



An den Grossen Rat

22.0167.01

BVD/P220167

Basel, 23. Februar 2022

Regierungsratsbeschluss vom 22. Februar 2022

## Ratschlag

betreffend

**Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse sowie zur Umgestaltung der Bushaltestellen Rankstrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen**

# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b>	<b>4</b>
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation	5
2.3 Perimeter	8
2.4 Ziele	8
<b>3. Projektentwicklungen</b>	<b>8</b>
3.1 Verkehrstechnische Untersuchungen	8
3.2 Abstimmung zu angrenzenden Grossprojekten	9
3.3 Anzug Christoph Hochuli und Konsorten betreffend Öffnung der Unterführung Grenzacherstrasse für Velos/E-Bikes/Motorfahräder	10
<b>4. Projekterläuterung</b>	<b>10</b>
4.1 Projektbeschrieb	10
4.2 Verkehr	13
4.3 Infrastruktur	14
4.4 Umweltaspekte	14
4.5 Gesamtbilanz	15
<b>5. Termine und Kosten</b>	<b>15</b>
5.1 Termine	15
5.2 Kosten	16
<b>6. Formelle Prüfung</b>	<b>17</b>
<b>7. Antrag</b>	<b>18</b>

## 1. Begehren

In der Grenzacherstrasse und am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll die Verkehrssicherheit am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse für alle Verkehrsteilnehmende erhöht und dafür der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden. Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grosse Rat, für die Realisierung von Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) Ausgaben in der Höhe von gesamt haft 4,981 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	1'350'000	neue Ausgaben für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20043)
Fr.	680'000	neue Ausgaben zu Lasten MWA-F für Grünelemente, die für deren Realisierung notwendigen Massnahmen im Untergrund und für Baumneupflanzungen
Fr.	80'000	neue Ausgaben für die Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe gemäss Haltestellenausstattungskonzept als Darlehen an die BVB
Fr.	51'000	als einmaligen Entwicklungsbeitrag nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
Fr.	14'000	als einmalige Betriebsaufwendungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVB Globalbudget ÖV
Fr.	8'000	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.	2'565'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52100)
Fr.	135'000	für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.56100)
Fr.	98'000	für die Erhaltung der Haltestelleninfrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung 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 u.a.) für Werkleitungen Ausgaben in der Höhe von rund 3,655 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

## 2. Begründung

### 2.1 Ausgangslage

Anlass für die Projekterarbeitung ist zum einen die Erhaltungsplanung und zum anderen eine neue Wohnüberbauung am Areal Eisenbahnweg mit 200 Wohnungen und 450 Parkplätzen (80 PP für die neuen Bewohner/-innen und 370 PP für die Mitarbeitenden der Roche). Der daraus resultierende Mehrverkehr verstärkt am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse die heute schon vorhandenen Sicherheitsdefizite. Der Kanton Basel-Stadt ist verpflichtet den bestehenden Knoten so anzupassen, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich gewährleistet werden kann. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger. So werden die Sanierungsmassnahmen zum Anlass genommen bestehende Defizite der Strasseninfrastruktur mit Blick auf aktuelle Normen und Gesetze sowie auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung zu beseitigen. Dies umfasst die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Verbesserungen für den Veloverkehr sowie die Schaffung hindernisfreier Bushaltestellen in Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes, um möglichst vielen Menschen einen autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehr mit sicheren und komfortablen Ein- und Ausstiegsbedingungen zu gewährleisten.

#### 2.1.1 Gesetzliche Vorgaben und verkehrstechnische Normen

Massgebend für die Gestaltung eines Strassenraumes sind u.a. die geltenden gesetzlichen Vorgaben sowie die darauf basierenden verkehrstechnischen Normen.<sup>1</sup> In der Vergangenheit wurden bei deren Umsetzung die verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben oft nicht konsequent berücksichtigt. So entspricht eine Vielzahl der Strassen Basels, die schon längere Zeit nicht mehr saniert und umgestaltet wurden, nicht den geltenden Vorgaben.

In den vergangenen Jahren hat das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung im Strassenverkehr deutlich zugenommen. Heute besteht ein gesellschaftlicher Konsens, der Sicherheit im Strassenverkehr höchste Priorität einzuräumen, was u.a. auch im Handlungsprogramm Via Sicura des Bundes aus dem Jahr 2012 seinen Ausdruck gefunden hat. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Dies hat zur Folge, dass bei der Sanierung von Strassen in Basel und anderswo die geltenden Normen und Gesetze konsequent eingehalten und umgesetzt werden. Der Handlungsspielraum ist dabei häufig klein und wird sorgfältig ausgelotet und wenn immer möglich im Sinne einer ausgewogenen Interessensabwägung genutzt. Durch die konsequente Einhaltung und Umsetzung von verkehrssicherheitstechnischen Vorgaben konnten denn auch die Unfallzahlen sowie die Unfallschwere in Basel sowie schweizweit signifikant gesenkt werden.

Die Umsetzung genannter Vorgaben führt zum Teil zu deutlichen Veränderungen von Strassenräumen im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen. Dies kann verschiedene Ursachen haben. Möglicherweise wurden bei einer Strasse, die vor Jahrzehnten das letzte Mal saniert worden war, nicht alle geltenden Normen eingehalten. 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 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 höher und zum anderen müssen auch die Erfordernisse neuer Fahrzeugtypen wie etwa den „40-Tönnern“ berücksichtigt werden, die seit 2001 in der

<sup>1</sup> Im Rahmen von Via sicura 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).

Schweiz zugelassen sind. Dass die Fahrzeuge (PW und LW) immer grösser werden, führte zur Anpassung (Normvorgaben) der zu berücksichtigenden Breiten für die Fahrspuren. Diese grösseren Fahrzeugbreiten (inkl. grösseren Türen) führten gleichfalls zur Anpassung der Vorgaben für den einzuhaltenden Sicherheitsabstand zwischen Parkplätzen und Velostreifen. Auch der vermehrten Nutzung von Velostreifen durch Cargo-Bikes und E-Bikes muss mit Anpassung der Velostreifenbreite Rechnung getragen werden.

So führen die breiteren Fahrspuren für den motorisierten Verkehr sowie breitere Velostreifen zu grundsätzlich mehr Platzbedarf für den rollenden Verkehr. Unverändert bleibt der Platzbedarf für die Fussgänger/-innen. Bei gleichbleibendem Platzangebot schränken all diese geänderten Faktoren den verfügbaren Platz für den ruhenden Verkehr (Parkplätze) zwangsläufig erheblich ein. Die Parkplatzauslastung wird dadurch zunehmen, sollte aber die mit der Parkplatzpolitik angestrebte maximale Auslastung von 95% nicht überschreiten.

Auch Erkenntnisse aus den Untersuchungen zu Via Sicura flossen in die neuen Vorgaben ein. So wurden z.B. die Vorgaben für die Sichtweiten für Fahrzeuglenker vor Fussgängerstreifen angepasst. Dies hat zur Folge, dass am Strassenrand parkierte Fahrzeuge heute einen deutlich grösseren Abstand zu einem Fussgängerstreifen einhalten müssen als früher, was zu einem entsprechenden Verlust von Parkplätzen führt.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nicht nur die Anpassung von gesetzlichen Vorgaben und verkehrstechnischen Normen an heutige Gegebenheiten ein wesentlicher Grund für Umgestaltungen bildet. Mindestens ebenso bedeutend ist der Nachvollzug von bereits älteren Vorgaben vor dem Hintergrund eines deutlich gewachsenen Sicherheitsbedürfnisses in der Gesellschaft und der damit verbundenen Einschränkung von Handlungsspielräumen bei der Auslegung von Vorgaben. Dieser konsequenten Umsetzung der geltenden Vorgaben ist es schliesslich zu verdanken, dass die Unfallzahlen und die Schwere von Unfällen in der Schweiz aber auch in anderen vergleichbaren Ländern in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen haben.

## **2.2 Situation**

Die Grenzacherstrasse ist eine der wichtigsten Einfallstrassen Basels. Sie verbindet das Basler Stadtrandentwicklungsgebiet Ost mit dem Nachbarland Deutschland. Die Grenzacherstrasse ist im Abschnitt zwischen Rankhof und Schwarzwaldstrasse eine verkehrsorientierte Hauptstrasse mit Tempo 50. Die Strasse liegt ausserdem im Netz der kantonalen Durchgangsstrassen im Geltungsbereich der Störfallverordnung, was erhöhte Anforderungen an den Strassenraum hinsichtlich Trassierung und Ausgestaltung für Schwertransporter nach sich zieht.

Für Velofahrende ist die Grenzacherstrasse eine wichtige Pendlerroute. Der Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse und die Rankstrasse sind Teil des Basisroutennetzes. Die bestehenden Velostreifen sind aber sehr schmal, teilweise nicht vorhanden und am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse müssen Velofahrende eine mehrspurige Kreuzung mit unübersichtlichen Abbiegebeziehungen queren.



Abbildung 1: Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse Blickrichtung Wettsteinquartier, mehrspuriger Kreuzungsbereich

Die Querungsdistanzen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind sehr gross und führen teilweise über zwei Fahrspuren ohne Mittelinsel. Dies erschwert ein vorausschauendes Queren, was sich negativ auf die Sicherheit auswirkt. Darüber hinaus ergeben sich immer wieder gefährliche Situationen, weil die heute grosszügig dimensionierten Verkehrsflächen zu hohen Geschwindigkeiten verleiten und im Kreuzungsbereich gefährliche U-Turns erlauben. Die Gefahr ist gross, dass Fussgängerinnen und Fussgänger am Fussgängerstreifen übersehen werden.



Abbildung 2: Heutige Situation: Unübersichtliche Fussgängerstreifen über mehrere Fahrspuren. Vorausschauend über die Strasse zu gehen ist schwierig.

Bei der neuen Wohnbebauung am Areal Eisenbahnweg führt heute kein Fussgängerstreifen über die Grenzacherstrasse. Die Wunschroute der Fussgänger und Fussgängerinnen von und zur Bebauung führt jedoch genau an dieser Stelle über die Grenzacherstrasse zur Bushaltestelle Rankstrasse stadteinwärts sowie zur Haltestelle Museum Tinguely und zur geplanten S-Bahn-Haltestelle Solitude. Wilde Querungen von Fussgängerinnen und Fussgängern über die beinahe 28 m breite Grenzacherstrasse sind gefährlich. Der MIV kommt an dieser Stelle mit einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h aus der Unterführung. Dies unter Umständen bei schlechten Sichtverhältnissen (Steigung, tiefstehende Sonne).



Abbildung 3: Grenzacherstrasse, MIV aus der Unterführung kommend in Richtung stadtauswärts

Die Nebenfahrbahn der Grenzacherstrasse weist heute Grossteils kein Trottoir auf. Die Bewohner und Bewohnerinnen der bestehenden, aber auch der neuen Bebauung am Areal Eisenbahnweg, müssen auf der Fahrbahn zur Bushaltestelle in Richtung Grenzach gehen.



Abbildung 4: Nebenfahrbahn Grenzacherstrasse Blickrichtung Im Grenzacherhof, kein Trottoir vorhanden

Die bestehenden Bushaltestellen Rankstrasse sind in Bezug auf einen sicheren und hindernisfreien Zugang unzureichend.



Abbildung 5: Grenzacherstrasse Blickrichtung stadteinwärts, keine BehiG-Haltestelle

## 2.3 Perimeter

Der Projektperimeter umfasst die Grenzacherstrasse ab Höhe Eisenbahnweg, inklusive dem Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse und den beiden Bushaltestellen Rankstrasse, bis Höhe Grenzacher-Promenade.

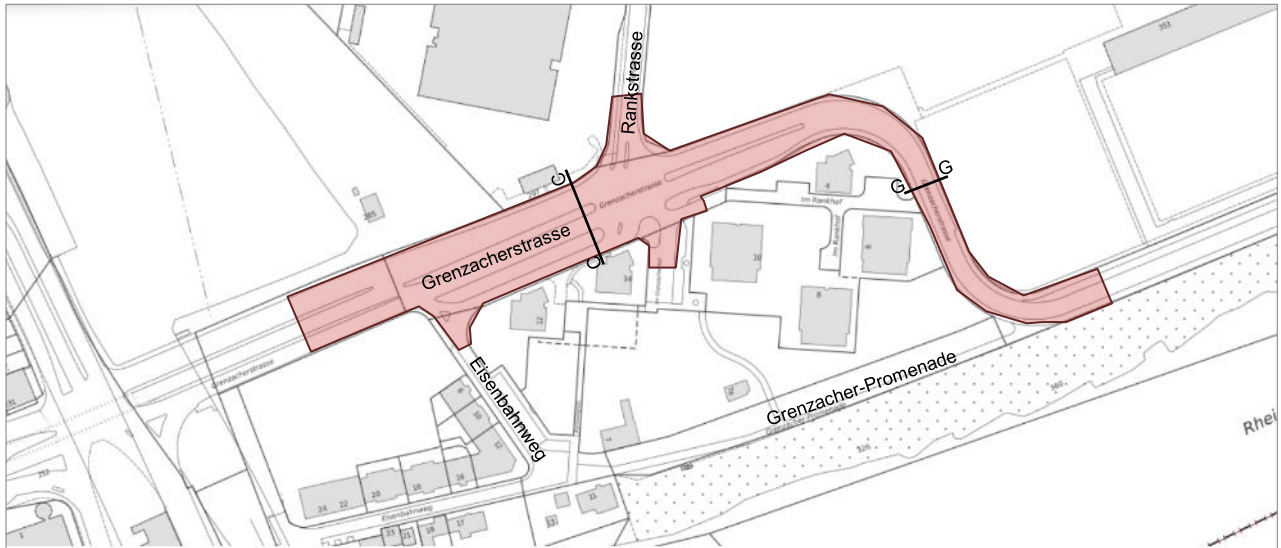


Abbildung 6: Projektperimeter Grenzacherstrasse/Rankstrasse

## 2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4 erläuterten Massnahmen werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse
- Sichere und direkte Fussverkehrsverbindungen von der neuen Überbauung am Areal Eisenbahnweg zu den Bushaltestellen Rankstrasse, zur Bushaltestelle Tinguely Museum und zur geplanten S-Bahn-Haltestelle Solitude
- Gewährleisten eines hindernisfreien Zugangs zu den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Verbesserung der Veloführung
- Sicherstellung einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

## 3. Projektentwicklungen

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur (KOKO-I) in enger Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche und Departemente mit Zuständigkeiten im öffentlichen Raum entwickelt und erarbeitet. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen, beispielsweise zu Verkehrssicherheit, Bau und Umwelt, berücksichtigt sind. Beide Bushaltestellen im Perimeter werden an heutiger Lage nach den Erfordernissen des BehiG und unter Einhaltung aller Projektierungsrichtlinien der BVB umgebaut.

### 3.1 Verkehrstechnische Untersuchungen

Am meisten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird erreicht, wenn die heutige Kreuzung durch einen einspurigen Kreislauf ersetzt wird. Dieser vereinfacht die Abbiegebeziehungen und schafft Klarheit. Zudem führt ein Kreislauf zum grösstmöglichen Flächengewinn für die Entsiegelung.



Basierend auf Verkehrszählungen und Beobachtungen des Verkehrsablaufes wurden mittels Verkehrssimulationen die geplanten Massnahmen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Leistungsfähigkeit des Knotens und den Verkehrsfluss überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass es zu keinem Rückstau auf die Autobahn kommt und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems (Knoten Schwarzwaldstrasse/Grenzacherstrasse, Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse inklusive neuer Fussgänger-Lichtsignalanlage und Verflechtung der Unterführung Schwarzwaldstrasse) ausreichend ist. Selbst zur Spitzenstunde und unter Berücksichtigung der durch die neue Bebauung Eisenbahnweg induzierten Verkehrsmengen weist der Verkehr eine ausreichend gute Qualität auf.

### 3.2 Abstimmung zu angrenzenden Grossprojekten

Bei der Projekterarbeitung wurde darauf geachtet, dass eine Kompatibilität zu benachbarten Planungs- und Bauprojekten jederzeit gewährleistet ist, was mit einer entsprechend umfangreichen Koordination bedarf:

#### **Areal Eisenbahnweg – Wohnbebauung:**

Die IWB wird den Fernwärmeanschluss für die neue Bebauung am Eisenbahnweg vor der Ausführung des Strassenprojektes verlegen. Das vorgezogene Leitungsbauvorhaben der IWB wird mit den Leitungsbauarbeiten des Kreisverkehrsprojektes abgestimmt und koordiniert.

#### **Umbau Busdepot Rankhof:**

Die erste Etappe des Umbaus (Südareal) erfolgt im Januar 2023 (Baustart) und dauert bis Ende 2024. Die Busse fahren während dieser Zeit über die Rankstrasse ein und aus.

Die zweite Etappe des Umbaus (Nordareal) erfolgt von 2024 bis Mitte 2027. Während dieser Zeit fahren alle Busse über die Rankstrasse ein und über die Grenzacherstrasse aus. Einer koordinierten Verkehrsführung während der Bauphasen des Busdepots Rankstrasse und der Bauphase des Strassenprojekts wird besondere Beachtung geschenkt.



Abbildung 7: Reorganisation BVB Busdepot Rankhof

### 3.3 Anzug Christoph Hochuli und Konsorten betreffend Öffnung der Unterführung Grenzacherstrasse für Velos/E-Bikes/Motorfahräder

Mit GRB 21/51/27.6G vom 15. Dezember 2021 hat der Grosse Rat dem Regierungsrat den Anzug Christoph Hochuli und Konsorten betreffend «Öffnung der Unterführung Grenzacherstrasse für Velos/E-Bikes/Motorfahräder» überwiesen. Darin wird der Regierungsrat gebeten, zu prüfen, inwiefern mit der Öffnung der Unterführung Grenzacherstrasse für Velos sowie E-Bikes eine Alternative zur oberirdischen Kreuzung Grenzacherstrasse/Schwarzwaldstrasse geschaffen werden könne. Dieses Anliegen wird unter Einbezug des ASTRA unabhängig zu vorliegendem Ratschlag vertieft geprüft. Das Ratschlagsprojekt hat keine präjudizierenden Auswirkungen auf eine allfällige Umsetzung des mit dem Anzug vorgebrachten Anliegens.

## 4. Projekterläuterung

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele erreichen zu können, braucht es folgende Massnahmen:

### 4.1 Projektbeschreibung

#### Strassenquerschnitt

Die Grenzacherstrasse ist heute ein stark vom Verkehr bestimmter Raum mit mehreren Fahrspuren und wenig bis keinen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Variante des einspurigen Kreisels ermöglicht neben klaren und sicheren Abbiegebeziehungen für Velofahrende und für den MIV auch übersichtliche und sichere Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger. Dank dem Abbau einer Fahrspur pro Fahrtrichtung entstehen Flächen, die einerseits durch grosszügige, begrünte und bepflanzte Inseln aufgewertet werden können; andererseits können durchgehende Velostreifen angeboten werden.

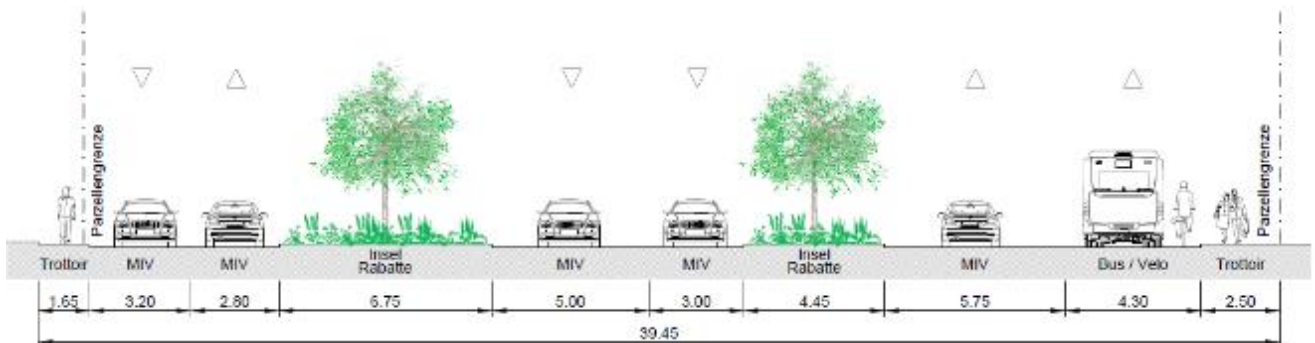


Abbildung 8: Strassenquerschnitt der Grenzacherstrasse kurz vor dem Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse heute, Schnitt C siehe Abbildung 6: Projektperimeter Grenzacherstrasse/Rankstrasse

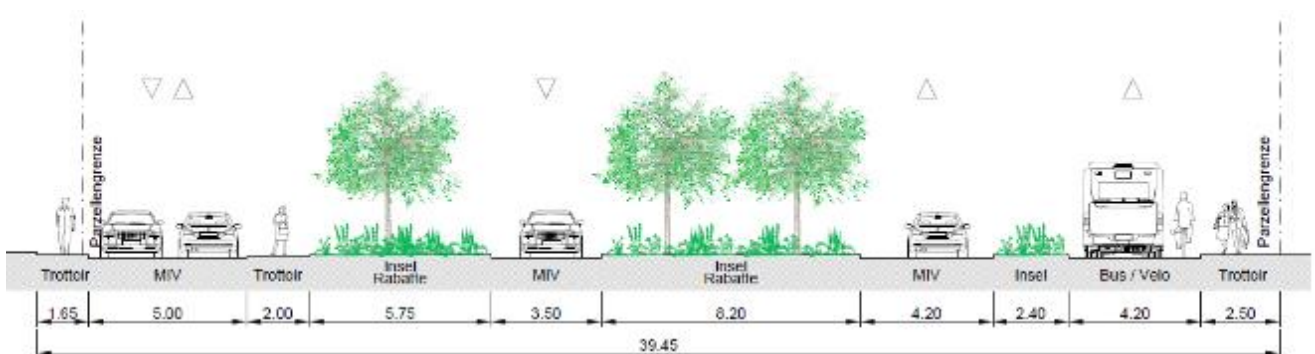


Abbildung 9: Schnitt C, Strassenquerschnitt der Grenzacherstrasse kurz vor dem geplanten Kreisverkehr nach der Umgestaltung, Schnitt C siehe Abbildung 6: Projektperimeter Grenzacherstrasse/Rankstrasse

### **Anbindung Areal Eisenbahnweg**

Ein neuer Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage schafft eine attraktive und gleichzeitig sichere fussläufige Anbindung des Areals Eisenbahnweg an die Bushaltestellen Rankstrasse, Tinguely Museum und die geplante S-Bahn Haltestelle Solitude.

### **Einmündung Eisenbahnweg**

Die Einmündung von der Grenzacherstrasse in den Eisenbahnweg und in die Nebenfahrbahn der Grenzacherstrasse ist aktuell eine für heutige Ansprüche überdimensionierte Verkehrsfläche. Die bestehende Situation wurde damals auf Trolleybusse ausgelegt. Diese Fahrbeziehung braucht es nicht mehr. Verkehrszählungen haben gezeigt, dass nur sehr wenige Fahrzeuge diese Fahrbeziehung nutzen. Die Einfahrt kann daher deutlich schmaler dimensioniert werden und wird zukünftig nur für Velos befahrbar sein.

### **Nebenfahrbahn**

Heute gibt es kein Trottoir in der Nebenfahrbahn der Grenzacherstrasse. Anwohnende müssen auf der Fahrbahn gehen, um zu den Bushaltestellen zu gelangen. Neu ist entlang der Baumrabatte der Nebenfahrbahn ein 2.0 m breites Trottoir vorgesehen, um allen Anwohnenden einen attraktiven und hindernisfreien Zugang zu den Bushaltestellen zu ermöglichen.



Abbildung 10: Heutige Situation: Grenzacherstrasse ohne Fussgängerverbindung, gross dimensionierte Einmündung beim Areal Eisenbahnweg

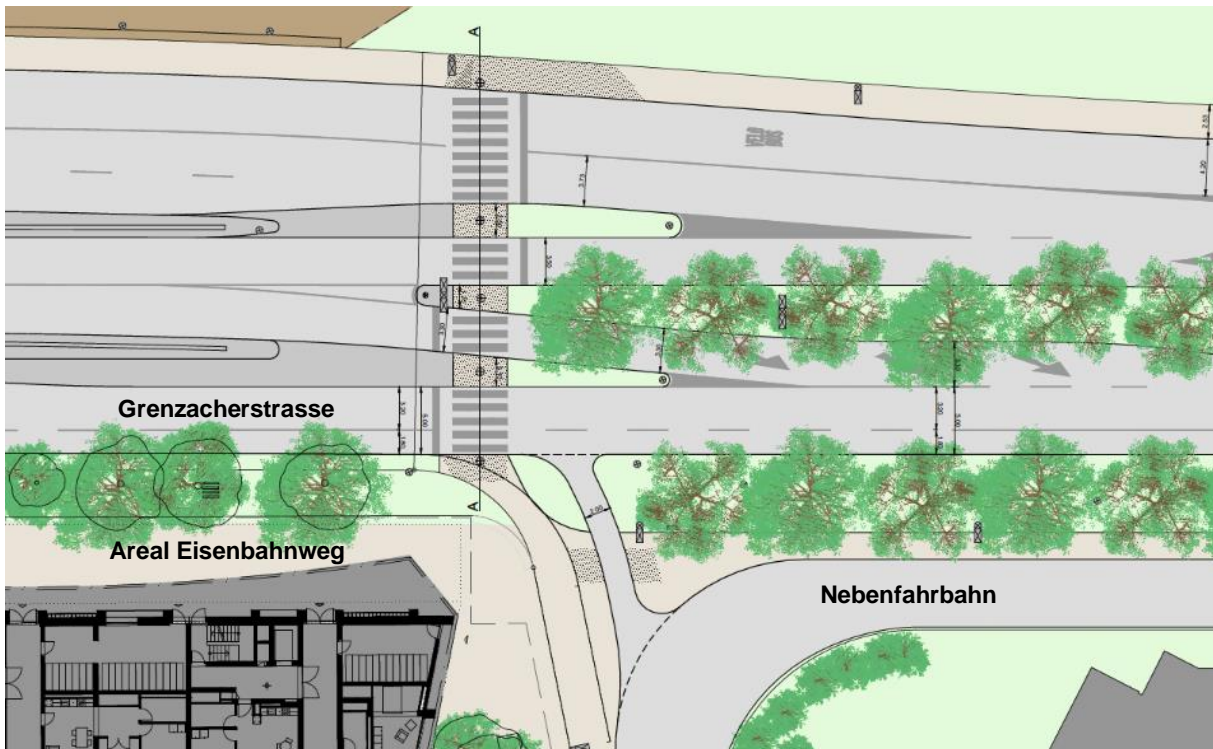


Abbildung 11: Geplante Situation: Grenzacherstrasse mit Fussgängerlichtsignalanlage, Einmündung beim Areal Eisenbahnweg nur für Velos befahrbar

### Kreisel Grenzacherstrasse/Rankstrasse

Die Umgestaltung des Knotens Grenzacherstrasse/Rankstrasse von einer unregelmässigen Kreuzung zu einem Kreisverkehr reduziert Konfliktpunkte und erhöht deutlich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Führung des **Veloverkehrs** wird insgesamt klarer und übersichtlicher. Die Veloführung im Kreisverkehr entspricht dem schweizerischen Standard und der in Basel gängigen Praxis für einspurige Kreisverkehre mit vorliegender Grundform. Velos werden im Mischverkehr mit dem MIV und dem öffentlichen Verkehr (Busse) im Kreisverkehr geführt und fahren in der Mitte der Kreisverkehrsfahrbahn.

Der **öffentliche Verkehr** wird zukünftig auf separaten Bus- und Velospuren bei der Ein- und Ausfahrt des Kreisverkehrs geführt. Die separate Ausfahrt für Busse aus dem Busdepot in Richtung Stadt kann dank Inanspruchnahme von Allmendfläche bestehen bleiben. Die Ausfahrt vom Busdepot in Richtung Grenzach muss über die Rankstrasse erfolgen.

Die Kreisverkehrslösung sorgt für einen sicheren und flüssigen Ablauf des **motorisierten Individualverkehrs** und ermöglicht gleichzeitig einen Abbau an Fahrspuren und damit eine Reduktion der versiegelten Fläche. Abbiegebeziehungen sind klar und verständlich und es gibt weniger Konfliktpunkte. Fahrbeziehungen bestehen aus allen Richtungen in alle Richtungen. PW können die Einmündung Eisenbahnweg zukünftig nicht mehr befahren. Neu erfolgt die Zu- und Wegfahrt für den MIV über via Kreisverkehr. Die geringen Verkehrszahlen und der neue Kreisverkehr erlauben die Zusammenlegung der zwei Ein- und Ausfahrten (Im Rankhof und Im Grenzacherhof) zu einer Ein- und Ausfahrt. Dies wirkt sich ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

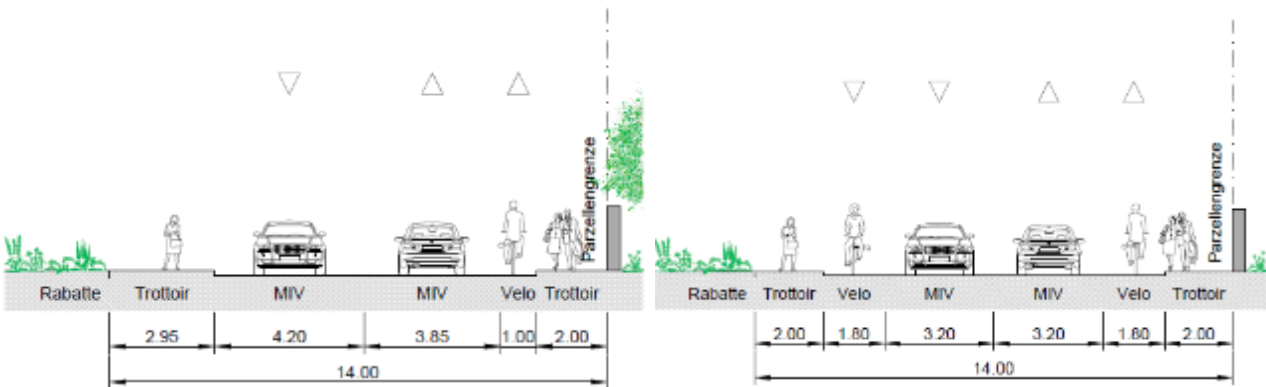
Neu gilt auf der Nebenfahrbahn zur Grenzacherstrasse Tempo 30. Für **Fussgängerinnen und Fussgänger** wird der private Fussweg auf der Seite der Gebäude in Richtung „Im Rankhof“ verlängert. Er dient sowohl den Bewohnerinnen und Bewohnern der bestehenden Bebauung als auch denjenigen der neuen Bebauung am Areal Eisenbahnweg. Für das neue Trottoir wird im Rahmen des Bauprojektes mittels Servitutlösung in perpetuum ein entsprechendes Wegerecht gesichert.



Abbildung 12: Geplante Situation: Anpassung des Knotens Grenzacherstrasse/Rankstrasse zu einem Kreisel

### S-Kurve Grenzacherstrasse

Im Strassenabschnitt der S-Kurve – unmittelbar vor den Sportplätzen – wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund der Sichtverhältnisse im Kurvenbereich und der lokalen Gegebenheiten auf Tempo 40 reduziert. Zukünftig werden auf der Grenzacherstrasse durchgehende Velostreifen von 1.80 m Breite angeboten – auch stadtauswärts und im Bereich der S-Kurve, wo es heute keine durchgehend markierten Velostreifen auf der Fahrbahn gibt.



Abbildungen 13 u. 14: Heutige und geplante Situation: Grenzacherstrasse im Bereich der S-Kurve, Schnitt G s. Abbildung 6: Projektperimeter Grenzacherstrasse/Rankstrasse

## 4.2 Verkehr

### Fussverkehr

Die Übersichtlichkeit beim Queren der Fahrbahn wird verbessert, was zu mehr Sicherheit für die Fussgänger/-innen führt und den Komfort des dem im Richtplan ausgewiesenen Fuss- und Schulwegnetzes erhöht. Zwischen jeder Fahrspur steht neu eine Fussgängerinsel als Aufstellfläche zur Verfügung. So gelangen Fussgänger/-innen leichter und vor allem sicherer zu den Bushaltestellen.

### **Veloverkehr**

Die Anforderungen einer Velobasis- und -pendlerroute gemäss dem aktuellen Teilrichtplan Velo werden erfüllt. Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr werden dank klarer Verkehrsführung und durchgehender 1.80 m breiten Velostreifen erhöht.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Bushaltestellen werden nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) barrierefrei ausgestaltet, was für alle Nutzer/-innen des öffentlichen Verkehrs eine deutliche Komfortsteigerung bedeutet. Die Haltestellen können in beide Richtungen und an heutiger Lage vollumfänglich gemäss BehiG ausgestaltet werden. Die Busse werden neu über einen Kreisverkehr zum Busdepot Rankhof geführt. Busse (Gelenkbus) und LKW über 3.5 t Gesamtgewicht können von Grenzach kommend durch einen überfahrbaren Aussenring rechts in die Rankstrasse abbiegen. Dafür muss ein Bereich abgesenkt und so für Busse und LKWs befahrbar gemacht werden. Es handelt sich um einen vom Trottoir baulich getrennten Bereich, womit sichergestellt ist, dass sich der Schwerverkehr hinter dem Zweiradverkehr einordnen muss. Auch können Velos Lastwagen seitlich nicht überholen.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die Grenzacherstrasse liegt im Netz der kantonalen Durchgangsstrassen im Geltungsbereich der Störfallverordnung. Für diese Strassen gelten bestimmte Ausbaustandards im Hinblick auf die Vermeidung oder zur Minimierung der Auswirkungen von Störfällen. Der Strassenraum muss aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs durch die neue Bebauung am Areal Eisenbahnweg und aufgrund bereits vorhandener Sicherheitsdefizite am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse umgestaltet werden. Im Vordergrund steht vor allem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, die mit einem Kreisverkehr im Vergleich zu heute erhöht wird. Für den motorisierten Verkehr wird pro Fahrtrichtung eine Fahrspur abgebaut, damit ein einspuriger Kreisverkehr gemäss allen technischen Normen und Anforderungen realisiert werden kann. Eine detaillierte Verkehrstechnische Untersuchung (siehe Kap.3.1) hat dessen Machbarkeit belegt.

## **4.3 Infrastruktur**

### **Beleuchtung**

Die Beleuchtung wird im Kreisverkehrsbereich und entlang der Grenzacherstrasse vollständig erneuert und mit dem heutigen Stand entsprechenden Leuchtmitteln ausgestattet. Die bestehenden alten Fahrleitungsmasten werden demontiert und durch neue, schlanke Stahlmasten für die Beleuchtung ersetzt.

### **Werkleitungsbau**

Die Umgestaltung der Grenzacherstrasse und des Knotens Grenzacherstrasse/Rankstrasse erfordert diverse Werkleitungsumlegungen. Diese erfolgen koordiniert mit dem Bau des neuen Fernwärmeanschlusses für die neue Bebauung am Eisenbahnweg, die ihrerseits vor der Ausführung des Strassenprojektes realisiert wird. Das vorgezogene Leitungsbauvorhaben berücksichtigt das Kreisverkehrsprojekt und insbesondere die künftigen Baumpflanzungen.

### **Mobiliar**

Die Haltestellen Rankstrasse werden entsprechend den BVB-Projektierungsrichtlinien möbliert.

## **4.4 Umweltaspekte**

Durch die Reorganisation und Neugestaltung können 594 m<sup>2</sup> Strassenfläche entsiegelt und neu begrünt werden. Gemäss Abklärungen durch Fachleute müssen die bestehenden fünfzehn Bäume in der mittleren Rabatte aufgrund ihres schlechten Vitalitätszustandes ersetzt werden. Im gesamten Perimeter werden zwölf zusätzliche Bäume gepflanzt, was in Zukunft zu einer stärkeren Beschattung der Fahrbahnflächen führt.

## 4.5 Gesamtbilanz

Die wichtigsten Kennwerte zur Bilanz sind nachfolgend aufgeführt.

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Gesamtfläche	14'890 m <sup>2</sup>	14'951 m <sup>2</sup>	+61 m <sup>2</sup>
Verkehrsfläche	10'277 m <sup>2</sup>	9'109 m <sup>2</sup>	-1'168 m <sup>2</sup>
<i>davon Veloverkehrsfläche</i>	882 m <sup>2</sup>	1'420 m <sup>2</sup>	+538 m <sup>2</sup>
Verkehrsfreie Fläche	4'505 m <sup>2</sup>	5'743 m <sup>2</sup>	+1'238 m <sup>2</sup>
<i>davon mittels öffentlichem Wegerecht</i>	0 m <sup>2</sup>	61.00 m <sup>2</sup>	+61.00 m <sup>2</sup>
<i>davon unversiegelte Fläche</i>	1'741 m <sup>2</sup>	2'335 m <sup>2</sup>	+594 m <sup>2</sup>
Anz. Bäume	40	52	+12
Anz. Parkplätze MIV	42	37	-5
Anz. Parkplätze Velos/Motos	30	30	0
Anz. Bus-Haltekannten 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. 12 Monate nach AB:	Fertigstellung Bauprojekt
ca. 24 Monate nach AB:	Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planaufgabe
ca. 24 Monate nach AB:	Ausschreibung Baumeisterarbeiten
ca. 2,5 Jahre nach AB:	Baubeginn
ca. 4,5 Jahre nach AB:	Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Ende 2022 kann demnach von einer Fertigstellung bis Mitte 2027 ausgegangen werden.

## 5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau. Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 4,981 Mio. Franken.

	[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht Gesamtkosten</b>	<b>Fr.</b>
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.3.1)	
▪ Neue Ausgaben	2'110'000
▪ Gebundene Ausgaben	2'798'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.3.2)	
▪ Folgekosten	8'000
▪ Einmalige Kosten Entwicklungsbeitrag Grünfläche MWA	51'000
▪ Einmalige Betriebsaufwendungen BVB Globalbudget ÖV	14'000
<b>Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)</b>	<b>4'981'000</b>
<b>pro memoria</b>	
zu Lasten Dritter (IWB, Swisscom usw.), siehe Kap. 5.3.3	3'654'600

### 5.2.1 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung

#### 5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 2,110 Mio. Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2018 = 108.7, inkl. 7.7% MwSt.) und setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht neue Ausgaben</b>	<b>Fr.</b>
Kosten zu Lasten IB1	
▪ Strassenanlage	1'350'000
Kosten zu Lasten MWA-F	680'000
▪ Haltestellen-Infrastruktur als Darlehen an die BVB	80'000
<b>Total neue Ausgaben</b>	<b>2'110'000</b>

#### 5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die folgend aufgeführten gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung des beschriebenen Strassenraums – ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation – unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen (RAB) Strassen (IB1) und Erhaltung RAB Haltestellen-Infrastruktur Darlehen an die BVB betragen 2,798 Mio. Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2018 = 108.7, inkl. 7.7% MwSt.).



[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Gebundene Ausgaben IB1 und Darlehen BVB</b>	<b>Fr.</b>
Gebundene Ausgaben IB1	
▪ RV Erhaltung Strassen	2'565'000
▪ RV Abwasserableitungsanlagen	135'000
Gebundene Ausgaben Darlehen BVB	
▪ Erhaltung RAB Haltestellen-Infrastruktur	98'000
<b>Total gebundene Ausgaben</b>	<b>2'798'000</b>

### 5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>	<b>Fr.</b>
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	51'000
BVB Globalbudget ÖV	
▪ einmalige Betriebsaufwendungen	14'000
Unterhaltsbudgets	
▪ Unterhaltskosten Grünfläche (jährlich)	8'000
<b>Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>	<b>73'000</b>

### 5.2.3 Ausgaben zu Lasten Dritter

Die Ausgaben zu Lasten Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer (IWB und Swisscom) für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht Ausgaben Dritter</b>	<b>Fr.</b>
IWB	3'634'000
Private	21'000
<b>Total Ausgaben Dritter</b>	<b>3'655'000</b>

## 6. Formelle Prüfung

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

## 7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### **Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Grenzacherstrasse/Rankstrasse sowie zur Umgestaltung der Bushaltestellen Rankstrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen**

(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. 4'981'000 für die Umgestaltung der Grenzacherstrasse und des Knotens Grenzacherstrasse/Rankstrasse zu einem für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
  - Fr. 1'350'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
  - Fr. 680'000 neue Ausgaben für Grünelemente, die für deren Realisierung notwendigen Massnahmen im Untergrund und für Baumneupflanzungen zu Lasten MWA-Fonds
  - Fr. 80'000 neue Ausgaben in die Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe gemäss Haltestellenausstattungskonzept als Darlehen an die BVB
  - Fr. 51'000 als einmaligen Entwicklungsbeitrag nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
  - Fr. 14'000 als einmalige Betriebsaufwendungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVB Globalbudget ÖV
  - Fr. 8'000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
  - Fr. 2'565'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
  - Fr. 135'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
  - Fr. 98'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe gemäss Haltestellenausstattungskonzept als Darlehen an die BVB

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.