



An den Grossen Rat

25.0159.01

BVD/P250159

Basel, 19. März 2025

Regierungsratsbeschluss vom 18. März 2025

Ratschlag

**betreffend Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehen-
rings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse im Rah-
men der Erhaltung**

Inhalt

1.	Begehren.....	3
2.	Begründung.....	4
2.1	Ausgangslage	4
2.2	Situation.....	4
2.2.1	Erhaltungsplanung und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	5
2.2.2	Tramnetzentwicklung.....	5
2.2.3	Stadtklimakonzept	5
2.2.4	Mobilitätsstrategie.....	6
2.3	Perimeter	7
2.4	Ziele 8	
3.	Projektentwicklung	8
3.1	Haltestellen und Strassenraumaufteilung.....	8
3.2	Machbarkeit Baumpflanzungen Klingentalstrasse–Sperrstrasse	9
3.3	Knoten Riehenring/Feldbergstrasse.....	10
3.4	Gestaltungskonzept	11
3.5	Umweltverträglichkeit	12
4.	Projekterläuterung	13
4.1	Drahtzugstrasse bis Klingentalstrasse	13
4.2	Klingentalstrasse bis Sperrstrasse.....	14
4.3	Sperrstrasse bis Feldbergstrasse	17
4.4	Knoten Riehenring/Feldbergstrasse.....	20
4.5	Feldbergstrasse bis Erlenstrasse.....	21
4.6	Erlenstrasse bis Brombacherstrasse	23
4.7	Projektbilanz	25
5.	Termine	25
6.	Finanzielle Auswirkungen.....	26
6.1	Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung.....	26
6.1.1	Neue Ausgaben.....	26
6.1.2	Gebundene Ausgaben.....	27
6.2	Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	27
6.3	Ausgaben Dritter	28
7.	Prüfungen.....	28
8.	Antrag.....	28

1. Begehren

Im Riehenring, von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Sanierungsmassnahmen werden die Tramhaltestellen «Riehenring» und «Musical-Theater» an der Feldbergstrasse zu einer hindernisfreien Haltestelle zusammengelegt und der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst.

Mit der Umgestaltung des Riehenrings wird mobilitätseingeschränkten Personen ein autonomer Zugang zum Öffentlichen Verkehr ermöglicht. Ausserdem werden beidseitig Velofahrspuren geschaffen, Flächen entsiegelt und begrünt und zusätzliche Bäume gepflanzt. Dazu wird das bestehende markierte Tram-Eigentrasse durch ein zeitliches Eigentrassee für den Tramverkehr abgelöst. Dem Tramverkehr wird damit mit Rücksicht auf die Einbindung in ein lebendiges Stadtquartier ein möglichst störungsarmer Fahrweg zur Verfügung gestellt. Auch nach der Umgestaltung wird der Riehenring seine Funktion als Hauptverkehrsstrasse erfüllen. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger mit Bänken, einem Trinkbrunnen und durch die Beschattung durch Bäume erhöht.

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für die Umgestaltung des Riehenring von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse Ausgaben von insgesamt rund 25,61 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	5'755'000	für die Umgestaltung des Riehenrings zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt Position 6170.250.20087)
Fr.	2'045'000	für die Massnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen des Klimawandels zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Mehrwertabgabefonds» (Position 6010.010.20305)
Fr.	201'100	für die Publikumsanlagen der Tram- und Bushaltestellen an der Feldbergstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB3, als Darlehen an die BVB
Fr.	4'500'000	einmalige Aufwendungen für die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs (Baustellenersatzverkehr) während der Realisierung der Baumassnahme zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr, Amt für Mobilität
Fr.	28'800	einmalige Ausgaben als Entwicklungsbeitrag Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Mehrwertabgabefonds
Fr.	9'300	jährlich wiederkehrende Folgekosten für die Pflege der Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
Fr.	3'300	jährlich wiederkehrende Betriebs- und Unterhaltskosten für den Trinkbrunnen als Folgekosten der Anpassung des Leistungsauftrages der IWB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr.	3'315'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt Position 6170.250.52300)
Fr.	2'039'800	für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt Position 6170.250.56300)
Fr.	433'300	für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen (Mobilität Position 6618.300.57300)
Fr.	7'275'100	für die Erhaltung der Gleis- und Fahrleitungsanlage sowie von Publikumsanlagen 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 Ausgaben in Höhe von rund 4,316 Mio. Franken getätigt (IWB: 4,277 Mio. Franken, Telekomanbieter: 39'000 Franken). Diese Ausgaben Dritter sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Der Riehenring wird im Jahr 2030 im Abschnitt von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse einen umfangreichen Erhaltungsbedarf an den Tramgleisen und den Strassenbelägen aufweisen. Gleichzeitig mit den Erhaltungsmassnahmen soll der betreffende Strassenraum umgestaltet werden, um die Sicherheit vor allem für Velofahrende zu erhöhen und mehr Grünraum zu schaffen und damit den aktuellen gesetzlichen Anforderungen sowie kantonalen Strategien nachzukommen.

Die geplante Umgestaltung des Riehenrings ist unabhängig von laufenden Überlegungen zur künftigen Nutzung des Musical-Theaters und zum Areal der heutigen Messehalle 3 notwendig. Die vorliegende Planung ist mit verschiedenen potenziellen Nutzungen der Gebäude am Riehenring kompatibel. Das vorliegende Geschäft kann daher zeitlich und inhaltlich unabhängig von den Projekten am selben Perimeter vom Grossen Rat beraten werden.

2.2 Situation

Der Riehenring weist zwischen der Drahtzugstrasse und der Brombacherstrasse diverse funktionale Defizite auf; dazu zählen:

- umfangreicher Erhaltungsbedarf an Gleisen und Strassenbelägen;
- bestehende ÖV-Haltestellen nicht hindernisfrei;
- fehlende/nicht ausreichende Velomassnahmen;
- fehlende/nicht ausreichende Aufenthaltsqualität für zu Fuss Gehende;
- Lücken in der Baumallee, vor allem zwischen Klingentalstrasse und Sperrstrasse;

- zu wenig entsiegelte Flächen.

2.2.1 Erhaltungsplanung und Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Die hindernisfreie Umgestaltung der ÖV-Haltestellen im Kanton ist an die koordinierte Erhaltungsplanung geknüpft. Mit dem angezeigten Erneuerungsbedarf der Gleise im Riehenring wurde auch die entsprechende Planung der Haltestellen an die Hand genommen.

Die bestehenden Haltestellen «Riehenring» und «Musical-Theater» entsprechen nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) des Bundes nach einem autonomen Zugang zum Öffentlichen Verkehr (ÖV). Sie sind im BehiG-Umsetzungskonzept Basel-Stadt als Haltestellen von mittlerer Bedeutung eingestuft und werden demgemäss im Zuge der Realisierung des vorliegenden Projektes an der Feldbergstrasse zusammengelegt und hindernisfrei ausgestaltet.

2.2.2 Tramnetzentwicklung

Gleichzeitig mit der Planung zur Umgestaltung des Riehenrings wurde die Planung für den Neubau des Trams Klybeck begonnen entsprechend der kantonalen Planungen zur Tramnetzentwicklung. Das Tram Klybeck schliesst am Knoten Brombacherstrasse/Riehenring an das bestehende Netz an und führt durch das Areal klybeckplus bis an die Kreuzung Klybeckstrasse/Gärtnerstrasse.

In diesem Zusammenhang wurde die Zusammenlegung der bestehenden Haltestellen «Riehenring» und «Musical-Theater» an die Feldbergstrasse als Bestvariante der Haltestellenverteilung von der Drahtzugstrasse bis an die Gärtnerstrasse eruiert.

Die Zusammenlegung der Haltestellen «Riehenring» und «Musical-Theater» an der Feldbergstrasse wurde bereits im Jahr 2021 mit dem «*Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt*», Statusbericht per Ende 2020 (<https://grosserrat.bs.ch/dokumente/100395/000000395891.pdf>), vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen:

«Die Zusammenlegung bringt folgenden Nutzen:

- *Durch die Zusammenlegung der Haltestellen verkürzen sich vor allem im Bereich um den Knoten Feldbergstrasse die Gehdistanzen zur nächsten Haltestelle. Die restlichen Zugangswege erfahren nur geringfügige Änderungen (Verkürzungen und Verlängerungen bis max. 90 m)*
- *Die zusammengelegte Haltestelle verbessert die Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Tram und ist zukunftsfähig im Hinblick auf die Umsetzung des Trams 30 Kleinbasel mit neuer Umsteigesituation zwischen Tram und Tram.*
- *Die Haltestellenzusammenlegung führt in beiden Richtungen zu einem Fahrtzeitgewinn von 20 bis 30 Sekunden. Damit profitieren sowohl die bestehenden Wohnquartiere als auch das Entwicklungsgebiet klybeckplus von einer schnelleren Erreichbarkeit.*

Mit Inbetriebnahme des Trams Klybeck sind die Haltestellen im Riehenring und im Areal klybeckplus ideal aufeinander abgestimmt. Sie decken die wichtigen Zugangspunkte ins Quartier beim Knoten Feldbergstrasse, beim Erlenmattplatz und ins zentrale Klybeckareal ab.»

Die Umsetzungshorizonte der Projekte «Umgestaltung Riehenring» und «Neubau Tram Klybeck» führen zu einem Zwischenzustand von etwa drei Jahren, in dem das vorliegende Projekt Richtung Norden noch an den Bestand anschliesst. Diese Kompatibilität ist gewährleistet.

2.2.3 Stadtklimakonzept

Das Basler Stadtklimakonzept prognostiziert die Klimaentwicklung für das Jahr 2030 und gibt Strategien und Handlungsanweisungen zum Klimaschutz und zur Minderung der Belastungen der Menschen aufgrund zunehmender Hitze vor.

Der Riehenring, im Abschnitt von der Drahtzugstrasse bis Brombacherstrasse, liegt zwar am Ende eines von Norden einströmenden Kaltluftstromes, dennoch muss laut dem Prognosezustand 2030 eine «extreme Wärmebelastung»¹ für die Menschen am Tag und in der Nacht ein hoher bis sehr hoher Wärmeinseleffekt angenommen werden. Von der Sperrstrasse bis zur Erlenstrasse ist zudem im Umkreis von 300 m kein Hauptentlastungsraum bezüglich Freiraum- und Kaltluftsystem erreichbar.

Darüber hinaus ist der Riehenring laut Klimakonzept für ein hitzeangepasstes Wegenetz von grosser Bedeutung:

«Das hitzeangepasste Wegenetz besteht aus attraktiven und sicheren Fusswegen, welche beschattet sind und Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit Entlastungsräumen, grösseren ÖV-Knoten, Schulen usw. verbinden. Vorteilhaft ist die Kombination mit kleinen Schattenplätzen, Sitzgelegenheiten und Trinkwasser an grösseren ÖV-Knoten. »

Die seit den 80er-Jahren in Basel intensiv verfolgte Praxis – wo immer möglich Baumpflanzungen in Strassenräumen zu realisieren – hat dazu geführt, dass rund 50% der im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege vorgegebenen Fusswege bereits durch Baumreihen oder Alleen begleitet sind und bereits heute bzw. zukünftig angemessen von Bäumen beschattet werden. Lange durchgehende Achsen wie der St. Galler-Ring oder der Riehenring sind dabei von grosser Bedeutung, da sie die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete grossräumig mit den Entlastungsräumen verbinden. »

Die Siedlungsstruktur entlang des Riehenrings ist durch eine hohe bauliche Dichte mit schlechter Durchlässigkeit für Kaltluftfluss und Durchlüftung gekennzeichnet. Freiräume bieten der Erlenmattplatz und der Deckel des Autobahntunnels im Norden des Riehenrings. Der Durchgrünungsgrad liegt unter 20% und ist somit der schwächsten Kategorie zugeordnet.

Gemäss bioklimatischer Betroffenheit soll die Situation im Riehenring nach Möglichkeit weiter verbessert werden. Dafür werden die beiden folgenden Strategien aus dem Stadtklimakonzept prioritär verfolgt:

- «Die Betroffenheit durch Hitze tief halten» sowie
- «Grün und Schatten entlasten und erhöhen die Aufenthaltsqualität».

Dementsprechend sind die Handlungsanweisungen des Handlungsfeldes 5 «Platz- und Strassenraumgestaltung» vorrangig bei der Projektentwicklung zu befolgen. Deren Wirkungsziel ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen während Hitzeperioden.

2.2.4 Mobilitätsstrategie

Auch wegen der im Kapitel 2.2.3 beschriebenen hohen bioklimatischen Betroffenheit im Riehenring sind die Eckpunkte der 2023 vom Regierungsrat verabschiedeten Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» bei der Planung des Riehenrings von hoher Relevanz:

- Erreichbarkeit erhöhen,
- Verkehrssicherheit verbessern,
- Klimaneutralität erzielen und
- Lebensqualität steigern.

Dabei rücken folgende Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie in den Vordergrund:

- die aktive Mobilität (z.B. Fuss- und Veloverkehr) priorisieren und ausbauen,
- kollektive Mobilitätsangebote (u.a. Tramverkehr) erweitern und
- den Flächenverbrauch des Verkehrs (v.a. MIV) reduzieren.

Entsprechend der Kantonsverfassung ist dem Öffentlichen Verkehr Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmenden zu gewähren. Dem Tram ist also mit Rücksicht auf die Einbindung in ein lebendiges Stadtquartier ein möglichst störungsarmer Fahrweg zur Verfügung zu stellen.

¹ «Extreme Wärmebelastung» steht für «Physiologisch Äquivalente Temperaturen (PET)» über 41°C. PET ist die vom Menschen gefühlte Umgebungstemperatur, die deutlich höher als die gemessene Lufttemperatur sein kann.

Die Veloförderung ist ein wesentlicher Teil der Mobilitätsstrategie des Kantons. Eine durchgehende sichere Veloinfrastruktur ist daher unverzichtbar. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind die Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität besonders relevant. Ein Projektziel sind von Bäumen beschattete breite Trottoirs in Kombination mit kleinen attraktiven Schattenplätzen, Sitzgelegenheiten und Trinkwasserangebot an grösseren ÖV-Knoten.

Entsprechend der hohen Bedeutung des Riehenrings als verkehrsorientierte Strasse, Autobahnzubringer und als Achse für diverse Sonder- und Ausnahmetransporte sowie als Life-Line- und Notfallachse ist die bestehende Funktion für den motorisierten Individualverkehr weiterhin zu gewährleisten.

Für die vorgesehene Umgestaltung des Riehenrings müssen zwölf Parkplätze aufgehoben werden.

Aufgrund der durchgehenden Velomassnahmen sowie der Klimaadaptionsmassnahmen besteht im Strassenraum nicht mehr genügend Platz für Parkplätze auf der Fahrbahn. Die Parkplätze werden daher zwischen die Bäume verlegt, was eine Reduktion der Parkplatzzahl bewirkt. Dies erfolgt in Übereinstimmung mit dem Handlungsfeld «den Flächenverbrauch des Verkehrs (v.a. MIV) zu reduzieren» der kantonalen Mobilitätsstrategie.

2.3 Perimeter

Der Perimeter des Projektes Umgestaltung Riehenring erstreckt sich über die gesamte Strassenbreite des Riehenrings, von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse, einschliesslich der Anschlussbereiche der einmündenden Strassen.

Der Projektperimeter schliesst im Süden, an der Haltestelle Messe, an das Bauprojekt Clarastrasse an. Im Norden ist der Anschluss am Erlenmattplatz an das Projekt Neubau Tram Klybeck vorgesehen. An der Einmündung Brombacherstrasse schliesst das vorliegende Projekt an das dort separat geplante Erhaltungsprojekt an.

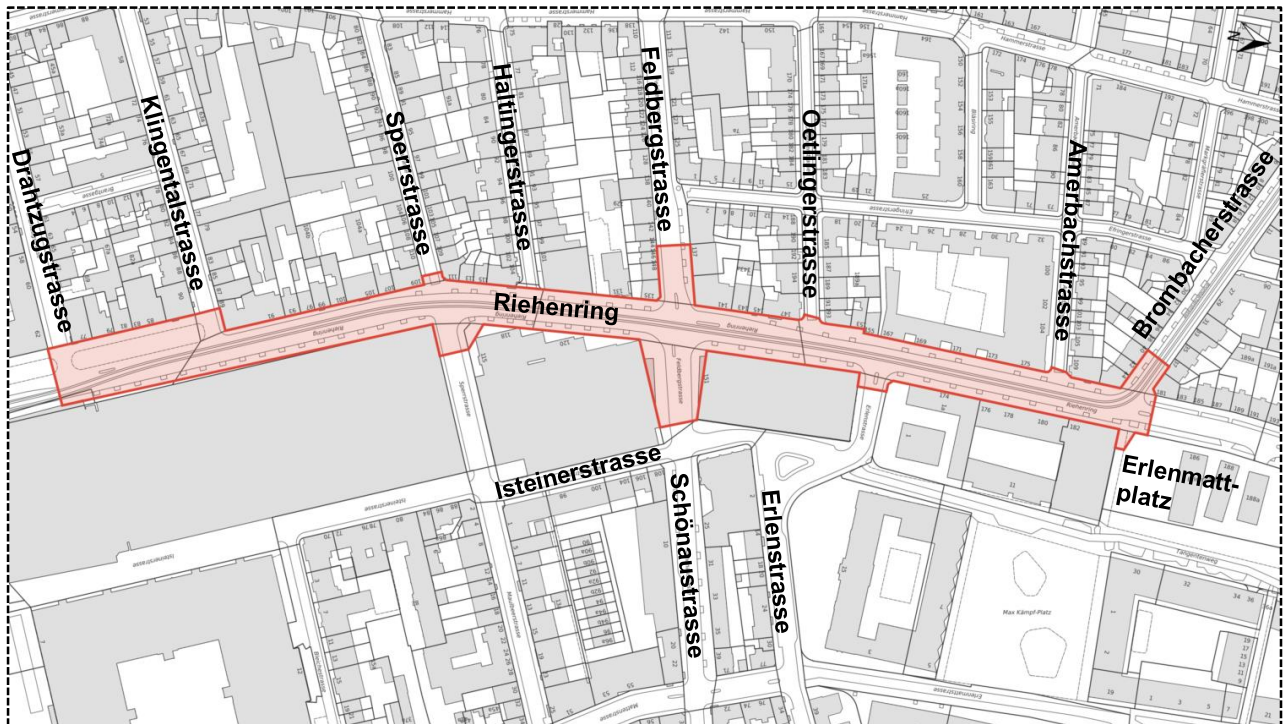


Abbildung 1: Ausschnitt MapBS, Projektperimeter (rot)

2.4 Ziele

Konkret stehen für den Riehenring folgende Ziele im Fokus:

- umfassende Erneuerung an Gleisen und Strassenbelägen;
- hindernisfreie ÖV-Haltestellen entsprechend dem BehiG;
- sichere und komfortable Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr;
- durchgängige Baumallee;
- erhöhter Anteil entsiegelter Flächen.

Damit sollen die in Kapitel 2.2 aufgeführten Defizite im Riehenring bestmöglich beseitigt werden, wobei die im gleichen Kapitel erwähnten Strategien und Handlungsanweisungen zu berücksichtigen sind.

3. Projektentwicklung

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

Die massgeblichen verkehrlichen Vorgaben für das Projekt wurden in einer Vorstudie erarbeitet und diese sowie weitere Vorgaben (vergleiche Kap. 2.2) in einem Vorprojekt umgesetzt. Auf Grundlage des Vorprojektes wurde das vorliegende Ratschlagsprojekt erarbeitet.

Neben den in Kapitel 2.2. erwähnten Gesetzen und strategischen Grundlagen sind weitere wichtige Grundlagen in das vorliegende Projekt eingeflossen. Das sind beispielsweise das Eisenbahngesetz des Bundes (EBG), das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz des Bundes (NLG), die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) und die Projektierungsrichtlinie der Basler Verkehrs-Betriebe.

Wichtige Überlegungen aus der Projektentwicklung werden nachfolgend thematisiert.

3.1 Haltestellen und Strassenraumaufteilung

Die neuen hindernisfreien Haltestellen an der Feldbergstrasse sind jeweils vor dem Knoten angeordnet und werden als Kaphaltestellen mit Velo-Zeitinseln ausgeführt. Aufgrund der zu erwartenden grossen Einsteigerzahlen sieht das Haltestellenausstattungskonzept den höchsten Ausstattungsgrad für die Haltestellen vor.

Nach der Haltestelle Messeplatz wechselt das Tram aus der östlichen Seitenlage in die Mittellage des Riehenrings und verkehrt dort in einer Mischtrasse mit dem MIV. Der Individualverkehr wird wie heute mittels Lichtsignalanlage zurückgehalten. Auf diese Weise wird dem Tram ein zeitliches Eigentrassee zur Verfügung gestellt; es wird somit priorisiert und verkehrt als Pulkführer im Riehenring.

Grundsätzlich ändern sich die Fahrzeiten mit dem zeitlichen Eigentrassee gegenüber der bestehenden Situation mit einem markierten Eigentrassee nicht. Bei ausserordentlich hoher Verkehrsbelastung kann es in der Mischtrasse jedoch eher als heute zu Störungen im Trambetrieb kommen. Allenfalls können Anlieferung und Parkierungsvorgänge den Trambetrieb kurzzeitig behindern. Solche allfälligen Fahrzeitverluste werden durch die Zusammenlegung der Haltestellen «Riehenring» und «Musical Theater» in der Regel wettgemacht.

Aufgrund der Klassifizierung des Riehenrings als Hauptsammelstrasse bis zur Feldbergstrasse und als Hauptverkehrsstrasse nördlich der Feldbergstrasse, Ausnahmetransportroute, Notfallachse und Life-Line-Achse müssen die Spuren des Mischtrassees mindestens 3.50 m breit sein. Für den Veloverkehr ist die Klassifizierung als Pendlerroute ausschlaggebend; das Standardmass in Basel für durchgehende Velostreifen beträgt 1.80 m. Der Riehenring gehört zum städtischen Fusswegnetz mit einer Standardbreite beider Trottoirs von jeweils mindestens 2.00 m.

Die bestehenden Baumreihen sind entsprechend Stadtklimakonzept zu erhalten und zu ergänzen. Wo möglich, werden bestehende Einzelrabatten zusammengefasst. Bestehende Parkplätze werden, wo möglich, zwischen den Bäumen platziert und entsiegelt. Für die Parkierung sind neben den Velostreifen 2,50 m Breite vorgesehen. Die Rabattenbreite variiert je nach verfügbarem Seitenbereich.

Unter Berücksichtigung zuvor genannter Anforderungen ergibt sich für den Riehenring folgende prinzipielle Strassenraumaufteilung, beispielhaft dargestellt am geplanten Querschnitt zwischen Klingelbergstrasse und Sperrstrasse:

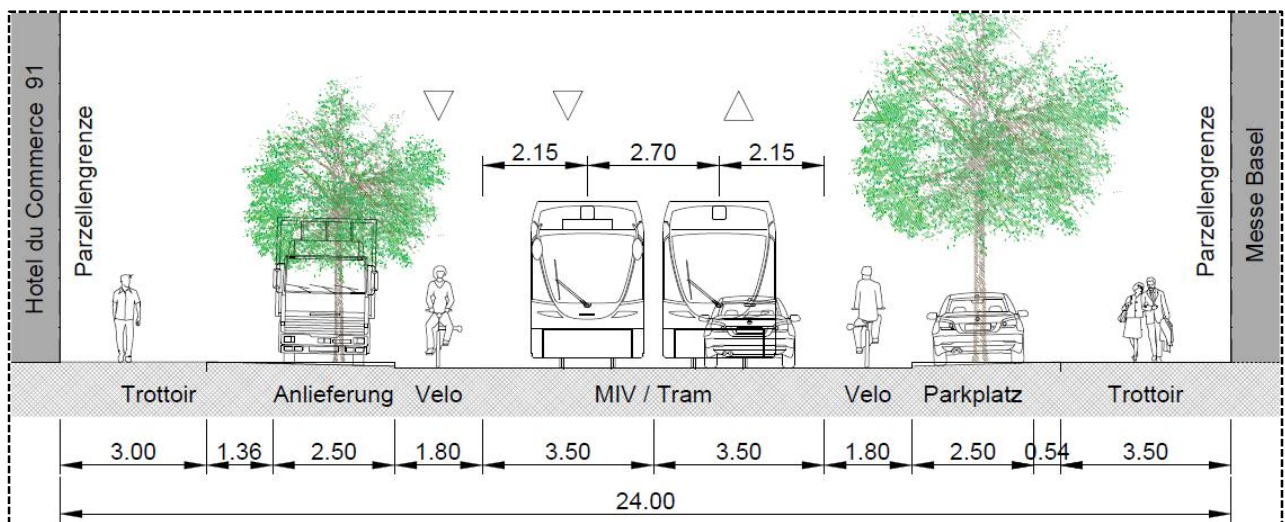


Abbildung 2: Schnitt B (Projekt)

Eine Ausnahme bilden die Fahrspurenbreiten im Haltestellenbereich südlich der Feldbergstrasse. Hier sind aufgrund der beengten Platzverhältnisse engere Spuren vorgesehen. Das betrifft auf einem kurzen Abschnitt sowohl die MIV- als auch die Velospuren (vergleiche Kapitel 4.3). Dadurch können die bestehenden Bäume erhalten werden.

3.2 Machbarkeit Baumpflanzungen Klingentalstrasse–Sperrstrasse

Im Bereich zwischen der Klingentalstrasse und der Sperrstrasse weist die Allee im Riehenring eine markante Lücke auf, die entsprechend Stadtklimakonzept nach Möglichkeit zu schliessen ist. Aktuell stehen unterirdische Leitungen diesem Anliegen im Weg.

Um die Lücke dennoch schliessen zu können, wurden folgende drei Möglichkeiten mit Unterstützung externer Spezialisten geprüft:

1. Verlegung verschiedener Leitungen
2. Verzicht auf einzelne Infrastrukturelemente
3. Erstellung eines Leitungstunnels

Ansatz 2 musste als erstes verworfen werden, weil die Gesamtheit aller bestehenden Anforderungen ausschliesst, dass auch nur auf eines der Elemente verzichtet werden kann.

Ebenfalls nicht weiterverfolgt wurde Ansatz 3, dies im Wesentlichen aufgrund der Verhältnismässigkeit in Bezug auf die einzugehenden Kompromisse und die hohen Investitionskosten.

Entsprechend wurde Lösungsansatz 1 intensiv weiterentwickelt. Bei diesem Lösungsvorschlag werden die Werkleitungen zwischen der Klingelbergstrasse und der Sperrstrasse auf ca. 130 Metern so weit wie möglich nach Westen an die Fassade verschoben und zum Teil übereinander angeordnet, damit die geforderten Mindestabstände zu den geplanten Baumpflanzungen eingehalten werden können. Bei der anschliessenden Prüfung dieses Lösungsvorschlages durch die Fachexperten der IWB hat sich gezeigt, dass eine Anordnung der Swisscom-Trasse über der Fernwärme-Trasse die Zugänglichkeit für die neue Fernwärme-Trasse zu stark einschränken würde und somit ein zu grosses betriebliches Risiko darstellen würde. Die neue Fernwärme-Trasse wird daher im östlichen Trottoir an der Messe erstellt. Die dafür notwendigen Querungen der Strasse zur Fernwärme-Versorgung der Gebäude auf der Westseite des Riehenrings werden dabei in Kauf genommen. Damit wird eine Strassenraumaufteilung entsprechend Abbildung 2 sichergestellt und die Lücke in der Allee kann mit acht neuen Bäumen geschlossen werden.

3.3 Knoten Riehenring/Feldbergstrasse

Die Planung des Verkehrsknotens Riehenring/Feldbergstrasse basiert grundsätzlich auf den Verkehrszahlen von 2022, berücksichtigt aber bereits den gemäss Gesamtverkehrsmodell BS prognostizierten Rückgang um rund 12% aufgrund der Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse. In der zweiten Hälfte 2024 wurde ein Rückgang des MIV in der Feldbergstrasse von 8% verzeichnet.

Die Mobilitätsstrategie des Kantons sieht eine Reduktion des MIV bis 2037 um ein Drittel vor. Aufgrund der komplexen verkehrlichen Verhältnissen v.a. bezüglich des sich kreuzenden ÖV wird der Knoten Riehenring/Feldbergstrasse mit seiner künftigen Gestaltung jedoch weder zum Verkehrsrückgang beitragen noch wesentlich von einem weiteren Rückgang profitieren können. Es sind denn auch nicht die Verkehrsmengen, die seine Gestaltung definieren, sondern die betrieblichen Erfordernisse.

Um den ÖV-bedingten Anforderungen gerecht zu werden, wurde bei der Untersuchung zum Knotendesign ein besonderes Augenmerk gelegt auf die Abwicklung des MIV in der Feldbergstrasse vom Rhein her, die Linksabbiegenden aus der Feldbergstrasse in den Riehenring aus beiden Richtungen sowie die geplante, zukünftige Führung der Buslinie 50 im Riehenring.

Um eine akzeptable Verkehrsqualität zu erreichen, wurden folgende drei Lösungsansätze geprüft:

1. Dosieranlage MIV am Kleinbasler Rheinufer im Rahmen des Projektes «Verkehrsplanung Cityring mit Fokus auf Öffentlichen Verkehr und Veloverkehr»;
2. Einführung indirekte Linksabbieger MIV über die Isteinerstrasse/Sperrung Linksabbieger;
3. Linienführung der Buslinie 50 in beide Richtungen über die Feldbergstrasse–Schönaustrasse–Mattenstrasse–Peter Rot-Strasse oder ein indirektes Abbiegen über die Sperrstrasse–Isteinerstrasse–Feldbergstrasse für die kritische Fahrbeziehung in Richtung Rhein.

Die Dosierung an der Johanniterbrücke wurde wegen unerwünschter Verlagerungseffekte, z.B. auf den Volaplatz und in die Elsässerstrasse, nicht weiterverfolgt.

Wegen der verkehrlichen Mehrbelastung vor allem im unmittelbaren Umfeld der Swiss International School und unerwünschter Einschränkungen für den Veloverkehr wurde auch die Einführung indirekter Linksabbieger für den MIV am untersuchten Knoten nicht weiterverfolgt.

Alle geprüften alternativen Linienführungen für die Buslinie 50 weisen deutliche betriebliche Nachteile gegenüber der Führung im Riehenring auf. Auch baulich ergeben sich keine wesentlichen Vorteile, weshalb folgende Lösung zur Umsetzung gelangt:

- Die Buslinie 50 wird mittelfristig wie geplant in beide Richtungen über den Riehenring geführt, hat aber an der Feldbergstrasse keine Haltestelle. Der Umstieg zur Buslinie 30 kann an der Hammerstrasse erfolgen, der Umstieg auf die Tramlinien an der Messe. Beide Bushaltestellen zum Umstieg liegen ausserhalb des Planungssperimeters Umgestaltung Riehenring und werden separat geplant.
- Die Bushaltestellen der Linie 30 bleiben an bestehender Lage in der Feldbergstrasse Ost. Sie werden im Rahmen des vorliegenden Projektes BehiG-gerecht geplant unter Berücksichtigung des Einsatzes eines Doppelgelenkbusses.
- Die Zufahrten in der Feldbergstrasse werden für einen verbesserten Verkehrsablauf am Knoten Riehenring zweispurig geführt. Die linksabbiegenden Fahrzeuge können nicht kreuzen.

Das geplante Design des Knotens Riehenring/Feldbergstrasse bzw. dessen Kapazität wurde durch externe Spezialisten geprüft und zur Umsetzung empfohlen.

3.4 Gestaltungskonzept

Auf Grundlage des in Kapitel 3.1 erläuterten neuen Strassenquerschnitts und der betrieblichen Erfordernisse entlang des Riehenrings wurde ein Gestaltungskonzept entwickelt. Es basiert vor allem auf den Strategien und Handlungsanweisungen des Stadtklimakonzeptes. Der Charakter des Riehenrings wird sich mit der geplanten Umgestaltung mit mehr Grünflächen deutlich zugunsten einer gesteigerten Aufenthaltsqualität verändern – auch und vor allem an Hitzetagen.

Um die unter Kapitel 2.4 aufgeführten Projektziele erreichen zu können, müssen vier der 68 bestehenden Bäumen gefällt und ersetzt werden. Drei davon müssen an der Einmündung der Oetlingerstrasse für die normgerechte Anfahrt des Trams an die neue gerade Haltekante Richtung Messe weichen; eine weitere Fällung ist zugunsten von Velomassnahmen an der Einmündung Brombacherstrasse nötig. Dem stehen 16 neue Baumpflanzungen gegenüber, die gesamthaft zu einem neuen Baumbestand von 80 Bäumen im Projektperimeter führen. Im Kapitel 4.7 werden die mit der Realisierung des Projektes entstehenden Bilanzen aufgezeigt.

Die vorgesehene Gestaltung gewährleistet den grösstmöglichen Erhalt der bestehenden Bäume und den Lückenschluss in der Allee und sorgt durchgehend für gut beschattete Fusswegverbindungen entlang des Riehenrings.

Die bestehenden einzelnen Baumrabatten sind heute von der Messe bis zur Feldbergstrasse mit Pflasterungen ausgestaltet sowie zwischen Erlenstrasse und Amerbachstrasse mit Gussrosten belegt. Neu werden ausschliesslich im Bereich der neuen Tramhaltestelle an der Feldbergstrasse insgesamt sechs Baumrabatten mit Rosten belegt sein. Alle anderen Baumrabatten entlang des Projektperimeters werden soweit möglich zusammengefasst, vergrössert und begrünt.

So entstehen strassenbegleitende Grünräume, die der Hitzeentwicklung entgegenwirken. An Einmündungen und Kreuzungen werden kleine attraktive Aufenthaltsbereiche eingerichtet, die mit einer abwechslungsreichen Staudenmischung bepflanzt und mit Sitzbänken ausgestattet werden. Die Staudenmischung ermöglicht neben positiven ökologischen Aspekten das Erleben der vier Jahreszeiten mit dem jeweils typischen Erscheinungsbild.

Ein neuer Trinkbrunnen sorgt entsprechend dem Stadtklimakonzept für Erfrischung zwischen der neuen Tramhaltestelle im Riehenring Süd und der Bushaltestelle in der Feldbergstrasse Ost.



Abbildung 3: Referenzbilder Strassenbegleitgrün (links) und Trinkbrunnen Typ Standard (rechts)

Das anfallende Meteorwasser von den Trottoirs soll in die Grünrabatten fließen können und der Bewässerung dienen.

Mit der vorgesehenen Entsiegelung von eher gering belasteten privaten Zufahrten, Parkplätzen, und Veloabstellflächen werden zusätzlich Flächen generiert, die dem schnellen Abfluss des Oberflächenwassers in die Kanalisation entgegenwirken und somit für eine langsame Verdunstung des Regenwassers und damit für eine Abkühlung zur Verfügung stehen.

Um die Gesamtzahl der Masten zu reduzieren wurden, wo immer möglich, die Funktionen der Fahrleitung, der öffentlichen Beleuchtung und der Lichtsignalanlagen an einzelnen Masten gebündelt. Neben der Anpassung der bestehenden Strassenbeleuchtung mittels Überspannungen soll die zusätzliche Beleuchtung des östlichen Trottoirs mittels Kandelaber beibehalten werden. Dafür mussten die Standorte der Kandelaber in den Grünrabatten teilweise neu angeordnet werden. Ob die neuen Standorte mit den bestehenden Bäumen verträglich sind, ist mittels Sondierungen im Detailprojekt zu prüfen. Falls nötig, sind die geplanten Kandelaberstandorte nochmals anzupassen.

Die bestehenden Plakatstandorte wurden mit der Firma APG auf ihren Erhalt resp. Ersatz hin abgestimmt. Die Lage der zukünftigen Plakatstandorte baut darauf auf. Um Durchgangsbreiten auf anliegenden Fussverbindungen zu gewährleisten, sind Anpassungen an den bestehenden Boulevardbewilligungen vorgesehen.

3.5 Umweltverträglichkeit

In Abstimmung mit dem Amt für Umwelt und Energie und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde für das vorliegende Projekt geklärt, dass im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens ein Umweltbericht einzureichen ist. Zu dem Bericht liegen bereits erste Voruntersuchungen vor, die auf Grundlage des Bauprojektes noch phasengerecht zu verifizieren sind.

Die Umgestaltung des Riehenrings entspricht einer wesentlichen Änderung nach Art. 8, Abs. 2 der Lärmschutzverordnung. Entsprechend müssen in erster Linie Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle umgesetzt werden. Können die Grenzwerte mit den Massnahmen an der Quelle nicht eingehalten werden, so werden die Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude zum Einbau von Schallschutzfenstern als Ersatzmassnahme im Sinne des Umweltschutzgesetzes verpflichtet. Die Kosten gehen zu Lasten des Inhabers der Strassenanlage.

Als Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle sind im Rahmen der Umgestaltung Riehenring der Einbau eines lärm mindernden Belags mit einer Wirkung von -1 dB im Endzustand und die Prüfung einer Temporeduktion während der Nachtstunden im Rahmen der Strassenlärmsanierung geplant. Für einige Liegenschaften auf der Westseite des Riehenrings, zwischen der Haltingerstrasse und der Brombacherstrasse, wird der Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich.

Das Projekt tangiert ausgewiesene Naturersatzflächen der Nordtangente. So braucht es einen Eingriff in eine Baumrabatte in der Brombacherstrasse. Zudem werden im Projekt Neubau Tram Klybeck im Riehenring zwischen Brombacherstrasse und Wiesenkreisel Naturersatzflächen der Nordtangente tangiert. Der geforderte Ersatz ist allein im nördlichen Abschnitt des Riehenrings nicht möglich. Im vorliegenden Projekt müssen daher 317 m² Naturersatzfläche der Nordtangente ersetzt werden.

Aufgrund der deutlich positiven Grünflächenbilanz des vorliegenden Projektes ist der Ersatz quantitativ und qualitativ im Riehenring gut möglich. Dafür werden die Grünrabatten zwischen der Einmündung Oetlingerstrasse und der Brombacherstrasse als Halbtrockenwiese angelegt.

Die sechs nördlichsten der zwölf zusätzlichen Bäume im Riehenring zwischen Messe und Brombacherstrasse sind als Ersatz für die negative Baumbilanz im Riehenring zwischen Brombacherstrasse und Wiesenkreisel vorgesehen.

4. Projekterläuterung

Aufgrund der Gesamtlänge des Projektes über ca. 660 Meter wird es nachfolgend in sechs Abschnitten von Süden nach Norden erläutert.

4.1 Drahtzugstrasse bis Klingentalstrasse

Die Massnahmen zur Umgestaltung des Riehenrings schliessen unmittelbar nördlich der Haltestelle Messe an die bis voraussichtlich Ende 2025 realisierten Massnahmen des hindernisfreien Umbaus der Haltestelle an.

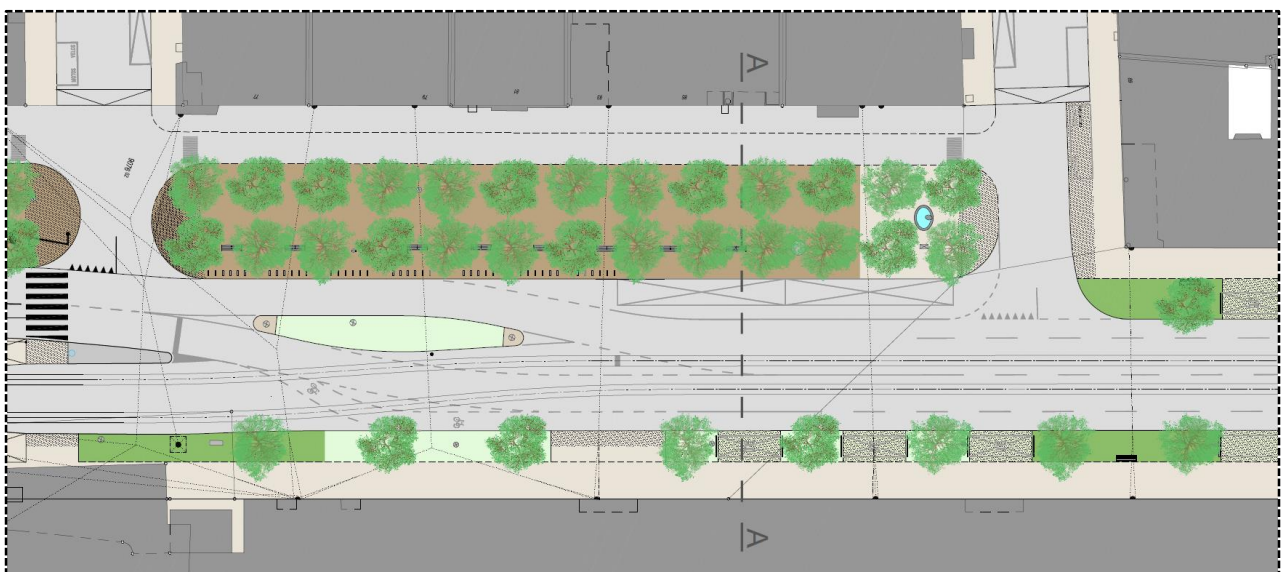


Abbildung 4: Ausschnitt Situation Drahtzugstrasse bis Klingentalstrasse

Im Bereich Drahtzugstrasse bis Klingentalstrasse fährt das Tram aus der Haltestelle Messe in das Mischtrasse mit dem MIV. Der Veloverkehr wird unmittelbar nördlich der Haltestelle auf einen Velostreifen geführt. In Gegenrichtung endet der Velostreifen nach der Einmündung Klingentalstrasse.

Eine sichere Fussgängerquerung von der Haltestelle Messe in Richtung Drahtzugstrasse wird bereits mit dem Umbau der Haltestelle eingerichtet. Dafür wird die Baumrabatte vor dem Claratum etwas verlängert. In der Mitte der Baumrabatte ist mit der Allee weiterhin ein angenehm beschatteter Fussweg auf der Westseite des Riehenrings gewährleistet. Das Trottoir auf der Messeseite

profitiert ebenfalls vom Baumbestand und wird zugunsten grösserer Baumrabatten etwas verschmälert.

Die Zufahrt zur Klingentalstrasse wird ebenfalls etwas verschmälert. Auf dem nördlichen Trottoir können so zusätzliche Moto- und Veloabstellplätze angeboten werden.

Die bestehenden zwei Car-Standplätze in der Nähe zur Haltestelle Messe bleiben erhalten. Von den fünf bestehenden Taxi-Standplätzen bleiben vier erhalten. Dabei werden die beiden Car- und ein Taxi-Standplatz auf die Westseite des Riehenrings verlegt. Die zwischen die Bäume verlegten Parkplätze werden mit Rasenfugensteinen entsiegelt ausgeführt.

Die bestehende Mittelinsel an der Haltestelleneinfahrt wird deutlich vergrössert und mit einer Rasenansaat begrünt. Auch die strassenbegleitenden Grünrabatten werden vergrössert und im Bereich der einmündenden Strassen mit der Pflanzung von kleinen blühenden Stauden aufgewertet. In der Nähe der Taxi-Standplätze ist pro Strassenseite je eine Sitzbank vorgesehen.

Die neue Aufteilung des Strassenraums in diesem Abschnitt des Riehenrings wird in den nachstehenden Schnitten deutlich:

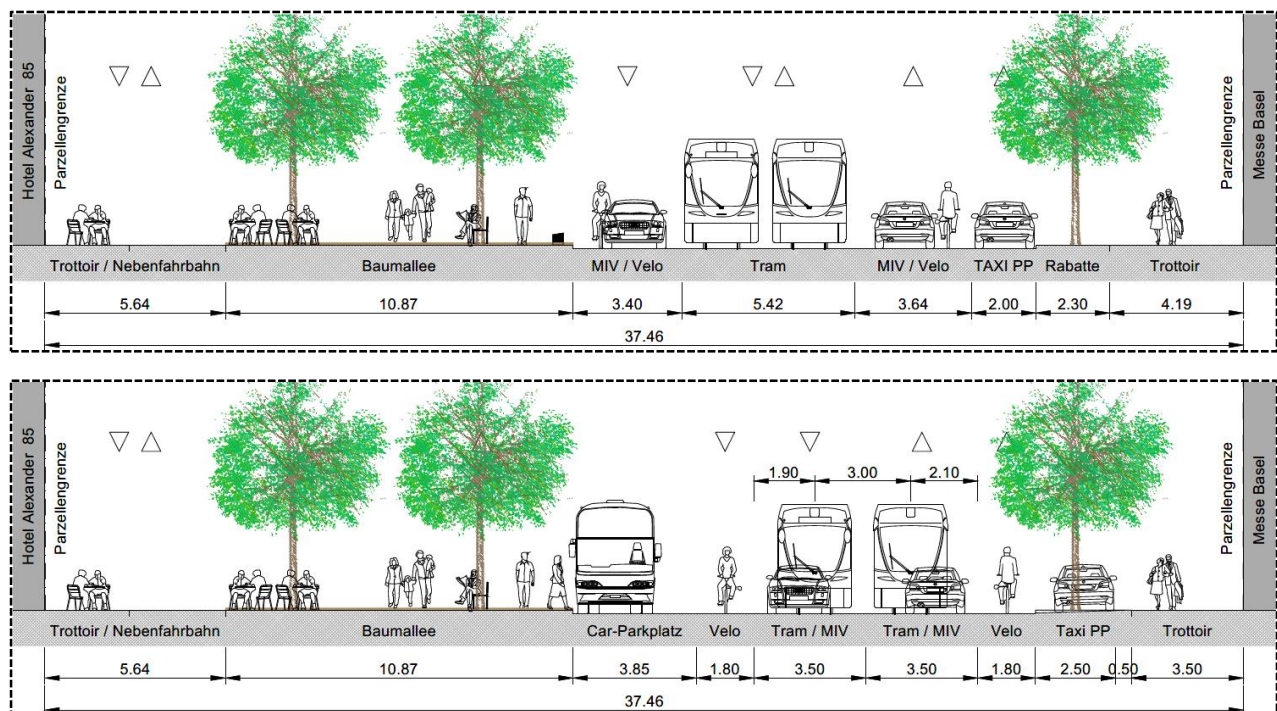


Abbildung 5: Schnitt A (oben Bestand, unten Projekt)

4.2 Klingentalstrasse bis Sperrstrasse

Der Abschnitt Klingentalstrasse bis Sperrstrasse wird von der Pflanzung einer neuen Baumreihe auf der Westseite des Riehenrings dominiert. Damit kann die bestehende Lücke in der Allee, die den Riehenring bis zum Wiesenkreisel säumt, geschlossen werden.



Abbildung 6: Ausschnitt Situation Klingentalstrasse bis Sperrstrasse

Das Tram teilt sich mit dem MIV eine Fahrbahn und verkehrt darauf als Pulkführer vor den Autos. Dem Veloverkehr stehen beidseits durchgehende Velostreifen zur Verfügung. Der Fussverkehr profitiert beidseitig von beschatteten breiten Trottoirs neben grosszügigen begrünten Baumrabatten.

An den Einmündungen der Klingentalstrasse und der Sperrstrasse werden die Baumrabatten mit einer Staudenmischung optisch aufgewertet. In drei der vier Bereichen werden Sitzbänke zum Verweilen angeboten.

Auf der Messeseite werden die Parkplätze zwischen den Bäumen platziert. Sie werden mit Rasenfugensteinen entsiegelt ausgeführt. Auf der Westseite wird die Baumrabatte von einem Taxi-Standplatz, einem Veloabstellfeld, zwei Güterumschlagsfeldern und vier Gebäudezufahrten unterbrochen.

Die nachstehende Visualisierung verdeutlicht die neue Atmosphäre in diesem Abschnitt des Riehenrings im Vergleich zum Bestand.



Abbildung 7: Situation Riehenring im Abschnitt Klingentalstrasse bis Sperrstrasse im Bestand (oben) und Visualisierung der Umgestaltung (unten)

Im Schnitt stellt sich der Riehenring im Abschnitt Klingentalstrasse bis Sperrstrasse wie folgt dar:

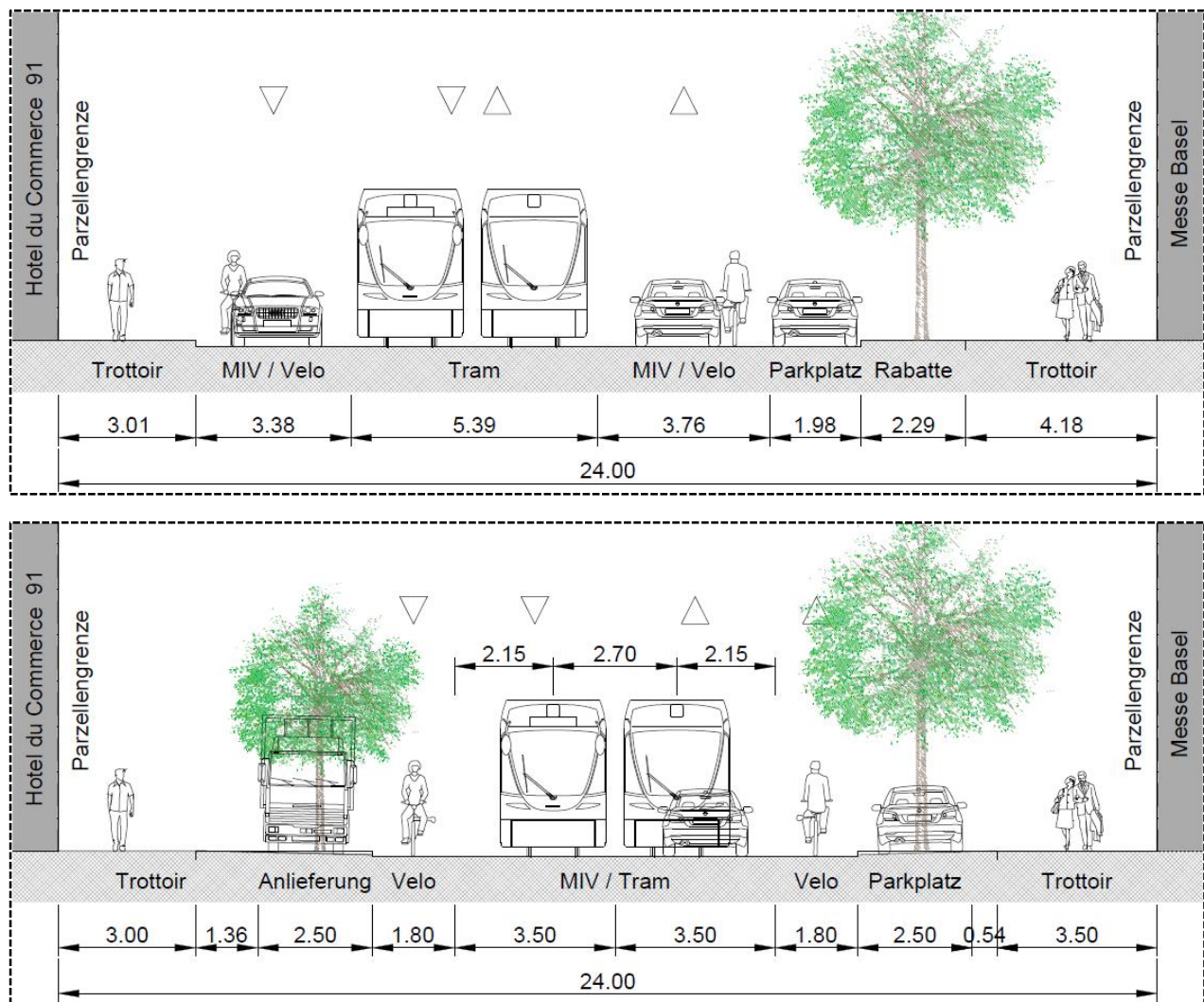


Abbildung 8: Schnitt B (oben Bestand, unten Projekt)

4.3 Sperrstrasse bis Feldbergstrasse

Mit der neuen Lage des westlichen Fahrbahnrandes würde die bestehende Trottoirüberfahrt an der Sperrstrasse West deutlich zu breit werden. Ausserdem kreuzt mit der Sperrstrasse eine Velostrasse den Riehenring. Die bestehende Trottoirüberfahrt an der Sperrstrasse West wird daher aufgehoben und durch einen Fussgängerstreifen über die Sperrstrasse ersetzt.

Die Zufahrt Sperrstrasse Ost erhält zusätzlich zum Fussgängerstreifen eine Mittelinsel als Querungshilfe.



Abbildung 9: Ausschnitt Situation Sperrstrasse bis Feldbergstrasse

Im Kreuzungsbereich der Sperrstrasse verengen sich die Spuren für den MIV, da der Riehenring im weiteren Verlauf weniger breit ist. Der bestehende Fussgängerübergang wird von der Süd- auf die Nordseite des Knotens verlegt, um eine sichere Querung mit einer Mittelinsel anbieten zu können.

Das Trottoir über die Ecke von der Sperrstrasse zum Riehenring führt teilweise über das Areal der heutigen Messehalle 3 und wird mit einer Dienstbarkeit gesichert. So kann der bestehende Strassenbaum erhalten bleiben und eine grössere Grünrabatte realisiert werden.

Für den Veloverkehr stehen von der Sperrstrasse bis zur Haltingerstrasse beidseitig Velostreifen zur Verfügung. Zusätzlich wird dem Veloverkehr exklusiv eine Linksabbiegespur in die Einbahnstrasse angeboten.

Die neue Tramhaltestelle Richtung Norden kommt vor dem Knoten Feldbergstrasse zu liegen. Sie ist als Kaphaltestelle mit Velo-Zeitinsel geplant und mit einer hohen Haltekante ausgestattet. So kann auch mobilitätseingeschränkten Personen ein autonomer Einstieg angeboten werden.

Die Baumscheiben der bestehenden Bäume im Wartebereich werden mit Baumrosten ausgestattet und sind so begehbar. Anstatt einer Wartehalle Mono-Combi wurden mit Rücksicht auf die Bäume zwei Mono-Wartehallen vorgesehen.

Im Bereich der neuen Tramhaltestelle Richtung Norden wird, wie in Kapitel 3.2 erwähnt, von den Standardmassen für die MIV- und Velo-Fahrspuren abgewichen, um die bestehenden Bäume zu erhalten.

Auf der Ostseite des Riehenrings, unmittelbar südlich der Feldbergstrasse, ist ein neuer Baum vorgesehen. Auch in diesem Abschnitt wurde für die Baumrabatten an Einmündungen und Kreuzungen eine Begrünung mit einer Staudenmischung vorgesehen. Auf der Westseite werden in zwei Aufenthaltsbereichen Sitzbänke platziert.

Nachstehende Schnitte zeigen die Veränderungen im Abschnitt Sperrstrasse bis Feldbergstrasse:

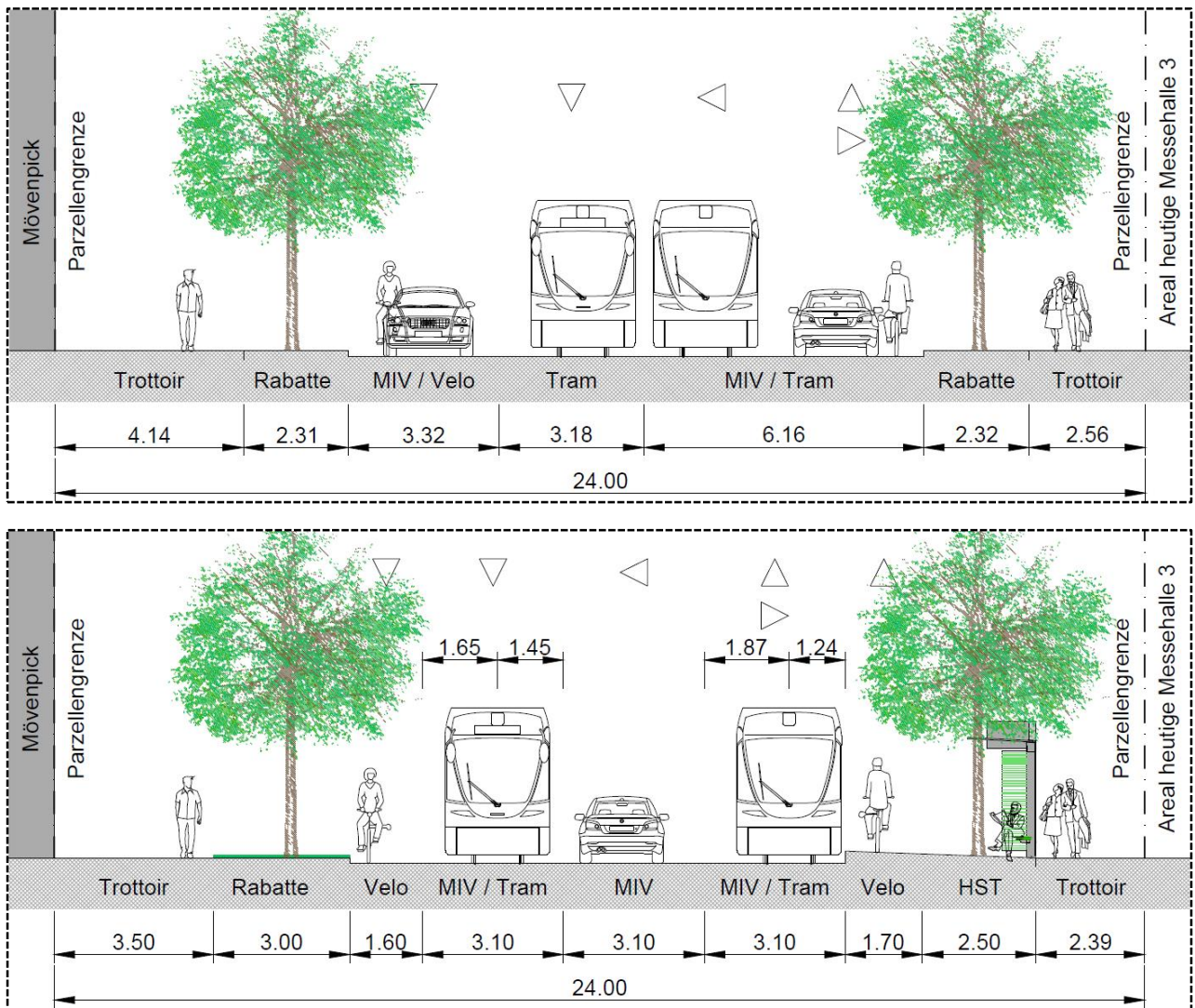


Abbildung 10: Schnitt C (oben Bestand, unten Projekt)

4.4 Knoten Riehenring/Feldbergstrasse



Abbildung 11: Ausschnitt Situation Knoten Riehenring/Feldbergstrasse

Am Knoten Feldbergstrasse wird das Tram jeweils auf der Geradeaus-Rechtsabbiegespur neben einer separaten Linksabbiegespur für den MIV geführt. Das Tram ist somit nach dem Verlassen der Haltestelle jeweils vor den Autos weiter Pulkführer.

Linksabbiegenden Velos steht in beiden Richtungen neben der Mitbenutzung der MIV-Linksabbiegespur noch eine indirekte Abbiegemöglichkeit über die Mittelinseln in den Ästen der Feldbergstrasse zur Verfügung.

Die lichtsignalgeregelten Fussgängerquerungen über den Riehenring sind etwas kürzer als heute. Für Mittelinseln ist zu wenig Platz.

Die hindernisfreien Bushaltestellen in der Feldbergstrasse Ost orientieren sich strikt an den Fahrbahnrandern. Der Wartebereich ist ausreichend breit. Die Haltekanten sind erhöht und ermöglichen so einen autonomen Einstieg auch für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Haltestellen sind jeweils mit Wartehallen vom Typ Duplex ausgestattet. Hinter den Haltestellenbereichen stehen jeweils mindestens 2.50 m breite Trottoirs zur Verfügung.

In der Grünrabatte am Trottoir zwischen der Tramhaltestelle im Riehenring Süd und den Bushaltestellen in der Feldbergstrasse Ost ist ein Trinkbrunnen vorgesehen. Alle Grünrabatten im Knotenbereich sind zur Bepflanzung mit der schon mehrfach erwähnten Staudenmischung vorgesehen.

4.5 Feldbergstrasse bis Erlenstrasse



Abbildung 12: Situation Riehenring im Abschnitt Feldbergstrasse bis Erlenstrasse im Bestand (oben) und Visualisierung der Umgestaltung Riehenring (unten)

Die Visualisierung verdeutlicht den neuen grünen Charakter des Riehenrings, hier im Abschnitt zwischen der Feldbergstrasse und der Erlenstrasse, im Vergleich zum Bestand.

In diesem Bereich liegt die hindernisfreie Tramhaltestelle Richtung Messe. Die hohe Haltekante ist zwischen Oetlingerstrasse und Feldbergstrasse platziert. Die Haltestelle wird als Kaphaltestelle mit Velo-Zeitinsel realisiert.

Die Baumscheiben des bestehenden und eines neuen Baumes im Wartebereich werden mit Baumrosten begebar gemacht. Zwischen den Bäumen wird eine Wartehalle Mono-Combi platziert.

Die Fahrspuren für Tram und MIV weisen in beide Richtungen das Standardmass auf. Die Breite der Linksabbiegespur in die Feldbergstrasse Ost musste reduziert werden. Zwischen den Baumrabbatten auf der Ostseite gibt es vier entsiegelte MIV-Parkplätze.



Abbildung 13: Ausschnitt Situation Feldbergstrasse bis Erlenstrasse

Dem Veloverkehr steht die Velo-Zeitinsel zur Verfügung, in Gegenrichtung ein Velostreifen. Die Oetlingerstrasse ist eine «Einbahnstrasse, Veloverkehr frei». Dank einer breiten Mittelinsel im Schutze der MIV-Linksabbiegespur und einem indirekten Linksabbiegebereich in der östlichen Baumrabatte kann der Veloverkehr die Verbindung Riehenring–Oetlingerstrasse in beide Richtungen ohne Einschränkung befahren.

Der Fussgängerübergang südlich der Erlenstrasse bleibt erhalten. Zur Erhöhung der Sicherheit wird neu eine breite Mittelinsel angeboten. Die nicht durch begleitete Ausnahmetransporte befahrenen und nicht begangenen Bereiche werden mit Pflaster in Sand belegt, um mittelfristig einen spontanen Bewuchs zu ermöglichen.

In dem Abschnitt müssen drei Bäume gefällt werden. Sie werden in unmittelbarer Nähe ersetzt. Insgesamt sind sechs neue Bäume in diesem Abschnitt geplant. Alle Grünrabbatten werden mit einer Staudenmischung bepflanzt.

Nachstehender Schnitt zeigt die Strassenraumaufteilung im neuen Haltestellenbereich zwischen Feldbergstrasse und Erlenstrasse:

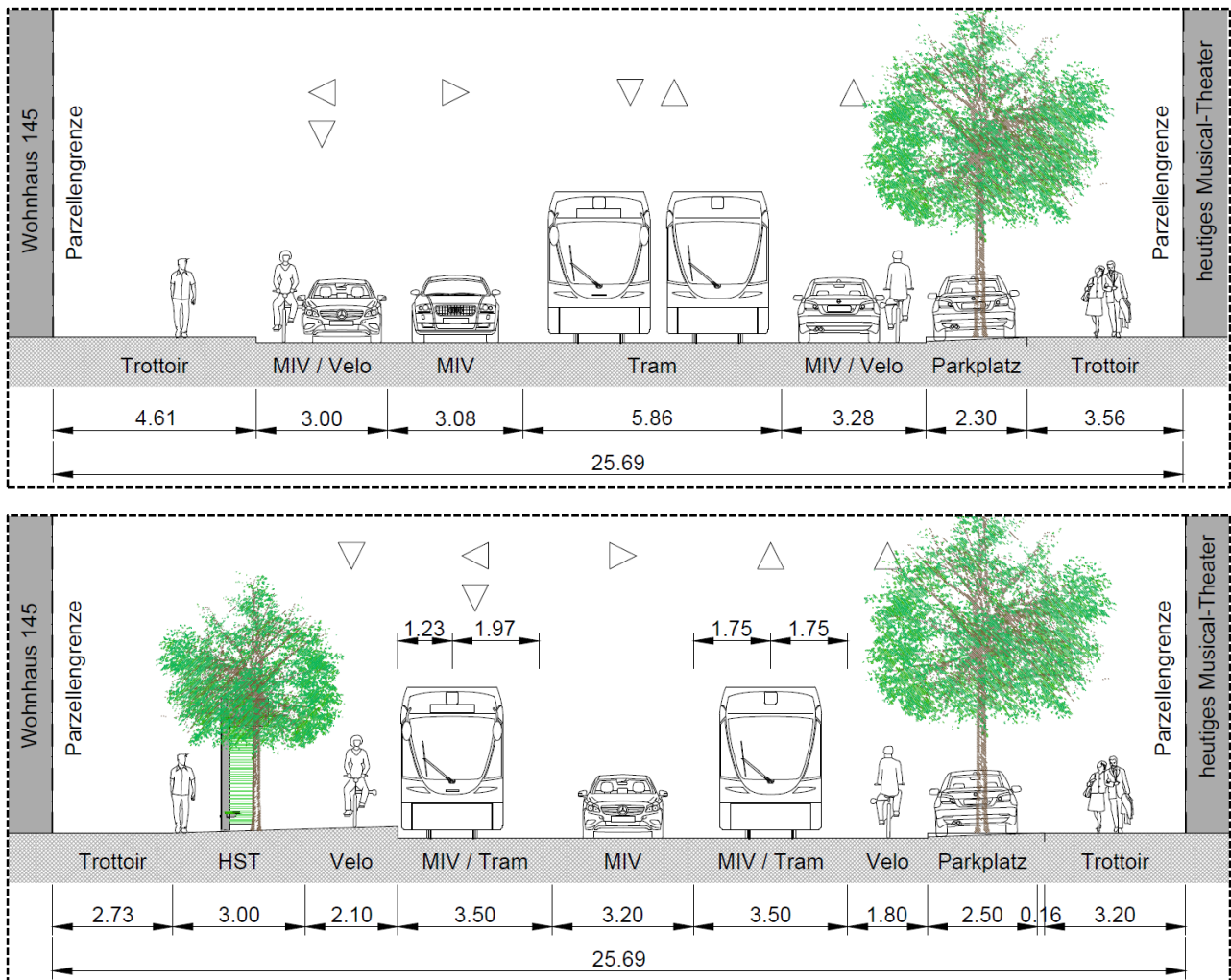


Abbildung 14: Schnitt D (oben Bestand, unten Projekt)

4.6 Erlenstrasse bis Brombacherstrasse



Abbildung 15: Ausschnitt Situation Erlenstrasse bis Brombacherstrasse mit Anschluss an Planung Neubau Tram Klybeck

Nördlich der Einmündung Erlenstrasse weist der Riehenring wieder sein Standardprofil auf. Parkplätze, Veloabstellplätze und Anlieferungsfelder sind zwischen den Bäumen platziert und sind entsiegelt.

Vor Hausnummer 173 wird die bestehende Allee um einen Baum ergänzt als Ersatz für denjenigen, der in der Brombacherstrasse vor Hausnummer 44 zugunsten des Veloverkehrs gefällt werden muss. Die Grünrabatten von der Einmündung Oetlingerstrasse bis zur Brombacherstrasse werden mit blühenden Stauden bepflanzt.

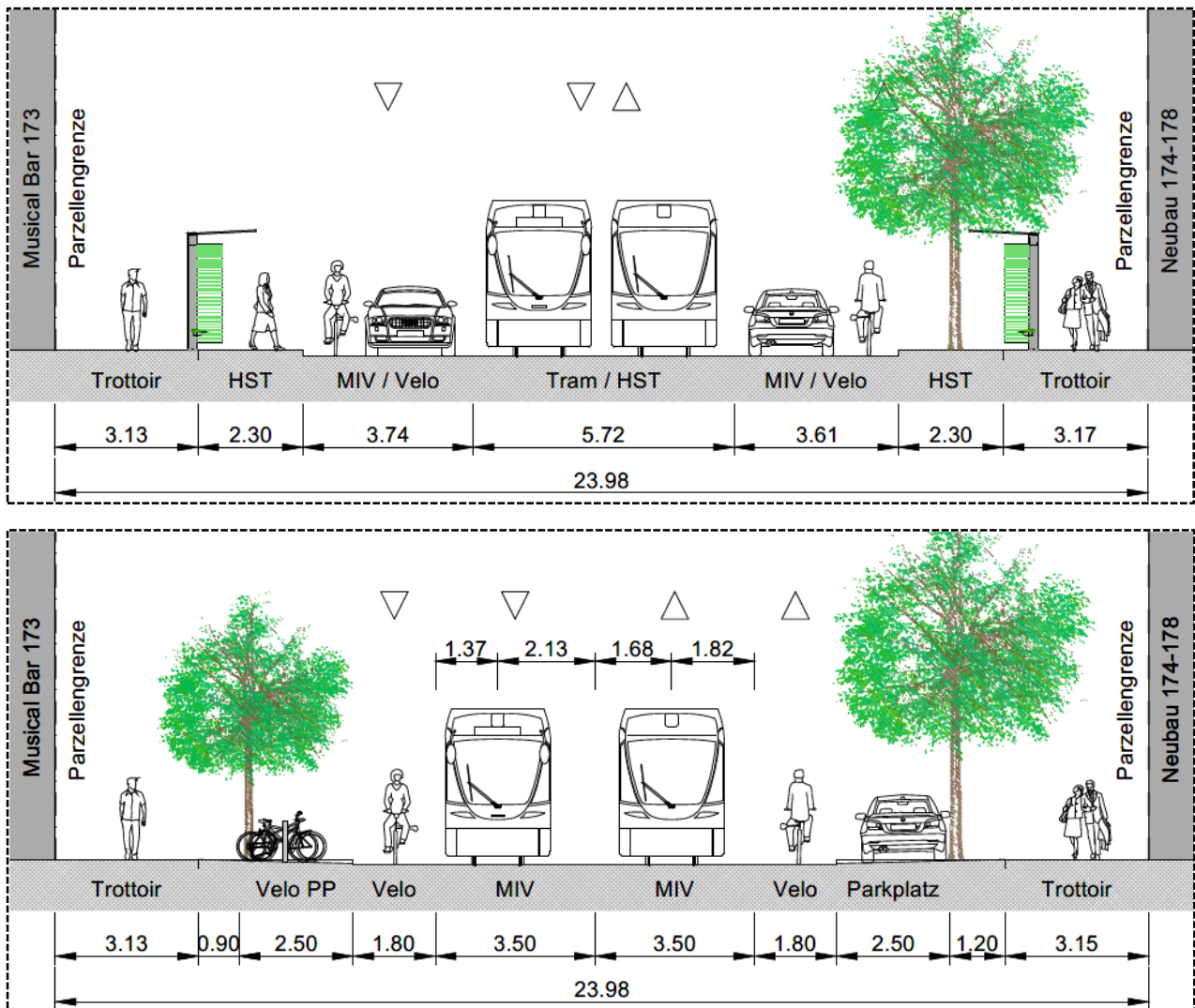


Abbildung 16: Schnitt E (oben Bestand, unten Projekt)

Der nördliche Abschluss des Projektes Umgestaltung Riehenring ist auf den Anschluss an das Projekt Neubau Tram Klybeck abgestimmt. Da dessen Umsetzung jedoch voraussichtlich erst einige Zeit nach der Realisierung der Umgestaltung Riehenring erfolgen kann, ist zwischenzeitlich ein Anschluss an den Bestand sichergestellt.



Abbildung 17: Ausschnitt Situation am Abzweig Brombacherstrasse mit Anschluss an den Bestand

4.7 Projektbilanz

Im Projektperimeter ergeben sich mit dem vorliegenden Projekt konkret folgende Bilanzen.

Quantitative Kennwerte	vorher	nachher	Bilanz
Verkehrsfläche	11'226 m ²	10'122 m ²	-1'104 m ²
davon Veloverkehrsfläche ca.	0 m ²	2'448 m ²	+ 2'448 m ²
Verkehrsfreie Fläche	7'854 m ²	8'958 m ²	+ 1'104 m ²
davon unversiegelte Fläche	574 m ²	2'985 m ²	+ 2'411 m ²
davon begrünte Fläche	574 m ²	1'928 m ²	+ 1'354 m ²
Anzahl Bäume	68	80	+ 12
davon zu fällen/neu geplant			4/16
Anzahl Parkplätze MIV	47	35	-12
davon Taxi-Standplätze	5	4	-1
davon Güterumschlagsplätze	2	7	+ 5
Anzahl Parkplätze Velo und Moto ca.*	28	80	+ 52
Anzahl Car-Halteplätze	2	2	0
Anz. Tram-Halteanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 4	2 von 2	+ 2
Anz. Bus-Halteanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 2	2 von 2	+ 2

(* Mischrechnung: Länge Abstellplatz Velo und Moto mal Faktor 1,5)

Die Verkehrsfläche im Projektperimeter wird um fast 10% reduziert werden. Von der verbleibenden Verkehrsfläche können dem Veloverkehr neu ca. 2'448 m² zur Verfügung gestellt werden.

Die verkehrsfreien Flächen werden um gut 14% erweitert. Davon profitiert vor allem der Fussverkehr. Der Anteil der unversiegelten Flächen steigt sogar um 420%. Der Grünflächenanteil wird um fast 240% erhöht.

Die Allee entlang des Riehenrings wird vervollständigt. Die Baumbilanz zeigt ein Plus von 12 Bäumen, was einer Erhöhung des Baumbestandes im Projektperimeter um knapp 18% entspricht.

Die Anzahl an Velo- und Moto-Parkplätzen wird entsprechend dem vorhandenen Bedarf um ca. 190% erhöht.

Für die beschriebenen Verbesserungen im Riehenring wird etwa ein Viertel der MIV-Parkplätze aufgehoben (-12).

5. Termine

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

Ca. 1,75 Jahre nach AB: Fertigstellung Bauprojekt inklusive kantonale Vorprüfung Umweltbericht

Ca. 3,75 Jahre nach AB: Erteilung Plangenehmigung und Fertigstellung Ausführungsprojekt

Ca. 4 Jahre nach AB: Finanzierungsvereinbarung Agglomerationsprogramm und Bauvorbereitung

Ca. 6,5 Jahre nach AB: Realisierung und Inbetriebnahme

Bei Vorliegen einer rechtskräftigen Ausgabenbewilligung bis Ende 2025 kann demnach mit einer Inbetriebnahme Mitte 2032 gerechnet werden.

Die relativ grosse Zeitspanne von zwei Jahren für die Erteilung der Plangenehmigung ist ein Erfahrungswert. Inwieweit das Verfahren schneller abgeschlossen werden kann, hängt wesentlich von eingehenden Einsprachen ab.

Im Rahmen des Bauprojektes ist eine Variantenuntersuchung zur Bauabwicklung vorgesehen. Aus aktueller Sicht ist eine abschnittsweise Vollsperrung wahrscheinlich.

6. Finanzielle Auswirkungen

Die nachfolgend detailliert aufgeführten Kosten umfassen sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau der Umgestaltung Riehenring von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse auf der Grundlage der Kostenermittlung über vorliegendes Projekt mit einer Genauigkeit von $\pm 20\%$.

Die Gesamtkosten für den Kanton Basel-Stadt betragen inkl. 8,1 % MwSt. rund 25,61 Mio. Franken. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung und Darlehen BVB	21'064'300
• neue Ausgaben	8'001'100
• gebundene Ausgaben	13'063'200
zu Lasten der Erfolgsrechnung BS	4'541'400
• jährlich wiederkehrende Kosten	12'600
• einmalig anfallende Kosten	4'528'800
Total Gesamtkosten Kanton BS (inkl. MwSt.)	25'605'700
pro memoria zu Lasten Dritter (IWB, Telekomanbieter)	4'315'900

Für das Projekt wurde im Frühjahr 2024 eine Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes der 5. Generation beantragt. Die tatsächliche Mitfinanzierung durch den Bund und deren Höhe stehen noch nicht fest.

6.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

6.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen Ausgaben betragen gesamthaft rund 8,00 Mio. Franken inkl. 8,1 % MwSt. (Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte, Kostengenauigkeit $\pm 20\%$). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Umgestaltung Strassenanlage (IB1) (inklusive Schutz- und Ersatzmassnahmen Lärm)	4'230'000
Restwert Strasse	1'525'000
Neue Publikumsanlagen Haltestellen BVB (IB 3, Darlehen an die BVB)	201'100
Massnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen des Klimawandels (MWA-F)	2'045'000
Total neue Ausgaben (inkl. MwSt.)	8'001'100

6.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Kosten umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung der Strasse und der Gleisanlage nach heutigem Standard unter Einbezug der abgeschriebenen Teile des Bauwerkes. Diese Ausgaben zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Erhaltung Strassen, Erhaltung Abwasserableitungsanlagen, Erhaltung Lichtsignalanlagen und Erhaltung ÖV-Anlage belaufen sich auf gesamthaft rund 13,06 Mio. Franken inkl. 8,1 % MwSt. (Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte, Kostengenauigkeit ±20%)

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Erhaltung Strasse (IB1)	3'315'000
RAB Abwasserableitungsanlagen (IB1)	2'039'800
RAB Lichtsignalanlagen (IB1)	433'300
Gleisanlagen (IB3, Darlehen BVB)	7'275'100
Total gebundene Ausgaben (inkl. MwSt.) gerundet	13'063'200

6.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Durch die Erweiterung und die qualitative Verbesserung der Grünflächen und des Baumbestands sowie durch zusätzliches Mobiliar (Bänke, Trinkbrunnen) erhöhen sich die jährlichen Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen sowie für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Mit dem Projekt ergeben sich die nachstehend aufgeführten Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung von gesamthaft rund 4,54 Mio. Franken inkl. 8,1 % MwSt. (Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte, Kostengenauigkeit ±20%)

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung BVD und WSU	Fr.
Einmalige Kosten	4'528'800
Entwicklungsbeitrag Grünfläche MWA / Stadtgrün (BVD)	28'800

zur Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs während der Realisierung der Baumassnahme aus dem Globalbudget des Amtes für Mobilität (BVD)	4'500'000
Jährlich wiederkehrende Kosten	12'600
Anpassung Unterhaltskosten STG für zusätzliche Grünflächen und Bäume sowie Bänke (BVD)	9'300
Folgekosten Anpassung Leistungsauftrag IWB für Unterhalts- und Betriebskosten Brunnen (WSU)	3'300
Total Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung (inkl. MwSt.)	4'541'400

6.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Sie betragen gesamthaft rund 4,32 Mio. Franken inkl. 8,1 % MwSt. (Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2023 = 123.9/Basis Oktober 2010 = 100 Punkte, Kostengenauigkeit ±20%)

Die Ausgaben Dritter sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlages.

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
Kosten IWB	4'276'600
Kosten Telekomanbieter	39'300
Total Ausgaben Dritter (inkl. MwSt.)	4'315'900

7. Prüfungen

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

8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse im Rahmen 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 [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse wird eine Ausgabe von Fr. 25'605'700 bewilligt (Preisbasis Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte). Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 5'755'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Riehenrings zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
 - Fr. 2'045'000 neue Ausgaben für die Massnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen des Klimawandels zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Mehrwertabgabefonds»
 - Fr. 201'100 neue Ausgaben für die Publikumsanlagen der Tram- und Bushaltestellen an der Feldbergstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 3, als Darlehen an die BVB
 - Fr. 4'500'000 einmalige Aufwendungen für die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs während der Realisierung der Baumassnahme zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
 - Fr. 28'800 einmalige Ausgaben als Entwicklungsbeitrag Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
 - Fr. 9'300 jährlich wiederkehrende Folgekosten für die Pflege der Grünflächen und Bäume sowie Bänke zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
 - Fr. 3'300 jährlich wiederkehrende Betriebs- und Unterhaltskosten für den Trinkbrunnen als Folgekosten der Anpassung des Leistungsauftrages der IWB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt
 - Fr. 3'315'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
 - Fr. 2'039'800 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Abwasserableitungsanlagen

- Fr. 433'300 für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen
- Fr. 7'275'100 für die Erhaltung der Gleis- und Fahrleitungsanlage sowie von Publikumsanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.