



An den Grossen Rat

22.1551.01

BVD/P221551

Basel, 23. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 22. November 2022

Ratschlag

betreffend

**Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am
Allschwilerplatz sowie für eine klimaangepasste Platzgestaltung**

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation	5
2.3 Perimeter	6
2.4 Ziele	6
3. Projektentwicklungen	7
3.1 Untersuchungen zur Beeinflussbarkeit des Mikroklimas	7
3.2 Abstimmung zu angrenzenden Projekten	7
3.3 Einbezug des Quartiers	7
4. Projekterläuterung	8
4.1 Projektbeschrieb	8
4.2 Verkehr	10
4.3 Infrastruktur	10
4.4 Umweltaspekte	11
4.5 Gesamtbilanz	11
5. Termine und Kosten	11
5.1 Termine	11
5.2 Kosten	12
6. Formelle Prüfung	14
7. Antrag	14

1. Begehren

Am Allschwilerplatz stehen Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Allschwilerplatz umgestaltet werden mit dem Ziel, den Aufenthalt attraktiver zu machen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Strassenraum wird dabei an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst. Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grosse Rat, für die Realisierung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Förderung der Aufenthaltsqualität sowie zur Erneuerung der Tramhaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG), Ausgaben in der Höhe von gesamt- haft 3,763 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	990'000	neue Ausgaben für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20071)
Fr.	340'000	neue Ausgaben zu Lasten MWA-F für Grünelemente, die für deren Realisierung notwendigen Massnahmen im Untergrund und für Baumneupflanzungen (Mehrwertabgabefonds, Pos. 6010.010.20287)
Fr.	928'000	neue Ausgaben für die Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
Fr.	97'000	neue Ausgaben für die Haltestelleninfrastruktur als Darlehen an die BVB
Fr.	29'000	als einmaligen Entwicklungsbeitrag nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
Fr.	215'000	als einmalige Betriebsaufwendungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVB Globalbudget ÖV
Fr.	4'000	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.	815'000	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.	291'000	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.	54'000	für die Erhaltung der Haltestellen-Infrastruktur 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 481'000 Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Anlass für die Projektierungsarbeiten zur Umgestaltung des Allschwilerplatzes ist der Erneuerungsbedarf an der städtischen Infrastruktur. Verbesserungspotenzial besteht vor allem bei der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Velofahrenden. Die fälligen Sanierungsmassnahmen werden zum Anlass genommen, bestehende Defizite der Strasseninfrastruktur unter Berücksichtigung der aktuellen Normen und Gesetze im Hinblick auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung zu beseitigen. Damit wird der Allschwilerplatz für alle Verkehrsteilnehmenden und vor allem für die Fussgänger/-innen sicherer. Die Tramhaltekanten werden für die hindernisfreie Nutzung des ÖV angepasst.

Im «Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege» sind die kantonalen Fusswege von der Eichenstrasse und der Ahornstrasse zur Allschwilerstrasse sowie der städtische Fussweg entlang der Allschwilerstrasse über den Allschwilerplatz als Bestandteil des Fusswegnetzes ausgewiesen. Die Verbindung Ahornstrasse–Allschwilerstrasse ist zudem eine Pendlerroute gemäss Teilrichtplan Velo.

Das «Freiraumkonzept Basel» hält zum Allschwilerplatz fest, dass dieser als Begegnungsort und bezüglich Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgängern weiter zu entwickeln ist. Darüber hinaus ist, gemäss Handlungsfeld fünf des «Stadtklimakonzeptes», die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen während Hitzeperioden anzustreben.

Des Weiteren wurde das Anliegen einer Aufwertung des Platzes auch mit dem durch GRB 13/47/34G vom 20. November 2013 abbeschriebenen «Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend Verbesserung der Situation für Fussgänger/innen und Trampassagiere am Allschwilerplatz» formuliert.

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.¹ 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.

¹ 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).

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 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 Fahrzeuglenkende 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

Der Allschwilerplatz und die angrenzende, vor wenigen Jahren runderneuerte Oekolampad-Matte sind wichtige Begegnungs- und Aufenthaltsorte für das Gotthelf- und das Iselin-Quartier. Die Tramhaltestelle Allschwilerplatz ist besonders auch für das in unmittelbarer Nähe befindliche Merian Iselin-Spital wichtig.

Heute ist der Allschwilerplatz durch seine sehr verkehrsorientierte Gestaltung mit vielen Fahrbahnen und Trottoirkanten stark fragmentiert. Er ist daher nur schwer als Platz wahrnehmbar und wirkt unattraktiv.



Abb. 1 und 2: Der Allschwilerplatz mit vielen Trottoirkanten und Asphaltflächen

Trotz dieser Umstände hat sich unter anderem im ehemaligen Kiosk an der Haltestelle ein Gemüsekiosk etabliert, was für die Lebendigkeit der beiden Quartiere spricht. Auch Foodtrucks bedienen auf dem Allschwilerplatz einmal wöchentlich während der Mittagszeit das Quartier.

2.3 Perimeter

Der Projektperimeter umfasst den Allschwilerplatz und den Anschlussbereich der Allschwilerstrasse (siehe Abb. 3).



Abb. 3: Projektperimeter Allschwilerplatz

2.4 Ziele

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

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und dabei insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr am Allschwilerplatz
- Gewährleisten eines hindernisfreien Zugangs zu den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Rückgewinn von Verkehrsflächen für den Aufenthalt
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum besonders auch an heissen Sommertagen

- Beitrag zur Entsiegelung und zur Verbesserung des Mikroklimas
- Verbesserung der Wegverbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, sowie für Velofahrende

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. Als Folge davon werden hindernisfreie Tramhaltestellen an heutiger Lage realisiert. Die Haltestellen werden nach den Erfordernissen des BehiG und unter Einhaltung aller Projektierungsrichtlinien der BVB gebaut.

3.1 Untersuchungen zur Beeinflussbarkeit des Mikroklimas

Um mit der geplanten Umgestaltung auch klimatische, bzw. mikroklimatische Verbesserungen zu erzielen, wurde eine Klimawirkanalyse in Auftrag gegeben, die den Ist-Zustand erhob und Aussagen zum Soll-Zustand macht.

Es zeigte sich, dass der aktuell hohe Anteil an Asphaltfläche und der eher spärliche Baumbestand im Sommer extremen Hitzestress begünstigen, worunter die Aufenthaltsqualität leidet.

Der lokale Hitzestress kann durch Baumneupflanzungen und hauptsächlich durch den damit verbundenen Schattenwurf deutlich reduziert werden, was den Aufenthalt viel angenehmer machen wird.

3.2 Abstimmung zu angrenzenden Projekten

Bei der Projekterarbeitung wurde darauf geachtet, dass die Kompatibilität zu benachbarten Planungs- und Bauprojekten jederzeit gewährleistet ist.

Dem Umstand, dass aufgrund der Interpellation Nr. 122 Jörg Vitelli betreffend «Parkplätze neben den Tramgleisen (P195505)» in der Allschwilerstrasse – in den Abschnitten Morgartenring bis Allschwilerplatz und Allschwilerplatz bis Spalenring – bereits mehrere Parkplätze im Quartier aufgehoben wurden, ist im vorliegenden Vorhaben zum Allschwilerplatz bestmöglich Rechnung getragen.

Ab Sommer 2022 wird die Wibrandis Stiftung das Gemeindehaus Oekolampad sanieren und umbauen. Die Räumlichkeiten werden ab 2024 vier gemeinnützigen Basler Institutionen (AMIE Basel, Basler Wirrgarten, Vorstadttheater und Quartiertreffpunkt) zur Verfügung gestellt. Neu wird das Gemeindehaus ein Bistro beherbergen.

3.3 Einbezug des Quartiers

Um die Gedanken, Kenntnisse und Fragen der interessierten Öffentlichkeit im Einzugsbereich des Allschwilerplatzes in Erfahrung zu bringen, wurde am 2. April 2020 umständehalber ein digitaler Mitwirkungsanlass durchgeführt. Daran nahmen rund siebzig Personen teil, die online ihre Meinungen, Anregungen und Fragen eingebrachten. Ein gutes Jahr später, am 14. April 2021, wurde ein weiterer digitaler Anlass durchgeführt, an dem die Erkenntnisse aus der Mitwirkung sowie das Projekt erläutert wurden. Beide Anlässe wurden in enger Zusammenarbeit zwischen Bau- und Verkehrsdepartement, Präsidialdepartement und Stadtteilsekretariat Basel-West durchgeführt. Themen, die den Teilnehmenden an den Anlässen besonders wichtig waren sind das Klima (Stadt-

klima), die Fussgänger- und Velofreundlichkeit sowie der Aufenthalt allgemein. Dabei wurde überwiegend der Wunsch nach mehr Sitzgelegenheiten und mehr Aufenthaltsfläche mit Bäumen oder Grünflächen geäussert.

4. Projekterläuterung

Die Kap. 2.4 formulierten Ziele werden mit folgenden Massnahmen angestrebt.

4.1 Projektbeschreibung

Reorganisation der Verkehrs- und Freiflächen

Wie unter Kapitel 2.2 ausgeführt ist der Allschwilerplatz aufgrund seiner früher in erster Linie auf die Anforderungen des Verkehrs ausgerichteten Gestaltung heute stark fragmentiert und kaum als Platz erlebbar oder nutzbar. Zwar wurde vor einigen Jahren – im Sinne einer ersten Sofortmassnahme ausgelöst durch den Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend «Verbesserung der Situation für Fussgänger/-innen und Trampassagiere am Allschwilerplatz» – eine mitten über den Platz führende Fahrspur gesperrt und der Platzfläche zugeschlagen. Eine umfassende Aufwertung wird nun aufgrund des Erneuerungsbedarfes möglich.

Um den Platz spürbar aufzuwerten und mehr Aufenthaltsfläche schaffen zu können, muss die Verkehrsfläche reduziert werden. Dabei bleiben die Fahrbeziehungen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erhalten.

Die heute noch bestehende mittig gelegene, diagonal geführte Fahrbahn in Richtung Spalenring soll wie bereits diejenige in die andere Fahrtrichtung aufgehoben werden. Der fahrende Verkehr wird so künftig in beide Richtungen um den Platz herum geführt.

Die Tramhaltestelle bleibt dabei als zentrales Element in der künftigen Platzmitte bestehen, muss aufgrund geltender Normen in der Lage jedoch angepasst werden.



Abb. 4: Die künftig aufgehobene Fahrbahn



Abb. 5: Viel versiegelte Fläche, wenig Grünstrukturen

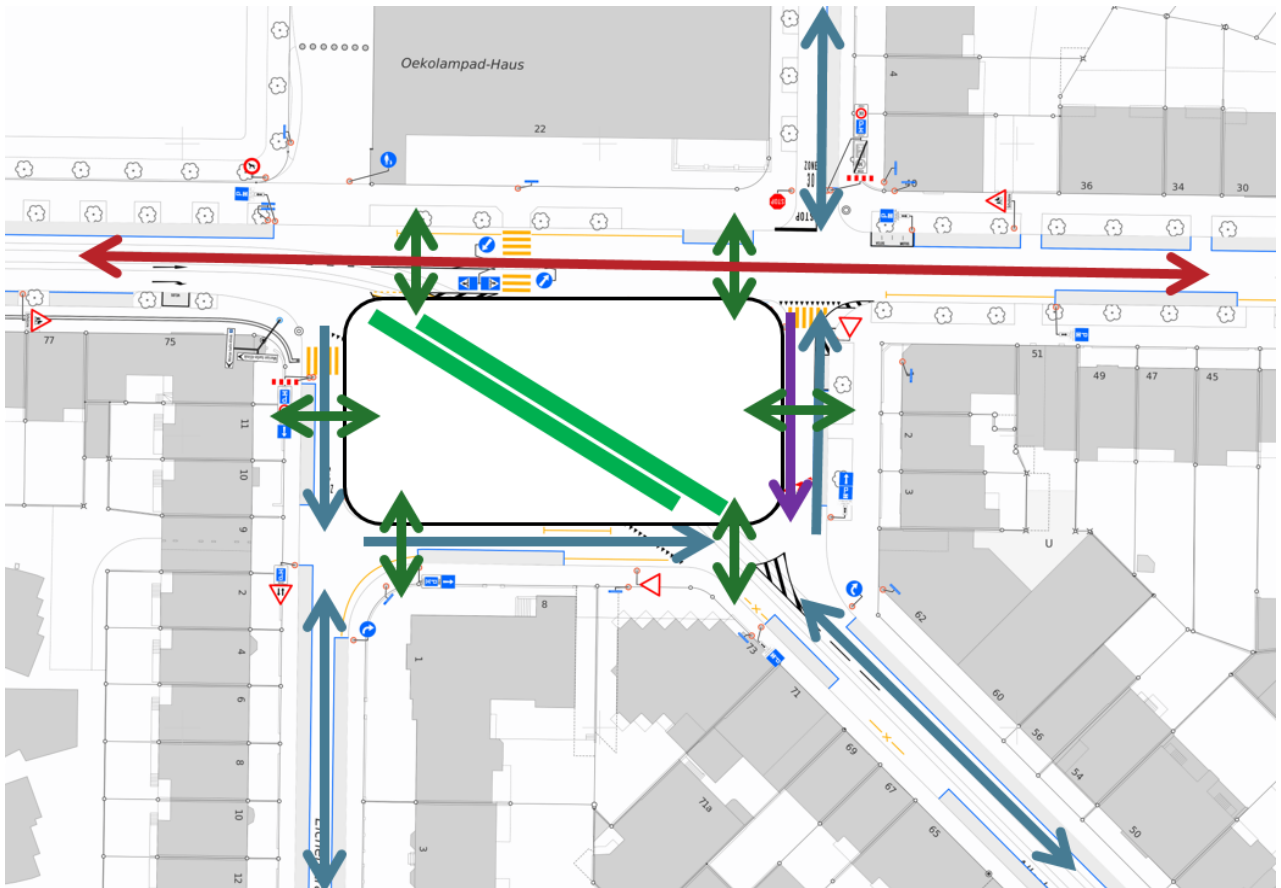


Abb. 6: künftige Verkehrsführung schematisch dargestellt. rot=T50, blau=T30, violett=neue direkte Veloverbindung, dunkelgrün=Fussgängerbeziehungen, grün=Tram bzw. Tramhaltestelle



Abb. 7: Projektplan

Die freigespielte und grosszügige Platzmitte (siehe Abb. 7) bietet so vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Zahlreiche zusätzliche Bäume und grosszügige neue Grünflächen tragen zu einem angenehmen Klima und Raumgefühl bei ebenso wie etliche Sitzbänke und ein Trinkbrunnen.

Für Foodtrucks und den bestehenden Gemüsekiost sowie für allfällige zukünftige Entwicklungen sind freie Platzflächen inkl. eines Medienpunktes eingeplant.

Die Taxistandplätze sowie die Elektroauto-Ladestation bleiben bestehen. Die Veloabstellplätze werden qualitativ und quantitativ ausgebaut. Es kommt neu der Veloparker «easy» zum Einsatz, der das Anketten des Velos erlaubt.

4.2 Verkehr

Fussverkehr

Neben dem Rückgewinn von ehemaligen Verkehrsflächen zugunsten der Fussgänger/-innen wird auch die Sicherheit für Zufussgehende erhöht. Dies erfolgt durch die Reorganisation der Fahrbeziehungen und die Reduktion des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h – mit Ausnahme der Achse Allschwilerstrasse/Ahornstrasse. Die Übersichtlichkeit beim Überqueren der Fahrbahn wird damit deutlich verbessert. Zur Verkehrssicherheit tragen massgeblich auch die neuen Fussgängerstreifen und -inseln bei; so müssen Fussgänger/-innen bei einer Strassenüberquerung jeweils nur den Verkehr in einer Fahrtrichtung im Auge behalten, bis eine Insel oder ein Trottoir erreicht ist.

Veloverkehr

Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Veloverkehr werden dank vereinfachter und übersichtlicherer Verkehrsführung verbessert. Ausserdem wird eine neue direkte Verbindung von der Schönenbuchstrasse in die Allschwilerstrasse in Richtung Innenstadt östlich des Platzes geschaffen und nördlich entlang des Platzes in Richtung Ahornstrasse gibt es einen Radstreifen. Auch die neue Tramsicherungsanlage (s. Kap. 4.3) – in Kombination mit dem vorgezogenen Radstreifen in Richtung Stadt – bringt für die Velofahrenden weitere Verbesserungen. Zudem werden auf dem Platz neue Veloabstellmöglichkeiten geschaffen.

Öffentlicher Verkehr

Die Tramhaltestellen werden nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) barrierefrei ausgestaltet, was für alle Nutzer/-innen des öffentlichen Verkehrs eine deutliche Komfortsteigerung bedeutet. Um den geforderten vollumfänglichen BehiG-Ausbau zu gewährleisten, werden aufgrund der geometrischen Vorgaben die Lage der Haltestelle und der Schienen angepasst.

Motorisierter Individualverkehr

Die Allschwilerstrasse, die nördlich des Allschwilerplatzes in die Ahornstrasse führt, ist eine verkehrsorientierte Hauptsammelstrasse und somit die Hauptachse für den MIV in der näheren Umgebung. Durch die neue Platzgestaltung wird diese Achse gestärkt, während die Fortführung der Allschwilerstrasse in Richtung Spalenring, als Quartiersammelstrasse klassifiziert, eher eine Verkehrsberuhigung erfährt. Dies wird auch durch die Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h in diesem Abschnitt erreicht. Die neue klarere Verkehrsführung auf dem Allschwilerplatz erleichtert auch die Orientierung für die Autofahrenden.

4.3 Infrastruktur

Beleuchtung

Die Beleuchtung wird vollständig erneuert und mit dem heutigen Stand entsprechenden Leuchtmitteln ausgestattet.

Werkleitungsbau

Es müssen diverse Wasser- und Elektroleitungen erneuert werden.

Gleisbau

Die Gleislage muss angepasst werden, um eine BehiG-gerechte Haltestelle anbieten zu können.

Tramsicherungsanlage

Für die Tram-Priorisierung und zur Steigerung der Sicherheit wird im nordwestlichen Bereich des Platzes neu eine Tramsicherungsanlage realisiert. Damit kann auch dem Veloverkehr in Richtung Stadt vor dem MIV die Fahrt freigegeben werden.

Mobiliar

Der neu geschaffene Platz wird mit diversen Bänken (Miramondo «la strada» Basel, mit Rückenlehne) möbliert und erhält einen Trinkbrunnen (Typ Basel). Die Haltestelle wird entsprechend den BVB-Projektierungsrichtlinien möbliert.

4.4 Umweltaspekte

Durch die Reorganisation und Neugestaltung können 681 m² Strassenfläche entsiegelt und neu begrünt werden. Im gesamten Perimeter können durch den Rückgewinn von bisherigen Verkehrsflächen und aufgrund des deutlichen Zuwachses unversiegelter Flächen, 11 zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Ihr zunehmend grösserer Schattenwurf sowie die Verdunstungsleistung der Vegetationsflächen werden das Mikroklima des Platzes spürbar verbessern und den Aufenthalt an heissen Sommertagen angenehmer machen.

4.5 Gesamtbilanz

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Gesamtfläche	6'300 m ²	6'300 m ²	+0 m ²
Verkehrsfläche	3'633 m ²	2'745 m ²	-888 m ²
Verkehrsfreie Fläche	2'667 m ²	3'555 m ²	+888m ²
Unversiegelte Fläche	562 m ²	1'243 m ²	+681 m ²
Anz. Bäume	18	29	+11
Anz. Parkplätze MIV	29	25	-4
Anz. Parkplätze Velos/Motorräder	20	52	+32
Anz. Haltekanten hindernisfrei	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 Anfang 2023 kann demnach von einer Fertigstellung bis Ende 2027 ausgegangen werden.

Im Falle von Einsprachen verlängern sich die Fristen um ein bis zwei Jahre (inhaltliche Bearbeitung Einsprachen, Einspracheverhandlungen, Vorbereitung und Eröffnung Einspracheentscheid usw.).

Im Falle einer Volksabstimmung verlängern sich die Fristen um rund zwei Jahre (Organisation Abstimmung, für Projekt reservierte Ressourcen fallen weg und müssen zu späteren Zeitpunkt wieder bereitgestellt werden usw.).

Sollten Einsprachen oder eine Volksabstimmung erfolgen, muss mit einem Projektabschluss ca. sechs bis sieben Jahre nach AB gerechnet 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 3,763 Mio. Franken.

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	2'355'000
▪ Gebundene Ausgaben	1'160'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Folgekosten	4'000
▪ Einmalige Kosten Entwicklungsbeitrag Grünfläche MWA	29'000
▪ Einmalige Betriebsaufwendungen BVB Globalbudget ÖV	215'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)	3'763'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Swisscom usw.), siehe Kap. 5.2.3	481'500

5.2.1 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 2,355 Mio. Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2018 = 108.7, inkl. 7.7% MwSt.) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB1	
▪ Strassenanlage	990'000
Kosten zu Lasten MWA-F	340'000
Als Darlehen an die BVB	
▪ Neue Ausgaben Gleisanlagen	928'000
▪ Neubau RAB Haltestellen-Infrastruktur	97'000
Total neue Ausgaben	2'355'000

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 1,160 Mio. Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2018 = 108.7, inkl. 7.7% MwSt.).

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Gebundene Ausgaben IB1 und Darlehen BVB	Fr.
Gebundene Ausgaben IB1	
▪ RV Erhaltung Strassen	815'000
▪ RV Abwasserableitungsanlagen	291'000
Gebundene Ausgaben Darlehen BVB	
▪ Erhaltung RAB Haltestellen-Infrastruktur	54'000
Total gebundene Ausgaben	1'160'000

5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

[Kostengenaugigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	29'000
BVB Globalbudget ÖV	
▪ einmalige Betriebsaufwendungen	215'000
Unterhaltsbudgets	
▪ Unterhaltskosten Grünfläche (jährlich)	4'000
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	248'000

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%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	379'500
Private	102'000
Total Ausgaben Dritter	481'500

6. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) 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

betreffend

Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Allschwilerplatz sowie für eine klimaangepasste Platzgestaltung

(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. 3'763'000 für die Umgestaltung des Allschwilerplatz zu einem für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 990'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 340'000 neue Ausgaben zu Lasten MWA-Fonds.
 - Fr. 928'000 neue Ausgaben für die Gleisanlagen als Darlehen an die BVB.
 - Fr. 97'000 für die Haltestelleninfrastruktur als Darlehen an die BVB
 - Fr. 29'000 als einmaligen Entwicklungsbeitrag nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
 - Fr. 215'000 als einmalige Betriebsaufwendungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVB Globalbudget ÖV
 - Fr. 4'000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
 - Fr. 815'000 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. 291'000 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. 54'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung als Darlehen an die BVB.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.