



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.2346.01 / 04.7922.04 / 05.8190.04

BVD/P102346/P047922/P058190
Basel, 12. Januar 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 11. Januar 2011

Ratschlag

Grundwasserschutzzone Lange Erlen Grundwassertechnische Sanierung der Riehenstrasse, Basel und der Äusseren Baselstrasse, Riehen 2. Teil

Projektierung und Ausführung der grundwassertechnischen Sanierung der Riehenstrasse und der Äusseren Baselstrasse im Abschnitt Allmendstrasse bis Bettingerstrasse

sowie

Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten betreffend Sicherung der Veloübergänge an der Äusseren Baselstrasse in Riehen

und

Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Verkehrssituation an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung des Begehrens	3
2.1 Einleitung und Chronologie	3
2.2 Inhalt und Ziel des Ratschlags	4
2.3 Ziel des Projektes	5
3. Projekt	5
3.1 Grundwasserschutz und Gleisbau	5
3.1.1 Allgemeines	5
3.1.2 Ausgeführter Bereich	6
3.1.3 Vorgesehene Ausführungsvarianten der Grundwasserabdichtung in der Gleisstrasse	6
3.2 Strassenbau und Baumstandorte	8
3.3 Gestaltung	9
3.3.1 Allgemein	9
3.3.2 Haltestelle Pfaffenloh	9
3.3.3 Haltestelle Bettingerstrasse	10
3.4 Verkehr	10
3.4.1 Öffentlicher Verkehr	10
3.4.2 Motorisierter Individualverkehr	11
3.4.3 Veloverkehr	12
3.4.4 Fussverkehr	12
3.4.5 Parkplatzsituation / Güterumschlag	13
3.5 Weitere Baumassnahmen	13
3.5.1 Allgemeines	13
3.5.2 Werkleitungen	13
3.5.3 Kanalisation	13
3.5.4 Schnittstelle zu weiteren Projekten	14
3.6 Auswirkungen auf die Umwelt	14
3.6.1 Lärm	14
3.6.2 Grundwasser	14
3.6.3 Bäume	15
3.7 Bauvorgang und Termine	15
3.8 Kosten	16
3.8.1 Investitionskosten IB 1 "Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur"	16
3.8.2 Investitionskosten IB 2 "Öffentlicher Verkehr"	17
3.8.3 Kosten nicht zu Lasten des Projektes	17
4. Öffentlichkeitsarbeit	18
5. Berichte zu pendenten Anzügen	19
5.1 Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten betreffend Sicherung der Veloübergänge an der Äusseren Baselstrasse in Riehen	19
5.2 Stellungnahme zum Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten	19
5.3 Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Verkehrssituation an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse	20
5.4 Stellungnahme zum Anzug Roland Engeler und Konsorten	21
6. Antrag	21

1. Begehren

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat das Kreditbegehren für die grundwassertechnische Sanierung der Riehenstrasse und der Äusseren Baselstrasse, 2. Teil, Allmendstrasse - Bettingerstrasse zu unterbreiten.

Wir beantragen die Bewilligung des folgenden Kredits:

Projektierung und Ausführung der grundwassertechnischen Sanierung der Riehenstrasse und der Äusseren Baselstrasse, 2. Teil, Allmendstrasse - Bettingerstrasse, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis Oktober 2009 = 103.9, alle Kosten inkl. MwSt.

Zu Lasten Investitionsbereich 1, Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Pos. 6170.110.2.1088:	CHF 12'000'000
Zu Lasten Investitionsbereich 2, Öffentlicher Verkehr, Pos. 6170.110.2.1089:	CHF 4'223'000

Nachstehend sind die Kosten aufgeführt, welche nicht Bestandteil des Ratschlags sind:

- Anteil Erhaltung (abgeschriebener Teil) der Oberflächenerneuerung zu Lasten des Rahmenkredits Strasse CHF 5'188'000.
- Für Erneuerungsarbeiten an der Gleisanlage und den Fahrleitungsanlagen, wie auch der behindertengerechten Haltestellenumgestaltung, stellen die BVB CHF 25'766'000 in ihren gebundenen Ausgaben ein.
- Die Gemeinde Riehen erneuert diverse Kanalisationsleitungen und hat dafür den Betrag von CHF 5'284'000 vorgesehen. Für die Erneuerung der Beleuchtung ist ausserdem ein Betrag von CHF 360'000 eingestellt.
- Die IWB investieren CHF 2'912'000 zu Lasten ihrer gebundenen Ausgaben in diverse Erneuerungsarbeiten.
- Die Swisscom haben in ihrem Budget für Erneuerungs- und Ergänzungsarbeiten CHF 389'000 vorgesehen.

2. Begründung des Begehrens

2.1 Einleitung und Chronologie

Auf Grund der Vorgaben des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1971 über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigung (Gewässerschutzgesetz, überarbeitet am 24. Januar 1991) wurde im Kanton Basel-Stadt am 15. Dezember 1983 das Gesetz über die Grundwasserschutzzonen in Kraft gesetzt; in der Folge die entsprechenden Ausführungsvorschriften in Form der Grundwasserverordnung (19. Juni 1984) und den dazu gehörenden Zonenkarten (1. Juni 1986). Auf Basis der Grundwasserverordnung müssen in den definierten Schutzzonen Riehenstrasse / Äussere Baselstrasse die Abdichtung der BVB-Tramgleise und der Schutz der Gleisanlagen mit Leiteinrichtungen erstellt werden.

Im Jahr 1994 hat der Regierungsrat ein erstes Sanierungsprojekt hierzu für den Abschnitt Eglisee bis Habermatten mit RRB Nr. 48/32 vom 6. Dezember 1994 genehmigt. Mit RRB Nr. 07/28 vom 14. Februar 1995 hat der Regierungsrat (aufgrund des Berichtes BD Nr. 031 vom 23. Januar 1995) seinen Beschluss vom 6. Dezember 1994 sistiert und das Baudepartement mit der Suche nach kostengünstigeren, der Gewässerschutzgesetzgebung aber dennoch genügenden Massnahmen, beauftragt.

Eine vom Baudepartement im Sommer/Herbst 1995 durchgeführte Risikountersuchung zeigte, dass bei Verzicht auf die Schutzmassnahmen bei einem grundwassergefährdenden Unfall im Gleisbereich auch mit schnellstmöglichen Interventionen (Abtrag des kontaminierten Materials) einer Verunreinigung des Grundwassers nicht genügend schnell begegnet werden kann.

Als erste Massnahme wurde daraufhin im Jahr 1996 in der Riehenstrasse / Äusseren Baselstrasse, Abschnitt Eglisee bis Bäumlhofstrasse, ein generelles Lastwagenfahrverbot erlassen. Mit dem Auslegen grosser Blocksteine wurde das unerlaubte Parkieren durch Personewagen zwischen den Bäumen auf der Südseite verhindert.

In den Jahren 1997 bis 1999 erneuerte die Gemeinde Riehen im Abschnitt Habermatten – Kilchgrundstrasse die Kanalisation. Diese Arbeiten wurden zum Anlass genommen, die Fahrbahn in diesem Abschnitt den Gewässerschutzvorschriften entsprechend auszugestalten. Auf der ganzen Länge der Hauptfahrbahn wurde entlang der Gleistrasse ein sogenannter Triefstein, als Abschlussstein gegenüber der Tramtrasse eingebaut (siehe auch Querschnitte unter Kapitel 3.1.3; Vorgesehene Ausführungsvarianten der Grundwasserabdichtung in der Gleistrasse). Dieser Strassenabschnitt entspricht der aktuellen Gesetzgebung und bedarf keiner gewässerschutztechnischen Anpassung mehr. Er ist deshalb nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage.

Im Jahre 2001 wurde die BVB-Trasse im Bereich Habermatten – Bäumlhofstrasse inkl. der Haltestellenbereich Habermatten erneuert. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurde der Grundwasserschutz im Gleisbereich mittels einer vollflächigen Abdichtung vollzogen. Als Lärmschutzmassnahme wurde die Trasse mit so genannten Sedum-Vegetationsmatten (dünner Vegetationsbewuchs) begrünt. Auch in diesem Teilabschnitt sind keine Arbeiten mehr erforderlich.

Um die Vorgaben des Gewässerschutzgesetzes nun komplett zu erfüllen, beantragen wir mit vorliegendem Begehren die grundwassertechnische Sanierung der Tramtrasse in den Abschnitten Eglisee (Allmendstrasse) - Habermatten und Bäumlhofstrasse - Bettingerstrasse sowie im Strassenbereich zwischen Eglisee (Allmendstrasse) - Im Hirshalm und Kilchgrundstrasse - Bettingerstrasse inkl. den zu erneuernden Werkleitungen in diesen Abschnitten.

2.2 Inhalt und Ziel des Ratschlags

Der Ratschlag inklusive Beilagen dokumentiert das in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Verwaltungsstellen und der Gemeinde Riehen erarbeitete Vorprojekt. Basierend auf diesen Unterlagen wurden die damit verbundenen Kosten ermittelt und sollen hiermit beantragt werden.

Ferner sollen mit vorliegendem Ratschlag die Anzüge Irène Fischer-Burri und Konsorten sowie Roland Engeler und Konsorten aus den Jahren 2004 beziehungsweise 2006 abgeschrieben werden (siehe auch Kapitel 5 Berichte zu pendenten Anzügen).

2.3 Ziel des Projekts

Mit der Realisierung dieses Vorhabens werden die Strassen- und Gleisanlagen entlang den Grundwasserschutzzonen Lange Erlen den aktuellen Auflagen der Grundwasserschutzgesetzgebung angepasst. Gleichzeitig werden aber auch dringend notwendige Sanierungen an den Infrastrukturanlagen wie Strasse, Werkleitungen und insbesondere den Gleisanlagen, welche teilweise in einem kritischen Zustand sind, sowie Verbesserungen für den ÖV und Fuss- / Veloverkehr vorgenommen.

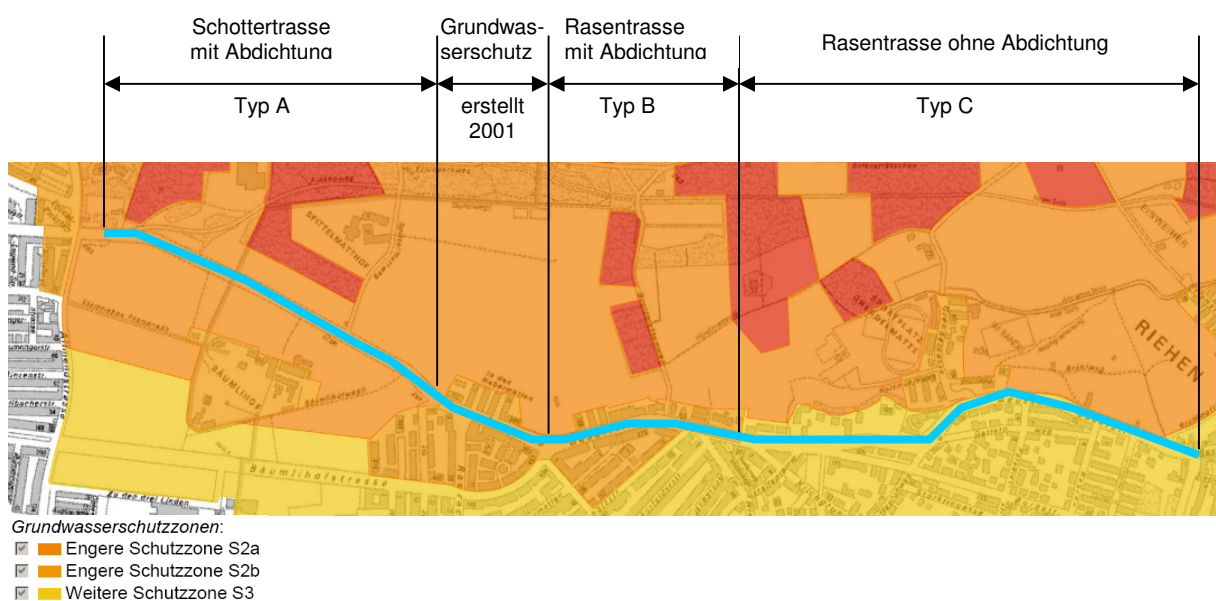
3. Projekt

3.1 Grundwasserschutz und Gleisbau

3.1.1 Allgemeines

Die ganze Sanierungsstrecke verläuft über zwei Grundwasserschutzzonen. Der Abschnitt Eglisee (Allmendstrasse) bis Kilchgrundstrasse befindet sich in der Zone 2 (S2a und S2b) welche verlangt, dass eine vollflächige Abdichtung im Gleisbereich vorhanden sein muss. Der Abschnitt Kilchgrundstrasse bis Bettingerstrasse liegt in der Zone 3 (S3). Hier kann je nach Wahl des Gleisoberbaus (Schotter- oder Rasentrasse) auf eine vollflächige Abdichtung verzichtet werden. Nachfolgend werden die in den jeweiligen Abschnitten bereits ausgeführte bzw. vorgesehene Ausführungsvarianten zum Grundwasserschutz beschrieben

Ausführungsvarianten nach Abschnitten:



3.1.2 Ausgeführter Bereich

In dem im 2001 erneuerten und grundwassertechnisch sanierten Abschnitt zwischen Harberrmatten und Bäumlhofstrasse wurde über der Grundwasserabdichtungswanne eine herkömmliche Schottertrasse erstellt. Auf Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohner und der Gemeinde Riehen begrünte man anschliessend die Schottertrasse mit Sedum-Vegetationsmatten (dünner Vegetationsbewuchs). Bei jedem grösseren Unterhalt der Gleisanlagen werden diese Matten jedoch beschädigt und müssen sehr aufwendig ausgebessert werden. Aus diesem Grund wurden für die nun zu sanierenden, übrigen Abschnitte andere Lösungen gesucht.

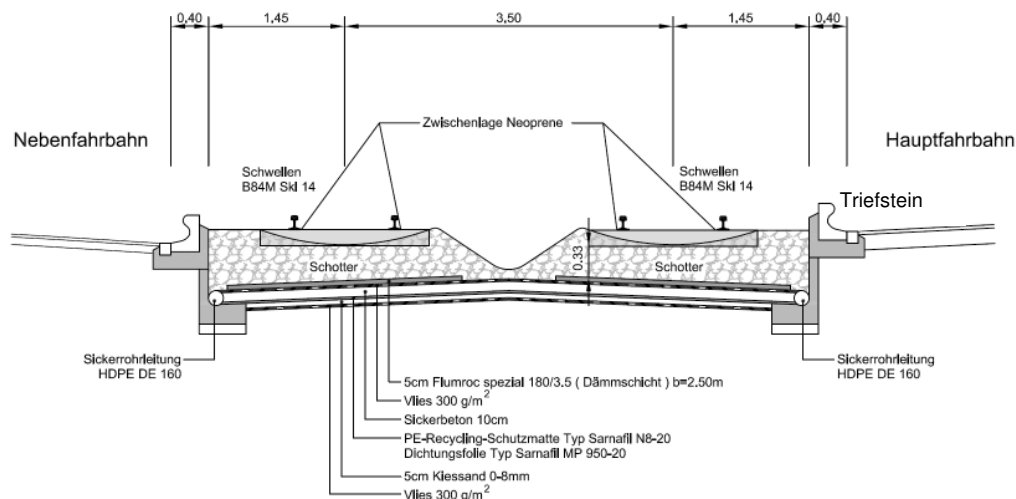
3.1.3 Vorgesehene Ausführungsvarianten der Grundwasserabdichtung in der Gleistrasse

Typ A:

Grundwasserabdichtung mit Schottertrasse (Zone S2 und S3)

Abschnitt Riehenstrasse (Allmendstrasse- Gemeindegrenze Riehen) und Äussere Baselstrasse (Gemeindegrenze Riehen – Im Hirshalm)

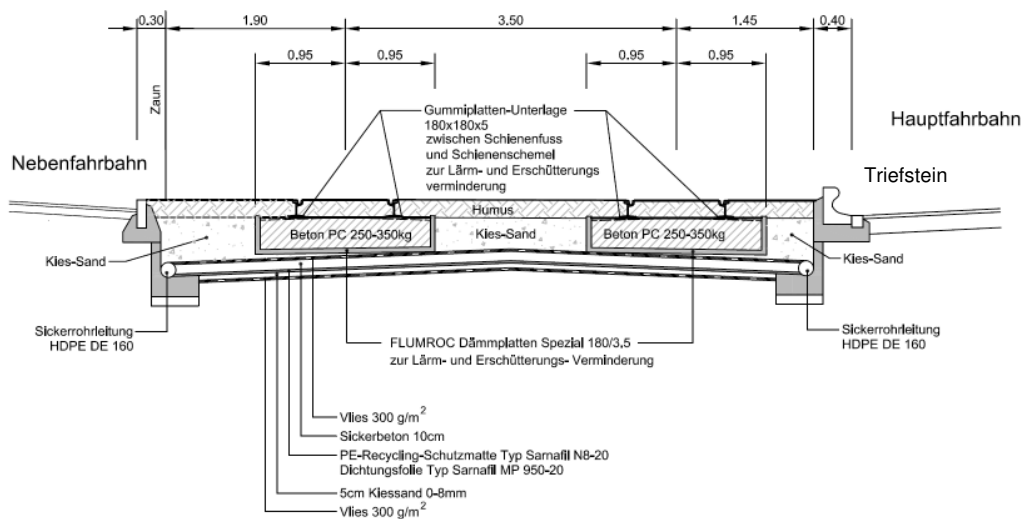
Dieser Abschnitt befindet sich in der engeren Grundwasserschutzzone S2a und muss daher mit einer vollflächigen Grundwasserabdichtung unter der Gleisanlage erstellt werden. Die ganze Strecke liegt ausserhalb des besiedelten Gebiets. Der Gleisoberbau kann somit ohne Bedenken als Schottertrasse Typ A ausgeführt werden.



Als seitliche Abdichtung wird beidseitig eine wasserdichte Ortsbetonmauer bis auf Höhe der Strassenrandabschlüsse (Triefstein) erstellt. Die Entwässerung erfolgt durch je eine seitlich angeordnete Längsdrainageleitung, welche zum gestaffelten Abfluss bei Spitzenmengen, über Rückhaltebecken an das vorhandene Entwässerungssystem angeschlossen wird. Das offen geführte Schottergleis ist nach dem Einbau der Grundwasserschutzmassnahmen vollständig abgedichtet. Ein Eindringen von austretenden Schadstoffen in den Untergrund ist nicht mehr möglich.

Typ B:**Grundwasserabdichtung mit Rasentrasse (Zone S2)****Abschnitt Äussere Baselstrasse (Bäumlihofstrasse – Kilchgrundstrasse)**

Dieser Abschnitt befindet sich bereits in dicht besiedeltem Gebiet und in der Grundwasserschutzzone S2b, welche ebenfalls eine vollflächige Grundwasserabdichtung verlangt. Für den Gleisoberbau wird eine Rasentrasse Typ B, welche gestalterische und lärmschutztechnische Vorteile hat, eingebaut. Die Humusschicht und die Rasenfläche (Kräuterrasen) haben ausserdem bei Regenfällen eine starke Retentionswirkung (Aufnahme bzw. Rückhaltung von Regenwasser) und lassen einen grossen Teil des anfallenden Regenwassers wieder verdunsten. Dies führt zu einer Entlastung der Kanalisation und verbessert das Mikroklima.

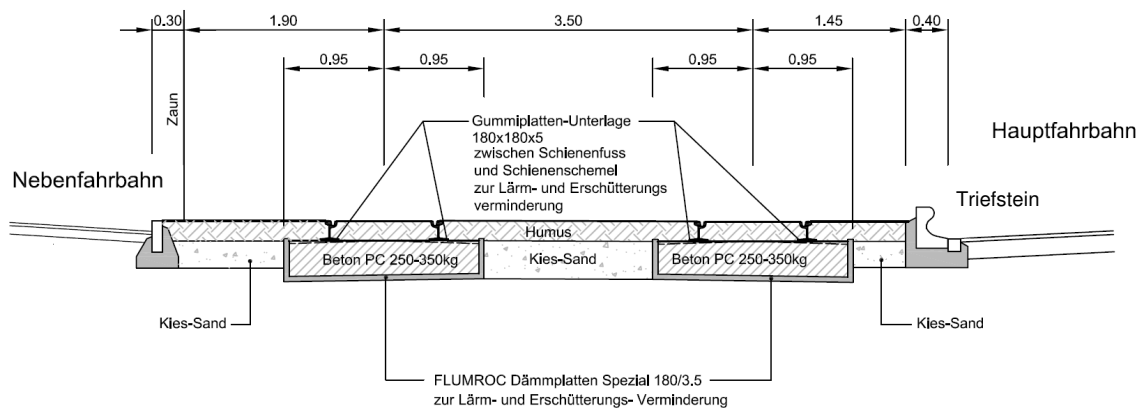


Als seitliche Abdichtung wird zur Hauptfahrbahn hin eine wasserdichte Ortsbetonmauer bis auf Höhe der Strassenrandabschlüsse (Triefstein oder Stellplatte) erstellt. Die Entwässerung erfolgt durch je eine seitlich angeordnete Längsdrainageleitung, welche zum gestaffelten Abfluss bei Spitzenmengen, über Rückhaltebecken an das vorhandene Entwässerungssystem angeschlossen wird. Die Rasentrasse ist nach dem Einbau der Grundwasserschutzmassnahmen vollständig abgedichtet. Ein Eindringen von austretenden Schadstoffen in den Untergrund ist nicht mehr möglich.

Zwischen Nebenfahrbahn und Rasentrasse muss auf der ganzen Länge ein rund 1 m hoher Zaun erstellt werden, um zu verhindern, dass die Tramgleise auf der Strecke überquert werden können.

Typ C:**Rasentrasse ohne Abdichtung (Zone S3)****Abschnitt Äussere Baselstrasse (Kilchgrundstrasse – Bettingerstrasse)**

Diese Sanierungsstrecke liegt ebenfalls in dicht besiedeltem Gebiet, jedoch aber in der Grundwasserschutzzone S3. Bei einer Ausführung mit einer Rasentrasse (Kräuterrasen) kann hier auf eine vollflächige Grundwasserabdichtung, aufgrund des filtrierenden Einflusses und der Retentionswirkung der Humusschicht, verzichtet werden.



Auch hier kann auf der Seite der Nebenfahrbahn auf den Triefstein verzichtet werden. Hingegen ist auf der ganzen Länge zwischen Rasenstrasse und Nebenfahrbahn ein rund 1 m hoher Zaun zu errichten um zu verhindern, dass die Tramgleise überquert werden können. Um Kleintieren das Überqueren der Gleise weiterhin zu ermöglichen, wird der Zaun mit einem Bodenabstand von 15 cm montiert.

3.2 Strassenbau und Baumstandorte

Zusammen mit den Grundwasserschutzmassnahmen wird auch die dringend notwendige Sanierung des Strassenoberbaus der Riehenstrasse im Abschnitt Allmendstrasse – Gemeindegrenze Riehen und der Äusseren Baselstrasse zwischen Gemeindegrenze Riehen – Im Hirshalm und zwischen Kilchgrundstrasse – Bettingerstrasse ausgeführt. Entlang der ganzen Sanierungsstrecke wird auf der Seite der Tramtrasse ein Triefstein (siehe Querschnitte unter Kapitel 3.1.3; Vorgesehene Ausführungsvarianten der Grundwasserabdichtung in der Gleistrasse) zum Schutz gegen von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge versetzt. Die neue Fahrbahn wird auf eine durchgehende Breite von 6.55 m zurückgebaut. So erhält die direkt an die Fahrbahn angrenzende durchgehende Roteichenbaumreihe mehr Lebensraum. Die Baumrabatten können bis ca. 50 cm verbreitert werden, dies insbesondere in den Bereichen Burgstrasse – Pfaffenlohweg und Paradiesstrasse - Rebenstrasse. Zudem werden insgesamt 8 Roteichen, vor allem in der sogenannten "Pfaffenloh-Kurve", neu gepflanzt.

An der Nebenfahrbahn nördlich der Gleistrasse werden keine Belagssanierungen durchgeführt. Es sind aber Anpassungsarbeiten im Bereich der Fahrbahnübergänge und der Haltestellen vorgesehen.

Das Bauvorhaben ermöglicht es auch, auf der ganzen Strecke Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorzunehmen und die Tramhaltestellen benutzerfreundlicher und behindertengerechter umzugestalten.

3.3 Gestaltung

3.3.1 Allgemein

Entlang der gesamten Sanierungsstrecke sollen keine grundsätzlichen Anpassungen vorgenommen werden. Im Bereich Pfaffenloh und in den Haltestellenbereichen, insbesondere bei den Haltestellen Pfaffenloh und Bettingerstrasse, sind gestalterische und verkehrstechnische Aufwertungen vorgesehen.

3.3.2 Haltestelle Pfaffenloh

Die Haltestelle Pfaffenloh muss aufgrund des Behindertengleichstellungs-Gesetzes in einen geraden Gleisabschnitt verlegt werden. Durch die somit entstehenden Freiräume im Bereich der bestehenden Haltestelle und beim Pfaffenlohweg / Gatterweg kann eine grosszügige Platzsituation geschaffen werden. Dieser Bereich wird neu als Begegnungszone signalisiert. Der Fussgängerübergang wird in Richtung Norden verschoben und mit einem Lichtsignal geregelt. Die heute bestehenden Grünflächen, die einerseits die einmündenden Fahrbahnen und andererseits die Zugänge und Zufahrten zu den Liegenschaften abgrenzen, werden aufgehoben. Als Ersatz für die wegfallenden Grünflächen werden entlang der Fahrbahn Äussere Baselstrasse sieben neue Bäume gepflanzt. Auf der westlich dahinter liegenden Fläche werden fünf runde Grünrabbatten mit einem Durchmesser von 4 – 5 m erstellt. Als Ersatz für die beim Pfaffenlohweg bestehenden Veloparkplätze werden an zwei Orten Veloparkfelder zwischen Bäumen eingerichtet. Die genauen Standorte werden im weiteren Projektierungsverlauf noch bestimmt.

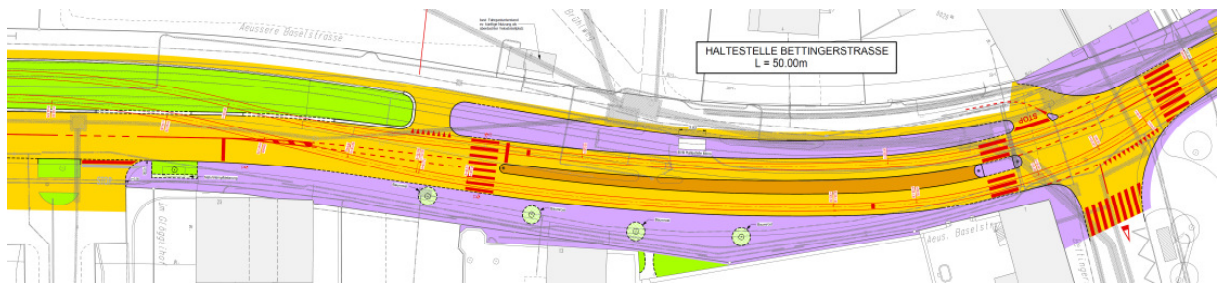


Gestaltung im Bereich Haltestelle Pfaffenloh

3.3.3 Haltestelle Bettingerstrasse

Der Bereich der Tramhaltestelle Bettingerstrasse weist heute für alle Verkehrsteilnehmenden sehr enge Platzverhältnisse auf. Die Haltestelle ist mit den Umsteigebeziehungen auf die verschiedenen Buslinien stark frequentiert. Die bestehenden Traminseln sind sehr schmal und eine Verbreiterung auf Normmasse ist mit den vorgegebenen Parzellengrenzen praktisch nicht möglich.

Mit einer Verschiebung der Tramhaltestelle in Richtung Riehen Dorf und der Einrichtung einer Kaphaltestelle in beiden Fahrrichtungen können verschiedene Aspekte aus gestalterischer und betrieblicher Sicht berücksichtigt werden: Das Tram verkehrt auf der Fahrbahn und der MIV muss hinter dem an der Haltestelle stehenden Tram warten. Durch die Verschiebung um rund 40 m in Richtung Bettingerstrasse werden die Umsteigebeziehungen für Fahrgäste von Tram und Bus kürzer und sicherer. Im Bereich der Tramhaltestelle werden Möglichkeiten für das Abstellen von Velos geschaffen. Der Bereich der Tramhaltestelle selbst wird mit einer Tramsicherungsanlage gesichert, um damit den übrigen Verkehr aufzuhalten. Mit der Verschiebung der Tramhaltestelle wird zudem auch zwischen der Bettingerstrasse und Im Glögglhof eine grosszügigere Gestaltung des Allmendbereiches möglich.



Gestaltung Haltestelle Bettingerstrasse

3.4 Verkehr

3.4.1 Öffentlicher Verkehr

Der Zustand der Tramgleisanlage verlangt eine komplette Sanierung des ganzen Streckenabschnitts zwischen Eglisee und Bettingerstrasse, mit Ausnahme des bereits sanierten Teils zwischen Habermatten und Bäumlhofstrasse. Die Gleisanlage ist zum Teil noch auf Holzschwellen gelagert. Es müssen sowohl Gleisunterbau als auch Gleisoberbau erneuert werden. Damit das Aussteigen aus den Tramzügen bei Notfällen auch auf der Strecke möglich ist, und die Türen und Trittbretter nicht am daneben liegenden Triefstein anstossen, muss auf gewissen Strecken die Gleisaxe in Lage und Höhe angepasst werden.

Die Um- und Ausbauten der Tramhaltestellen erhöhen den Komfort und die Sicherheit für die Trampassagiere. Eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität) untersucht zurzeit den Spielraum und die denkbaren Lösungsmöglichkeiten zur Sicherstellung der gemäss Behindertengleichstellungsgesetz geforderten selbständigen Zugänglichkeit von Tram und Bus für Menschen mit Behinderungen. Die Thematik wird in Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons Basel-Landschaft sowie Vertretern der Transportunternehmungen (BLT und BVB) bearbeitet. Die detaillierte Planung über die notwendigen Anpassungen beginnt erst im 2011. Die Haltestellen entlang der

Äusseren Baselstrasse werden jedoch wo immer möglich bereits behindertengerecht ausgebildet. Allfällige zusätzliche Anpassungen nach den neuesten Erkenntnissen der Arbeitsgruppe fliessen vor der Ausführung in die Projektierung ein. Es ist vorgesehen, allfällige zusätzliche Mehrkosten über einen noch zu beantragenden Rahmenkredit zur Umsetzung von Massnahmen zur Behindertengerechtigkeit zu finanzieren.

Die Haltestellenkanten und die Haltestellenlängen werden den heutigen und zukünftigen 45 m langen Tramkompositionen angepasst.

Die heutige Haltestelle Burgstrasse wird um rund 30 m Richtung Stadt verschoben. Dadurch kann die Überfahrt zur Nebenfahrbahn auf der Höhe Burgstrasse erfolgen, was vor allem für den Zweiradverkehr erhebliche Vorteile hat. Auf Höhe Gsaltenrainweg entsteht am Ende der Tramwarteinseln ebenfalls eine Überfahrt für den Zweiradverkehr. Aus Platzgründen ist es nicht möglich, die Traminsel auf der Seite der Nebenfahrbahn in der minimalen Breite von 2.00 m auszuführen. Damit diese aber dennoch für Behinderte begehbar bzw. befahrbar ist, wird der Randsteinanschlag gegen die Fahrbahn mit 3 cm, d.h. analog einer Absenkung beim Fussgängerstreifen, ausgeführt.

Durch die Umgestaltung der Tramhaltestelle Bettingerstrasse wird der Komfort für die Trampassagiere erheblich verbessert. So fallen nicht mehr notwendige Überquerungen der Fahrbahn weg und die Umsteigebeziehungen werden wesentlich komfortabler.

Die Ausstattung der Haltestelleninfrastruktur wird gemäss nachfolgender Tabelle ergänzt resp. beibehalten.

Haltestelleninfrastruktur

Haltestelle	Wartehalle		DFI		Billettautomat		Geländer mit Spritzschutz	
	Fahrrichtung		Fahrrichtung		Fahrrichtung		Fahrrichtung	
	Basel	Riehen	Basel	Riehen	Basel	Riehen	Basel	Riehen
Habermatten	best.	neu	best.	best.	best.	keiner	nicht nötig	best.
Niederholz	best.	keine	neu	keine	best.	keiner	nicht nötig	versetzen
Burgstrasse	best.	keine	neu	keine	best.	keiner	nicht nötig	neu
Pfaffenloh	neu	keine	neu	keine	versetzen	keiner	nicht nötig	neu
Bettingerstrasse	neu	keine	neu	keine	versetzen	keiner	neu	nicht nötig

Anmerkung: DFI = Digitale Fahrgastinformation

3.4.2 Motorisierter Individualverkehr

Am Verkehrsregime wird grundsätzlich nichts geändert. Mit der Reduktion der Fahrbahnbreite auf 6.55 m, mit Ausnahme des bereits instand gestellten Teilstücks zwischen Habermatten und Kilchgrundstrasse, wird dem Anliegen der Erhaltung der durchgehenden Roteichenbaumreihe und der Verbesserung deren Lebensbedingungen Rechnung getragen.

Die Überfahrten zur Nebenfahrbahn bei den Tramhaltestellen werden verkleinert, teilweise etwas verschoben und erscheinen dadurch für den Verkehrsteilnehmer in der Befahrbarkeit klarer.

Aufgrund von Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) muss bei der Zufahrt zur Grendelgasse eine Tramsicherungsanlage errichtet werden. Infolge der einzuhaltenden Lichtraumprofile beim Tram wie auch bei der Strasse muss die bestehende Gleislage ange-

passt werden, was Verschiebungen der Randsteine beidseits der Tramgleise und der Fahrleitung zur Folge hat. Die bestehenden Mittelmasten für Fahrleitungen und öffentliche Beleuchtung werden entfernt und neu in der Nebenfahrbahn und auf dem Trottoir aufgestellt.

Mit der Verschiebung der Tramhaltestelle und der Einführung einer Kap-Haltestelle bei der Bettingerstrasse wird in Fahrtrichtung Basel die Konfliktsituation Tram / Motorisierter Individualverkehr (MIV) wesentlich verbessert. Eine neue Tramsicherungsanlage regelt die Einfahrt des Trams in die Haltestelle.

3.4.3 Veloverkehr

Der Veloverkehr soll sich grundsätzlich, wie schon heute, auf der wenig, vorwiegend von Anwohnerverkehr mit Autos befahrenen Nebenfahrbahn abwickeln. Bei jeder Tramhaltestelle werden spezielle Querungen für den Zweiradverkehr erstellt, sodass die Verbindung zu den an die Äussere Baselstrasse angrenzenden Seitenstrassen möglichst sicher erfolgen kann. Damit werden auch die Velorouten aus der Niederholzstrasse und dem Gsaltenrainweg direkt über die Äussere Baselstrasse zur Nebenfahrbahn geführt (siehe auch Kapitel 5.2 Stellungnahme zum Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten). Bei der Haltestelle Pfaffenloh ist eine neue Querung der Tramtrasse vorgesehen.

Im Bereich Bäumlihofstrasse ist die Errichtung eines Veloübergangs über das Tramgleis nicht möglich, da eine solche Querung auf offener Gleisstrecke nur mit entsprechender Sicherungsanlage gestattet ist. Die Errichtung einer solchen Anlage würde die Umgestaltung des ganzen Strassenraums bedingen. Diese Strecke liegt ausserhalb des Perimeters des vorliegenden Projekts.

In den Bereichen Pfaffenlohweg und Tramhaltestelle Bettingerstrasse werden Veloabstellplätze eingerichtet. Weitere Veloabstellplätze werden im Rahmen der Erarbeitung des Markierungs- und Signalisationsplans festgelegt.

Die Gemeinde Riehen beabsichtigt, an geeigneten Orten gedeckte Veloabstellplätze (für Bike & Ride) anzubieten. In Koordination mit der Gemeinde Riehen werden daher im Zuge der Detailprojektierung Orte festgelegt, die hierfür in Frage kommen. Die Kosten auf Gemeindeallmend müssten von der Gemeinde Riehen übernommen werden. Für Kantonsallmend befindet sich derzeit ein Konzept für gedeckte Veloabstellplätze an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Erarbeitung (Amt für Mobilität im BVD). Die Umsetzung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen, wodurch für das vorliegende Projekt keine gedeckten Veloabstellplätze auf Kantonsallmend vorgesehen sind.

3.4.4 Fussverkehr

Durch die Umgestaltungsmassnahmen im Bereich Pfaffenlohweg / Gatternweg und die Erstellung der Trottoirüberfahrten Paradies- und Rebenstrasse wird der Komfort für den Fussverkehr verbessert resp. dem Fussverkehr Vortritt gewährt. Mit der Verbreiterung der Traminseln kann die Aufstellfläche vergrössert werden und es erhöht sich der Ein- und Aussteigekomfort der Trampassagiere. Durch die Verschiebung der Haltestelle Bettingerstrasse um rund 40 m in Richtung Riehen Dorf werden die Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste von Tram und Bus kürzer und sicherer. Die bestehenden Übergänge über die Äussere Baselstrasse werden, wo notwendig, baulich verbessert und angepasst. Der verschobene Über-

gang bei der Haltestelle Pfaffenloh wird wie heute mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Sämtliche Bereiche werden behindertengerecht ausgebildet.

3.4.5 Parkplatzsituation / Güterumschlag

Die Parkplatzsituation ändert sich gegenüber dem heutigen Zustand nicht.

Die Zufahrt und der Güterumschlag für die Anwohner entlang der Nebenfahrbahn werden weiterhin analog der heutigen Regelung erfolgen.

3.5 Weitere Baumassnahmen

3.5.1 Allgemeines

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

- Ergänzung / Erneuerung der Werkleitungstrassen,
- Erstellung einer Tramsicherungsanlage mit Lichtsignal beim Übergang Grendelgasse, Errichtung einer neuen Tramsicherungsanlage bei der Haltestelle Bettingerstrasse, Erstellung einer neuer Fussgängerlichtsignalanlage bei der Haltestelle Pfaffenloh inkl. Zuleitung,
- Anpassung der BVB-Haltestellenmöblierung an die neuen Gegebenheiten.

Diese Arbeiten erfolgen koordiniert mit den Strassen- und Gleisbauarbeiten.

3.5.2 Werkleitungen

- IWB, Elektrizität:
Im ganzen Streckenbereich müssen die Beleuchtungsstandorte umgelegt werden. Im Abschnitt Kilchgrundstrasse bis Bettingerstrasse sind auf der linken Strassenseite Kabel- und Trassenbauarbeiten in Strasse und Trottoir auszuführen.
- IWB, Gas:
Die Zuleitung zum Bäumlhofareal sowie 35 Hausanschlussleitungen in der Äusseren Baselstrasse werden saniert.
- IWB, Wasser:
Die in der Fahrbahn liegende Versorgungsleitung wird in weiten Teilen ersetzt inkl. der Querungen und der Hausanschlüsse.
- Swisscom:
Es werden diverse Um- und Neubauten sowie Auswechslungen vorgenommen.

3.5.3 Kanalisation

Die Kanalisation im Abschnitt zwischen In den Habermatten bis Kilchgrundstrasse befindet sich in der Grundwasserschutzzone 2 (S2a und 2b) und ist bereits vor ca. 10 Jahren vollumfänglich erneuert worden. Eine Sanierung oder Neuerstellung in diesem Bereich ist nicht notwendig.

Die Kanalisation im Abschnitt zwischen Kilchgrundstrasse bis Bettingerstrasse befindet sich in der Grundwasserschutzzone 3 (S3) und soll im Rahmen der Strassenbauarbeiten durch eine neue Leitung mit NW 700/1070 mm ersetzt werden. Die Vergrösserung der Leistungskapazität der Leitungen beseitigt die hydraulischen Engpässe im betroffenen Abschnitt und eröffnet die Möglichkeit, diesen Hauptstrang stärker mit Mischwasser zu beschicken, um oben liegende Gebiete mit grosser hydraulischer Überlastung zu entlasten.

3.5.4 Schnittstelle zu weiteren Projekten

Die an die Äussere Baselstrasse anschliessende Baselstrasse im Abschnitt Bettingerstrasse bis zur Haltestelle Riehen Dorf soll ebenfalls aufgrund des kritischen Gleiszustandes saniert und umgestaltet werden. Dafür wird ein separater Ratschlag erstellt. Die Bautermine werden koordiniert.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird darauf geachtet, dass im Bereich von allenfalls notwendigen Umleitungsrouten auf dem Strassennetz der Gemeinde Riehen keine gleichzeitigen Baustellen bestehen.

Die im Dezember 2012 geplante Inbetriebnahme der Zollfreistrasse wird die Äussere Baselstrasse vom Durchgangsverkehr entlasten. Zudem werden die umfangreichen Baustellen an der Äusseren Baselstrasse die erwünschte Verkehrsumlagerung auf die Zollfreistrasse positiv beeinflussen.

Die Arbeiten werden mit weiteren anstehenden Strassenkorrekturen und –erneuerungen des Kantons und der Gemeinde Riehen koordiniert. Insbesondere sind dies die Erneuerungen der Lörracherstrasse, der Grenzacherstrasse und der Hörnliallee.

3.6 Auswirkungen auf die Umwelt

3.6.1 Lärm

Die geplante Rasentrasse im Gleisbereich stellt im Sinne der Lärmschutzverordnung eine Massnahme an der Quelle dar. Diese Bauweise ist im bewohnten Bereich, d.h. zwischen Bäumlihofstrasse und Bettingerstrasse vorgesehen. Im Bereich des Bäumlihofareals, d.h. zwischen Eglisee und Habermatten ist eine Schottertrasse geplant.

Bei einzelnen Gebäuden sind heute die Immissionsgrenzwerte überschritten. Durch die Erstellung einer Rasentrasse und die Wahl eines lärmarmen Strassendeckbelags werden diese Werte etwas gesenkt.

Die Rasentrasse hat eine Lärmreduktion zwischen 1-3 dbA und der lärmarme Strassenbelag ebenfalls ca. 1-3 dbA (ca. 5 Jahre nach Inbetriebnahme Belag) zur Folge. Die Verkehrs-entlastung durch die Eröffnung der Zollfreistrasse führt zu einer zusätzlichen Lärmreduktion im Strassenverkehr.

3.6.2 Grundwasser

Nach Abschluss sämtlicher Arbeiten wird der ganze Streckenbereich den aktuellen Grundwasservorschriften entsprechen.

Während der Bauarbeiten muss darauf geachtet werden, dass die speziellen Vorschriften für Bauarbeiten in der Grundwasserschutzzone eingehalten werden.

3.6.3 Bäume

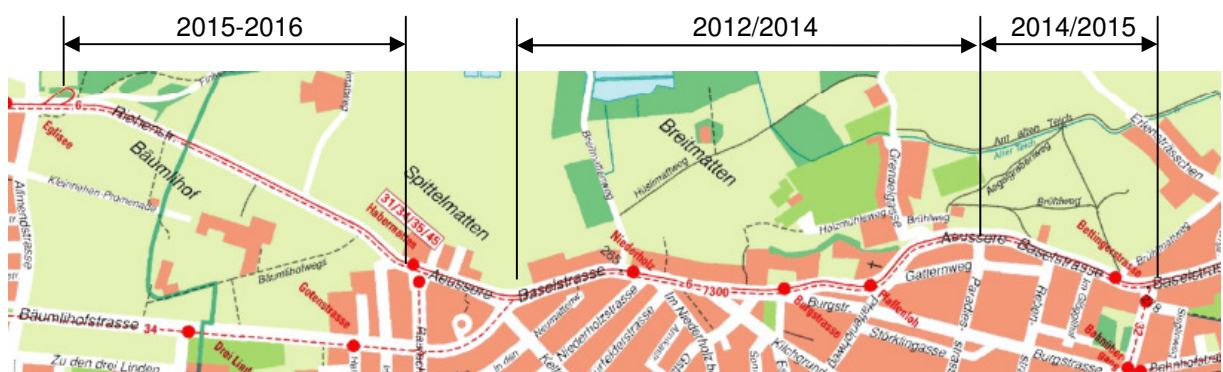
Entlang der ganzen Strecke besteht eine durchgehende, für die Region bedeutende Roteichenbaumreihe. Die mächtigen Stamm- und Wurzelentwicklungen haben in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten teilweise Schäden an Trottoirs und Fahrbahn verursacht. Zur Verbesserung der Lebensqualität dieser schützenswerten Baumreihe werden die einzelnen Baumrabbatten soweit möglich vergrössert. Mit der Reduktion der Fahrbahnbreite auf 6.55 m, mit Ausnahme des bereits instand gestellten Teilstückes zwischen Habermatten und Kilchgrundstrasse, wird diesem Anliegen Rechnung getragen. Zudem werden insgesamt acht Roteichen, die bestehende Baumreihe ergänzend, neu gepflanzt.

3.7 Bauvorgang und Termine

Aufgrund der Dringlichkeit der Bauarbeiten (Gewässerschutz, Sicherheit beim Trambetrieb und erhöhter Strassenunterhalt) kann auf die Eröffnung der Zollfreistrasse als Ausweichroute nicht gewartet werden. In Absprache mit der Gemeinde Riehen wurden alle heute voraussehbaren Baustellen entlang der Äusseren Baselstrasse und der möglichen Ausweichrouten terminlich koordiniert. Es wird nicht vermeidbar sein, während gewisser Bauarbeiten, insbesondere Kanalisations- und Strassenerneuerung, auf der Äusseren Baselstrasse ein Einbahnregime einzurichten.

Der Umfang der Arbeiten verunmöglicht es, die gesamten Tätigkeiten in einer Etappe auszuführen. Die Arbeiten werden in Etappen vorgenommen und verteilen sich auf rund 4 Jahre. Gemäss vorliegendem Planungsstand ist folgende Etappierung vorgesehen:

Etappe	Baujahr	Abschnitt
Etappe 1	2012/2014	Bäumlihofstrasse bis Paradiesstrasse
Etappe 2	2014/2015	Paradiesstrasse bis Bettingerstrasse
Etappe 3	2015/2016	Eglisee bis Habermatten



Die Etappen können sich je nach Zustand des Schienenkörpers noch verändern. Insbesondere müssen allenfalls die Streckenabschnitte Eglisee bis Habermatten und Im Niederholz-

boden bis Pfaffenloh, oder zumindest einzelne Streckenteile der Gleisanlagen in diesen Abschnitten in der Sanierung vorgezogen werden.

3.8 Kosten

3.8.1 Investitionskosten IB 1 "Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur"

Die Gesamtkosten betragen CHF 17'188'000 inkl. MWSt. (Preisbasis Oktober 2009) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Grundstück / Landerwerb	10'000
Strassenbau / Grundwassertechnische Massnahmen	5'797'000
Ausbau / Umgebung	4'599'000
Baunebenkosten	2'175'000
Honorare	1'887'000
Diverses und Unvorhergesehenes	1'446'000
Zwischentotal exkl. MWST	15'914'000
Mehrwertsteuer 8.0% (gerundet)	1'274'000
Total Gesamtkosten in CHF (inkl. MWST)	17'188'000

Die Gesamtkosten von CHF 17'188'000 teilen sich nach dem Infrastrukturmodell auf die Infrastrukturteilsysteme "Strasse" und "Umgestaltung" wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Teilsystem	Kosten in CHF	Kosten in CHF
Total Gesamtkosten		17'188'000
Strasse: Erhaltung = gebundene Ausgaben zu Lasten Rahmen- kredit Erhaltung		5'188'000
Total Projektkosten "Grundwassertechnische Sa- nierung Äussere Baselstrasse" zu Lasten IB1 in CHF (inkl. MWST)		12'000'000
Strasse: Restwert = Neuinvestition zu Lasten Projekt	3'680'000	
Umgestaltung: Umgestaltung = Neuinvestition zu Lasten Projekt	8'320'000	

Die zu beantragenden Projektkosten im Investitionsbereich 1 betragen somit **CHF 12'000'000** (Preisbasis Oktober 2009).

3.8.2 Investitionskosten IB 2 "Öffentlicher Verkehr"

Die Gesamtkosten betragen CHF 4'223'000 inkl. MWSt. (Preisbasis Oktober 2009) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20%]

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Gleisbau inkl. Unterbau (Rasentrasse)	1'880'000
Elektrische Anlagen	275'000
Ausstattung Haltestellen	625'000
Honorare	280'000
Diverses und Unvorhergesehenes	280'000
Zwischentotal exkl. MWST	3'340'000
Mehrwertsteuer 8.0% (gerundet)	267'000
Zwischentotal inkl. MWST	3'607'000
Differenzkosten Gleisbau Rasen-/Schottertrasse inkl. MWST	616'000
Total Gesamtkosten "Grundwassertechnische Sanierung Äussere Baselstrasse" IB 2 in CHF (inkl. MWST)	4'223'000

Der Kostenvergleich zwischen einer Grundwasserschutzabdichtung mit einer Rasentrasse gegenüber einer Schottertrasse zeigt Minderkosten von ungefähr CHF 1'646'000 zu Gunsten der Rasentrasse auf. Gleichzeitig entstehenden der BVB Mehrkosten bezogen auf den Gleisbau (teurere Rillenschienen durch Rasentrasse) von circa CHF 616'000. Diese sollen jedoch nicht auf die BVB übertragen bzw. über die laufende Rechnung der BVB (Rahmenkredit für Erneuerungen) finanziert werden, sondern werden mit den Investitionskosten zu Lasten IB2 beantragt.

3.8.3 Kosten nicht zu Lasten des Projektes

3.8.3.1 Kosten zu Lasten der laufenden Rechnungen der Leitungseigentümer

Im Zusammenhang mit dem Projekt "Grundwassertechnische Sanierung Äussere Baselstrasse" werden verschiedene Werkleitungserneuerungen vorgenommen, welche nicht zu Lasten des vorliegenden Ratschlags gehen. Es sind im Einzelnen die folgenden Positionen:

Kostenpositionen	Kosten in CHF
Werkleitungserneuerung IWB – Elektrizität	889'000
Werkleitungserneuerung IWB – Gas	248'000
Werkleitungserneuerung IWB – Wasser	1'775'000
Werkleitungserneuerung Swisscom	389'000
Werkleitungserneuerung Gemeinde Riehen, Kanalisation	5'284'000
Werkleitungserneuerung Gemeinde Riehen, Öffentliche Beleuchtung	360'000
Total Erneuerung (zu Lasten laufende Rechnungen, gebundene Ausgaben) in CHF (inkl. MWST)	8'945'000

3.8.3.2 Kosten zu Lasten der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Die nachfolgenden Kosten gehen (gemäss Allmendverordnung und BVB-Organisationsgesetz §16) zu Lasten laufende Rechnung BVB. Diese gebundenen Ausgaben gehen nicht zu Lasten des Projekts und haben nur informativen Charakter.

Kostenpositionen	Kosten in CHF
BVB – Gleisbau / Fahrleitungen / Infrastruktur Tramhaltestelle	26'382'000
Differenzkosten Gleisbau Rasen- / Schottertrasse zu Lasten Investitionskosten IB2	-616'000
Total Erneuerung (zu Lasten laufende Rechnung, gebundene Ausgaben) in CHF (inkl. (MWST)	25'766'000

4. Öffentlichkeitsarbeit

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

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

Die gesamte Öffentlichkeitsarbeit hat in enger Verbindung und Absprache mit der Gemeinde Riehen zu erfolgen.

Folgende Massnahmen werden vor der Ausführung getätigt:

- Information der betroffenen Bevölkerung und des ansässigen Gewerbes nach dem Entscheid des Regierungsrats über den Ratschlag, noch vor der Überweisung an den Grossen Rat.
- Erarbeiten eines Kommunikationskonzepts; wobei die Kommunikationsaktivitäten auf die zeitliche Schiene der Projektierungs- und Bauphasen abzustimmen sind.
- Während der Ausführung wird die betroffene Bevölkerung laufend über den Stand der Arbeiten mittels Anwohnerschreiben informiert.

5. Berichte zu pendenten Anzügen

5.1 Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten betreffend Sicherung der Veloübergänge an der Äusseren Baselstrasse in Riehen

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 2. Juni 2004 den nachstehenden Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Durch die Linienführung der Äusseren Baselstrasse und der Tramlinie 6 müssen die Anwohnerinnen und Anwohner der angrenzenden Quartiere die stark befahrene Kantonsstrasse und die Tramlinie überqueren, um zur Tramhaltestelle, zu den Veloabstellplätzen oder zum Veloweg zu gelangen. Die zuständigen kantonalen Stellen haben offensichtlich die Gefahr erkannt und die Fussgängerübergänge Habermatten, Niederholz, Burgstrasse und Pfaffenloh mit einer Signalanlage gesichert. Zudem wurde beim Übergang Bettingerstrasse mit einer neuen Veloführung die Überquerung von Strasse und Tramlinie erleichtert.

An den Übergängen Habermatten, Niederholz und Burgstrasse sind aber Velofahrerinnen und Velofahrer, die vom Veloweg in die Wohnquartiere abzweigen oder zu diesem gelangen wollen, stark gefährdet. Sie müssen ohne jede verkehrstechnische Massnahme Tramgeleise und Strasse überqueren. Besonders schwierig ist das Unterfangen auch, weil es zwischen Autostrasse und Tramlinie kein Platz für eine „Wartezone“ gibt, so dass Velofahrerinnen und Velofahrer gezwungen sind, auf alle Gefahren gleichzeitig zu achten. Letztes Jahr wurde einer Velofahrerin die schwierige Überquerung der Burgstrasse zum Verhängnis. Sie wurde vom Tram erfasst und schwer verletzt.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, wie die Übergänge Habermatten, Niederholz und Burgstrasse für Velofahrerinnen und Velofahrer gesichert werden können, ob die Sanierung der Übergänge durch den vom Grossen Rat bewilligten Velorahmenkredit finanziert werden kann.

I Fischer-Burri, Hp. Kiefer, M. Iselin, Y. Cadalbert, Ch. Brutschin, M. Schmutz, Dr. R. von Aarburg, M. Rünzi, Ch. Locher-Hoch, E.-U. Katzenstein, Ch. Klemm, A. R. Furrer, S. Haller, Dr. P. Schai, Hp. Gass, B. Jans, P. Bernasconi“

5.2 Stellungnahme zum Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten

Nebst der Erfüllung der grundwasserschutztechnischen Vorschriften sollen mit den Sanierungsmassnahmen auch Verbesserungen der Übergänge Niederholz, Burgstrasse und Pfaffenloh erreicht werden. Der Übergang Habermatten wurde bereits vor einigen Jahren saniert. In diesem Bereich sind keine neuen oder weitergehenden Massnahmen geplant. An den einzelnen Örtlichkeiten sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- **Niederholz**
In direkter Verlängerung der Niederholzstrasse ist ein 3.60 m breiter Veloübergang im Gleisbereich vorgesehen. Im Belag der Niederholzstrasse wurden bereits Anmelde-schlaufen für den Veloverkehr eingelegt.
- **Burgstrasse**
Die Tramhaltestelle wird rund 30 m Richtung Stadt verschoben. Dadurch ist das Überqueren der Äusseren Baselstrasse in direkter Verlängerung der Burgstrasse möglich. An Ende der Haltestelle auf Seite Stadt, wird in Verlängerung des Gestaltenrainweges ein 3.60 m breiter Veloübergang im Gleisbereich erstellt.

- **Pfaffenloh**
Auf Höhe Gatterweg wird ein 3.60 m breiter Veloübergang im Gleisbereich erstellt. Der ganze Bereich Einmündung Pfaffenlohweg bis Gatterweg wird als Begegnungszone ausgestaltet. In diesem Bereich sollen zwischen den Bäumen entlang der Äusseren Baselstrasse zwei Velofelder markiert werden.

Mit der Realisierung des Bauvorhabens werden die geforderten Sicherungen der Veloübergänge erfüllt sein. Insofern kann der Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten betreffend die Sicherung der Veloübergänge an der Äusseren Baselstrasse in Riehen als erledigt abgeschrieben werden.

5.3 Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Verkehrssituation an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 22. November 2006 den nachstehenden Anzug Roland Engeler und Konsorten entgegen dem Antrag des Regierungsrates stehen gelassen:

"Die Verkehrssituation an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse ist nach der kürzlich vorgenommenen Sanierung nur für den Fahrradverkehr sicherer geworden. Für Fussgängerinnen und Fussgänger, die an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse die Äussere Baselstrasse überqueren müssen, ist die Situation immer noch äusserst unbefriedigend. Das in Richtung Dorf fahrende Tram verdeckt den Fussgängern, welche auf dem Fussgängerstreifen die Strasse überqueren, die Sicht auf den aus Richtung Dorf kommenden Verkehr. Die Situation ist auch deshalb besonders gefährlich, weil hier das Tram das eigene Trasse verlässt, was für viele Automobilisten, zumal auswärtige, einigermassen überraschend ist; mit der Folge, dass sie möglichst schnell vor dem herannahenden Tram die Schienen verlassen wollen und dadurch mit rassisgem Tempo auf den Fussgängerstreifen zufahren, den sie wegen des Trams erst in letztem Moment wahrnehmen. Auffallend ist, dass zwischen der Tramhaltestelle Badischer Bahnhof und Riehen Dorf im Laufe der Jahre sämtliche Übergänge mit Lichtsignalanlagen geregelt wurden. Es ist nicht einzusehen, warum gerade am besonders schwierigen Verkehrsknotenpunkt Äussere Baselstrasse/Bettingerstrasse auf eine Signalanlage verzichtet wird.

Mit der Überbauung „Glögglihof“ hat sich die Situation noch zugespitzt. Die dort wohnenden Kinder müssen auf ihrem Schulweg zum Schulhaus Erlensträsschen an dieser Stelle ohne Lichtsignalanlage drei Fahrbahnen (Strasse, Tramtrasse und Veloweg) überqueren. Ihre besorgten Eltern sind mit einem Schreiben an die Verkehrsabteilung der Kantonspolizei BS gelangt. Die Antwort der Verkehrsabteilung lautet: „Im Rahmen der verwaltungsinternen Bearbeitung zur Verbesserung der Verkehrsführung im Bereich des Knotens Äussere Baselstrasse/Bettingerstrasse wurden in den letzten Jahren verschiedene Lösungsansätze erörtert. Dabei wurden auch mögliche Problemlösungen mit Lichtsignalregelungen diskutiert. Diese wurden jedoch u.a. aus Gründen der fehlenden Finanzierbarkeit zurückgestellt. Im letzten Jahr konnte eine ausgewogene Lösung der anstehenden Probleme zugunsten aller Verkehrsteilnehmer realisiert werden.“

Da die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger bei diesem Übergang trotz Sanierung nicht gewährleistet ist, bitten die Anzugstellenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- wie die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger am Knotenpunkt Äussere Baselstrasse/Bettingerstrasse verbessert werden kann,
- ob der gefährliche Fussgängerübergang im Interesse aller Verkehrsteilnehmer mit einer Lichtsignalanlage gesichert werden soll,
- ob Sicherheit nicht prioritär zu behandeln ist?

R. Engeler, M. Martig, St. Ehret, I. Fischer-Burri, H.R. Lüthi, E. Rutschmann, Dr. R. von Aarburg, H. Hersberger, A. von Bidder, M. Raith, M. Schmutz, B. Jans, St. Maurer, J. Goepfert, D. König-Lüdin, Dr. Chr. Kaufmann, A. Lachenmeier, Chr. Locher-Hoch, P. Marrer, P. Zinker-nagel"

5.4 Stellungnahme zum Anzug Roland Engeler und Konsorten

Mit der Realisierung des vorliegenden Sanierungsprojekts wird die Verkehrssituation am Knoten Bettingerstrasse/Baselstrasse/Äussere Baselstrasse wesentlich verbessert. Die Ausführungen zum Projekt in den Kapiteln 3.2.2 Tramhaltestelle Bettingerstrasse und 3.3.4 Fussverkehr) bestätigen, dass nach Bauvollendung die geforderte Fussgängersicherheit gewährleistet ist. Insofern kann der Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Verkehrssituation an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse als erledigt abgeschrieben werden.

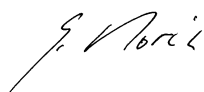
6. Antrag

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 Beschlusentwurfs.

Weiter beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Irène Fischer-Burri und Konsorten betreffend Sicherung der Veloübergänge an der Äusseren Baselstrasse in Riehen und den Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Verkehrssituation an der Tramhaltestelle Bettingerstrasse als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Situationspläne Nr. 700178-11 bis 17, Massstab 1:1'000 vom 17. November 2010

Grossratsbeschluss

Ratschlag Grundwasserschutzzone Lange Erlen Grundwassertechnische Sanierung der Riehenstrasse, Basel und der Äusseren Baselstrasse, Riehen 2. Teil

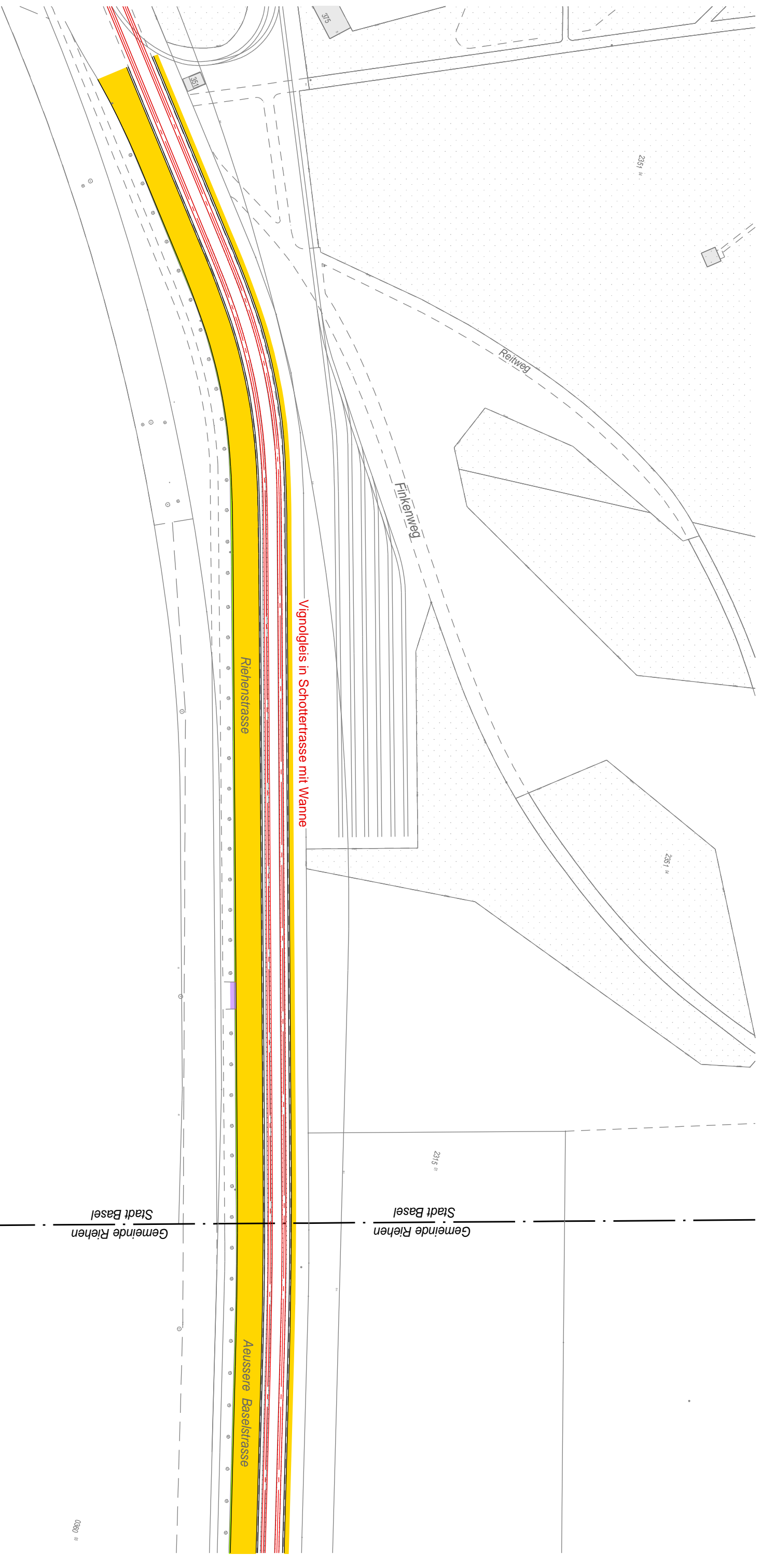
Projektierung und Ausführung der grundwassertechnischen Sanierung der Riehenstrasse und der Äusseren Baselstrasse im Abschnitt Allmendstrasse bis Bettingerstrasse

(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 der grundwassertechnischen Sanierung der Riehenstrasse und der Äusseren Baselstrasse wird ein Kredit von CHF 12'000'000 inkl. MWSt. (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis Oktober 2009 = 103.9) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2011 bis 2016, Investitionsbereich 1, Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Pos. 6170.110.2.1088 des Tiefbauamtes bewilligt.
 2. Für die Projektierung und Ausführung der grundwassertechnischen Sanierung der Riehenstrasse und der Äusseren Baselstrasse wird ein Kredit von CHF 4'223'000 inkl. MWSt. (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis Oktober 2009 = 103.9) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2011 bis 2016, Investitionsbereich 2, Öffentlicher Verkehr, Pos. 6170.110.2.1089 des Tiefbauamtes bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.



Legende:

-  Gleiserneuerung mit Grundwasserschutz
-  Neuer Randstein / Stellplatte
-  Neuer Zaun
-  Neuer Triefstein
-  Fahrbahnerneuerung inkl. Unterbau
-  Trottoirerneuerung ohne Unterbau
-  Grünanlagen

0450 *

Gemeinde Riehen
Stadt Basel

Gemeinde Riehen
Stadt Basel

Aeusserer Baselstrasse



KANTON BASEL-STADT
BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT

Aeusserer Baselstrasse, Riehen

Grundwasserschutz im BVB Trasse

Tramschlaufe Eglisee -
Gemeindegrenze Basel / Riehen

Vorprojekt 1:1'000

Plan-Nr. 700178-11

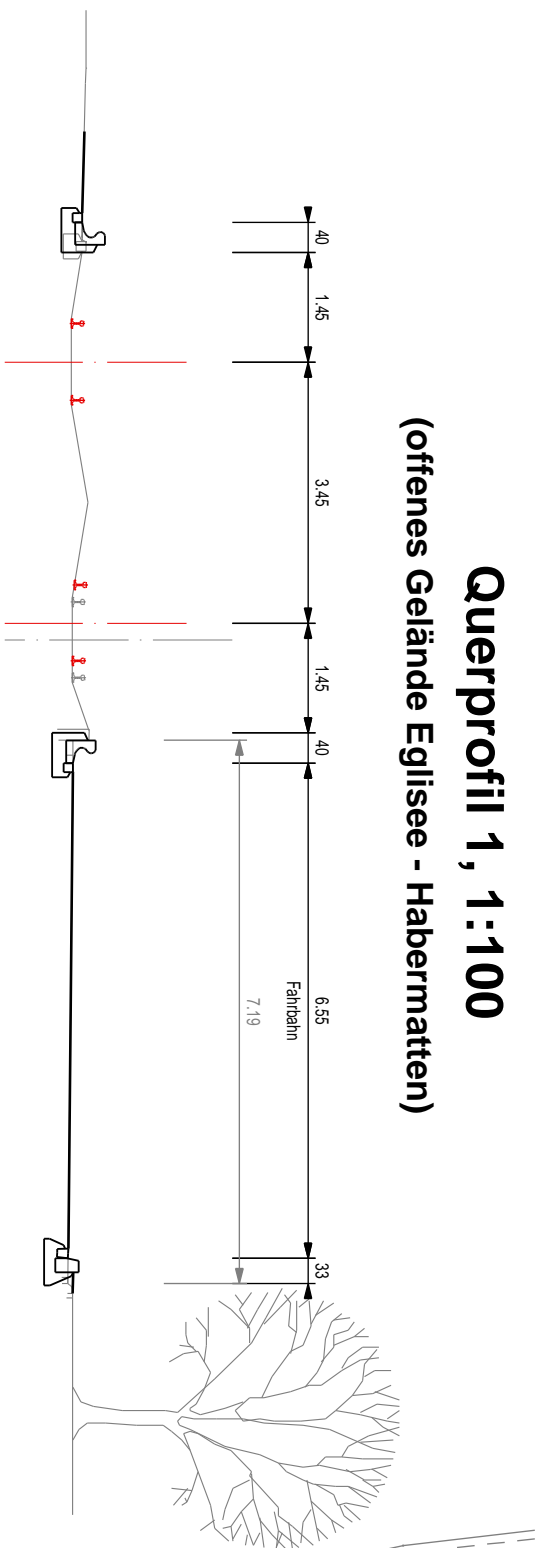
17.11.2010

PROJEKTVERFASSER
JAUSLIN INGENIEURE AG
STERBLER

Gartenstrasse 15
4132 Mültenz
Telefon 061 467 67 67
Telefax 061 467 67 01

Querprofil 1, 1:100

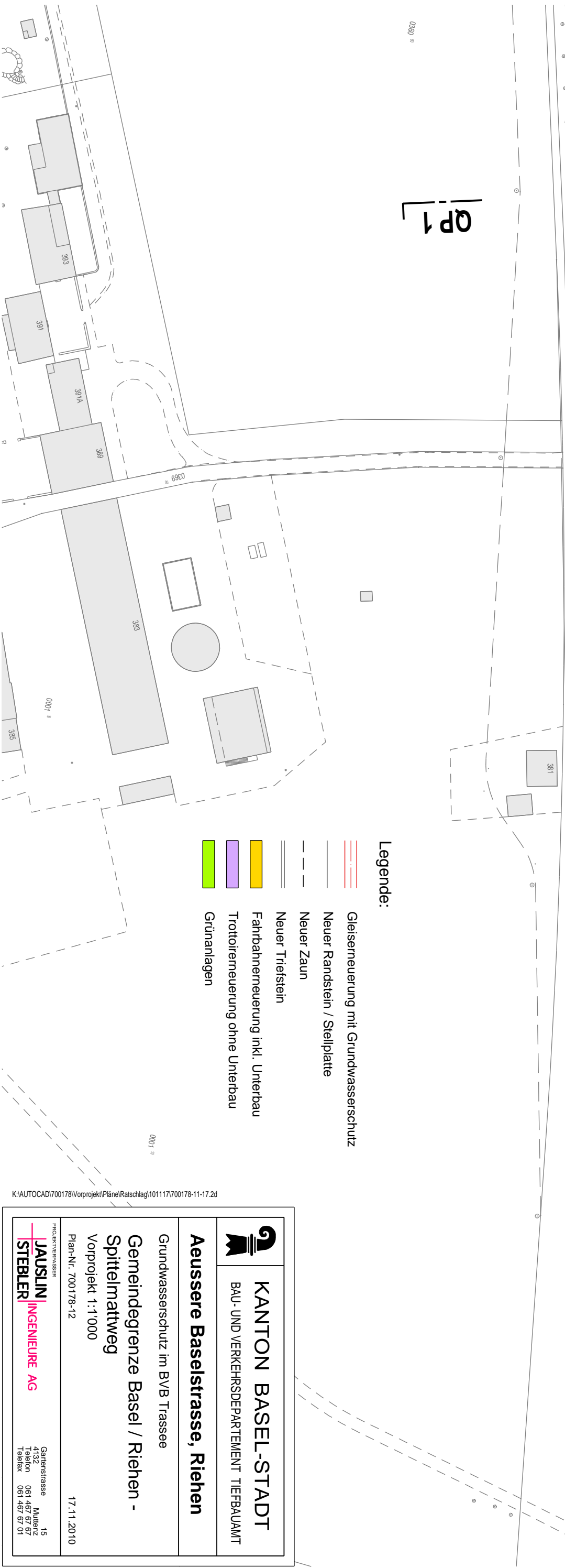
(offenes Gelände Eglissee - Habermatten)



Vignolgleis in Schottertrasse mit Wanne


QP 1

- Legende:**
- Gleiserneuerung mit Grundwasserschutz
 - Neuer Randstein / Stellplatte
 - Neuer Zaun
 - Neuer Triefstein
 - Fahrbahnerneuerung inkl. Unterbau
 - Trottoirerneuerung ohne Unterbau
 - Grünanlagen

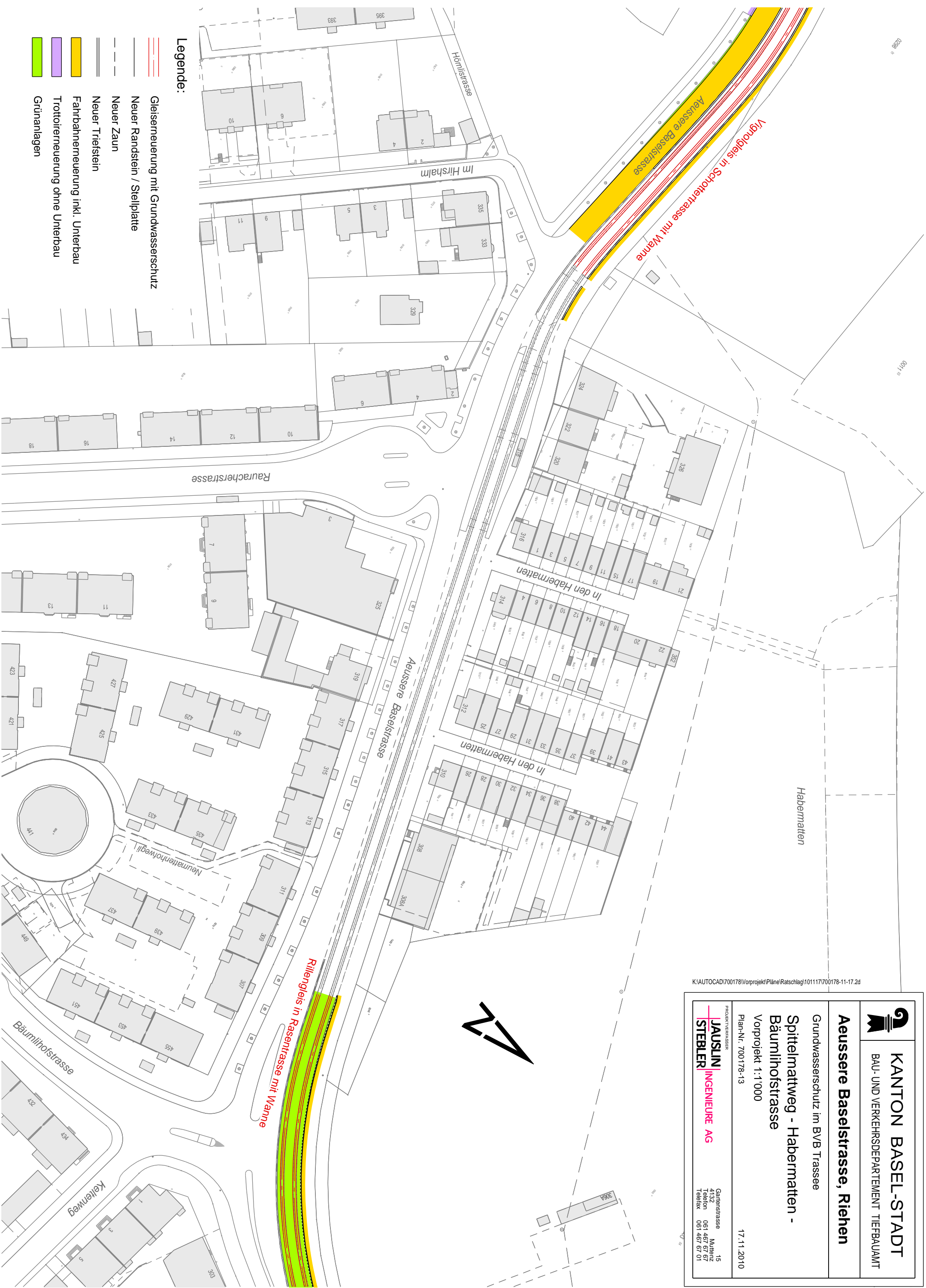


<p>KANTON BASEL-STADT BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT</p>	<p>Aeuussere Baselstrasse, Riehen</p>
	<p>Grundwasserschutz im BVB Trasse</p>
<p>Gemeindegrenze Basel / Riehen - Spittelmatweg</p>	<p>17.11.2010</p>
<p>Vorprojekt 1:1'000</p>	<p>Plan-Nr. 700178-12</p>
<p>PROJEKTVERANSICHERER JAUSLIN INGENIEURE AG STEBLER</p>	<p>Gartenstrasse 15 4132 Mültenz Telefon 061 467 67 67 Telefax 061 467 67 01</p>








K:\AUTOCAD\700178\Vorprojekt\Pläne\Ratschlag\101117\700178-11-17.2d

 <p>KANTON BASEL-STADT BAU- UND VERKEHRSDIPEARTEMENT TIEFBAUAMT</p>	<p>Aeussere Baselstrasse, Riehen</p> <p>Grundwasserschutz im BVB Trasseee Spittelmattweg - Habermatten - Bäumlihofstrasse</p> <p>Vorprojekt 1:1'000</p> <p>Plan-Nr. 700178-13</p> <p>17.11.2010</p>

K:\AUTOCAD\700178\Vorprojekt\Pläne\Ratschlag\101117\700178-11-17-2d

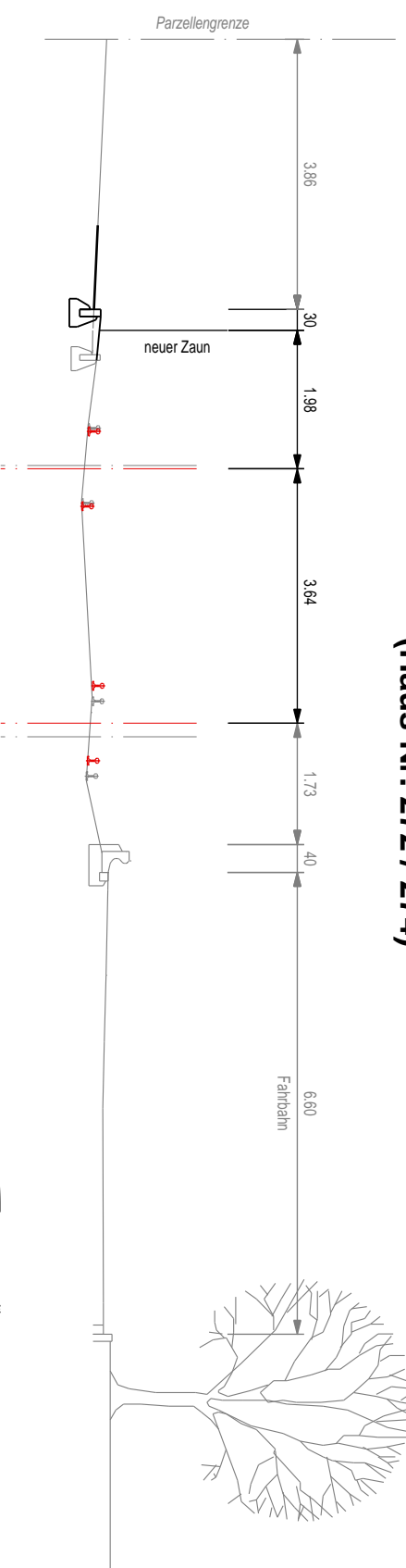


Legende:

-  Gleisneuerung mit Grundwasserschutz
-  Neuer Randstein / Stielplatte
-  Neuer Zaun
-  Neuer Triefstein
-  Fahrbahnerneuerung inkl. Unterbau
-  Trottoirerneuerung ohne Unterbau
-  Grünanlagen

Querprofil 2, 1:100

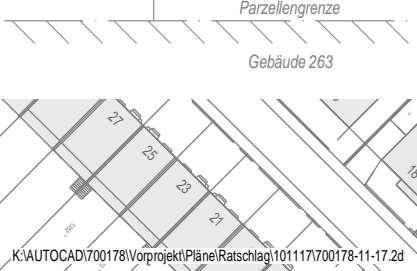
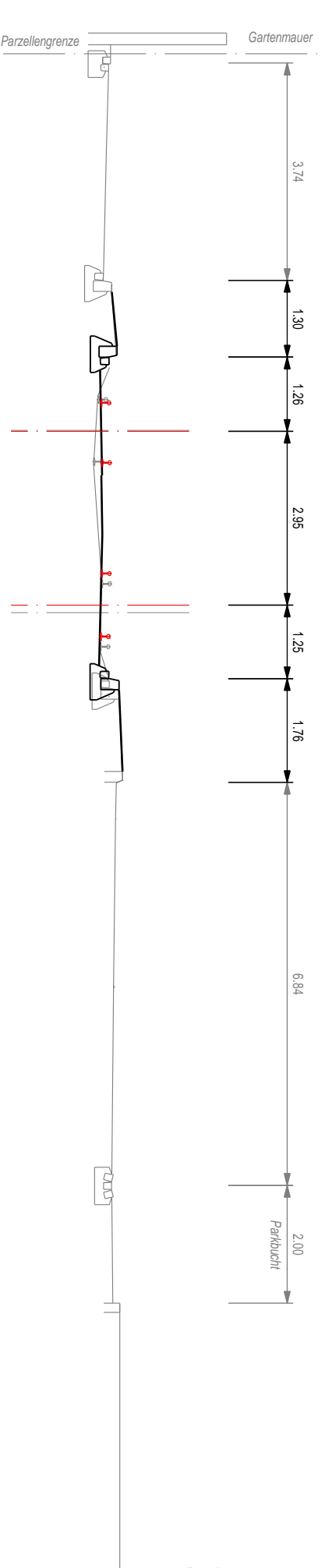
(Haus Nr. 272 / 274)



- Legende:**
- Gleiserneuerung mit Grundwasserschutz
 - Neuer Randstein / Stellplatte
 - Neuer Zaun
 - Neuer Triefstein
 - Fahbahnerneuerung inkl. Unterbau
 - Trottoiererneuerung ohne Unterbau
 - Grünanlagen

Querprofil 3, 1:100

(Haus Nr. 262)



KANTON BASEL-STADT
BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT

Auessere Baselstrasse, Riehen

Grundwasserschutz im BVB Trasseee
Bäumlihofstrasse - Niederholz

Vorprojekt 1:1'000
Plan-Nr. 700178-14

17.11.2010

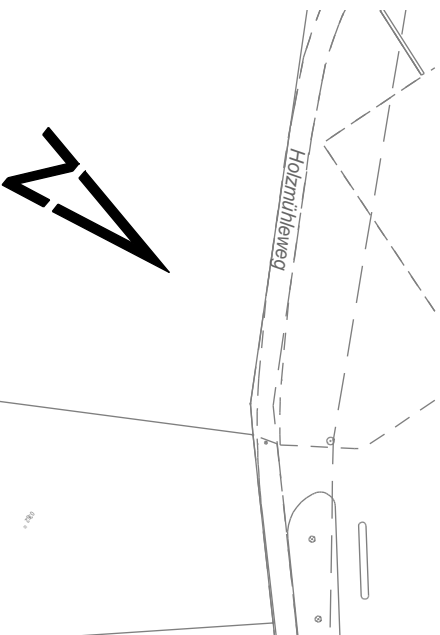
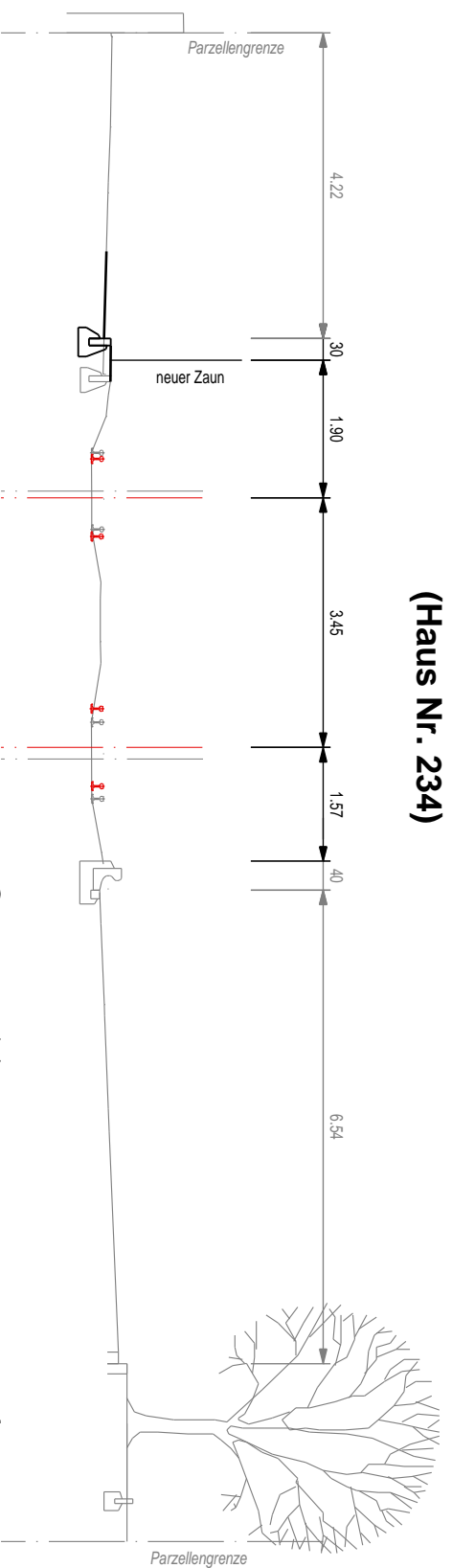
JAUSLIN INGENIEURE AG
PROJEKTVERANTWORTLICH
STEBLER

Gartenstrasse 15
4132 Muttenz
Telefon 061 467 67 67
Telefax 061 467 67 01

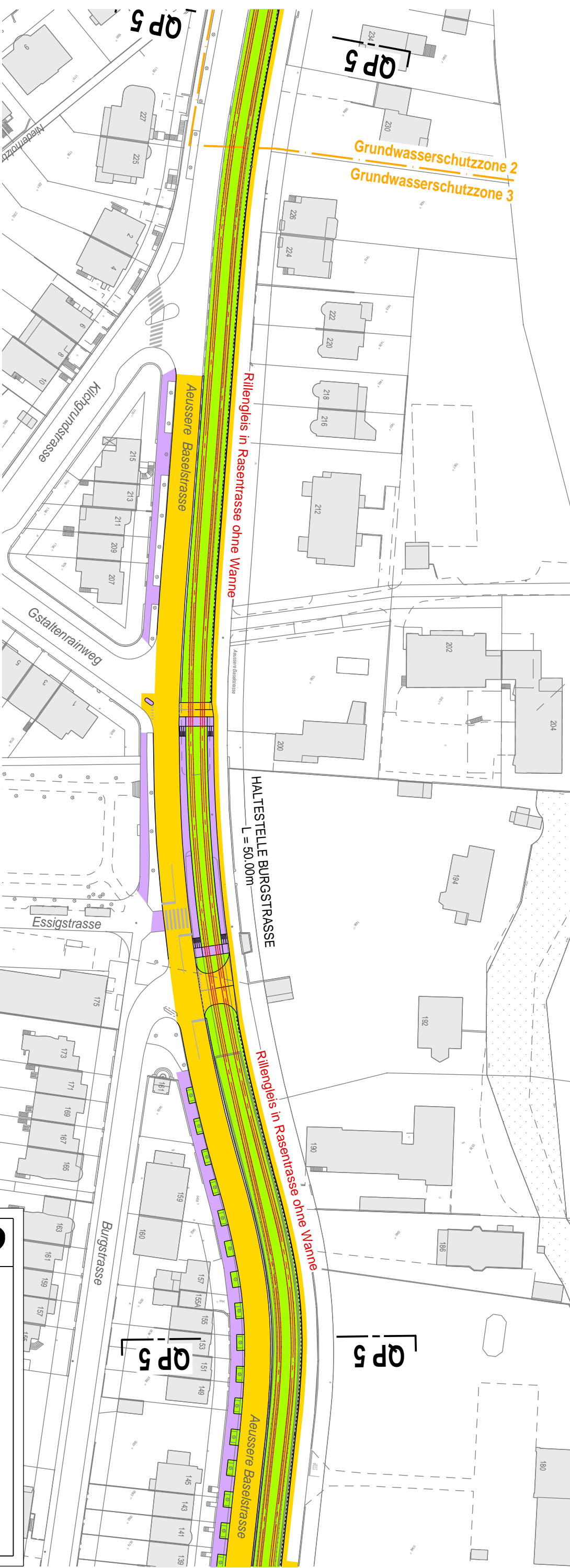
K:\AUTOCAD\700178\Vorprojekt\Pläne\Ratschlag\101117\700178-11-17.2d

Querprofil 4, 1:100

(Haus Nr. 234)

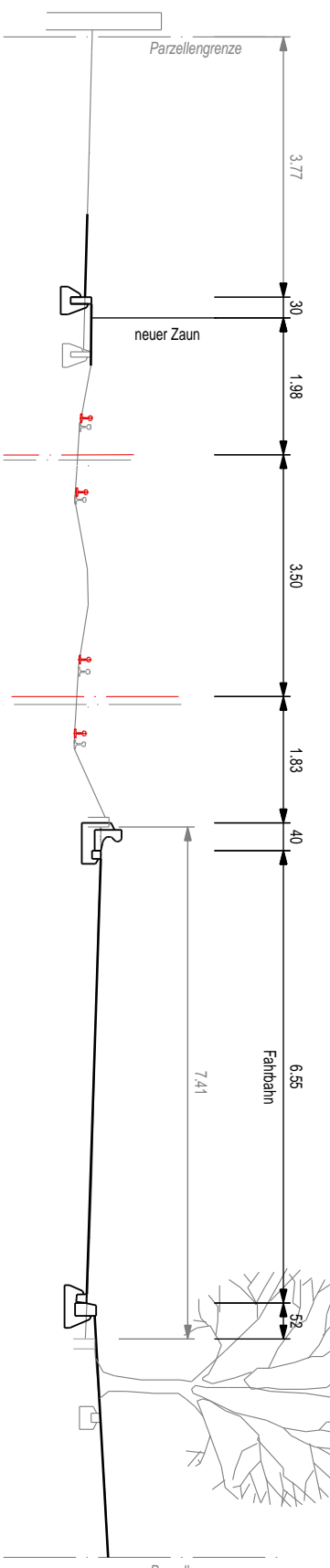


- Legende:**
- Gleiserneuerung mit Grundwasserschutz
 - Neuer Randstein / Stellplatte
 - Neuer Zaun
 - Neuer Triefstein
 - Fahrbahnerneuerung inkl. Unterbau
 - Trottoirerneuerung ohne Unterbau
 - Grünanlagen



Querprofil 5, 1:100

(Haus Nr. 153)

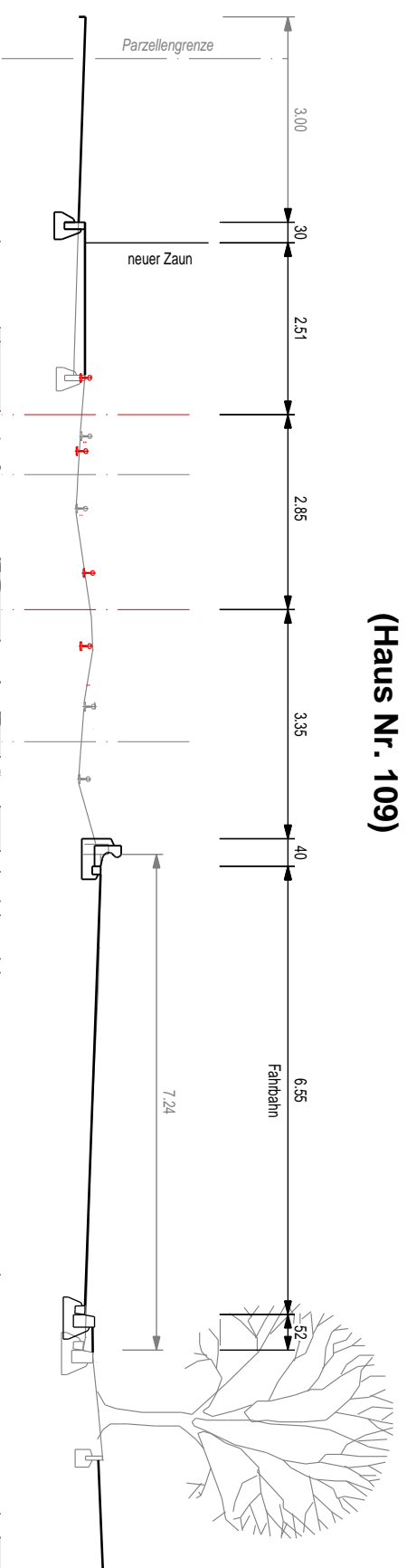


K:\AUTOCAD\700178\Vorprojekt\Pläne\Ratschlag\101117\700178-11-17.2d

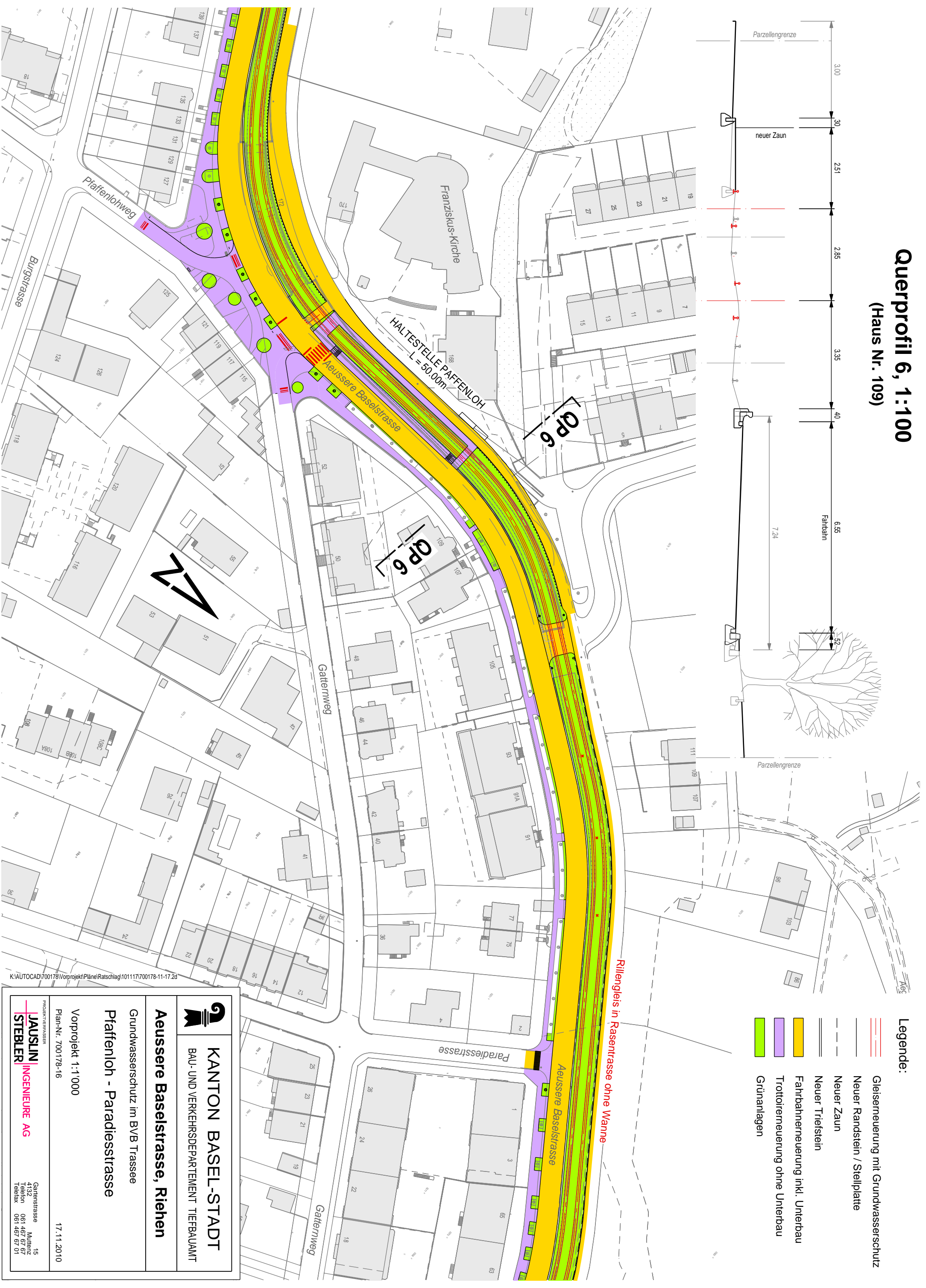
<p>KANTON BASEL-STADT BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT</p>	<p>Aeussere Baselstrasse, Riehen</p>
	<p>Grundwasserschutz im BVB Trasseee</p> <p>Niederholz - Burgstrasse</p>
<p>Vorprojekt 1:1'000</p> <p>Plan-Nr. 700178-15</p>	<p>17.11.2010</p>
<p>PROJEKTVERANTWORTLICHER JAUSLIN INGENIEURE AG STEBLER</p>	<p>15 Gartenstrasse Mültenz 4132 Telefon 061 467 67 67 Telefax 061 467 67 01</p>

Querprofil 6, 1:100

(Haus Nr. 109)



- Legende:**
- Gleiserneuerung mit Grundwasserschutz
 - Neuer Randstein / Stellplatte
 - Neuer Zaun
 - Neuer Triefstein
 - Fahrbahnerneuerung inkl. Unterbau
 - Trottoiererneuerung ohne Unterbau
 - Grünanlagen

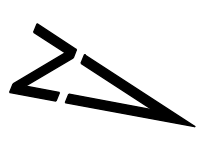
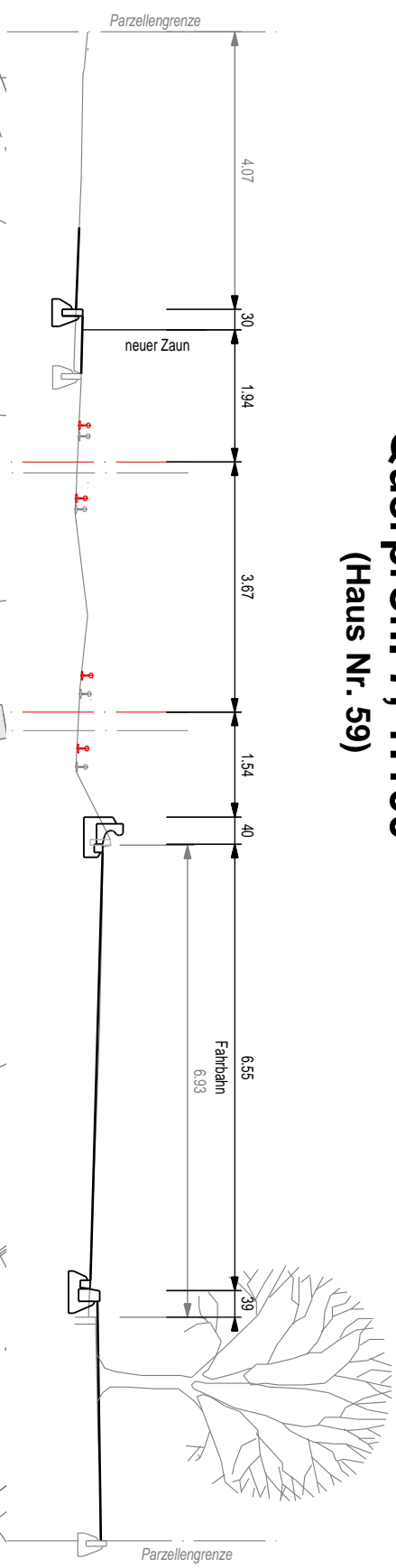


K:\AUTOCAD\700178\Vorprojekt\Pläne\Ratschlag\101117\700178-11-17.2d

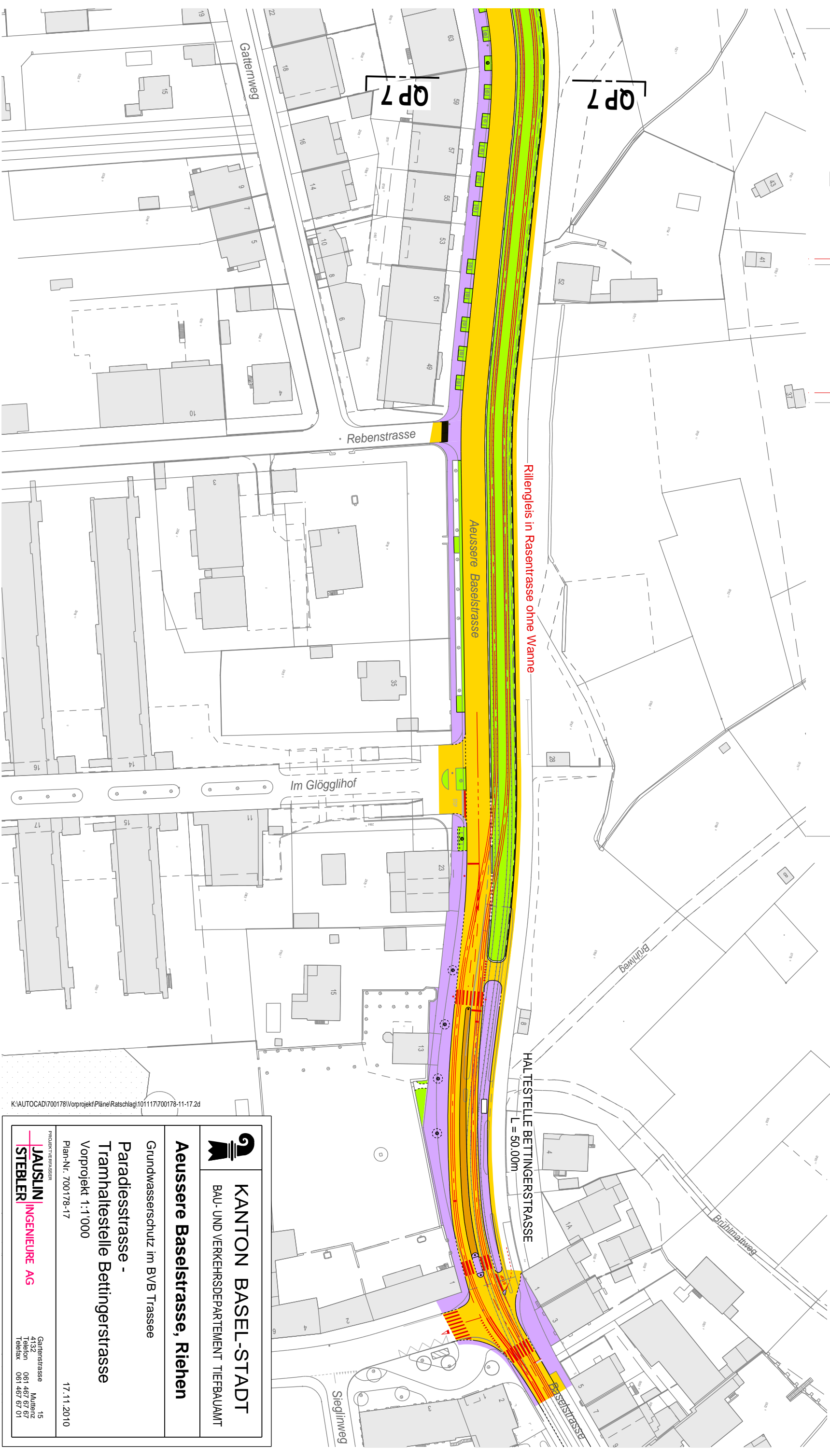
<p>KANTON BASEL-STADT BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT</p>	<p>Aeusserer Baselstrasse, Riehen</p>
	<p>Grundwasserschutz im BVB Trasse</p>
<p>Pfaflenloh - Paradiesstrasse</p>	<p>Vorprojekt 1:1'000</p>
<p>Plan-Nr. 700178-16</p>	<p>17.11.2010</p>
<p>PROJEKTVERFASSER JAUSLIN INGENIEURE AG STEBLER</p>	<p>Gatterstrasse 15 4132 Mültenz Telefon 061 467 67 67 Telefax 061 467 67 01</p>

Querprofil 7, 1:100

(Haus Nr. 59)



- Legende:**
- Gleiserneuerung mit Grundwasserschutz
 - Neuer Randstein / Stellplatte
 - Neuer Zaun
 - Neuer Triefstein
 - Fahrbahnerneuerung inkl. Unterbau
 - Trottoirerneuerung ohne Unterbau
 - Grünanlagen



K:\AUTOCAD\700178\Worprojekt\Pläne\Ratschlag\101117\700178-11-17.2d

<p>KANTON BASEL-STADT BAU- UND VERKEHRSDEPARTEMENT TIEFBAUAMT</p>	<p>Aeusserer Baselstrasse, Riehen</p>
	<p>Grundwasserschutz im BVB Trasse</p>
<p>Paradiesstrasse - Tramhaltestelle Bettingerstrasse</p>	<p>Vorprojekt 1:1'000</p>
	<p>Plan-Nr. 700178-17</p>
	<p>17.11.2010</p>
<p>PROJEKTVERFASSER JAUSLIN INGENIEURE AG STEBLER</p>	<p>Gattermstrasse 15 4132 Mültenz Telefon 061 467 67 67 Telefax 061 467 67 01</p>