



An den Grossen Rat

20.1628.01

10.5105.06

BVD/P201628/P105105

Basel, 2. Dezember 2020

Regierungsratsbeschluss vom 1. Dezember 2020

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit am Dreispitzknoten im Zuge der Erhaltung

sowie

Bericht zum Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend „Umsetzung von sicheren Veloführungen im Bereich Dreispitz - St. Jakob“

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen.....	4
2.2 Perimeter	6
2.3 Situation.....	7
2.4 Ziele.....	8
3. Projektentwicklung	8
3.1 Bisherige Planungsschritte	8
3.2 Haltestellenanordnung	9
3.3 Abhängigkeit zu angrenzenden Planungen.....	10
4. Projekterläuterung	11
4.1 Projektbeschrieb	11
4.2 Verkehr	17
4.3 Infrastruktur.....	18
4.4 Umweltaspekte	18
4.5 Gesamtbilanz.....	19
5. Termine und Kosten.....	20
5.1 Termine	20
5.2 Kosten	20
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	21
5.2.2 Gebundene Ausgaben	21
5.2.3 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung.....	22
5.2.4 Ausgaben Dritter.....	22
6. Formelle Prüfung.....	22
7. Bericht zum Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten	23
8. Antrag.....	24

1. Begehren

Am Dreispitzknoten zwischen Dornacherstrasse und Wien-Strasse stehen umfangreiche Sanierungsarbeiten an der städtischen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und dafür der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden. Die dafür notwendigen Ausgaben betragen rund 12,29 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 4,025 Mio. für die Neuorganisation der Münchensteinerstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20036)
- Fr. 1,045 Mio. für die Anpassungen im Rahmen der Neuorganisation der Haltestelle Dreispitz als Darlehen an die BVB
- Fr. 1,690 Mio. für den Trainersatz während der Baustelle zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements Globalbudget ÖV
- Fr. 31'770 als einmaliger Entwicklungsbeitrag für Grünflächen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
- Fr. 4'250 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Nachstehend sind die gebundenen Ausgaben aufgeführt:

- Fr. 2,200 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52200)
- Fr. 700'000 für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen (Amt für Mobilität, Pos. 6618.300.57200)
- Fr. 2,590 Mio. für die Erhaltung der Schienen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB.

Die gebundenen Ausgaben können auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden durch Dritte (IWB, Private) Werkleitungen in der Höhe von 3,68 Mio. Franken erneuert. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Das vorliegende Projekt ist Teil der Massnahme „M2“ mit Priorität A im „Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation“. Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten (gedeckt auf 24,32 Mio. Franken, exkl. MwSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005), also mit maximal 8,51 Mio. Franken (zzgl. MwSt. und Teuerung). Die Massnahme „M2“ umfasst die Anpassungen sämtlicher vier Knoten im Basel-Dreispitz. Mit vorliegendem Vorhaben wird nach dem Viertelkreis nun der zweite Knoten umgebaut. Die Bundesbeiträge für den Knoten Dreispitz betragen 4,207 Mio. Franken zzgl. MwSt. und Teuerung.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Am Dreispitzknoten zwischen Dornacherstrasse und Wien-Strasse stehen umfangreiche Sanierungsarbeiten an der städtischen Infrastruktur an. Diese umfassen neben einem Ersatz der Bahninfrastruktur (Fahrleitung, Gleisober- und unterbau) und der Strassenoberfläche auch die teilweise Erneuerung von Werkleitungen (Fernwärme, Gas-, Wasser-, Stromleitungen) und Baumstandortverbesserungen.

Im Zuge dieser Sanierungsarbeiten muss der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden, was eine Verbesserung der Veloverbindung als auch den hindernisfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr gemäss BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes) bedeutet.

Im Teilrichtplan Velo sind mit Ausnahme der Brüglingerstrasse und der Lyon-Strasse sämtliche am Dreispitzknoten angrenzenden Strassen als Basis- oder Pendlerroute ausgewiesen.

Bereits 2010 wurde mit dem Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten betreffend "Umsetzung von sicheren Veloführungen im Bereich Dreispitz – St. Jakob" (P105105) ein Beitrag zur Verbesserung für Velofahrende, namentlich zwischen der Kantonsgrenze und der Dornacherstrasse, gefordert. Der Anzug wurde seit 2010 mehrfach stehengelassen.

2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

Sanierungen und Umgestaltungen im Strassenraum haben heute meist einen Abbau von Auto-parkplätzen auf Allmend zur Folge. Dies führt häufig zu Kontroversen, bei denen unter anderem Motive und Bedarf eines Abbaus infrage gestellt werden.

Vor allem im engen städtischen Strassenraum prallen zahlreiche, sich zum Teil widersprechende Zielsetzungen aufeinander, was einen entsprechenden Regelungsbedarf mit sich bringt. Massgebend für die Gestaltung eines Strassenraumes sind u.a. die geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie die darauf basierenden verkehrstechnischen Normen.¹ In der Vergangenheit wurden bei deren Umsetzung die dazumal geltenden verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben berücksichtigt. Die Vorgaben haben sich in der Zwischenzeit weiter entwickelt. Deshalb entspricht eine Vielzahl der Strassen im Kanton Basel, die schon längere Zeit nicht mehr saniert oder umgestaltet wurden, nicht den derzeit geltenden Vorgaben.

Gleichzeitig hat das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung im Strassenverkehr in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, dass der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen ist, was u.a. auch im Handlungsprogramm Via Sicura des Bundes aus dem Jahr 2012 seinen Ausdruck gefunden hat. Die Strasseninfrastruktur ist so zu planen und zu bauen, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer bestmöglich gewährleistet werden kann. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Auch im Zuge von reinen Erhaltungsmassnahmen führt die konsequente Umsetzung genannter Vorgaben zum Teil zu deutlichen Veränderungen der Strassenräume. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Möglicherweise wurden bei einer Strasse, die vor Jahrzehnten das letzte Mal saniert worden war, nicht alle Spielräume der dazumal geltenden Normen zugunsten der Sicher-

¹ Im Rahmen von Via Sicura (Handlungsprogramm des Bundes, 2012) hat das Bundesparlament in Artikel 6a des Strassenverkehrsgesetzes die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festgelegt. Um die Behörden beim Vollzug zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Konkrete Vorgehensvorgaben finden sich in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

heit ausgeschöpft. Zudem sind ältere Strassen heute das Ergebnis kontinuierlicher und zum Teil partieller Änderungen und Anpassungen und entsprechen als Ganzes nicht mehr dem heutigen Standard.

Während viele Vorgaben bereits seit längerem unverändert bestehen und erst heute zugunsten der Sicherheit konsequent nachvollzogen werden, gibt es auch gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen, die der Entwicklung der Fahrzeuge in den letzten Jahrzehnten Rechnung tragen. Zum einen wurden motorisierte Fahrzeuge immer breiter und höher² und zum anderen müssen auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ mit einer maximalen Länge von 18,75m berücksichtigt werden, die seit 2001 in der Schweiz zugelassen sind. Die grösseren Fahrzeugbreiten (inkl. breiterer Türen) führten unter anderem zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes wurde mit einer Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen.

Grössere Sicherheitsabstände sowie breitere Velostreifen führen grundsätzlich zu mehr Platzbedarf für den Fahrverkehr. Unverändert bleibt der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen. Die Breite des Strassenquerschnitts bleibt ebenfalls gleich. Somit steht zwangsläufig nicht mehr ausreichend Platz für Autoparkplätze zur Verfügung, sodass ein Abbau erforderlich ist. Auch die Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker vor Fussgängerstreifen wurden angepasst. Die Fahrzeuglenker können die Fussgänger am Strassenrand deutlich früher erkennen und gegebenenfalls früher bremsen. Diese Verbesserung der Sicherheit hat zur Folge, dass am Strassenrand parkierte Fahrzeuge heute einen deutlich grösseren Abstand zu einem Fussgängerstreifen einhalten müssen als früher, was ebenfalls zu einem entsprechenden Verlust an Autoparkplätzen führt. Die Parkplatzauslastung wird somit durch den erforderlichen Parkplatzabbau zunehmen. Die mit der Parkplatzpolitik des Kantons angestrebte maximale Auslastung von 90% sollte jedoch nicht überschritten werden.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nicht nur die Anpassung von gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen an heutige Gegebenheiten ein wesentlicher Grund für Umgestaltungen und den erforderlichen Abbau von Autoparkplätzen ist. Mindestens ebenso bedeutend ist der Nachvollzug von bereits älteren Vorgaben vor dem Hintergrund eines deutlich gewachsenen Sicherheitsbedürfnisses in der Gesellschaft und der damit verbundenen konsequenten Auslegung von Handlungsspielräumen zugunsten der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Dieser konsequenten Einhaltung und Umsetzung der jeweils aktuellsten verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben ist es schliesslich zu verdanken, dass die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit in den letzten Jahren signifikant gesenkt werden konnten.

² Laut einer im 2018 veröffentlichten Auswertung des CAR-Instituts der Universität Essen-Duisburg wuchsen die Autos in Deutschland seit 1990 um zwölf Zentimeter in die Breite. Waren Neuwagen 1990 im Schnitt 1,68 Meter breit, waren sie im Jahr 2017 schon 1,80 Meter breit.

2.2 Perimeter

Der Projektperimeter erstreckt sich über die Münchensteinerstrasse von der Kantonsgrenze BS/BL (Wienstrasse) bis zur Verzweigung in die Dornacherstrasse. Die einmündenden Strassen Walkeweg und Brüglingerstrasse sind jeweils bis zu den Eisenbahnbrücken ebenfalls Bestandteil des Perimeters. Zur besseren Veranschaulichung wird das Projekt in folgende Abschnitte aufgeteilt, die im Kapitel 4 ausführlich beschrieben werden:

Abschnitt A: Münchensteinerstrasse von Kantonsgrenze bis Brüglingerstrasse

Abschnitt B: Münchensteinerstrasse von Brüglingerstrasse bis Walkeweg

Abschnitt C: Münchensteinerstrasse von Walkeweg bis Dornacherstrasse

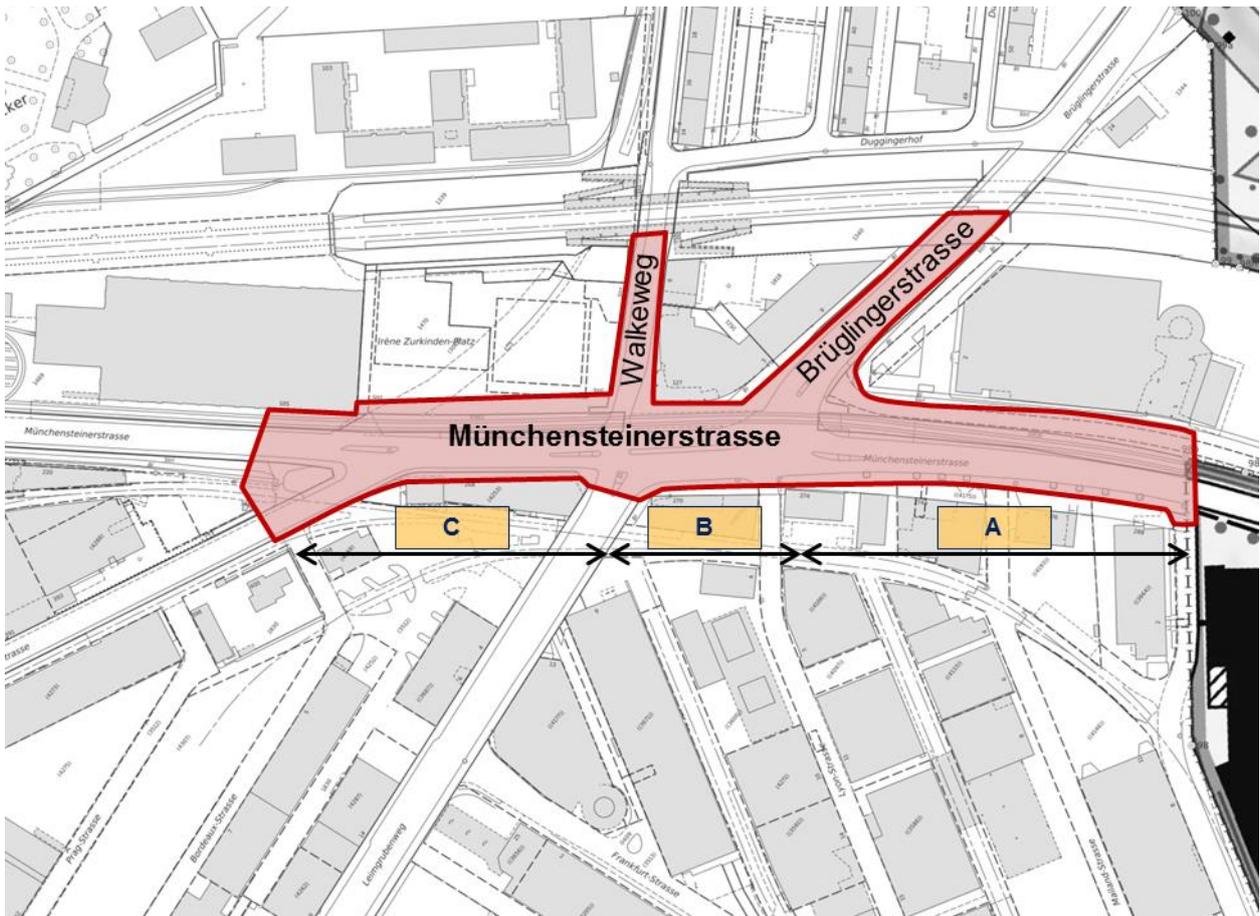


Abbildung 1: Projektperimeter

2.3 Situation

Der Dreispitzknoten im Südosten von Basel ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Über diesen führen heute neben dem Individualverkehr auch unterschiedliche Velorouten und verschiedene Linien des öffentlichen Verkehrs. Letztere umfassen die Tramverbindungen ins Birstal (Tram 10, 11 und E11) und die Busverbindungen 36, 37 und 47. Darüber hinaus besteht in unmittelbarer Nähe zum Knoten auch eine Umsteigebeziehung auf die S-Bahn.

Die Tramhaltestellen liegen heute in Fahrtrichtung gesehen jeweils vor der Einmündung des Walkewegs und entsprechen nicht den Vorgaben des Bundes für einen hindernisfreien Zugang zum öffentlichen Verkehr. In Fahrtrichtung Bahnhof SBB ist die Haltestelle gar zu kurz, je nach Fahrzeugtyp ragt das Tram mit dem Heck in den Fahrbahnbereich des MIV (vgl. Abb. 2). Ein Ausbau gemäss den Erfordernissen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) kann an dieser Lage aus Platzmangel nicht erfolgen. In Fahrtrichtung Dornach/Aesch ist der Perron mit 2.10m relativ schmal (vgl. Abb. 3), was sich negativ auf den Komfort für die Trampassagiere auswirkt und einen Fahrzeitverlust des Trams nach sich zieht. Auch die Bushaltekanten im Walkeweg entsprechen noch nicht den Vorgaben des Bundes. Die Umsteigebeziehung Tram/Bus ist durch die Anordnung aller Haltekanten an der Einmündung des Walkeweg komfortabel.



Abbildung 2: Tramheck an der Haltekante Richtung Basel SBB



Abbildung 3: schmaler Perron Richtung Dornach/Aesch

Mit Ausnahme der Brüglingerstrasse und der Lyon-Strasse sind sämtliche am Dreispitzknoten angrenzenden Strassen (Münchensteinerstrasse, Walkeweg, Leimgrubenweg und Dornacherstrasse) im Teilrichtplan Velo als Basis- oder Pendlerroute ausgewiesen. Der Velostreifen auf der Münchensteinerstrasse ist heute im Knotenbereich jedoch aus Platzmangel in beide Richtungen unterbrochen. Aufgrund der beengten Verhältnisse ist die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden äusserst ungünstig.



Abbildung 4: heutige Situation in der Münchensteinerstrasse



Abbildung 5: heutige Situation in der Münchensteinerstrasse

2.4 Ziele

Mit den in Kapitel 4 detailliert erläuterten Massnahmen werden neben dem erstrangigen Ziel einer langfristig funktionstüchtigen Infrastruktur auf Kantons- und Gemeindestrassen folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Gewährleisten eines hindernisfreien Zugangs zu den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Schaffen von durchgehenden Velostreifen in der Münchensteinerstrasse
- Verbessern der Anbindung für Fussgänger an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

3. Projektentwicklung

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur in interdepartementaler Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche mit Zuständigkeiten im öffentlichen Raum sowie den IWB und den BVB als Eigentümer der Gleisanlage erarbeitet. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen, beispielsweise zu Verkehrssicherheit, Bau und Umwelt, berücksichtigt sind.

3.1 Bisherige Planungsschritte

Das Dreispitzareal befindet sich seit Jahren im Wandel, was Anpassungen der umliegenden Infrastruktur nötig macht. Ihnen liegen unter anderem verschiedene Studien zugrunde, so eine im Jahr 2007 durchgeführte Verkehrsstudie als Grundlage für den Städtebaulichen Wettbewerb „Bernoulliplatz“, eine im 2011 durchgeführte Studie, um den Fuss- und Veloverkehr am Dreispitzknoten zu stärken, sowie eine 2014 durchgeführte Studie, welche die Ergebnisse des Verkehrskonzept Gundeli und der Tramnetzentwicklung 2020 berücksichtigt.

Die Wichtigkeit des Dreispitzknotens als Verkehrsknotenpunkt für alle Verkehre (S-Bahn, Tram, Bus, MIV, Velo- und Fussgängerverkehr) ist unbestritten und beeinflusst auch massgeblich das Funktionieren des regionalen Verkehrs.

Dies findet auch im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation Berücksichtigung und unterstreicht die Bedeutung des Dreispitz-Areals. Im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wurden deshalb auch vom Bund Gelder gesprochen, um im Bereich Dreispitz an vier Verkehrsknoten Anpassungen zugunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs auszuführen. Neben den Knoten Viertelkreis, Dornacherstrasse/Reinacherstrasse und Münchensteinerstrasse/Reinacherstrasse ist dies auch der Dreispitzknoten. Die Zusage der Bundesgelder ist bis 2027 garantiert.

Das Tramnetz 2020 sah zwei weitere Tramlinien im Bereich des Dreispitzknotens vor: einerseits das Tram Dreispitz–St. Jakob, das über den Leimgrubenweg geführt wird, andererseits das Tram Dreispitz über die Wienstrasse. Hierzu wurde der sich aktuell im Bau befindende Viertelkreis so geplant, dass dieser aufwärtskompatibel ist mit einem Tram über den Leimgrubenweg (siehe hierzu auch Ratschlag Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte). Die Entwicklungen und Planungen im Dreispitzareal haben zur Folge, dass die beiden Tramverbindungen mittelfristig nicht weiterverfolgt werden. Aufgrund dieses Entscheids sind die Tramprojekte auch von der Trägerschaft der Agglomeration Basel für die dritte Generation des Agglomerationsprogramms in den langfristigen C-Horizont eingereicht worden.

Eine 2016 durch die Firma Rapp AG erstellte Vorstudie zeigt auf, wie auf der Münchensteinerstrasse mittelfristig eine durchgängige Velospur in beide Richtungen geschaffen, die Situation für Fussgänger/innen verbessert und wie den Vorgaben des BehiG entsprochen werden kann. Zudem wurde aufgezeigt, dass zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit alle bisherigen Fahr-

beziehungen im Grundsatz bestehen bleiben müssen. Zusätzliche Massnahmen erfordern daher zusätzliche Flächen, was Landerwerb bedingt.

In Zusammenhang mit der dringenden Erneuerung des Fahrbahnbelages konnten im Sommer 2017 als Sofortmassnahme Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt werden. Dabei handelt sich zum einen um einen indirekten Linksabbieger für Velos von der Münchensteinerstrasse in den Walkeweg, wofür die bestehende Fussgängerinsel leicht angepasst und eine zusätzliche Veloampel installiert wurde. Zum anderen wurde ein neuer Fussgängerübergang über die Lyon-Strasse geschaffen, der einen direkten Zugang zur damals neu eröffneten Schule für Gestaltung und Kunst ermöglichte. Der neue Fussgängerübergang wurde in die Steuerung der Lichtsignalanlage integriert. Beide Massnahmen sind seit Sommer 2017 erfolgreich wirksam.

3.2 Haltestellenanordnung

Die im Ratschlag zur Schaffung des Irène Zurkinden-Platzes und eines öffentlichen Velounterstands bei der S-Bahnhaltestelle Dreispitz (Nr. 15.1004.01) bestimmte Lage der Haltekanten auf dem neuen Platz wurde nochmals verifiziert. Dabei hat sich bestätigt, dass aufgrund der notwendigen Haltekantenlänge und der aus gleisgeometrischen Gründen auszuschliessenden Lage im Bereich der heutigen Haltekante vor dem Sanitärgeschäft nur eine Anordnung am neuen Irène Zurkinden-Platz infrage kommt. Abgesehen von den räumlichen Aspekten wirkt sich diese gegenüberliegende Anordnung auch positiv auf die Orientierung aus.

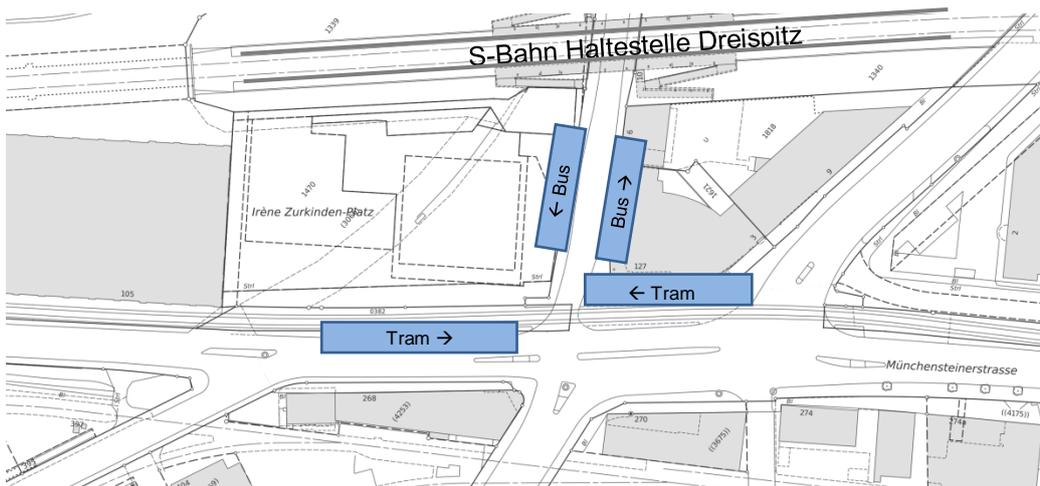


Abbildung 6: Lage der Haltestelle Dreispitz heute

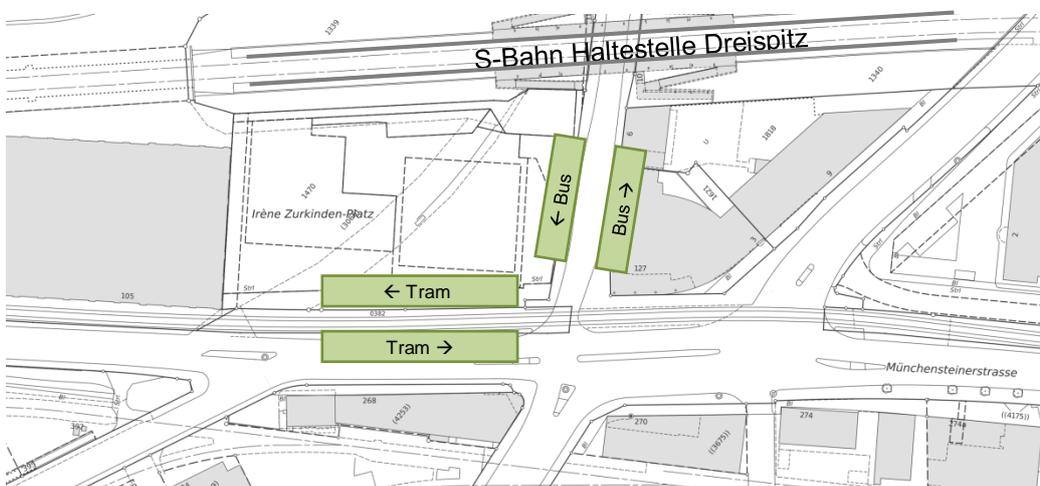


Abbildung 7: Lage der Haltestelle Dreispitz projektiert

3.3 Abhängigkeit zu angrenzenden Planungen

Das vorliegende Projekt ist inhaltlich mit dem Vorhaben zur Schaffung des Irène Zurkinden-Platzes koordiniert, dessen Realisierung der Grosse Rat bereits am 7. Dezember 2016 beschlossen hat.

Seit 2019 befindet sich das Projekt Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte im Bau. Der Knoten Viertelkreis wird neu zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Dies hat unter anderem den Vorteil, dass die Buslinien 37 und 47 zukünftig vom Walkeweg über den Dreispitz direkt in den Leimgrubenweg und die Reinacherstrasse geführt werden können – ohne Umweg über die Dornacherstrasse.

Für den Leimgrubenweg ist zurzeit ein Projekt in Erarbeitung, das die durchgängige Veloführung zwischen den beiden Knoten Viertelkreis und Dreispitz ermöglicht.

Ferner befinden sich im erweiterten Umfeld des Dreispitzknotens die Arealentwicklungsgebiete „Dreispitz Nord“ und „Walkeweg“, deren Überbauung in den nächsten Jahren ansteht.

4. Projekterläuterung

Im gesamten Projektperimeter sind umfangreiche Arbeiten der Werke für Fernwärme, Gas-, Wasser- und Stromleitungen auszuführen. Hinzu kommen Erhaltungsmassnahmen an der Strasseninfrastruktur und den gesamten Gleisanlagen (Ober- und Unterbau inkl. Fahrleitung).

In Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungsmassnahmen und den Verbesserungen für den Veloverkehr sind Baumfällungen erforderlich. Daraus ergibt sich aber die Chance, die heute lückenhafte Baumreihe mit insgesamt acht zusätzlichen Bäumen zu ergänzen. Gleichzeitig ermöglicht es auch für alle Bäume eine Baumstandortverbesserung, was sich langfristig positiv auf die Lebensdauer der neuen Bäume auswirkt.

Eine Neuaufteilung des Strassenraums ist nur mittels Ausdehnung auf Privatreal möglich. Im vorliegenden Projektperimeter betrifft das ausschliesslich Parzellen der Christoph Merian Stiftung (CMS), mit der erfolgreich entsprechende Verhandlungen geführt wurden. Die Einträge der Servitute erfolgen im Rahmen des Bauprojektes.

4.1 Projektbeschreibung

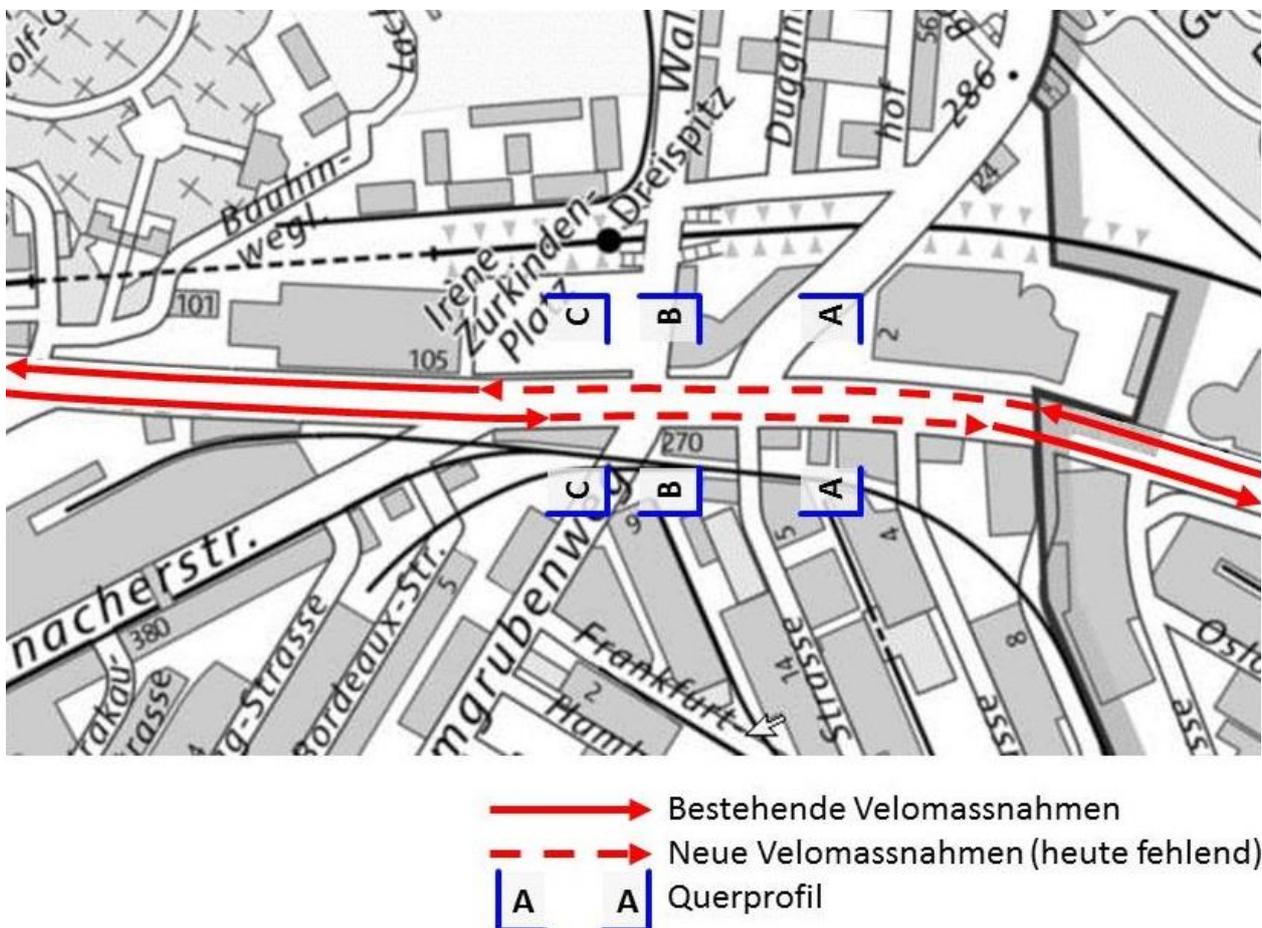


Abbildung 8: Veloroute entlang der Münchensteinerstrasse

Folgende Massnahmen sind zur Erreichung der in Kapitel 2.4 genannten Ziele vorgesehen:

Abschnitt A: Münchensteinerstrasse von Kantonsgrenze bis Brüglingerstrasse

Mit der anstehenden Sanierung werden die Trottoirs aus ihrer heutigen Lage in Richtung des Dreispitz-Areales verschoben. Damit sowie mit dem Baumersatz an neuer Lage können in beide Fahrtrichtungen durchgängigen Velostreifen geschaffen werden; heute enden diese abrupt an der Kantonsgrenze. Durch die neue Strassenraumaufteilung kann die heute lückenhafte Baumreihe

als durchgängige Baumreihe gestaltet werden. Für die Fussgänger/-innen bleibt damit die bestehende sichere Verbindung entlang des CMS-Areals über die Kantonsgrenze hinaus zur Hochschule für Gestaltung und Kunst (HGK) erhalten.

Die vom Kanton benötigten Landflächen der CMS werden als Servitut im Grundbuch verankert.

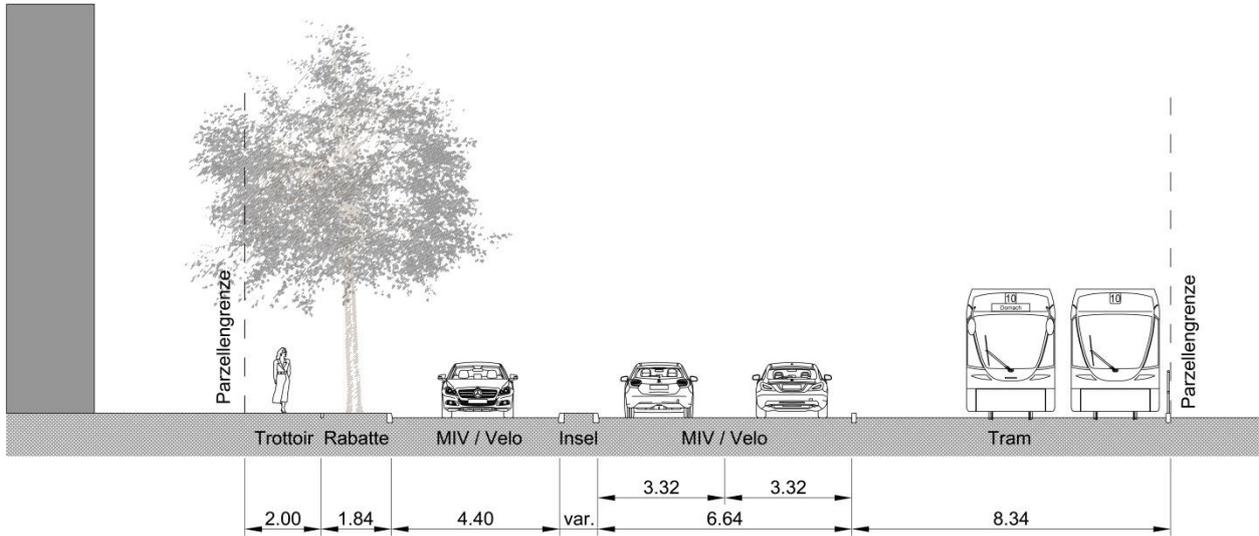


Abbildung 9: Querprofil A-A im Abschnitt Kantonsgrenze bis Brüglingerstrasse (Bestand)

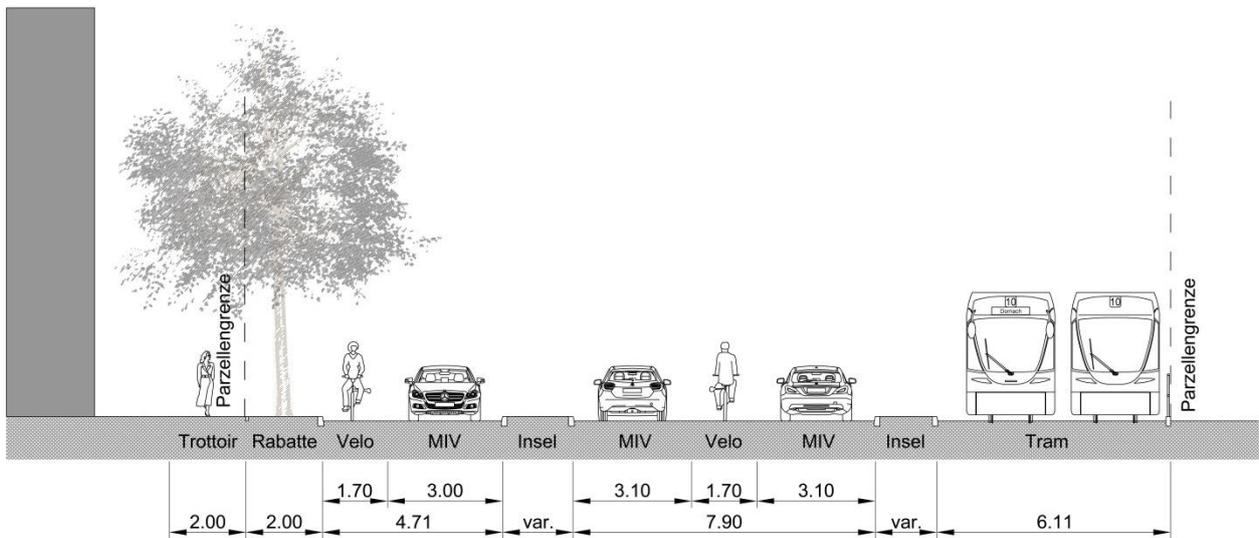


Abbildung 10: Querprofil A-A im Abschnitt Kantonsgrenze bis Brüglingerstrasse (Projekt)



Abbildung 11: Projekt im Abschnitt Kantonsgrenze bis Brüglingerstrasse

Abschnitt B: Münchensteinerstrasse von Brüglingerstrasse bis Walkeweg

Die Tramhaltestelle Richtung Bahnhof SBB wird von ihrer heutigen Lage an den neuen Irène Zurkinderen-Platz verlegt. Durch den Wegfall des Warteraumes für Tramgäste kann die Gleisachse Richtung Nordosten verschoben werden. Das schafft im Strassenraum Platz für die beiden neuen Velostreifen in beide Fahrrichtungen. Für den motorisierten Verkehr bleiben dabei die bisherigen Fahrspuren erhalten. Ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen, können so die Störungen des ÖV minimiert und die Bedingungen für den Veloverkehr erheblich verbessert werden.

Auf der Südwestseite der Kreuzung verlängern drei neue Bäume die Richtung Kantonsgrenze verlaufende Baumreihe auf Höhe des Platzes. Die Fussgängerflächen werden auf das Areal der CMS verlegt und mittels Servitut gesichert.

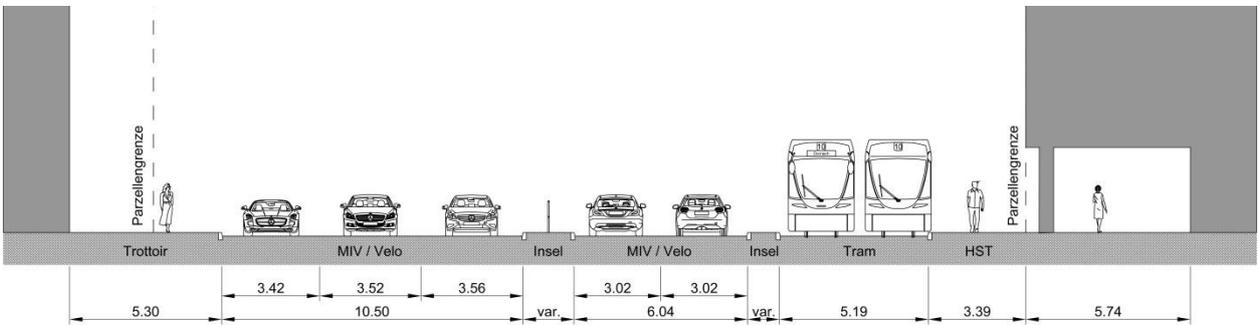


Abbildung 12: Querprofil B-B im Abschnitt Brüglingerstrasse bis Walkeweg (Bestand)

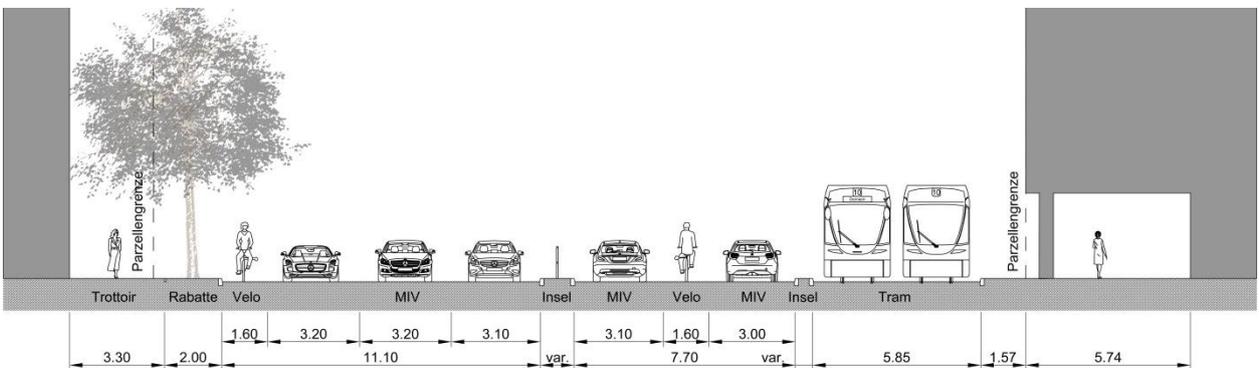


Abbildung 13: Querprofil B-B im Abschnitt Brüglingerstrasse bis Walkeweg (Projekt)

Abschnitt C: Münchensteinerstrasse von Walkeweg bis Dornacherstrasse

Mit der Neugestaltung des Irène Zurkinder-Platz kann die heute zwischen der Brüglingerstrasse und dem Walkeweg liegende Tramhaltestelle in Fahrtrichtung Bahnhof SBB auf den neuen Platz verlegt werden. Dies schafft komfortable und direkte Umsteigebeziehungen sowohl von Tram und Bus als auch mit der S-Bahn. Die Haltestellen sowie deren Zugänge werden entsprechend den Anforderungen des BehiG umgesetzt.

Die benötigten Mehrflächen entlang der Job Factory wurden mit dem Baurechtnehmer (Job Factory) vertraglich gesichert.

Mit der Verlagerung des Trottoirs auf der Nordwestseite der Münchensteinerstrasse auf den Vorplatzbereich der Job Factory können auch in diesem Abschnitt zukünftig Velospuren in beide Richtungen angeboten werden. Die auf das Areal der CMS verlagerten Fussgängerflächen werden mittels Servitut gesichert

Für den motorisierten Individualverkehr bleiben alle Fahrspuren und -beziehungen erhalten.

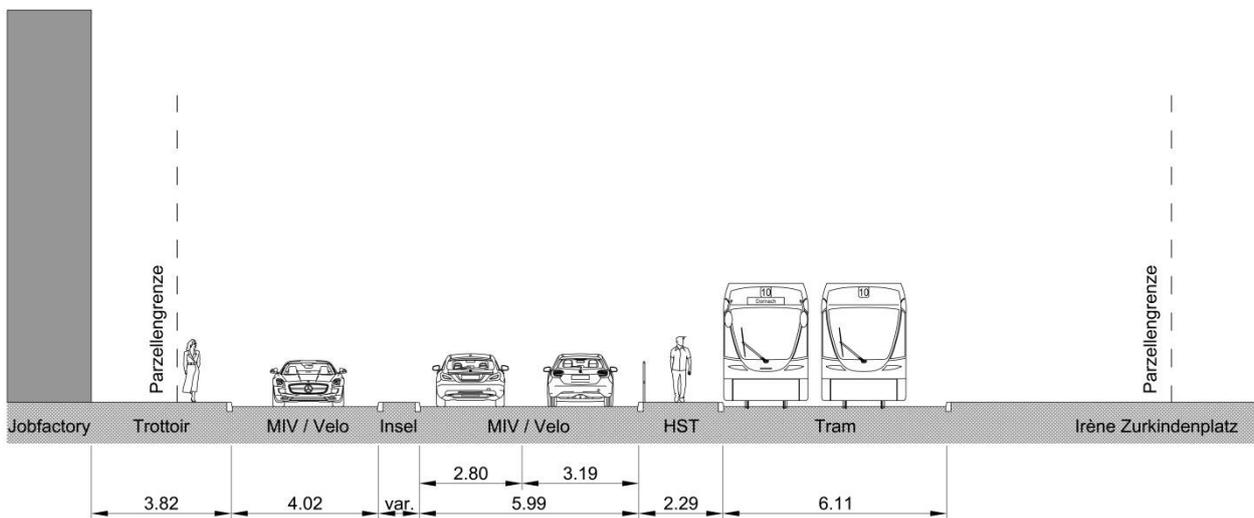


Abbildung 14: Querprofil C-C im Abschnitt Walkeweg bis Dornacherstrasse (Bestand)

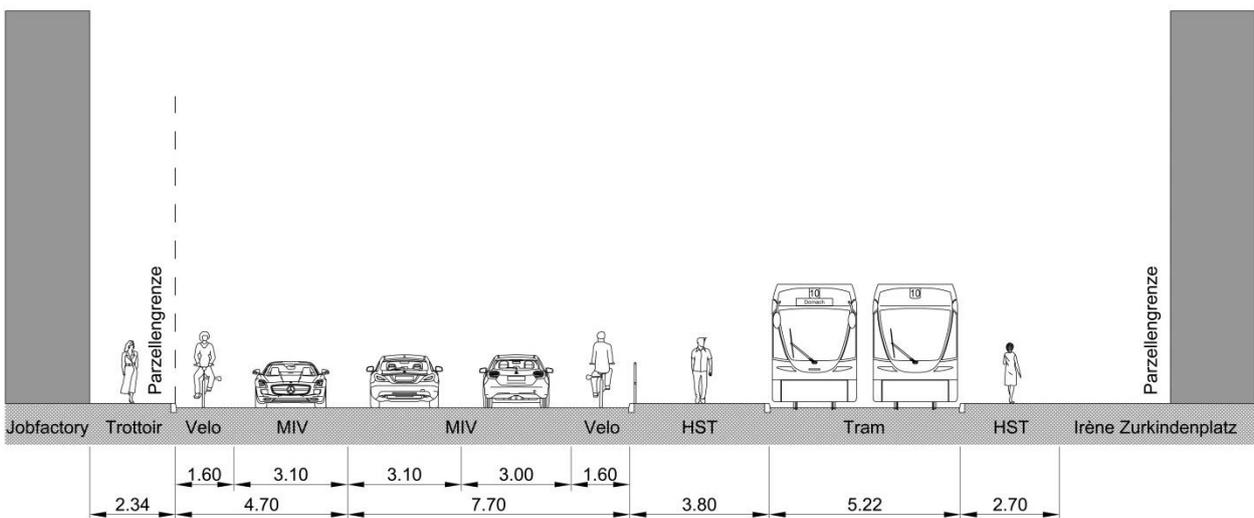


Abbildung 15: Querprofil C-C im Abschnitt Walkeweg bis Dornacherstrasse (Projekt)

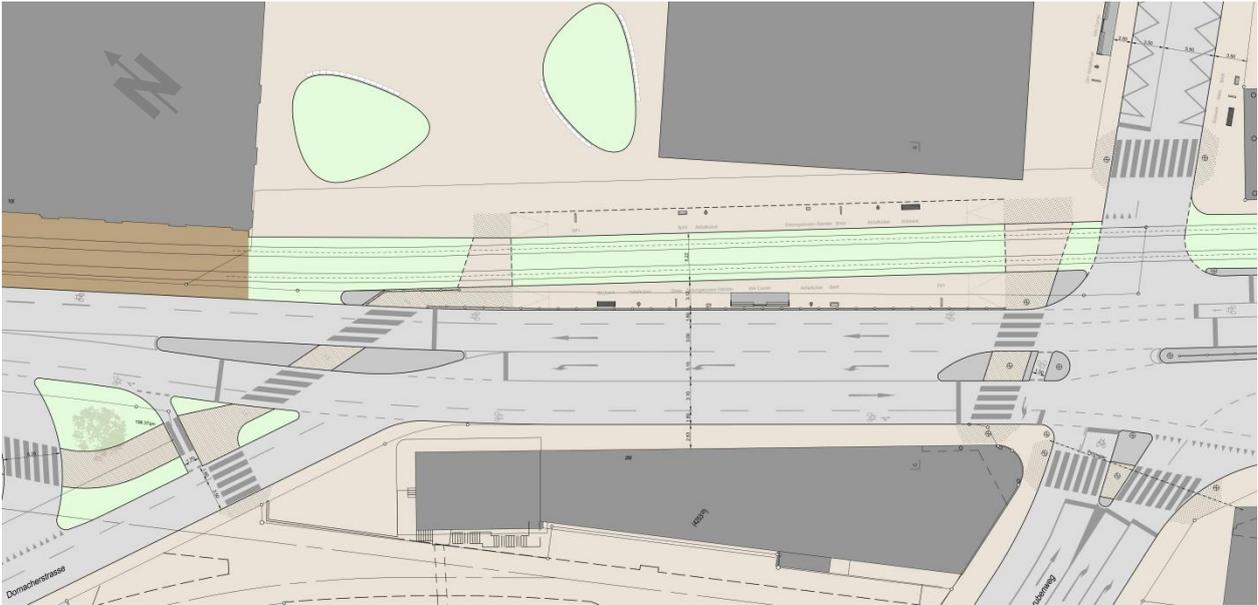


Abbildung 16: Projekt im Abschnitt C: Walkeweg bis Dornacherstrasse

Bypass Dornacherstrasse

Heute erfolgt das Einbiegen von der Münchensteinerstrasse in die Dornacherstrasse mit einem spitzwinkligen Rechtsabbieger. Dieser weist in Bezug auf die Verkehrssicherheit erhebliche Mängel auf. Durch die Schaffung eines Bypass' entsteht an der Lage des bestehenden Baumes eine Fussgängerinsel, die durch den Wegfall des spitzwinkligen Rechtsabbiegers in Richtung Job Factory verlängert werden kann (der bestehende Baum bleibt erhalten). Dies ermöglicht es, neben dem Fussgängerübergang über die Münchensteinerstrasse beim Walkeweg einen alternativen Übergang zu realisieren. Die neue Querung bindet die ÖV-Haltestellen und den neuen Irène Zurkinder-Platz besser ans umliegende Quartier an.

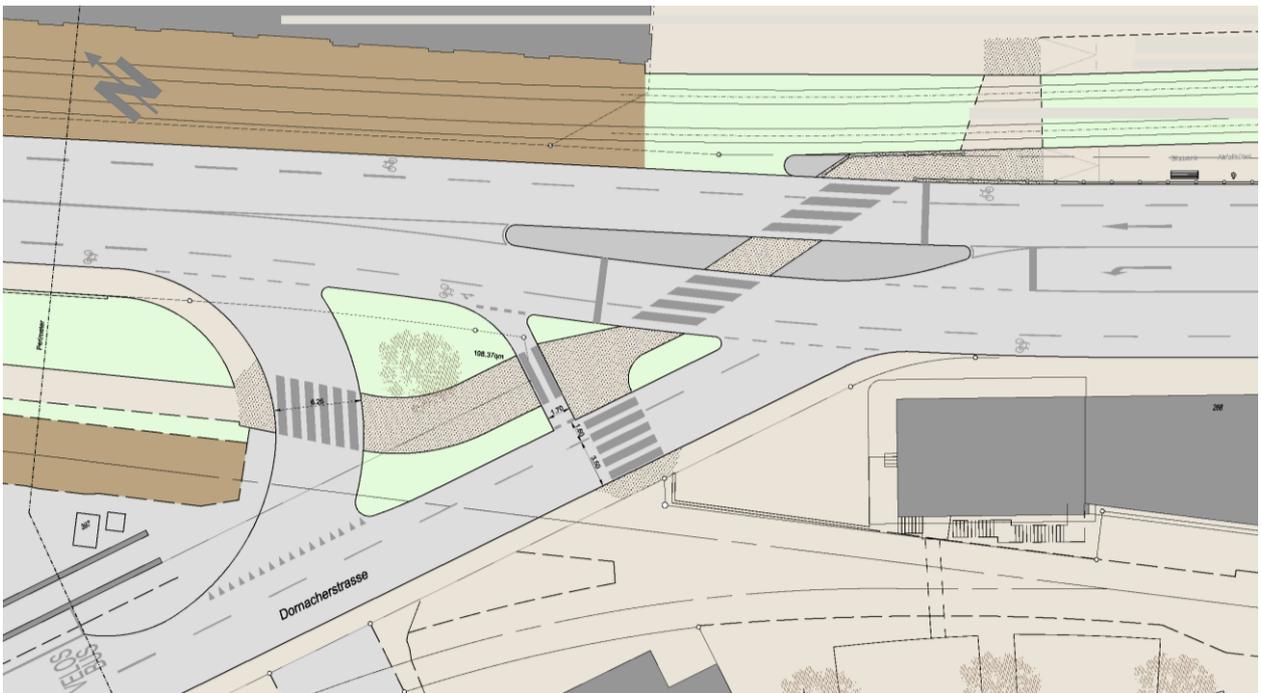


Abbildung 17: Bypass Dornacherstrasse

4.2 Verkehr

Fussgängerverkehr

Die in Kapitel 4.1 beschriebenen Massnahmen erhöhen den Komfort und die Sicherheit für die Fussgänger/-innen. Ausserdem werden neue Wegbeziehungen geschaffen. An der Reinacherstrasse/Bordeauxstrasse (ehem. Areal Thuring Holzbau) soll neu die Hochschule für Wirtschaft FHNW erstellt werden (Gesuch für eine Baubewilligung ist hängig). Genaue Schülerzahlen sind noch nicht bekannt. Es ist jedoch während Spitzenzeiten mit erhöhtem Passagieraufkommen an den ÖV-Haltestellen am Dreispitz (S-Bahn/Tram/Bus) zu rechnen.

Auch ohne die zusätzlichen Nutzer/-innen der FHNW wird die vorhandene Infrastruktur durch die umliegenden Entwicklungen zukünftig stärker in Anspruch genommen werden. Deshalb wird vom Irène Zurkinden-Platz zur Dornacherstrasse ein neuer, zusätzlicher Fussgängerstreifen eingerichtet. Dadurch kann die Münchensteinerstrasse neu an zwei Orten überquert werden, was sich positiv auf den Personenfluss auswirkt. Der neue Fussgängerstreifen ist vorerst ungerichtet. Bei Bedarf kann nachträglich eine Lichtsignalanlage installiert werden, wofür bereits beim Umbau der Tramhaltestelle/Strasse Leerrohre verlegt werden. In Anbetracht der Gesamtkosten sind die Kosten dafür vernachlässigbar; sie sind im vorliegenden Ratschlag berücksichtigt. Einige Massnahmen des Projekts wirken sich auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotens aus, weshalb eine verkehrstechnische Untersuchung in Auftrag gegeben wurde. Diese kommt zum Schluss, dass die Kapazität des Dreispitzknotens erhalten bleibt.

Veloverkehr

Das grösste Defizit bezüglich Veloverkehrs am heutigen Knoten sind die fehlenden, durchgehenden Velostreifen in der Münchensteinerstrasse. Die dafür notwendige Fahrbahnbreite kann nur mit einer Verschiebung der Tramgleise in Richtung Nord-Ost und des Trottoirs auf die Parzelle der CMS erreicht werden.

Um die Velostreifen über den Kreuzungsbereich führen zu können, muss die Vortrittsregelung im Knotenbereich angepasst werden. Heute gilt im ungerichteten Zustand Rechtsvortritt. Wird die Münchensteinerstrasse als vortrittsberechtigter Strasse signalisiert resp. werden die einmündenden Strassen (Leimgrubenweg, Walkeweg und Brüglingerstrasse) mit keinem Vortritt signalisiert, kann der Velostreifen im Knotenbereich durchgehend markiert werden. Sicherheit und Komfort für die Velofahrenden auf dieser Achse werden damit deutlich erhöht.

Für Linksabbieger vom Walkeweg in die Münchensteinerstrasse in Fahrtrichtung Münchenstein wird neu ein indirekter Linksabbieger angeboten. Dieser kann über eine Velofurt sicher erreicht werden. Um den notwendigen Platz zu schaffen, wird der Fussgängerstreifen über die Münchensteinerstrasse neu angeordnet.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Durch die Verlegung der Tramhaltestelle Richtung Bahnhof SBB auf den Irène Zurkinden-Platz liegen sich neu beide Tramhaltestellen direkt gegenüber. Massgebend für die Gleisgeometrie sind der neue Strassenquerschnitt, die Breite der Haltestelle Richtung Münchenstein sowie die Gebäudeaussenkante des Tramdepots der BVB.

Die heutige Tramhaltestelle in Richtung Münchenstein ist mit knapp 2.3 m Breite in Anbetracht der erheblichen Anzahl Passagiere relativ schmal. Dieser Zustand soll mit den geplanten Massnahmen ebenfalls verbessert werden. Weil die neue Tramachse aus gleisgeometrischen Gründen nicht parallel zur Strasse verläuft, variiert die Haltestellenbreite von minimal 2.70 m (Ende Tramdepot Dreispitz) bis max. 4 m (Ende Walkeweg).

Die Haltestellen für die Busse bleiben an bestehender Lage im Walkeweg; alle Haltekanten werden nach den Grundsätzen des BehiG ausgebaut.

Durch die beschriebenen Massnahmen und die komfortable Fussgängeranbindung am neuen Irène Zurkinden-Platz werden die bereits heute guten Umsteigebeziehungen hinsichtlich Distanz und Komfort noch verbessert. Die Linien von BVB und BLT werden damit besser an das S-Bahn-Netz angebunden.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Alle bisherigen MIV-Beziehungen bleiben bestehen. Vom Wolfgottesacker her wird von der Münchensteinerstrasse neu eine Rechtsabbiegespur in die Dornacherstrasse angeboten. Mit dem neuen Bypass von der Münchensteinerstrasse in die Dornacherstrasse entfällt die bisher spitzwinklige Verbindung. Die durchgehenden Velospuren auf der Münchensteinerstrasse entflechten MIV und Langsamverkehr und erhöhen dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich.

4.3 Infrastruktur

Werkleitungsbau

Im Rahmen des Projektes werden Versorgungsleitungen der Werke neu erstellt (Fernwärme) oder saniert (Gas, Wasser, Elektrisch). Die Kosten hierfür werden von den Werken übernommen und sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlages.

4.4 Umweltaspekte

Klimaentwicklung

Nicht nur über die zuvor genannte Priorität der Verkehrssicherheit besteht gesellschaftlicher Konsens. In Zeiten der spürbaren Veränderung des Klimas mit vermehrten Hitzesommern und Starkregenereignissen, besteht auch ein gesellschaftlicher Konsens, die Folgen der Klimaveränderung für die Menschen erträglicher zu gestalten. Die kleinklimatischen Auswirkungen der geplanten Massnahmen sind also ebenfalls von Relevanz für das vorliegende Projekt.

Der Grosse Rat Basel-Stadt hat in seiner Resolution zur Ausrufung des Klimanotstandes (19/08/52G) vom 20. Februar 2019 unter anderem den Climate Emergency erklärt und damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität anerkannt. Er wird die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Geschäften berücksichtigen und wenn immer möglich jene Geschäfte prioritär behandeln, die den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen.

Vegetation

Entlang der Münchensteinerstrasse müssen, ausgelöst durch die Lageverschiebung zugunsten der zusätzlichen Velospuren, acht Bäume gefällt werden. Es sind jedoch im selben Strassenabschnitt insgesamt 16 Neupflanzungen und durchgehende Baumrabatten vorgesehen. Letzteres wirkt sich vor allem langfristig positiv auf das Baumwachstum aus. Neu wird sich diese Baumreihe bis zum Kreuzungsbereich Leimgrubenweg verlängern, was dem Dreispitzknoten auch räumlich zugutekommt. Die Baumbilanz im Projekt fällt demnach mit plus acht zusätzlichen Bäumen gegenüber heute positiv aus. Dank der durchgehenden Grünrabatten erhöht sich die Summe der unversiegelten Flächen. Der bestehende Baum im Bereich des neuen Bypass in die Dornacherstrasse bleibt erhalten.

4.5 Gesamtbilanz

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	6'489 m ²	6'780 m ²	291 m ²
<i>davon Veloverkehrsfläche</i>	<i>193 m²</i>	<i>1'133 m²</i>	<i>940 m²</i>
unversiegelte Fläche (Baumrabatten)	40 m ²	244 m ²	+204 m ²
Anz. Bäume	9	17	8
Anz. Parkplätze	0	0	0
Anz. Bus-Haltekanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 2	2 von 2	+2
Anz. Tram-Haltekanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 2	2 von 2	+2

5. Termine und Kosten

5.1 Termine

Ab Vorliegen der Ausgabenbewilligung (AB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

ca. 11 Monate nach AB:	Fertigstellung Bauprojekt
ca. 16 Monate nach AB:	Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planaufgabe
ca. 22 Monate nach AB:	Ausschreibung Baumeisterarbeiten
ca. 26 Monate nach AB:	Baubeginn
ca. 4,5 Jahre nach AB:	Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Ende 2020 kann demnach von einer Fertigstellung bis Ende 2025 ausgegangen werden.

5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines für den Velo- und Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraums und Einrichtung der geforderten BehiG-Massnahmen an allen Haltekanten am Dreispitz.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf rund 12,29 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
[Kostengenauigkeit ±20%]	
zu Lasten Investitionsrechnung, resp. Darlehen BVB (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	5'070'000
▪ Gebundene Ausgaben	5'490'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	31'770
▪ Folgekosten	4'250
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	1'690'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)	12'286'020
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Private; s. Kap. 5.2.3)	3'680'000

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 7,7% MWSt. 5,07 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2018 = 108.7). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB1	
▪ Strassenanlage	4'025'000
Kosten als Darlehen an die BVB	
▪ Gleisanlagen und Haltestelleninfrastruktur	1'045'000
Total neue Ausgaben	5'070'000

Mit Beschluss dieser neuen Ausgaben im Projekt entfällt der Anspruch, die Mittel für die Haltestellenausstattung in Höhe von 610'000 Franken zu einem späteren Zeitpunkt aus der Rahmenausgabenbewilligung zum Haltestellenausstattungskonzept der BVB zu entnehmen. Entsprechend geringer wird deren Ausschöpfung ausfallen.

5.2.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung vom Knoten Dreispitz ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen (IB1) und Gleisanlagen (Darlehen BVB) belaufen sich auf 5,49 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2018 = 108.7).

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
Zu Lasten IB1	
▪ RV Erhaltung Infrastruktur Strassen	2'200'000
▪ RV Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen	700'000
Darlehen an die BVB	
▪ RAB Erhaltung Gleisanlagen	2'590'000
Total gebundene Ausgaben	5'490'000

5.2.3 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
Unterhaltsbudgets	
▪ Entwicklungsbeitrag	31'770
▪ Unterhaltskosten Grünfläche	4'250
Globalbudget Öffentlicher Verkehr	
▪ Einmalige Kosten Trammersatz Baustellenverkehr	1'690'000
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	1'726'020

5.2.4 Ausgaben Dritter

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

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	3'635'000
Private	45'000
Total Ausgaben Dritter	3'680'000

6. Formelle Prüfung

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

7. Bericht zum Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 6. November 2018 vom Schreiben 10.5105.05 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Sibylle Benz Hübner und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Im Jahre 1989, also vor 20 Jahren!, wurde im Baudepartement ein generelles Projekt für eine sichere Veloführung auf der Kreuzung Dreispitz ausgearbeitet. Die Ausführung des Projekts wurde vom Tiefbauamt aber nicht an die Hand genommen, weil gemäss Aussagen des damaligen Adjunkten zuerst die Nordtangente gebaut werden musste und erst danach wieder Geld für solche Massnahmen zur Verfügung stehe. Letztes Jahr wurde für über CHF 1'000'000 die Lichtsignalanlage an der Dreispitzkreuzung erneuert ohne gleichzeitig für die Velofahrenden Verbesserungen auf der Kreuzung umzusetzen. So endet heute von Münchenstein her der Radstreifen auf der Münchensteinerstrasse an der Kantonsgrenze. Stadtauswärts auf der gegenüberliegenden Seite der Kreuzung wurde vor zwei Jahren im Bereich der Einmündung Dornacherstrasse der Radstreifen markiert. Aber dieser endet vor der Kreuzung, also dort wo er aus Sicherheitsgründen beginnen sollte. Der Grosse Rat hat kürzlich den Bau für die Fachhochschule "Kunstfreilager" bewilligt, der sich auf CHF 120'000'000 belaufen wird und wo sich ab 2013 über 750 Studierende werden ausbilden lassen. Bekanntlich ist die Velonutzung bei den Studierenden hoch. Massnahmen für eine sichere Erreichbarkeit drängen sich auf, denn die meisten Velofahrenden müssen über die Dreispitzkreuzung zu den an der Emil Frey-Strasse liegenden Fachhochschulgebäuden fahren. Zur Eröffnung der G80 (Gartenbauausteilung auf Brüglingen im Jahre 1980) wurde für die Velo-fahrenden die Zufahrt via Walkeweg und über einen schmalen Veloweg unter der Brüglingerstrasse durch, verbessert. Seither hat der Veloverkehr zu St. Jakob hin zugenommen (mehr Sportanlässe aber auch mehr schulische Programme) finden statt. Verbesserte und attraktivere Zu- und Wegfahrten drängen sich auf. Die Unterzeichnenden bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- *ob die seit 20 Jahren anstehenden Veloverbesserungsmassnahmen auf der Dreispitzkreuzung, Kantonsgrenze BL - Dornacherstrasse, insbesondere durch eine beidseitige Durchführung der Radstreifen, bald umgesetzt werden können*
- *ob für die Studierenden des Kunstfreilagers bis zur Eröffnung der Fachhochschule im Jahre 2013 sichere Zufahrten von allen Seiten angeboten werden können*
- *ob die wichtige Veloverbindung vom Dreispitz zu den Sportanlagen St. Jakob (Gartenbad - St. Jakobs-Halle - Sportfelder) zeitgemäss ausgestaltet und eine bessere und attraktivere Führung angeboten werden kann, beispielsweise durch eine Verbreiterung der die Brüglingerstrasse überführenden Fussgängerbrücke für die gleichzeitige Nutzung durch den Veloverkehr*
- *ob die Planung dieser Massnahmen ins Velo-Projektierungsprogramm 2010 aufgenommen werden können*

Sibylle Benz Hübner, Eveline Rommerskirchen, Lukas Engelberger, Heiner Vischer, David Wüest-Rudin, Martina Bernasconi, Elisabeth Ackermann, Brigitta Gerber, Mehmet Turan, Rolf von Aarburg, Rudolf Vogel, Christian Egeler, Patrizia Bernasconi, Dominique König-Lüdin, Brigitte Heilbronner“

Am 8. Mai 2012 hat der Regierungsrat das erste Mal zu oben genanntem Anzug berichtet und beantragt, ihn stehen zu lassen mit dem Hinweis, dass im Rahmen eines umfassenden Vorprojekts für den Knoten Dreispitz auch eine optimierte Führung des Veloverkehrs geprüft werden wird. Zur Forderung einer Verbesserung der Veloverbindung Dreispitz-St. Jakob wird in der damaligen Beantwortung unter Punkt 3 festgehalten, dass die Verbindung über den Walkeweg „zweckmässig und gut“ sei. Mit vorliegendem Projekt vom Knoten Dreispitz wird die Anbindung durch den indirekten Linksabbieger von der Münchensteinerstrasse nochmals verbessert.

Mit dem beidseitig durchgängigen Radstreifen und den Fussgänger-massnahmen am Knoten Dreispitz werden die ersten beiden Forderungen des Anzugs Sibylle Benz Hübner und Konsorten aus Sicht des Regierungsrates erfüllt. Aus diesem Grund beantragt der Regierungsrat dem Grosse Rat, den Anzug abzuschreiben.

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit am Dreispitzknoten im Zuge der Erhaltung

(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 UVEK vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 12'286'020 für die Neuorganisation vom Dreispitzknoten zu einem für Fussgänger und Velofahrer attraktiven Strassenraum im Abschnitt Dornacherstrasse bis zur Kantonsgrenze zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 4'025'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation vom Dreispitzknoten zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
 - Fr. 1'045'000 neue Ausgaben für die Gleisanpassungen und Haltestelleninfrastruktur bei der Haltestelle Dreispitz als Darlehen an die BVB
 - Fr. 2'200'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
 - Fr. 700'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
 - Fr. 2'590'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB
 - Fr. 1'690'000 für den Trainersatz während der Baustelle als einmalige Ausgabe zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements ÖV-Globalbudget
 - Fr. 31'770 als einmaliger Entwicklungsbeitrag für Grünflächen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
 - Fr. 4'250 wiederkehrend für die 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.

Das vorliegende Projekt ist Teil der Massnahme „M2“ mit Priorität A im „Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation“. Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten (gedeckt auf 24,32 Mio. Franken, exkl. MwSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005), also mit maximal 8,51 Mio. Franken (zzgl. MwSt. und Teuerung). Die Massnahme „M2“ umfasst die Anpassungen sämtlicher Knoten im Basel-Dreispitz. Mit dem Vorhaben hier wird nach dem Viertelkreis nun der zweite Knoten umgebaut. Die Bundesbeiträge für den Knoten Dreispitz betragen 4,207 Mio. Franken zzgl. MwSt. und Teuerung.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.