).

Diese Verkehrsbelastung übersteigt die zulässigen Normwerte, welche für die Errichtung eines Minikreisels zu berücksichtigen sind bereits um 30 % (DWV) bzw. 25-30% (Stundenwert). Die Errichtung eines Minikreisels ist daher nicht zulässig.

Auch wäre die Befahrbarkeit eines Minikreisels mit einem Aussendurchmesser von max. 21 m für die hier verkehrenden BVB-Gelenkbusse sehr umständlich und auch für die Fahrgäste eher unangenehm.

Da die Hörnliallee eine Gesamtbreite von nur 5,40 m hat, müsste ein aus dem Kreisel ausfahrender Gelenkbus in Richtung Hörnli beide Fahrspuren der Hörnliallee benutzen, dies auf einer Länge von ca. 30m. Da eine Aufweitung der Ausfahrtsspur aus dem Kreisel in Richtung Hörnli auf Höhe Zollgebäude aus Platzgründen auch nicht realisierbar ist, müsste der aus der Hörnliallee kommende Verkehr rund 30m vor dem Kreisel aufgehalten werden.

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden die Werte der Verkehrsbelastung auf ein Kreiselsregime mit Aussendurchmesser > 26m übertragen. Die Berechnung zeigt, dass die Leistungsfähigkeit in der Abendspitze nicht ausreicht. Die Verkehrsqualität ist als „mangelhaft“ zu bezeichnen. Davon betroffen wäre insbesondere der Verkehr aus Richtung Basel, die Rückstaulänge würde über 200m betragen, eine durchschnittliche Wartezeit 60 Sekunden erreichen. Von diesen Qualitätseinbussen wären insbesondere auch die Busse der Linien 31 und 38 betroffen, was zusätzliche Fahrzeitverluste der Buskurse bedeuten würde.

Die unmittelbare Nähe der Zollanlage zum Verkehrsknoten führt zu weiteren Behinderungen im Verkehrsablauf. Es finden in unregelmässigen Abständen immer wieder Zollkontrollen statt. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit des Verkehrstromes nach Grenzach-Wyhlen stark eingeschränkt. Es bildet sich rasch ein Rückstau. Bereits das dritte stehende Fahrzeug würde sich im Falle eines Kreiselsregimes auf der Kreiselfahrbahn befinden. Dadurch würde der Verkehrsablauf im Kreisel zusammenbrechen. Diese Störung führt zu einem Stillstand für sämtliche Zufahrten. Die dadurch resultierenden Verlustzeiten für alle Fahrzeuge erhöhen sich um ein Vielfaches gegenüber den heutigen Wartezeiten.

Ein weiteres Problem ist der Schwerverkehr, welcher zur Zollabfertigung vor dem Zollgebäude anhält. Dessen Standzeiten führen beim heutigen Knotenregime zu Behinderungen, der Verkehr kann trotzdem noch in Richtung Grenzach-Wyhlen abfliessen. Bei einer Kreisellösung wäre die Anordnung von Aufstellflächen zwingend notwendig, um den Verkehr nicht zu blockieren. Dies ist aber aus Platzgründen nicht möglich.

Aus den genannten Gründen wurde die bauliche Umsetzbarkeit eines Normkreisels nicht mehr weiter untersucht. Ein Kreisverkehr mit normgerechten Abmessungen würde teilweise die Grundfläche des bestehenden Zollgebäudes (Grenzacherstrasse 543) beanspruchen.

Für den Verkehr aus Grenzach-Wyhlen (D) würde eine Knotenlösung mittels Kreisel (Minikreisel oder Normkreisel) keine Verbesserung herbeiführen, sondern im Gegenteil eher eine Verschlechterung bedeuten. Wie Beobachtungen zeigen, entsteht der Rückstau auf deutscher Seite vor allem durch die Linksabbieger aus der Grenzacherstrasse (Grenzacherstrasse in Richtung Hörnli). Diese Verkehrsbeziehung ist gegenüber dem Verkehr aus Grenzach-Wyhlen (D) kommend zwar nicht vortrittsberechtigt, dies wird aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten oftmals nicht eingehalten (hoher Anteil an Linksabbiegern und Schrittgeschwindigkeit der Fahrzeuge aus Deutschland, welche den Zoll passieren).

Durch eine Knotenlösung mittels Kreisel wären die Linksabbieger aus der Grenzacherstrasse den Fahrzeugen aus Grenzach-Wyhlen (D) kommend, vortrittsberechtigt. Die heutige Situation würde sich betreffs Rückstaus auf deutscher Seite noch weiter verschärfen.

Durch einen Kreisverkehr würde auch die bestehende Linksabbiegespur in die Hörnliallee wegfallen, was zur Folge hätte, dass ein Rückstau von der Grenze her den gesamten Verkehr, aus der Grenzacherstrasse kommend, blockieren würde.

Fazit:

Eine Kreisellösung (Minikreisel oder Normkreisel) wäre aufgrund der bestehenden Verkehrsströme überlastet. Zudem würden die Zufahrten aus Grenzach-Wyhlen (D) und auch aus der Hörnliallee sich mit einer Kreisellösung verschlechtern. Diese Möglichkeit wurde deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

Im Rahmen der nun anstehenden Sanierungsarbeiten wird die Knotensituation unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse dahingehend verbessert, dass die Fahrbahn im Bereich Grenzacherstrasse verbreitert wird. Dadurch verbessert sich die Knotenbefahrbarkeit vor allem für die aus der Hörnliallee kommenden BVB-Gelenkbusse, der Kreuzungsbereich kann zügiger geräumt werden.

Durch die Verschiebung des Fussgängerstreifens aus dem Kreuzungsbereich in Richtung Bushaltestelle wird eine Verkehrsentflechtung erzielt.

Im Bereich Bushaltestelle stadteinwärts können haltende Busse vom motorisierten Individualverkehr überholt werden, dies trägt zusätzlich zur Verflüssigung des Verkehrs im Knotenbereich bei.

Durch die Markierung eines Haltebalkens an der Linksabbiegespur aus der Grenzacherstrasse in die Hörnliallee, sowie durchgehender Markierung zwischen den Fahrtrichtungen soll zusätzlich nochmals auf die Vorfahrtsregelung hingewiesen werden.

Mit den vorgeschlagenen Umbaumassnahmen wird eine bestmögliche Reduktion der Rückstaulängen und der Wartezeiten (< 25 Sekunden) erreicht.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, den Anzugs Guido Vogel und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

## 7. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht 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 sowie die Abschreibung des Anzuges Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel und des Anzuges Guido Vogel und Konsorten betreffend Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### **Ausgabenbericht Grenzacherstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Hörnli Grenze**

#### **Gesamtsanierung und Verbesserung der Verkehrssituation**

**Beantwortung des Anzugs Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbesserung des Fahrradstreckennetzes von Grenzach-Wyhlen nach Basel**

**Beantwortung des Anzugs Guido Vogel und Konsorten betreffend Kreisel auf der Kreuzung Grenzacherstrasse/Hörnliallee**

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

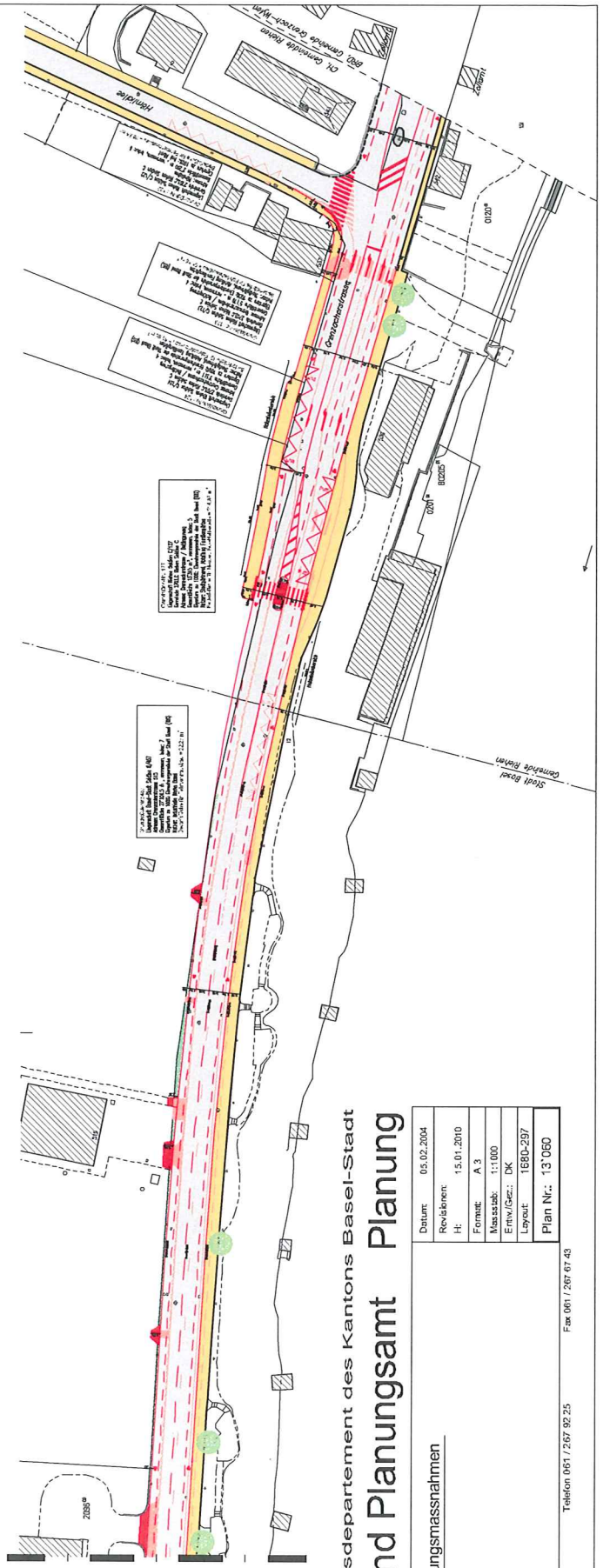
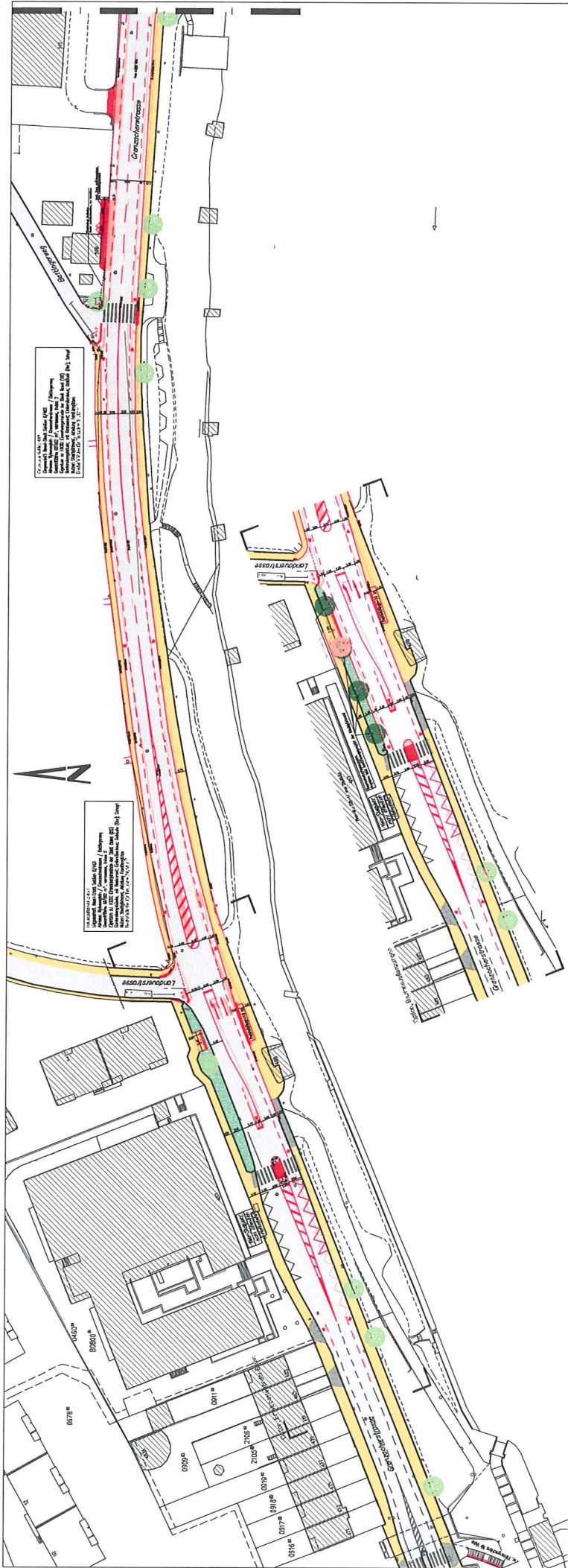
Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. **[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben]** der **[Hier GR-Kommission eingeben]**-Kommission, beschliesst:

**://:** Für die Ausführung der Umgestaltung der Grenzacherstrasse im Abschnitt Bushaltestelle Allmendstrasse bis Grenze-Hörnli mit Verbesserung der Verkehrssituation wird ein Kredit von CHF 1'440'000 inkl. MWST (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2009 = 105.6) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2010 und 2011, Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6170.110.21063, des Tiefbauamtes bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## **Plananhang**

- Ausgabenberichtsbeilage: Situationsplan Nr. 13`060, Massstab 1:500, vom 15.01.2010
- Im Ratssaal aufgelegt: Situationsplan Nr. 13`060, Massstab 1:200, vom 15.01.2010



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt  
**Hochbau- und Planungsamt Planung**

Grenzacherstrasse, Sanierungsmassnahmen	
Velomassnahmen und Verlagerung Bushaltestellen	
Situationsplan	
Datum:	05.02.2004
Revisiokenn:	H: 15.01.2010
Format:	A 3
Maassstab:	1:1.000
Entw./Gez.:	DK
Layout:	1680-297
Plan Nr.:	13'060