



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**12.1741.01**

BVD/P121741  
Basel, 7. November 2012

Regierungsratsbeschluss  
vom 6. November 2012

## Ratschlag

### **Reinacherstrasse Süd, Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse**

**Neue Fahrbahnaufteilung mit beidseitigen Velowegen und Baumstandortverbesserung im Zuge dringend anstehender Sanierungsarbeiten**

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Begehren.....</b>                                                    | <b>3</b>  |
| <b>2. Zusammenfassung.....</b>                                             | <b>3</b>  |
| <b>3. Begründung .....</b>                                                 | <b>4</b>  |
| <b>4. Projektbeschrieb .....</b>                                           | <b>5</b>  |
| 4.1 Ausgangslage – Heutige Situation .....                                 | 5         |
| 4.2 Neuer Strassenquerschnitt.....                                         | 6         |
| 4.3 Velomassnahmen .....                                                   | 8         |
| 4.4 Fussverkehrsmassnahmen.....                                            | 8         |
| 4.5 Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und Parkierung..... | 10        |
| 4.6 Bäume.....                                                             | 10        |
| 4.7 Ergänzende Umgestaltung zu Sanierungsmassnahmen .....                  | 10        |
| 4.8 Bauvorgang und Termine.....                                            | 10        |
| <b>5. Kosten .....</b>                                                     | <b>11</b> |
| 5.1 Kosten zu Lasten IB 1 Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur.....   | 11        |
| 5.1.1 Kosten zu Lasten der Umgestaltung (Neuinvestition) .....             | 11        |
| 5.1.2 Kosten zu Lasten der Erhaltungsplanung (gebunden) .....              | 12        |
| 5.2 Kosten zu Lasten der Werke.....                                        | 13        |
| 5.3 Zusammenstellung der Gesamtkosten .....                                | 13        |
| <b>6. Fazit .....</b>                                                      | <b>13</b> |
| <b>7. Antrag.....</b>                                                      | <b>14</b> |

## 1. Begehren

Nach Rückweisung des Ausgabenberichts Nr. 11.1614.01 durch den Grossen Rat am 21. März 2012 gestatten wir uns, dem Grossen Rat im Zusammenhang mit der dringend anstehenden Sanierung der Reinacherstrasse im Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse (bezeichnet als „Reinacherstrasse Süd“) ein überarbeitetes Ausgabenbegehren für eine neue Fahrbahnaufteilung mit Velowegen an Stelle von Velostreifen sowie für Baumstandortverbesserung zu unterbreiten.

Gemäss dem Bericht der Finanzkommission zum Ratschlag und Bericht 11.1273.01 betreffend Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 15. Februar 2012 beantragen wir dem Grossen Rat, den Gesamtbetrag von CHF 4'100'000 für die Sanierung der Reinacherstrasse Süd inkl. neuer Fahrbahnaufteilung mit beidseitigen Velowegen und Baumstandortverbesserung zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

CHF 1'020'000.00 für eine neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserung zu Lasten Investitionsbereich 1, „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6170.110.21086.

Nachstehend sind die **gebundenen** Kosten aufgeführt.

CHF 3'080'000.00 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard (siehe hierzu Kapitel 4.)

Die gebundenen Teile können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat und das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würden.

Ferner werden zu Lasten der Werke Werkleitungen in der Höhe von CHF 1'975'000.00 erneuert (nicht Bestandteil des Ratschlags, siehe hierzu Kapitel 4.).

## 2. Zusammenfassung

In der Reinacherstrasse Süd stehen dringend erforderliche Sanierungsarbeiten von Werkleitungen und Belagsflächen an. Die Wurzeln der bestehenden Bäume drücken den Belag und die Randsteine nach oben. Mit den Massnahmen soll die Qualität des Strassenraums und die Lebensqualität der über achtzigjährigen Linden mittel- bis langfristig gewährleistet.

Im Jahr 2011 wurde vom Bau- und Verkehrsdepartement ein entsprechendes Vorprojekt erarbeitet und als Ausgabenbericht Nr. 11.1614.01 „Reinacherstrasse Süd, Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse – Neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserung im Zuge dringend anstehender Sanierungsarbeiten“ dem Grossen Rat zur Abstimmung vorgelegt. In seiner Sitzung vom 21. März 2012 beschloss der Grosse Rat auf Antrag seiner vorberatenden Kommission (UVEK), den Ausgabenbericht an den Regierungsrat zurückzuweisen. Das Bau- und Verkehrsdepartement wurde dazu aufgefordert, eine Variante im Detail auszuarbeiten, die in der Reinacherstrasse Süd beidseitig Velowege an Stelle von Velostreifen vorsieht. Zusätzlich wurde verlangt, den Bearbeitungssperimeter bis zur Jakobsberger-

strasse zu erweitern und eine Lichtsignalanlage an der Einmündung Jakobsbergerstrasse/Reinacherstrasse für die Busbevorzugung der Linie 37 vorzusehen.

In Bezug auf die Velowege kommt der vorliegende Ratschlag dem Auftrag des Grossen Rats nach.

Hingegen wurde nach intensiven Abklärungen auf die verlangte Ausdehnung des Bearbeitungssperimeters verzichtet. Der Grund liegt darin, dass im Abschnitt Jakobsbergerstrasse – Jakobsbergerholzweg aufwändige Werkleitungsarbeiten (Wasser, Gas, Elektrizität) vorgesehen sind, die ausschliesslich gemeinsam mit dem Projekt Reinacherstrasse Mitte (Umgestaltung „Viertelskreis“ im Zusammenhang mit Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), Verkehrskonzept für Arealentwicklung Dreispitz und Quartierentwicklung Gundeldingen) realisiert werden können. Diese Massnahme ist ab 2016 vorgesehen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Busbevorzugungsanlage zu betrachten. Weil eine solche zwingend in Koordination zum Hauptverkehrsknoten Viertelskreis (Gundeldingerstrasse/Leimgrubenweg/Reinacherstrasse) stehen muss, ist eine bauliche sowie steuerungstechnische Erweiterung und Koordination der Lichtsignalanlagen erst mit der Realisierung dieses Vorhabens möglich.

### 3. Begründung

Die Reinacherstrasse im Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse befindet sich bereits seit längerer Zeit in einem baulich schlechten Zustand. Die Wurzeln der bestehenden Linden drücken Belag und Randsteine nach oben. Die Folgen sind Hebungen und Setzungen vor allem in den Bereichen von Trottoir und Velowegen. Damit verbunden sind erhebliche Risiken für Velo- und Fussverkehr mit erhöhter Sturz- und Stolpergefahr. Zudem ist ein kontrollierter Abfluss des Regenwassers nicht gewährleistet.

Die aktuellen Werkleitungen wie Elektrizität und Wasserversorgung müssen aufgrund ihres hohen Alters und/oder Kapazitätsengpässen saniert werden. Die Bauarbeiten erlauben gleichzeitig eine Verbesserung der Baumstandorte, was die Vitalität der Bäume erhöhen wird.



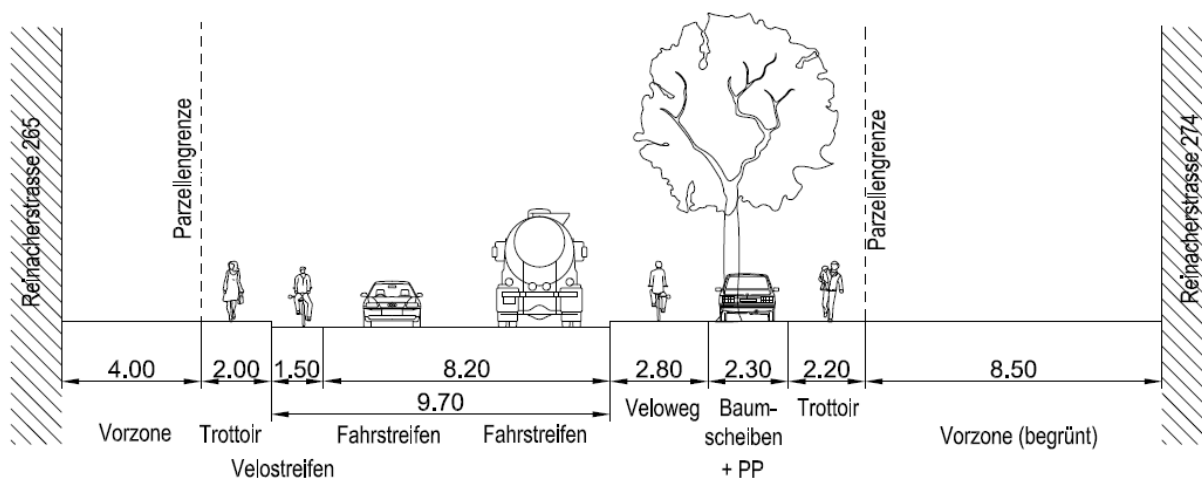
*Aktueller baulicher Zustand*

## 4. Projektbeschreibung

### 4.1 Ausgangslage – Heutige Situation

Die Reinacherstrasse (Abschnitt Leimgrubenweg bis Giornicostrasse) verbindet als Hauptverkehrsstrasse das Quartier Gundeldingen mit der Gemeinde Münchenstein. Die Strasse weist in jeder Richtung eine Fahrspur auf, es gilt die generelle Geschwindigkeit innerorts von 50 km/h. Gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) 2008 beträgt der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) 13'400 Fahrzeuge auf diesem Querschnitt. Als kantonale Veloroute ist der gesamte Abschnitt beidseits mit einem Velostreifen bzw. vor den Wohngebäuden mit den Hausnummern 264 bis 290 in Richtung Münchenstein mit einem Veloweg ausgestattet. Zwischen der Jakobsbergerstrasse und Giornicostrasse sind am westlichen Strassenrand (Seite Bruderholz) Parkplätze angeordnet. In der Gegenrichtung finden sich zahlreiche Zufahrten und Parkierungsflächen von Gewerbebetrieben des Dreispitzareals sowie die Toreinfahrt 5. Die Reinacherstrasse ist Bestandteil der Ausnahmetransportroute Typ I und der Lifeline-Achse 1. Priorität des Kantons.

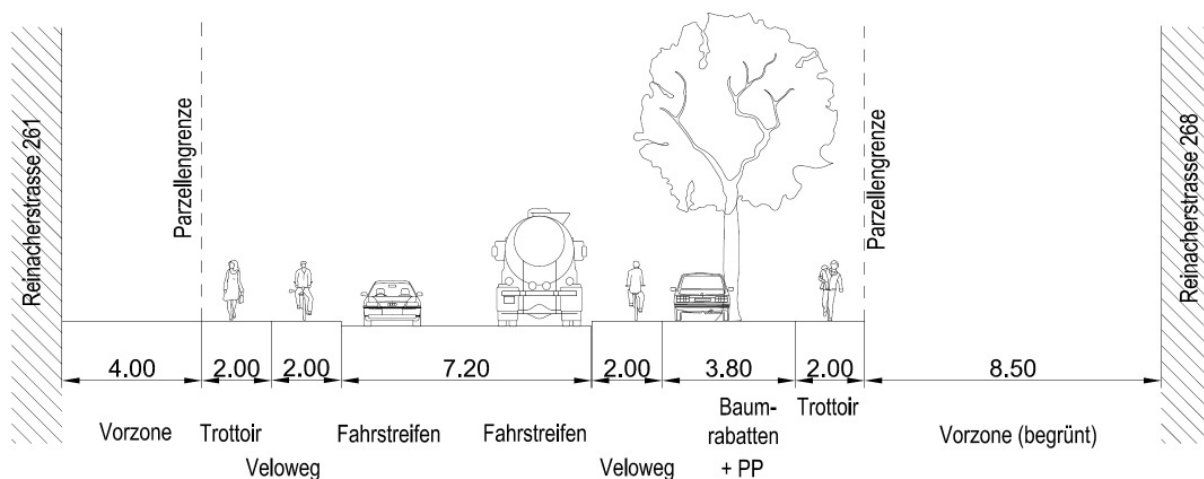
Die Baumreihe der Reinacherstrasse Süd besteht heute aus rund dreissig, teilweise über achtzigjährigen Linden und weist eine Länge von rund 400 m auf.



Heutiger Strassenquerschnitt

## 4.2 Neuer Strassenquerschnitt

Mit diesem überarbeiteten Projekt erhalten Velo- sowie motorisierter Individualverkehr jeweils ausreichend breite separate und baulich abgetrennte Verkehrsflächen. Unter Berücksichtigung einer Mindestbreite der Baumrabatten mit dem Ziel, eine mittel- bis langfristige Lebensqualität der Bäume und der Belagsqualität zu gewährleisten, ergibt sich folgender Strassenquerschnitt.

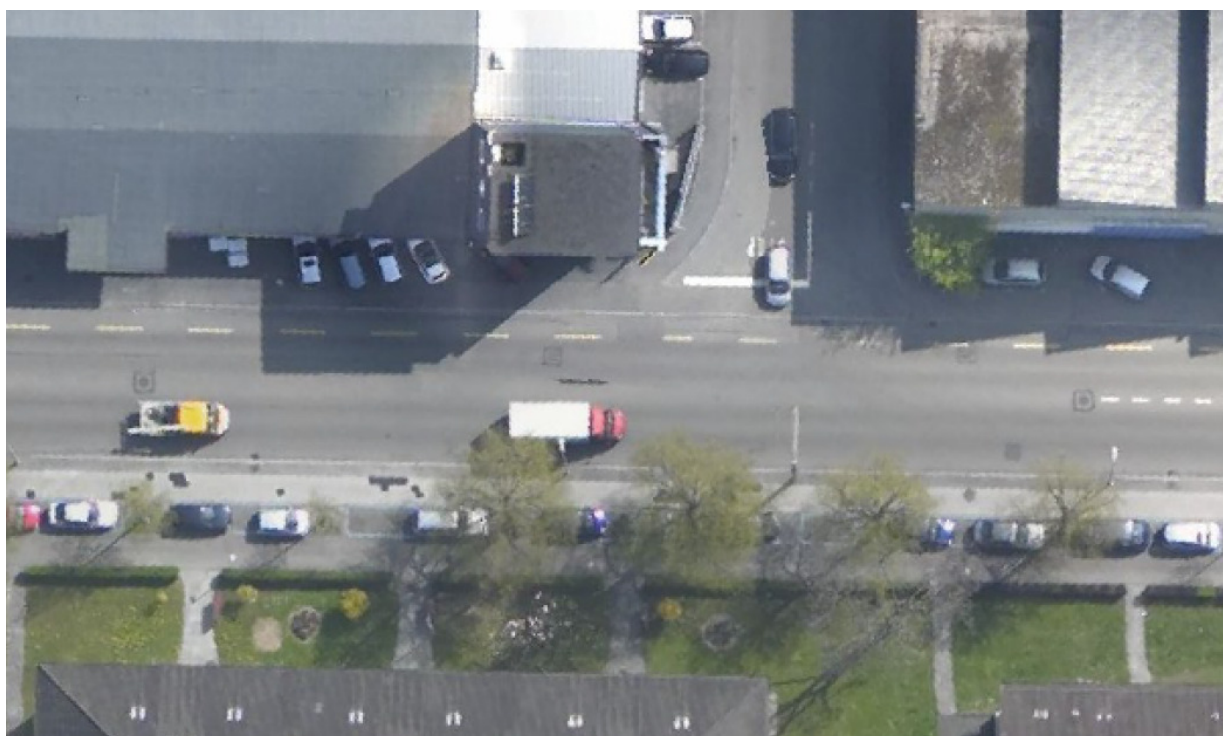


*Künftiger Strassenquerschnitt*

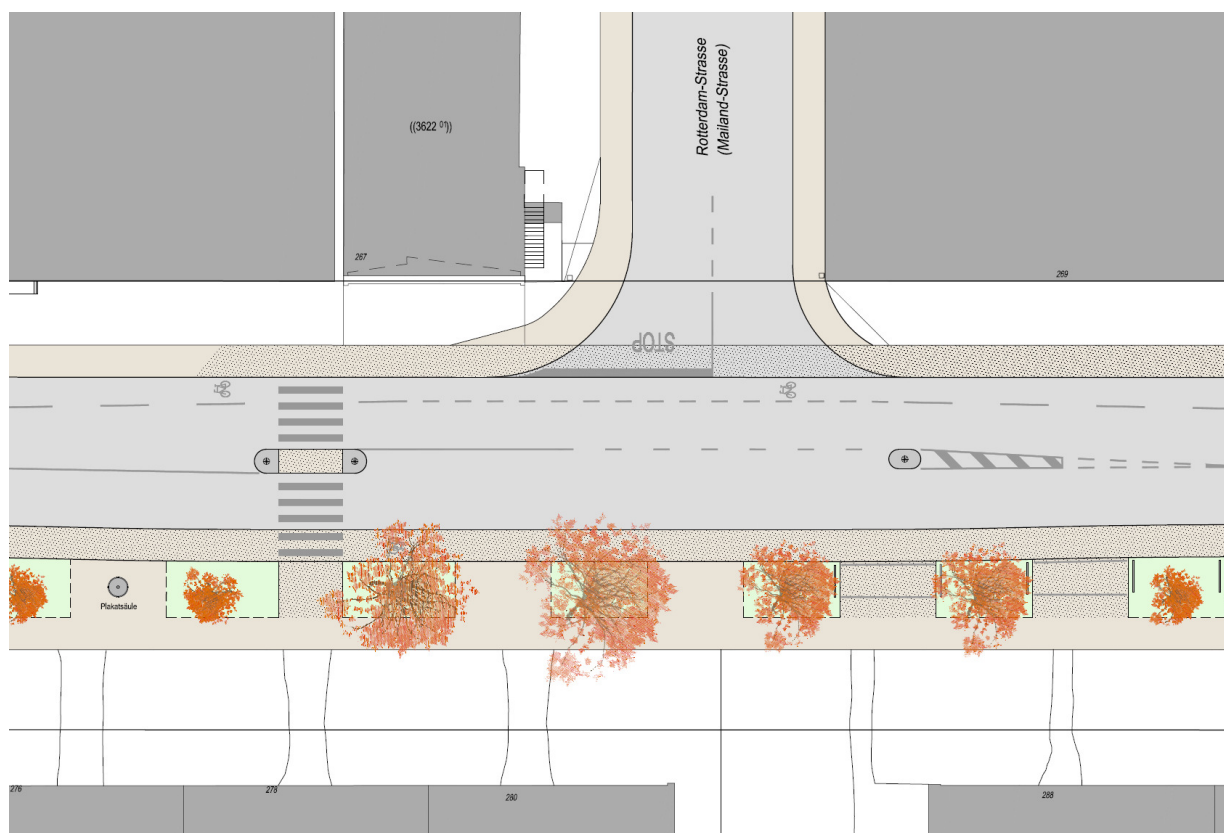
Im Anschluss der Vorzonen der Gebäude vom Dreispitzareal werden ein Trottoir und ein Veloweg von jeweils 2 m Breite angeboten. Ihnen schliesst sich eine 7.20 m breite Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen von je 3.60 m an. In der Fortsetzung folgen ein 2 m breiter Veloweg, 3.80 m breite Baumrabatten sowie ein 2 m breites Trottoir. Die Randsteinhöhe zwischen Fahrbahn und Veloweg beträgt 4 cm, um die Überfahrbarkeit für parkierende Fahrzeuge zu gewährleisten. Die zwischen den Baumrabatten angelegten Parkfelder sind 6 m lang. Damit verbleibt den Bäumen eine ausreichende Rabattenfläche, die Berührungen der Baumstämme durch Fahrzeuge ausschliesst.

Bei der Erarbeitung des Querschnitts im Bereich der Einmündung Tor 5 wird auf die „Entwicklungsplanung Dreispitz“ eingegangen, die ein Fuss- und Veloverkehrsnetz im Dreispitzareal vorsieht. Dazu gehören gute und sichere Veloerschliessungen zur zukünftigen Fachhochschule „Kunstfreilager“. Eine davon führt über die Reinacherstrasse zur Anbindung des Bruderholzquartiers.

Entsprechend wird hier eine sichere Veloführung geschaffen, wie sie der Anzug Sibylle Hübner und Konsorten betreffend Umsetzung sicherer Veloführung im Bereich Dreispitz – St. Jakob (P105105) verlangt. Dazu sind im Bereich der Einmündung Tor 5 Mittelinseln mit dahinter liegenden Aufstellbereichen vorgesehen. Dies erlaubt ein sicheres Abbiegen für Velos und Personenwagen zum Dreispitzareal ohne Behinderungen des Geradeausverkehrs nach Münchenstein sowie ein sicheres Überqueren der Strasse für die Fussgängerinnen und Fussgänger.



Heutige Erschliessung des Dreispitzareals am Tor 5

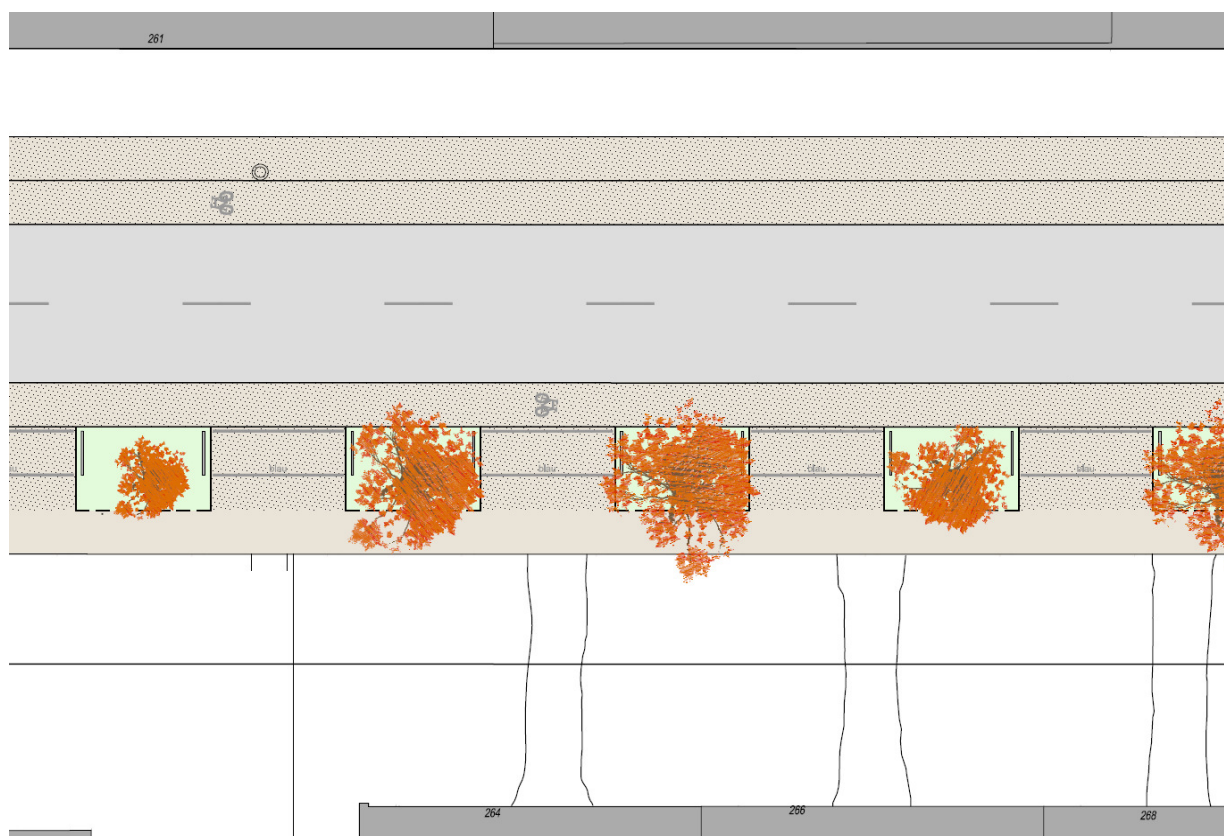


Zukünftige Erschliessung des Dreispitzareals am Tor 5



### 4.3 Velomassnahmen

Für den Veloverkehr werden beidseits Velowege geschaffen, die im Bereich der Einmündung Jakobsbergerholzweg, Giornicostrasse und Tor 5 aufgrund der Fahrbeziehungen als Velostreifen geführt werden. Die Breite der Velowege beträgt 2 m. Bei Behinderungen durch einparkierende Fahrzeuge werden Velofahrende auf dem Veloweg anhalten müssen, da – im Gegensatz zu Velostreifen – ein Ausweichen über die Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs aufgrund der erhöhten Randsteine zwischen Fahrbahn und Veloweg nicht möglich ist. Im Bereich des Tor 5 wird mit den Mittelinseln ein Bereich geschaffen, der den Veloabbiegenden und Veloeinbiegenden zum und vom Dreispitzareal Schutz vor dem geradeaus fahrenden Fahrzeugverkehr bietet.



*Neue Strassenraumgestaltung zwischen Jakobsbergerholzweg und Tor 5*

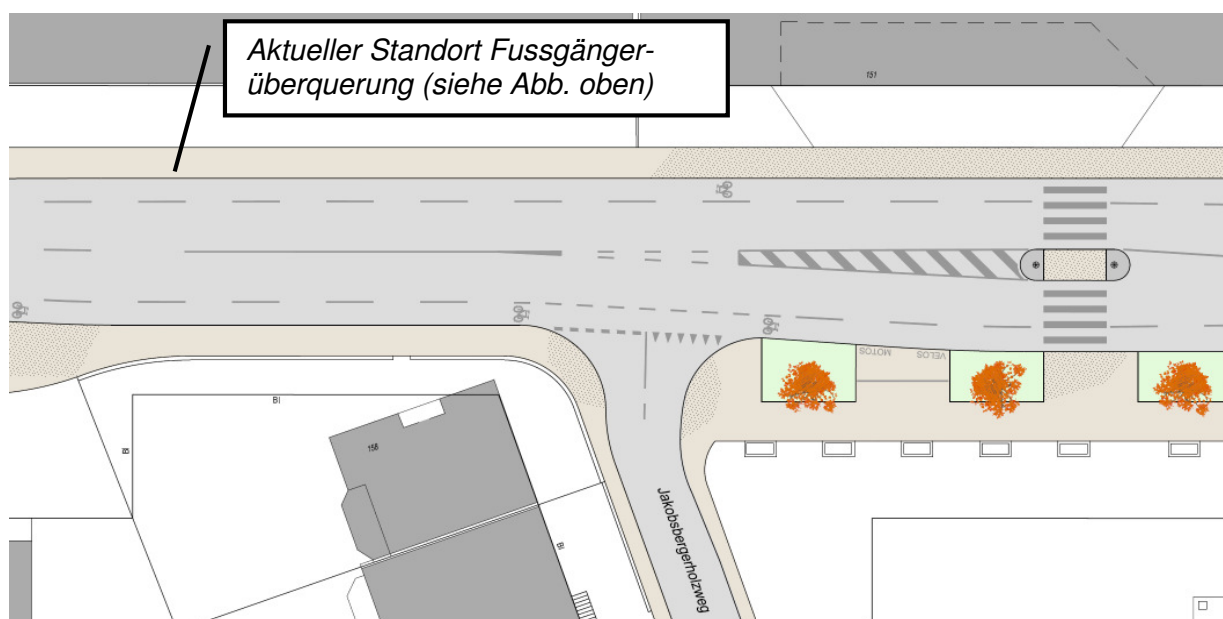
### 4.4 Fussverkehrsmassnahmen

Die Belagssanierung gewährleistet eine gute Begehbarkeit der Trottoirflächen. Die Baumratten auf der westlichen Strassenseite werden die Aufenthaltsqualität für Fussgänger/-innen auf. Die im Einmündungsbereich Tor 5 vorgesehene nördliche Schutzinsel verbessert die Strassenquerung zum Dreispitzareal auch für den Fussverkehr. Der nördlich vom Jakobsbergerholzweg gelegene Fussgängerübergang mit provisorischer Mittelinsel wird neu südlich der Einmündung platziert (im Bereich von Hausnummer 151) und normengerecht ausgebaut. Dies ermöglicht eine separate Veloführung, wobei die Anforderungen an die Fussgängerquerungen auch künftig erfüllt werden. Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf werden für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.





Heutiger Zustand vom Fussgängerüberweg nördlich des Jakobbergerholzwegs



Zukünftige Gestaltung des Fussgängerüberwegs südlich des Jakobbergerholzwegs mit durchgängiger Veloführung

#### **4.5 Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr und Parkierung**

Die bestehende geradlinige Streckenführung mit einer Strassenraumgestaltung ohne Verkehrsteiler und Leitlinien führt zu überhöhten Geschwindigkeiten und Überholmanövern, welche die Verkehrssicherheit einschränken. Die Verkehrsinseln im Bereich der Einmündung Tor 5 erhöhen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden – auch für den motorisierten Individualverkehr – und verbessern den Verkehrsablauf. Linksabbieger zum Dreispitzareal können sich neu so aufstellen, dass der folgende Geradeausverkehr weiterhin fließen kann.

Die zukünftige Anordnung der Parkfelder gewährleistet ein Parkieren ohne unerwünschten Kontakt mit den Bäumen. Von heute 54 Parkplätzen bleiben 33 bestehen.

#### **4.6 Bäume**

Die längeren und verbreiterten Baumrabatten bedeuten eine erhebliche Verbesserung der Baumstandorte. Hinzu kommen vier Neupflanzungen in Richtung Einmündung des Jakobsbergerholzwegs. Diese Vergrösserung der Grünflächen um rund 370 m<sup>2</sup> erhöht den Luft- und Wasseraustausch und damit mittel- bis langfristig die Lebenserwartung der Bäume. In den Baumrabatten werden Rabattenschutzelemente installiert. Da sich im Unterschied zum Projekt von 2011 die Parkplätze neu zwischen statt entlang den Baumrabatten befinden, ist der zusätzlich geschaffene Grünflächenanteil um rund 430 m<sup>2</sup> kleiner.

#### **4.7 Ergänzende Umgestaltung zu Sanierungsmassnahmen**

Die Zufahrt zum Dreispitzareal (Tor 5) wird in Form einer Absenkung des Fahrbahnbelags geringfügig angepasst, was zu einer verbesserten Fahrqualität beim Ein- und Ausfahren vom Dreispitzareal führt. Ein Aufsetzen des Fahrzeugbodens auf die Fahrbahn wird vermieden. Die aus dieser kurzfristigen Massnahme entstehenden Kosten sind nicht Bestandteil des Ratsschlags und gehen zu Lasten der Christoph Merian Stiftung, was mit Vertretern der Stiftung vereinbart wurde.

#### **4.8 Bauvorgang und Termine**

Die Realisierung ist für die Jahre 2014–2015 geplant. Dabei ist vorgesehen, die gesamten Bauarbeiten in Etappen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auszuführen.

## 5. Kosten

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf CHF 4'100'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

### 5.1 Kosten zu Lasten IB 1 Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur

Die Kosten von CHF 4'100'000 zu Lasten des Investitionsbereichs 1 teilen sich wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit +/- 20 %]

| Teilsystem                    | Kosten in CHF    |
|-------------------------------|------------------|
| Umgestaltung (Neuinvestition) | 1'020'000        |
| Erhaltung Strassen (gebunden) | 3'080'000        |
| <b>Total</b>                  | <b>4'100'000</b> |

Gegenüber dem Projekt 2011 erfolgt eine Kostenerhöhung der Position Umgestaltung (Neuinvestition) von CHF 120'000. Der Mehraufwand begründet sich im Einbau von zusätzlichen Randsteinen für die Velowege. Die Position Erhaltung Strassen (gebunden) erfährt hingegen eine Kostenreduktion von CHF 70'000, weil sich aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite des motorisierten Individualverkehrs Minderaufwand in Bezug auf den Fahrbahnbelag ergibt. Daraus resultieren per saldo marginale Mehrkosten von CHF 50'000 gegenüber dem Projekt von 2011.

#### 5.1.1 Kosten zu Lasten der Umgestaltung (Neuinvestition)

Die Investitionskosten für die neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserung betragen insgesamt CHF 1'020'000 (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2010 = 103.9, inkl. MwSt.) und gehen zu Lasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit +/- 20 %]

| Kostenpositionen                    | Kosten in CHF    |
|-------------------------------------|------------------|
| Strassenbau                         | 311'000          |
| Werkleitungen                       | 178'000          |
| Ausbau/Umgebung                     | 211'000          |
| Baunebenkosten                      | 47'000           |
| Honorare                            | 112'000          |
| Diverses und Unvorhergesehenes      | 86'000           |
| Zwischentotal exkl. MwSt.           | 945'000          |
| Mehrwertsteuer 8.0 %                | 76'000           |
| <b>Total (inkl. MwSt. gerundet)</b> | <b>1'020'000</b> |

In diesen Kosten enthalten sind:

- anteilmässige Kosten für die Erneuerung der Strasse auf der Grundlage der „Restwertberechnung“ der Abteilung Infrastruktur Planung,
- Kosten für die Werkleitungsbauarbeiten, die der Umgestaltung zugeteilt werden,
- Kosten für die Erneuerung und Vergrösserung der Baumrabatten, Pflanzen von Bäumen,
- Kosten für die Möblierung sowie die anteilmässigen Kosten für „Baunebenkosten, Honorare und Unvorhergesehenes“.

### 5.1.2 Kosten zu Lasten der Erhaltungsplanung (gebunden)

Im Infrastruktur-Teilsystem „Erhaltung Strassen“ sind die Kosten für eine Erneuerung der Strasse und einen minimalen Ausbau auf die heutigen Strassenstandards (Entwässerung, Randabschlüsse, Normalprofil) enthalten.

[Kostengenauigkeit +/- 20 %]

| Kostenpositionen                    | Kosten in CHF    |
|-------------------------------------|------------------|
| Strassenbau                         | 1'357'000        |
| Werkleitungen (vgl. Kapitel 5.2)    | 0                |
| Ausbau/Umgebung                     | 140'000          |
| Baunebenkosten                      | 751'000          |
| Honorare                            | 337'000          |
| Diverses und Unvorhergesehenes      | 258'000          |
| Zwischentotal exkl. MwSt.           | 2'843'000        |
| Mehrwertsteuer 8.0 %                | 227'000          |
| <b>Total (inkl. MwSt. gerundet)</b> | <b>3'080'000</b> |

## 5.2 Kosten zu Lasten der Werke

Im Zusammenhang mit dem Projekt Gesamterneuerung Reinacherstrasse Süd werden verschiedene Werkleitungserneuerungen und Anpassungen vorgenommen, welche zu Lasten der Betriebsrechnung der IWB und Swisscom gehen. Diese Kosten sind **nicht** Bestandteil des Ratschlags. Sie umfassen folgende Positionen:

[Kostengenauigkeit +/- 20 %]

| Teilsystem                          | Kosten in CHF    |
|-------------------------------------|------------------|
| Elektro                             | 684'500          |
| Gas                                 | 138'100          |
| Wasser                              | 967'200          |
| Abwasseranlage                      | 0                |
| Telekommunikation                   | 38'000           |
| Zwischentotal (exkl. MwSt.)         | 1'827'800        |
| Mehrwertsteuer 8.0 %                | 146'200          |
| <b>Total (inkl. MwSt. gerundet)</b> | <b>1'975'000</b> |

## 5.3 Zusammenstellung der Gesamtkosten

[Kostengenauigkeit +/- 20 %]

|                                           | Kosten in CHF    |
|-------------------------------------------|------------------|
| IB 1 Umgestaltung (Neuinvestition)        | 1'020'000        |
| IB 1 Erhaltungsplanung Strasse (gebunden) | 3'080'000        |
| <b>Total</b>                              | <b>4'100'000</b> |
| <b>pro memoria</b>                        |                  |
| Werke (IWB und Swisscom)                  | 1'975'000        |

## 6. Fazit

Das hier vorgestellte Projekt weist gegenüber dem Projekt 2011 folgende Unterschiede auf:

- **Veloverkehr:** Für den Veloverkehr werden neu beidseits Velowege geschaffen, die durch Randsteine mit einer Höhe von 4 cm zur Fahrbahn des motorisierten Individualverkehrs abgetrennt werden. Durch die Anordnung der Parkfelder können Behinderungen durch einparkierende Fahrzeuge auftreten. Im Gegensatz zum Projekt 2011 mit den Velostreifen müssen in diesem Fall die Velofahrenden anhalten. Ein Ausweichen ist aufgrund der erhöhten Randsteine nicht möglich.
- **Fussverkehr:** Für den Fussverkehr wird beidseits der Strasse durchgängig eine Mindestbreite des Trottoirs von 2 m angeboten (gegenüber Projekt 2011 mit 1.70 m Breite auf Seite Dreispitzareal). Beim Fussgängerübergang beträgt die Mittelinselbreite nur noch 1.50 m anstelle von 2 m.
- **Motorisierter Individualverkehr:** Die Verkehrsführung entspricht jener von 2011. Die Zahl der Parkierungsmöglichkeiten verringert sich von 54 auf 33 Abstellplätze.
- **Bäume:** Der Erhalt der Linden und die vorgesehenen Neubepflanzungen sind in beiden Projektvarianten realisierbar.

- **Versiegelte Flächen:** Die gegenüber dem heutigen Zustand gewonnene Fläche an nicht versiegeltem Boden beträgt rund 370 m<sup>2</sup> (im Projekt 2011 rund 800 m<sup>2</sup>); sie wird für Baumrabatten verwendet.

## 7. Antrag

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

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

Beilage:  
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

## Ratschlag

### **Reinacherstrasse Süd Abschnitt Jakobsbergerholzweg bis Giornicostrasse**

**Neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserung im Zuge dringend anstehender Sanierungsarbeiten**

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst,

://: den Gesamtbetrag von CHF 4'100'000 für die Sanierung der Reinacherstrasse Süd inkl. neuer Fahrbahnaufteilung mit beidseitigen Velowegen und Baumstandortverbesserung zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- CHF 1'020'000 für eine neue Fahrbahnaufteilung und Baumstandortverbesserung zu Lasten Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Position 6170.110.21086).
- CHF 3'080'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten Rahmenausgaben Erhaltung Infrastruktur Strassen (Position 6170.250.52000). Dieser gebundene Teil kann vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat und das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würden.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.