



An den Grossen Rat

16.0604.01

14.5255.03

BVD/P160604

Basel, 27. April 2016

Regierungsratsbeschluss vom 26. April 2016

## Ratschlag

**zur Sanierung der Rosentalstrasse und Umgestaltung zu einem für Fussgänger/-innen und für den Veloverkehr sicheren Strassenraum im Abschnitt Messeplatz und Schwarzwaldallee**



INNENSTADT  
QUALITÄT IM ZENTRUM

# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b>	<b>4</b>
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation	4
2.3 Perimeter	6
2.4 Ziele	6
<b>3. Projektentwicklung</b>	<b>6</b>
3.1 Vorgehen	6
3.2 Bezug zum Gestaltungskonzept Innenstadt	6
3.3 Einbezug des Quartiers	7
3.4 Kauf des Rosentalareals	7
<b>4. Projekterläuterung</b>	<b>7</b>
4.1 Projektbeschrieb	7
4.2 Verkehr	9
4.3 Infrastruktur	10
4.4 Umweltaspekte	10
<b>5. Termine und Kosten</b>	<b>11</b>
5.1 Termine	11
5.2 Kosten	11
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	11
5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	12
5.2.3 Ausgaben Dritter	13
<b>6. Petition</b>	<b>13</b>
<b>7. Formelle Prüfung</b>	<b>13</b>
<b>8. Antrag</b>	<b>14</b>

## 1. Begehren

In der Rosentalstrasse stehen Erhaltungsmassnahmen an Schienen und Werkleitungen sowie an den Belagsflächen an. Für die damit verbundene Neugestaltung der Rosentalstrasse zu einem für Fussgänger/-innen attraktiven und für den Veloverkehr sicheren Strassenraum im Abschnitt Messepplatz bis Schwarzwaldallee beantragen wir mit diesem Ratschlag dem Grossen Rat, Ausgaben von insgesamt 12,596 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- |     |            |  |
|-----|------------|--|
| Fr. | 3.740 Mio. | für die Neuorganisation der Rosentalstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»  |
| Fr. | 1.069 Mio. | für die Gleisanpassungen im Rahmen der Neuorganisation der Rosentalstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr»  |
| Fr. | 19'000     | als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds   |
| Fr. | 3'000      | als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements |

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

- |     |            |  |
|-----|------------|--|
| Fr. | 0.340 Mio. | für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen |
| Fr. | 7.425 Mio. | für die Erhaltung der Schienen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen                         |

Ferner werden durch Dritte (IWB, Private) für Werkleitungen Ausgaben in Höhe von 0,827 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

## **2. Begründung**

### **2.1 Ausgangslage**

In der Rosentalstrasse müssen die Tramgleise inklusive Unterbau erneuert und Anpassungen an den Werkleitungen sowie an den Belagsflächen vorgenommen werden. Damit eröffnet sich die Chance, die Rosentalstrasse an die aktuellen Anforderungen und Bedürfnisse anzupassen.

Dies beinhaltet eine Aufwertung der Fussgängerachse auf der Basis des Entwicklungsrichtplans Innenstadt und des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof, Verbesserungen für den Veloverkehr gemäss Teilrichtplan Velo sowie die Schaffung hindernisfreier Haltestellen für den öffentlichen Verkehr in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Darüber hinaus können die gestalterischen Vorgaben aus dem behördenverbindlichen Gestaltungskonzept Innenstadt umgesetzt werden. Darin wird die Rosentalstrasse als Zentrumsstrasse definiert (vgl. Kap. 3.2).

### **2.2 Situation**

Die Rosentalstrasse wurde mit der Eröffnung des Badischen Bahnhofs um 1912 zur wichtigen Strassenverbindung in die Innenstadt. Bereits am 14. September 1913 wurde die Tramstrecke durch die Rosentalstrasse, die von Beginn an doppelspurig ausgelegt war, in Betrieb genommen. Der Strassenbau und die Tramverbindung trugen massgeblich zur Entwicklung des Rosentalquartiers bei und zogen auch die Ansiedlung der heutigen Syngenta (damals Geigy) nach sich.

Heute ist die Rosentalstrasse eine wichtige Fussgängerverbindung vom Badischen Bahnhof zum Messeplatz und weiter zur Innenstadt. Ihr derzeitiges Erscheinungsbild ist durch eine ca. 15 m breite Fahrbahn und 2.50 m schmale Trottoirs geprägt und für Fussgängerinnen und Fussgänger wenig attraktiv.

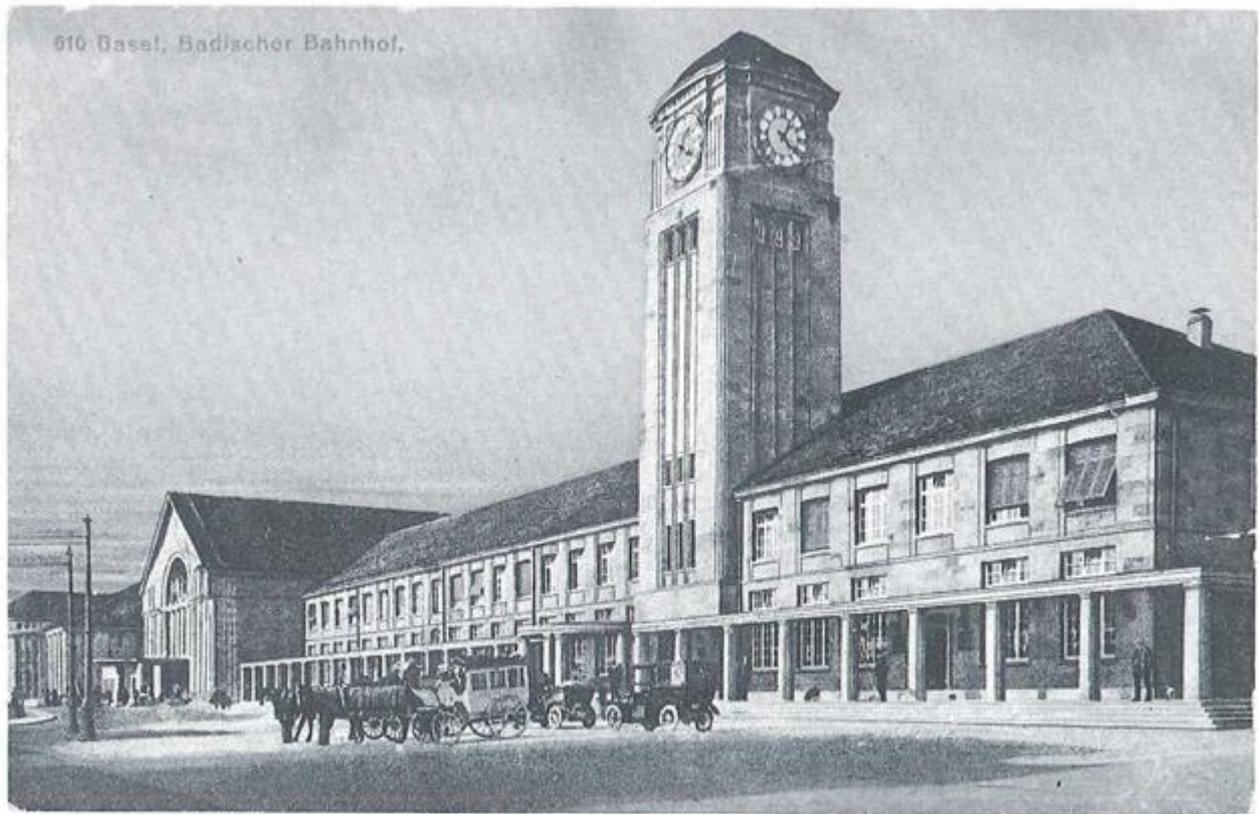


Abb. 1: Neuer Badischer Bahnhof, ca. 1912, mit dem Turm als sichtbarer Abschluss der Rosentalstrasse, Quelle: Buchtitel 'Glaibasel' von Werner Steiner



Abb. 2: Die Rosentalstrasse (Blickrichtung Messe) heute mit grossen Verkehrsflächen und mehrheitlich verhältnismässig kleinen Trottoirbereichen

## 2.3 Perimeter



Abb. 3: Der Projektperimeter erstreckt sich vom Messeplatz bis zur Schwarzwaldallee (farbig dargestellt).

Der Projektperimeter umfasst die Rosentalstrasse im Abschnitt Messeplatz bis Schwarzwaldallee.

## 2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4.1 erläuterten Massnahmen werden bei der Neugestaltung der Rosentalstrasse folgende Ziele verfolgt:

1. Verbessern der Sicherheit auf Schulwegen
2. Erhöhen der Verbindungsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger
3. Steigern der Aufenthaltsqualität für Anwohnerschaft sowie Besucherinnen und Besucher
4. Verbessern von Sicherheit und Komfort für den Veloverkehr (Basisroute)
5. Schaffen des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr

## 3. Projektentwicklung

### 3.1 Vorgehen

Zu Zeit der Erarbeitung des Projektes für die Rosentalstrasse wurde das Tram Erlenmatt in einer Referendumsabstimmung abgelehnt. Damit änderten sich die Anforderungen (Entfall der Reorganisation des Bahnhofvorplatzes und Entfall der geplanten Buslinienführung durch die Rosentalstrasse), was im vorliegenden Projekt berücksichtigt ist.

### 3.2 Bezug zum Gestaltungskonzept Innenstadt

Die Rosentalstrasse wird im Gestaltungskonzept Innenstadt als Zentrumsstrasse definiert. Diese sind im Planungshandbuch zum Gestaltungskonzept wie folgt beschrieben:

*„Die Zentrumsstrassen formen das Rückgrat der Basler Innenstadt. Als zentrale Stadtachse verbinden sie den Bahnhof SBB mit dem Badischen Bahnhof und damit beide Stadtteile. Entlang der Zentrumsstrassen finden sich die Haupteinkaufsstrassen, der Barfüsserplatz als gesellschaftliches Herz der Stadt, das Rathaus als politische Mitte, der Claraplatz als lebendiges Zentrum des Kleinbasels, der Markt- und Messeplatz sowie einige andere bedeutende Nutzungen.“*

### 3.3 Einbezug des Quartiers

Im September 2014 wurde gemäss § 55 der Kantonsverfassung (Mitwirkung) eine Informationsveranstaltung im „Messeturm“ durchgeführt. Dieser Veranstaltung nahmen ca. achtzig Personen teil, die mehrheitlich im Rosentalquartier wohnen, arbeiten oder Liegenschaften besitzen. Das dabei präsentierte Projekt wurde von den anwesenden Personen sehr begrüsst.

### 3.4 Kauf des Rosentalareals

Im März 2016 hat der Kanton Basel-Stadt den Zuschlag für den Kauf des Rosental-Areals erhalten. Der Kanton erwirbt das über 47'000 m<sup>2</sup> grosse Areal beim Badischen Bahnhof mit allen Gebäuden im Verlaufe dieses Jahres im Finanzvermögen. Das Ziel des Erwerbs ist die Sicherstellung der langfristigen Positionierung und Entwicklung des Areals im Sinne und Interesse des Kantons und der Wirtschaft. Das Projekt zur Umgestaltung des Rosentalstrasse ist auch vor diesem höchst aktuellen Hintergrund stimmig und ebenso kompatibel mit einer allfälligen Öffnung der Achse der Sandgruben-/Jägerstrasse, wie die Petitionen 327 „Für einen sicheren Schulweg über die Rosentalstrasse“ resp. 340 „Zur Aufwertung des Rosental-Quartiers“ verlangen.

## 4. Projekterläuterung

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele zu erreichen, sind im Strassenraum der Rosentalstrasse bauliche Massnahmen erforderlich.

### 4.1 Projektbeschreibung

Der Strassenquerschnitt bzw. die Strassenaufteilung in der Rosentalstrasse wird vereinfacht bzw. gleichmässiger ausgestaltet. Grosszügige Trottoirs mit je einer Breite von bis zu 6.30 m auf beiden Strassenseiten bieten Platz für zahlreiche Nutzungen (Fussverkehr, Umschlag, kommerzielle Nutzungen, Parkierung). Die Fahrbahn wird mit Ausnahme bei der Endhaltstelle Badischer Bahnhof auf der gesamten Länge von Auto, Velo und Tram geteilt und weist eine Breite von 8.40 m auf. Das bestehende Rasentrassée auf Höhe des Syngenta-Campus wird entfernt.

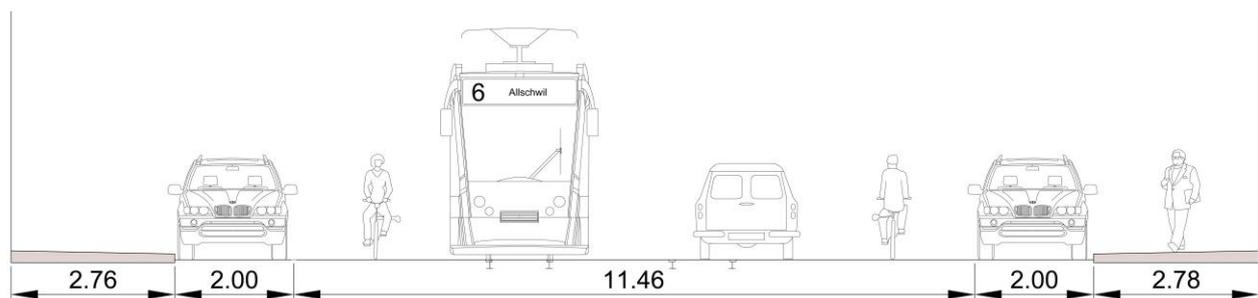


Abb. 4: Schnitt der bestehenden Situation

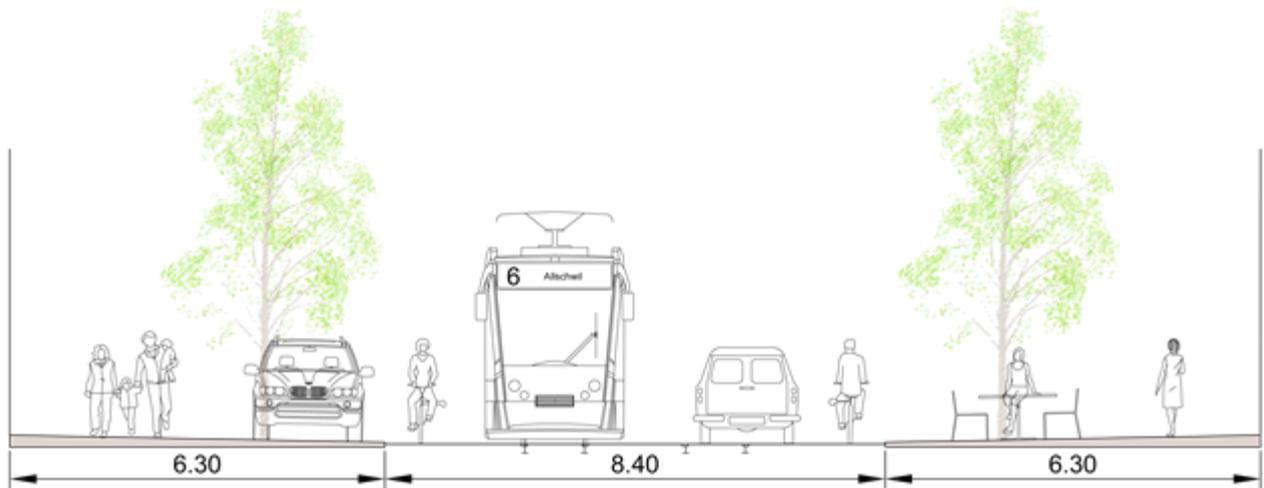


Abb. 5: Schnitt der geplanten Situation

Mit den neu gewonnenen Flächen in den Trottoirbereichen bietet sich die Chance, Bäume in der Rosentalstrasse zu pflanzen. Insgesamt werden 19 Bäume in Reihen mit unregelmässigen Abständen gesetzt. Aufgrund der komplexen Werkleitungstrassees (Fernwärme usw.) kann aus bautechnischen Gründen keine klassische, regelmässige Baumallee gesetzt werden. Mit den unterschiedlichen Abständen der Bäume entstehen variierende Räume mit entsprechend vielfältigem Nutzungspotenzial.

Dank des Strassenquerschnitts kann flexibel auf Nutzungsänderungen bzw. auf geänderte Nutzungsansprüche an Allmendflächen reagiert werden. So können beispielsweise mit relativ wenig Aufwand zusätzliche Parkplätze geschaffen oder entfernt werden.

Die Haltestelle Gewerbeschule wird neu in beiden Fahrtrichtungen auf Höhe der Rosentalanlage zu liegen kommen. Der Neubau der „Zürich-Häuser“ wird im Vergleich zu heute weiter von der Strasse zurückversetzt sein und im Erdgeschoss Gewerbefläche aufweisen. Damit bietet dieser Raum künftig wesentlich mehr Aufenthaltsfläche und -qualität (vgl. Abb. 7).

Die Haltekante der Endhaltestelle Bad. Bahnhof wird als Inselhaltestelle mit Velobypass errichtet (analog Haltestelle Kaserne, Fahrtrichtung Claraplatz). Die Velofahrbahn (Radweg) ist mit 2 m Breite grosszügig dimensioniert (vgl. Abb. 6).

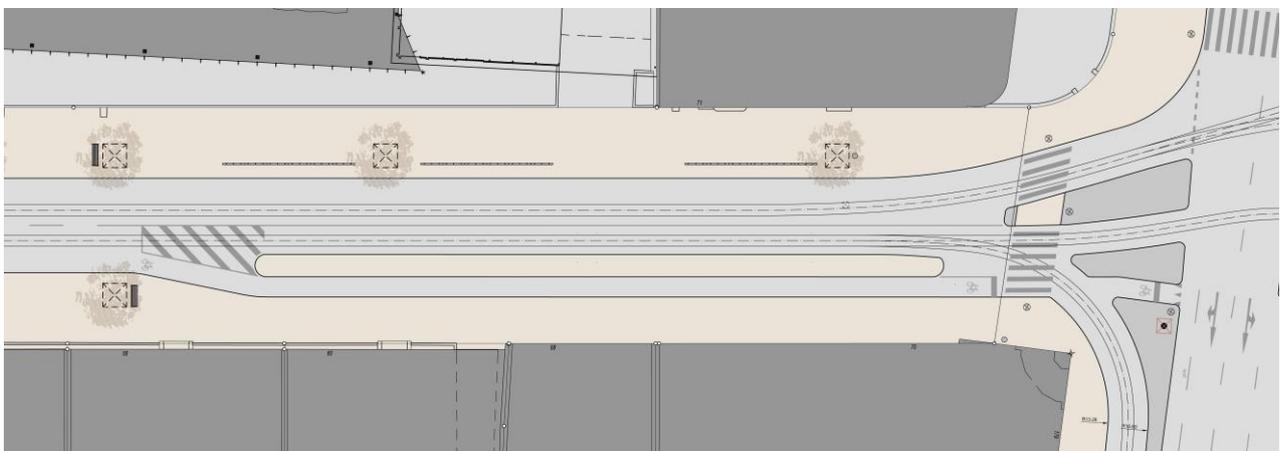


Abb. 6: Ausstiegsplattform der Endhaltestelle Bad. Bahnhof mit Velobypass

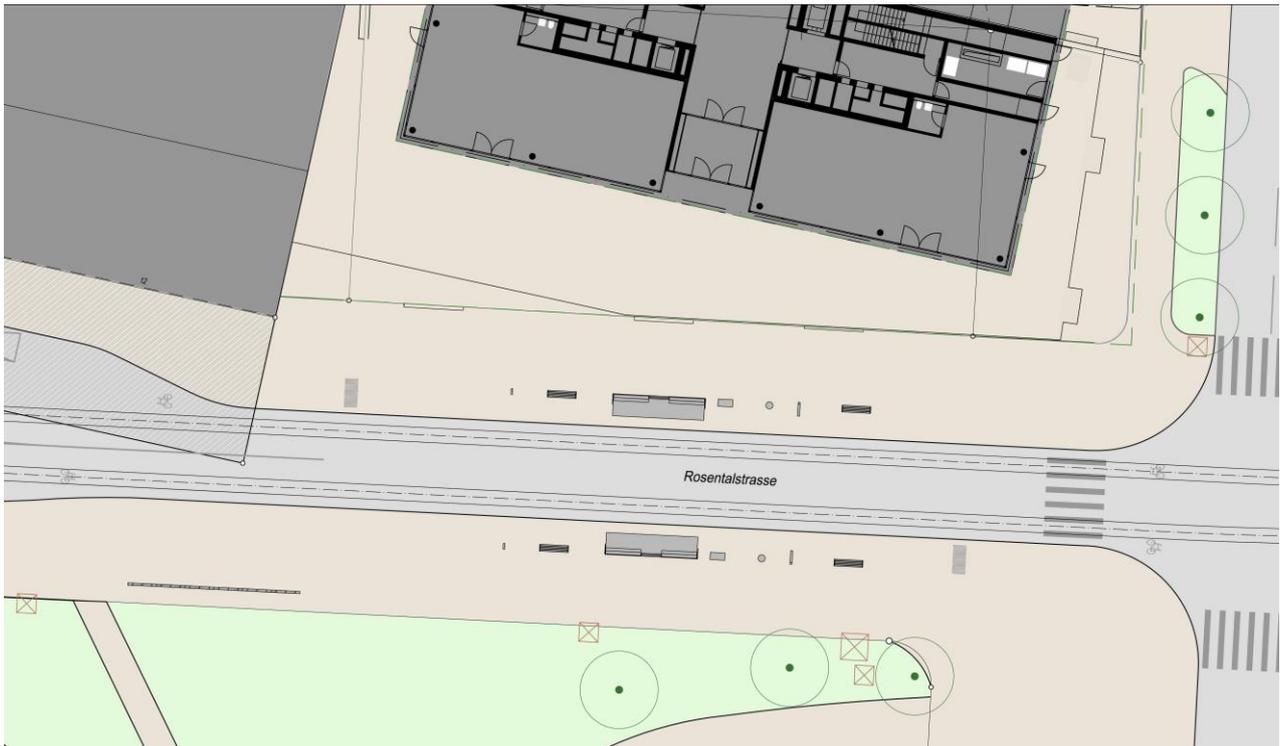


Abb. 7: Haltestelle Gewerbeschule, in beiden Richtung auf Höhe Rosentalanlage und mit grosszügigem Platzangebot

Mit der neuen Gleismittellage in der Rosentalstrasse verändern sich auch die Gleisgeometrie, der in die Haltestelle Badischer Bahnhof einbiegenden Geleise. Die neue Gleislage beim Bad. Bahnhof ist kompatibel mit einem allfälligen späteren Ausbau (Basis Projekt TrEm).

## 4.2 Verkehr

### Fussverkehr

Durch die Reduktion der Strassenbreite auf 8,40 m und die Entfernung des Tram-Rasentrassees können Trottoirs mit einer Breite bis zu 6,30 m geschaffen werden. Diese sind zur Fahrbahn hin mit einem lediglich 3 cm hohen Randstein abgegrenzt (analog Falknerstrasse), wodurch die Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger komfortabler überquerbar wird.

Die einmündende Sandgrubenstrasse wird mit einer Trottoirüberfahrt ausgestattet.

Im Knotenbereich zur Schwarzwaldallee werden die heutigen Sicherheitsdefizite für Fussgängerinnen und Fussgänger eliminiert. Künftig wird der auch als Schulweg bedeutsame Strassenübergang mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet und so angeordnet, dass eine möglichst direkte Laufrichtung gewährleistet werden kann (vgl. Abb. 6). Damit wird auch dem in der Interpellation Nr. 55 Atilla Toptas vom Juni 2014 (14.5259.01) formulierten Anliegen nach einer besseren Querung der Rosentalstrasse nachgekommen.

### Veloverkehr

Die Rosentalstrasse ist im Veloteilrichtplan als Basisroute ausgewiesen und hat eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Schwarzwaldallee und Mattenstrasse. Der neue, klar strukturierte Strassenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 4.20 m ermöglicht ein sicheres und komfortables Velofahren und ein Nebeneinander von Velo und Tram. Der 2 m breite Velobypass bei der Tramhaltestelle vor der Kreuzung zur Schwarzwaldallee verbessert gleichzeitig Sicherheit und Komfort für Velofahrende. Zahlreiche Veloparkierungsmöglichkeiten in der Rosentalstrasse mit

Schwerpunkt bei der Rosentalanlage und im Bereich der Schwarzwaldallee ersetzen und erweitern das heutige Angebot.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Haltestellen werden nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) barrierefrei ausgestaltet, was für alle ein- und aussteigenden Personen eine Komfortsteigerung bedeutet.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Das Verkehrsregime in der Rosentalstrasse bleibt unverändert. Die Verkehrsfläche des motorisierten Individualverkehrs wird reduziert, ohne jedoch die Funktionen bzw. Fahrbeziehungen zu beeinträchtigen.

Mit den alten und inzwischen abgerissenen „Zürich-Häusern“ sind die davorliegenden neun Parkplätze auf der Rosentalstrasse weggefallen. Der Neubau an dieser Stelle wird aber ein unterirdisches Parking mit 24 Parkplätzen (einer davon als IV-Stellplatz) aufweisen. Von den heute bestehenden 22 Parkplätzen auf Allmend fällt einer im Abschnitt Mattenstrasse bis Schwarzwaldallee weg.

## **4.3 Infrastruktur**

### **Werkleitungsbau**

Die Reorganisation und Umgestaltung der Rosentalstrasse erfolgt koordiniert mit den notwendigen Werkleitungserneuerungen.

### **Gleisbau**

In der Rosentalstrasse müssen Gleisoberbau und -unterbau ersetzt werden. Bei dieser Gelegenheit werden die Geleise in eine durchgehend gleiche Lage in der Strassenmitte gebracht, was breitere Seitenbereiche ermöglicht.

### **Beleuchtung**

Die Beleuchtung wird wie heute von Überspannungen zwischen den Gebäuden gewährleistet. Neu werden zwei Leuchten pro Überspannung montiert und es kommt weisses statt gelbes Licht zum Einsatz, das eine natürlichere Farbwiedergabe zur Folge hat. In den übrigen Strassen der Achse Bad. Bahnhof bis Mittlere Rheinbrücke ist dies bereits realisiert.

### **Mobiliar**

In der Strasse werden mehrere Bänke und Abfalleimer des Basler Standardmobiliars platziert. Die Haltestelle Gewerbeschule wird entsprechend den BVB-Projektierungsrichtlinien möbliert und mit der Normwartehalle ausgestattet. Die Tramendhaltestelle Bad. Bahnhof wird entsprechend ihrer Funktion als reine Aussteigehaltestelle nicht möbliert.

## **4.4 Umweltaspekte**

Die drei heute vorhandenen Bäume weisen gem. Stadtgärtnerei eine geringe Vitalität auf und werden zugunsten der Aufwertung des Strassenraumes entfernt und durch 19 neue Bäume in begehbaren Gussrosten ersetzt.

## 5. Termine und Kosten

### 5.1 Termine

3. Quartal 2017	Fertigstellung Bauprojekt
4. Quartal 2017	Öffentliche Planaufgabe
4. Quartal 2017	Submissionen
1. Quartal 2018	Bewilligungen und Projektfreigabe
2./3. Quartal 2018	Baubeginn
4. Quartal 2019	Fertigstellung

### 5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraums sowie zur Aufwertung des Raumes gemäss Gestaltungskonzept Innenstadt und Einrichtung der geforderten BehiG-Massnahmen in der Rosentalstrasse.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 12,596 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Übersicht Gesamtkosten</b>	<b>Fr.</b>
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	4'809'000
▪ Gebundene Ausgaben	7'765'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	19'000
▪ Folgekosten	3'000
<b>Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)</b>	<b>12'596'000</b>
<b>pro memoria</b>	
zu Lasten Dritter (IWB, Private; s. Kap. 5.2.3)	827'000

#### 5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

##### 5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 8% MWSt. 4,809 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4) inkl. Restwert der Rosentalstrasse und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenaugigkeit ±20%]

<b>Übersicht neue Ausgaben IB1 und IB2</b>		<b>Fr.</b>
Strassen IB1	2'545'000	
<i>Restwert Strasse*</i>	1'195'000	3'740'000
Gleisanlagen IB2		1'069'000
<b>Total neue Ausgaben</b>		<b>4'809'000</b>

\* Obschon der ausgewiesene Restwert aufgrund der Erhaltungsmassnahmen und nicht aufgrund der Gestaltungsmassnahmen anfällt, wird er, wie bisher üblich, den finanzrechtlich neuen Ausgaben angerechnet.

Der relativ hohe Restwert ergibt sich daraus, dass die Oberfläche der Rosentalstrasse im Abschnitt Messeplatz bis Mattenstrasse 2007 zusammen mit dem Messeplatz neu erstellt wurde. Die Strassenoberfläche des Abschnitts Mattenstrasse bis Sandgrubenstrasse wurde 2008 neu erstellt. 2012 wurde das rechte Trottoir im Abschnitt Sandgrubenstrasse bis Schwarzwaldallee nach IWB-Arbeiten komplett saniert. Zum Zeitpunkt dieser werkleitungsbedingten Sanierungsarbeiten waren seitens BVB keine Erhaltungsmassnahmen vorgesehen und unmittelbar absehbar. Der aktuelle Zustand von Schienen und diversen Werkleitungen machen nun aber eine zeitnahe Sanierung notwendig.

#### 5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Rosentalstrasse ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen (IB1) und Gleisanlagen (IB2) belaufen sich auf 7,765 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4).

[Kostengenaugigkeit ±20%]

<b>Übersicht gebundene Ausgaben</b>		<b>Fr.</b>
RAB Erhaltung Strassen (IB1)		340'000
RAB Erhaltung Gleisanlagen (IB2)		7'425'000
<b>Total gebundene Ausgaben</b>		<b>7'765'000</b>

#### 5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

In der Rosentalstrasse werden 19 Bäume gepflanzt, die während den ersten fünf Jahren nach Fertigstellung des Projekts zusätzlich zum ordentlichen Pflegeaufwand einen Entwicklungsaufwand benötigen. Die Neupflanzungen sowie die zusätzliche Möblierung des Strassenraums führen zu zusätzlichen Unterhaltskosten zulasten des ZBE des Bau- und Verkehrsdepartements. Über eine allfällige Vorgabenerhöhung wird im Rahmen des Budgets 2020 entschieden.

[Kostengenauigkeit ±20%]	
<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>	<b>Fr.</b>
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	19'000
Unterhaltsbudgets	
▪ Unterhaltskosten Grünfläche und Mobiliar	3'000
<b>Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>	<b>22'000</b>

### 5.2.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die, mit dem Projekt koordinierten, Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]	
<b>Übersicht Ausgaben Dritter</b>	<b>Fr.</b>
IWB	807'000
Private	20'000
<b>Total Ausgaben Dritter</b>	<b>827'000</b>

## 6. Petition

Die Forderungen aus der Petition P327 „Für einen sicheren Schulweg über die Rosentalstrasse“ werden mit vorliegendem Projekt vor allem im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger vollumfänglich erfüllt. Gemäss Auftrag aus GRB 14/46/12G vom 12. November 2014 wurden die Petenten sowie die Petitionskommission über das aktuelle Projekt abschliessend informiert.

## 7. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

## 8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Ratschlag

#### **zur Sanierung der Rosentalstrasse und Umgestaltung zu einem für Fussgänger/-innen attraktiven und für den Veloverkehr sicheren Strassenraum im Abschnitt Messeplatz und Schwarzwaldallee (vom [Datum eingeben])**

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 12'596'000 für die Umgestaltung der Rosentalstrasse zu einem für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum zwischen Messeplatz bis Schwarzwaldallee zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
  - Fr. 3'740'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation der Rosentalstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20023)
  - Fr. 1'069'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen im Rahmen der Neuorganisation Rosentalstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr» (BVB, Pos. 6618.500.56306)
  - Fr. 340'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)
  - Fr. 7'425'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB2 «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen (Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.29001)
  - Fr. 19'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
  - Fr. 3'000 wiederkehrend für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.