



An den Grossen Rat

20.0137.01

BVD/P200137

Basel, 12. Februar 2020

Regierungsratsbeschluss vom 11. Februar 2020

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ und „Habermatten“

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation.....	5
2.3 Perimeter	5
2.4 Ziele	6
3. Projektentwicklung	6
3.1 Haltestellenanordnung	7
3.2 Untersuchung zur Velozufahrt Bike&Ride-Anlage „Habermatten“	8
3.3 Abhängigkeiten zu angrenzenden Planungen.....	8
3.4 Einbezug des Quartiers/betroffener Anlieger	8
4. Projekterläuterung	9
4.1 Projektbeschrieb	9
4.2 Verkehr	16
4.3 Umweltaspekte	17
4.4 Gesamtbilanz.....	17
5. Termine und Kosten.....	17
5.1 Termine	17
5.2 Kosten	18
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung.....	18
5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	20
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	21
7. Antrag.....	21

1. Begehren

In der Rauracherstrasse, zwischen Kohlistieg und Aeusserer Baselstrasse, stehen Sanierungsmassnahmen an der kantonalen Infrastruktur an. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten muss der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden.

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ und „Habermatten“ nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes, Ausgaben von insgesamt rund 3,41 Mio. Franken zu bewilligen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

Fr. 1,410 Mio.	für die Anpassungen in der Rauracherstrasse und in der Aeusseren Baselstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20048)
Fr. 322'000	für die Haltestellenausstattung als Darlehen an die BVB
Fr. 161'000	als einmalige Betriebsaufwendung BVB zur Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs während der Baustelle zu Lasten des Globalbudgets ÖV
Fr. 4'000	als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für Betrieb und Unterhalt und Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartement, Stadtgärtnerei

Nachstehend sind die gebundenen Ausgaben aufgeführt:

Fr. 1,515 Mio.	für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52100)
----------------	--

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

Ferner werden zu Lasten der Industriellen Werke Basel Werkleitungen in der Höhe von 2,578 Mio. Franken erneuert.

Die Gemeinde Riehen beteiligt sich mit 40'000 Franken und damit hälftig an der Erstellung der Trottoirüberfahrten; zudem investiert die Gemeinde 273'900 Franken in die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung.

Diese Kosten Dritter sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten der Bike&Ride-Anlage (exkl. MWSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005). Für den Kostenanteil des Bundes an den B&R-Anlagen tritt der Kanton in Vorleistung. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip. Die vom Bund in Aussicht gestellten Gelder in Höhe von maximal 26'500 Franken werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

2. Begründung

Mit der Sanierung der Rauracherstrasse, im Abschnitt zwischen Kohlistieg und Aeussere Baselstrasse, unterstützt der Kanton die Gemeinde Riehen in ihrem Bestreben, diesen wichtigen Strassenraum unter Erhalt seiner verkehrlichen Funktionen sicherer und attraktiver zu machen. Die Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ im Quartierzentrum und „Habermatten“ am Quartierauftakt werden hindernisfrei gestaltet und gewährleisten so den gesetzlich geforderten möglichst autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehr. Das Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln am Bahnhof Niederholz und an den Habermatten wird sicherer und komfortabler. Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für zu Fuss Gehende, insbesondere für Schulkinder, kommen auch den Velofahrenden entgegen. Eine neue gedeckte Bike&Ride-Anlage an der wichtigen Umsteigehaltestelle „Habermatten“ trägt zudem zu einer umweltfreundlichen Mobilitätskette bei. Der Umwelt kommen neben vergrösserten Grünflächen auch Neupflanzungen von Bäumen und Gräsern zugute. Neue, sorgfältig gestaltete Mittelinseln am Quartierauftakt und im Quartierzentrum dienen primär der Sicherheit, gewährleisten aber auch einen angenehmen Aufenthalt und verleihen diesen Begegnungsorten eine wiedererkennbare Identität.

2.1 Ausgangslage

Anlass für die Projekterarbeitung ist die Erhaltungsplanung. Der Kanton Basel-Stadt ist verpflichtet, seine Infrastruktur jederzeit funktionstüchtig und sicher der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Im kantonalen Abschnitt der Rauracherstrasse, von Kohlistieg bis Aeussere Baselstrasse, besteht Erhaltungs- und Sanierungsbedarf an verschiedenen Werkleitungen, der öffentlichen Beleuchtung, verschiedenen Teilbereichen der Strassenoberfläche, an den Lichtsignalanlagen sowie bei den Bäumen. Die notwendigen Sanierungsmassnahmen werden zum Anlass genommen, bestehende Defizite der Strasseninfrastruktur mit Blick auf die Ausgestaltung nach aktuellen Normen und Gesetzen sowie auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung zu beseitigen.

Im Zuge der anstehenden Sanierung werden daher auch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an den zwei Bushaltestellen im Projektperimeter „Habermatten“ und „Bahnhof Niederholz“ umgesetzt. Damit erhalten möglichst viele Menschen autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehr mit sicheren und komfortablen Umsteigebedingungen.

Die Quartierentwicklungsplanung Niederholz der Gemeinde Riehen wurde nach der öffentlichen Vernehmlassung im 2011 entsprechend weiterentwickelt und aktualisiert. Sie sieht in der Rauracherstrasse unter anderem ein Quartierzentrum mit attraktiven Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf vor. Hierfür sind (soweit auf einer verkehrsorientierten Hauptsammelstrasse rechtlich möglich) verkehrsberuhigte Strassen sowie Fuss- und Velowegverbindungen zu den Infrastrukturen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wichtig. Mit einem massvollen Siedlungswachstum sowie einer Siedlungsverdichtung nach innen sollen Qualitäten hinsichtlich Bebauung, Freiraum und Aussenraumnutzung sowie ökologischer Vernetzung erhöht werden. Das vorliegende Sanierungsprojekt hat diese Zielsetzungen aufgenommen und soweit wie möglich umgesetzt, besonders mit der Schaffung eines attraktiven Quartierauftakts an den Habermatten und eines attraktiven Quartierzentrums im Bereich Rauracherzentrum bis Bahnhof Niederholz.

Der Kantonale Teilrichtplan Velo weist an der wichtigen Umsteigehaltestelle „Habermatten“ eine gedeckte Bike&Ride-Anlage aus; sie soll im Rahmen des Projekts gebaut werden.

2.2 Situation

Die Rauracherstrasse ist auf dem kantonalen Abschnitt zwischen Kohlistieg und Aeusserer Baselstrasse als verkehrsorientierte Hauptsammelstrasse klassifiziert. Gemessen an dieser Klassifizierung weist sie verhältnismässig wenig Verkehr auf. Als Notfall-Verbindungsachse muss sie eine gewisse lichte Breite gewährleisten. Die Fahrbahn weist abschnittsweise Spurrinnen und Risse auf.

Zwischen Kohlistieg und Bahnhof Niederholz drücken die Baumwurzeln den Belag auf dem westlichen Trottoir nach oben. Die Bäume haben keine optimalen Wuchsbedingungen. Für die Fussgänger/-innen besteht Stolpergefahr.

Im Quartierzentrum führt ein Schulweg entlang der Gotenstrasse in die Niederholzstrasse über die Rauracherstrasse zu diversen Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Die Querung der Strasse via Fussgängerstreifen ohne Mittelinseln entspricht nicht den aktuellen Sicherheitsanforderungen. Zudem liegen die heutigen Busteilhaltestellen „Bahnhof Niederholz“ beide nördlich der Einmündung Niederholzstrasse. Dies führt dazu, dass aus dem Bus nach Süden aussteigende Fahrgäste – vermehrt auch Kinder und Jugendliche – die Rauracherstrasse hinter dem Bus, abseits der Fussgängerstreifen queren. Das ist wegen der eingeschränkten Sicht hinter dem Bus gefährlich. Die trotz vorhandener Einstellhalle unmittelbar vor dem Rauracherzentrum parkenden Fahrzeuge schränken die Sicht zusätzlich ein und machen die Situation für die wild querenden Fussgänger/-innen noch gefährlicher.

Mit den neuen Wohnungen Auf dem Rüchlig, dem neuen Alten- und Pflegeheim sowie der Neubebauung Zentrum Niederholz unmittelbar am Bahnhof Niederholz wurde der Bedarf nach sicheren und direkten Fusswegverbindungen entlang und über die Rauracherstrasse verstärkt. Gleichzeitig wächst der Anspruch an die Attraktivität des erweiterten Quartierzentrums, die der heutige Strassenraum nicht leisten kann.

Die Bushaltestellen entsprechen nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Besonders älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen ist ein autonomer Zugang zum öffentlichen Busverkehr dadurch verwehrt. Dies gilt sowohl für die Bushaltestelle „Bahnhof Niederholz“ als auch für die Bushaltestelle „Habermatten“.

Die Strassenraumgestaltung am Quartierauftakt Habermatten orientiert sich heute überwiegend am rollenden Verkehr. Die Situation weist für den Fussverkehr erhebliche Defizite bezüglich sicherer und direkter Verbindungen auf, besonders beim Zugang zum öffentlichen Verkehr und beim Umstieg zwischen Bus und Tram. Die gemäss Teilrichtplan Velo an den Habermatten vorgesehene gedeckte Bike & Ride-Anlage fehlt bislang. Ein ungedecktes Provisorium auf dem heutigen Trottoir schränkt die Platzverhältnisse für den Fussverkehr zusätzlich ein.

Auch die Trottoirbreiten vor den ersten beiden Grundstücken nach der Einmündung Rauracherstrasse, an der Aeusseren Baselstrasse vor Haus Nr. 325 und 319, weisen heute nur knapp das Mindestmass von 1.50 m auf. Im weiteren Trottoirverlauf Richtung Riehen Dorf wurde dieses Defizit bereits vor Längerem behoben.

2.3 Perimeter

Der Perimeter des vorliegenden Projektes erstreckt sich auf die gesamte Breite der Rauracherstrasse, auf dem kantonalen Abschnitt zwischen Kohlistieg und Aeusserer Baselstrasse.

Der Perimeter wird von folgenden Strassen tangiert: Kohlistieg, südliche Rauracherstrasse, Rauracherwegli, Rüchligweg, Niederholzstrasse, Gotenstrasse, In den Neumatten, Bäumlhofstrasse und Aeussere Baselstrasse.



Abbildung 1: Projektperimeter Rauracherstrasse von Kohlistieg bis Aeusserer Baselstrasse

2.4 Ziele

Abgestimmt auf den Erhaltungsbedarf werden mit den in Kapitel 4 erläuterten Massnahmen nachstehende Ziele verfolgt:

- Schaffen hindernisfreier Haltestellen für möglichst autonomen Zugang zum öffentlichen Verkehr für jedermann
- Verbessern der Sicherheit für den Fussverkehr, insbesondere für Schulkinder
- Schaffen einer gedeckten Bike&Ride-Anlage an der Haltestelle „Habermatten“
- Schaffen eines attraktiven Quartierauftrakts an den Habermatten
- Schaffen eines attraktiven Quartierzentrums im Bereich Rauracherzentrum bis Bahnhof Niederholz

3. Projektentwicklung

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

Die Fachstellen der Verwaltung der Gemeinde Riehen waren in die Projekterarbeitung mitverantwortlich involviert. Der Gemeinderat Riehen wurde regelmässig informiert. Bis auf die Lage des Fussgängerstreifens am Ruchligweg konnte zwischen den Beteiligten zu allen Aspekten Einigkeit erzielt werden. Besagter Fussgängerstreifen wird in Kapitel 4.1 detailliert behandelt.

3.1 Haltestellenanordnung

Ausgehend von der in Kapitel 2 erläuterten Situation wurden verschiedene Varianten erarbeitet, die einen Haltestellenzugang zu den **Busteilhaltestellen „Bahnhof Niederholz“** nach den Erfordernissen des BehiG gewährleisten und gleichzeitig eine Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger/-innen im Allgemeinen und für Schulkinder im Besonderen sicherstellen können. Dabei wurde schnell deutlich, dass die angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit nach aktuellen Standards nur zu bewerkstelligen ist, wenn die Teilhaltestelle Fahrtrichtung Süden vor die Neubebauung Zentrum Niederholz verschoben wird. Ein Verbleib an der heutigen Lage unter Einhaltung aller Projektierungsrichtlinien für BehiG und der aktuellen Normen für Verkehrssicherheit ist nicht möglich. Die Verschiebung der Teilhaltestelle näher an den Bahnhof Niederholz eröffnet ausserdem Spielräume für eine Stadtraumentwicklung entsprechend dem Quartierentwicklungsplan der Gemeinde Riehen für einen attraktiven Bereich im Quartierzentrum mit Wiedererkennungswert.



Abbildung 2: — Lage Bushaltestellen heute, ↔ mit bestehender privater Zufahrt über Haltestelle Habermatten



Abbildung 3: — Lage Bushaltestellen projektiert, ↔ mit geplanter privater Zufahrt von Aeusserer Baselstrasse

Zur Lage der **Busteilhaltestellen „Habermatten“** wurden in der Erarbeitung des Projektes umfangreiche Überlegungen angestellt. Letztlich können mit der neuen Lage die Mindestanforderungen des BehiG und die betrieblichen Anforderungen des Busbetriebs erfüllt werden. Mit der geplanten Lage der Haltestelle auf der Ostseite der Wendeschleife muss die Zufahrt zum Eckgrundstück Rauracherstrasse 3 /Aeusserer Baselstrasse 325 von der Rauracherstrasse an die Aeusserer Baselstrasse verlegt werden (vgl. Kapitel 4.1). Die Fussverbindungen entlang der Trottoire und über die Strassen sind mit der geplanten Haltestellenlage sicher und so direkt wie möglich. Die Engstelle im Trottoir an der Aeusseren Baselstrasse wird beseitigt.

3.2 Untersuchung zur Velozufahrt Bike&Ride-Anlage „Habermatten“

Um die Velozufahrt zur geplanten gedeckten Bike&Ride-Anlage an der Haltestelle „Habermatten“ und zu den Prisma Schulen im schon erwähnten Eckgrundstück sicher zu gestalten, wurde auch untersucht, ob im Abschnitt Bäumlhofstrasse bis Aeussere Baselstrasse der Rauracherstrasse, die gesetzlichen Grundlagen zur Einführung von Tempo 30 vorliegen. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass wegen der verhältnismässig geringen Verkehrsbelastung, die derjenigen einer siedlungsorientierten Strasse entspricht, und aufgrund des sehr geringen Risikos für die Velofahrenden bei einer hohen Übersichtlichkeit der Situation eine Geschwindigkeitsreduktion auf diesem Abschnitt der verkehrsorientierten Strasse weder notwendig noch verhältnismässig wäre. Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Tempo 30-Einführung auf dem genannten Strassenabschnitt sind somit nicht erfüllt. Velomassnahmen wie die Markierung von Velostreifen oder einer Kernfahrbahn scheitern an fehlender Fahrbahnbreite. Eine Aufhebung der längs angeordneten Parkplätze auf dem gesamten Abschnitt schätzen die verantwortlichen Fachstellen aufgrund oben beschriebener unkritischer Situation als nicht verhältnismässig ein.

3.3 Abhängigkeiten zu angrenzenden Planungen

Im Vorfeld der Erarbeitung des Vorprojektes wurde in einer Gesamtschau sämtlicher Erhaltungsbedarf (Werke, öffentliche Beleuchtung, Strasse, Lichtsignalanlagen, Bäume) in der Rauracherstrasse und daran angrenzender Planungen untersucht, um die vorgesehenen Massnahmen bestmöglich und unter Nutzung bestehender Synergien zu koordinieren. Die Koordinationskommission Infrastruktur hat die Ergebnisse im Juni 2017 abgenommen. Dabei wurden folgende Umsetzungszeiträume für die kantonalen Planungen und die Planungen der Gemeinde Riehen bestätigt:

- Rüchligweg	ab 2017 (abgeschlossen)
- Tramhaltestelle Habermatten	ab 2020
- Rauracherstrasse Süd	ab 2020
- Rauracherstrasse (vorliegendes Projekt)	ab 2021

Für folgende Vorhaben wurden die Realisierungszeiträume basierend auf dem oben genannten Koordinierungsanspruch verschoben:

- Hörnliallee – Otto Wenk-Platz – Kohlistieg	ab 2023
- Bäumlhofstrasse Nord	ab 2023

3.4 Einbezug des Quartiers/betroffener Anlieger

Aufgrund der Linearität des Projektes, der gesetzlichen Vorgaben zur Ausgestaltung des Strassenraums und der von der kantonalen Hauptsammelstrasse weiterhin zu erfüllenden Funktionen besteht kein grosser Gestaltungsspielraum. Von einem umfangreichen Einbezug aller Anlieger wurde daher abgesehen. Mit der Einbindung der Fachstellen der Gemeinde Riehen in die Verantwortung sowie der Einbindung des Gemeinderates Riehen in den Planungsprozess ist die Interessensvertretung der Riehener Bevölkerung gewährleistet.

Von der Planung direkt betroffene Anlieger wurden selbstverständlich auch direkt kontaktiert. So wurde mit der Gemeinde Riehen und dem Bauträger der Neubebauung Zentrum Niederholz ein Vorvertrag zu einer beabsichtigten Dienstbarkeit geschlossen, um die neue Warthalle der Bus-Haltestelle „Bahnhof Niederholz“ Richtung Friedhof Hörnli auf dem öffentlich zugänglichen Vorplatz der Neubebauung platzieren zu können.

Des Weiteren wurde mit den Eigentümern der Aeusseren Baselstrasse 325 und 319 diskutiert, wie die Verlegung der Grundstückszufahrt von der Rauracherstrasse an die Aeussere Baselstrasse und die Verbreiterung des Trottoirs an der Aeussere Baselstrasse möglichst verträglich für die Grundstückseigentümer realisiert werden können. Die im Projekt vorgeschlagenen Massnahmen werden von den Eigentümern getragen.

4. Projekterläuterung

4.1 Projektbeschreibung

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

Abschnitt Kohlistieg bis Bahnhof Niederholz

Mit der Fahrbahnsanierung wird die Fahrbahnbreite zwischen Kohlistieg und Einmündung Rüchligweg etwas verringert, wodurch grössere Baumrabatten möglich werden.

Die Baumrabatten werden saniert, indem jeweils zwei Baumrabatten zusammengefasst werden und wie im Bestand mit Rasen angesät werden. Der Belag des westlichen Trottoirs wird ebenfalls saniert.

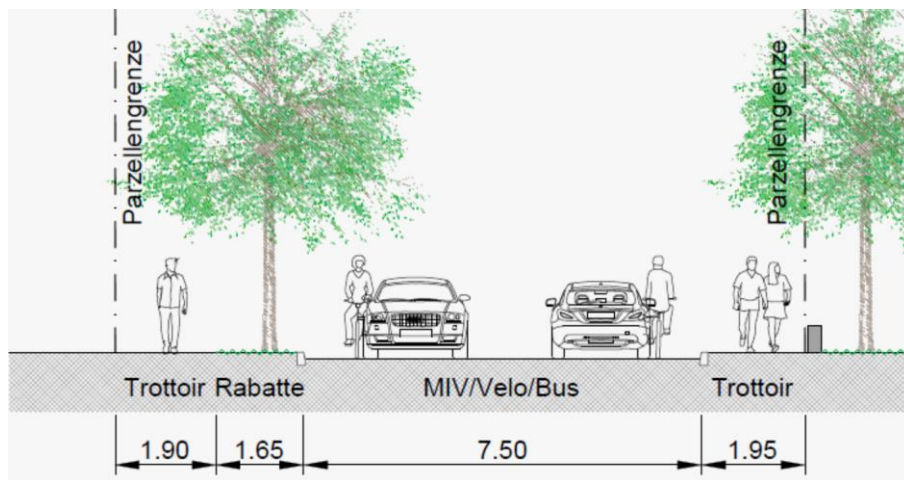


Abbildung 6: Querschnitt A-A auf Höhe Rauracherstrasse Nr. 114, Bestand

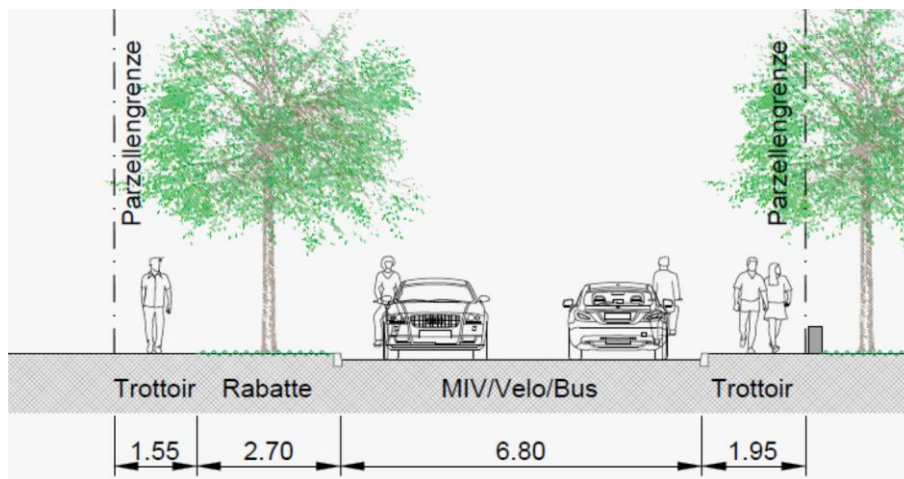


Abbildung 7: Querschnitt A-A auf Höhe Rauracherstrasse Nr. 114, Projekt

Unmittelbar südlich der Einmündung Rüchligweg, gleich nach der Baumreihe auf der Westseite, ist ein Fussgängerstreifen geplant. Dieser soll bereits vorab realisiert werden, um der neuen Bewohnerschaft der Wohnungen und des Alten- und Pflegeheims Auf dem Rüchlig möglichst bald eine komfortable Querung zum Bahnhof Niederholz und zur Neubebauung Zentrum Niederholz anbieten zu können. Aus dem Grund wurde die entsprechende Randsteinabsenkung bereits mit der Realisierung der Trottoirüberfahrt Rüchligweg erstellt.

Wie in Kapitel 3 angesprochen, gibt es noch keine Einigkeit zur Lage des geplanten Fussgängerstreifens. Der Gemeinderat Riehen fordert eine Verschiebung des geplanten Fussgängerstreifens

sowie die vorzeitige Umsetzung der Fahrbahnverengung und Einrichtung des Fussgängerstreifens an verschobener Lage. Aus Sicht des Gemeinderats sind zu Fuss Gehende, die sich im Wartebereich des Fussgängerstreifens aufhalten, durch abbiegende grosse Fahrzeuge gefährdet. Grosse Fahrzeuge befahren die Situation des Öfteren, da sich im Rüchligweg ein Gewerbegebiet befindet.

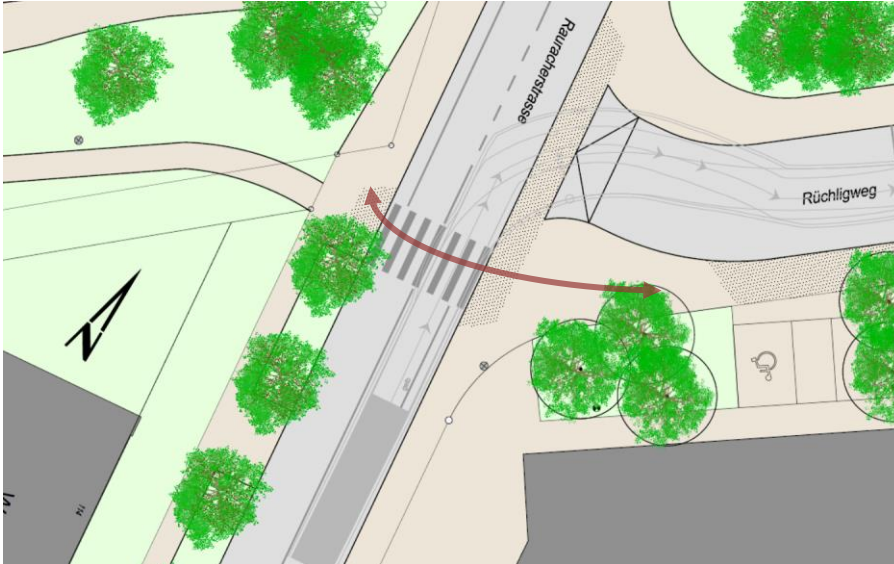


Abbildung 8: Lage Fussgängerstreifen nach Empfehlung Fachstellen ↔ mit Wunschl意思 Fussgänger

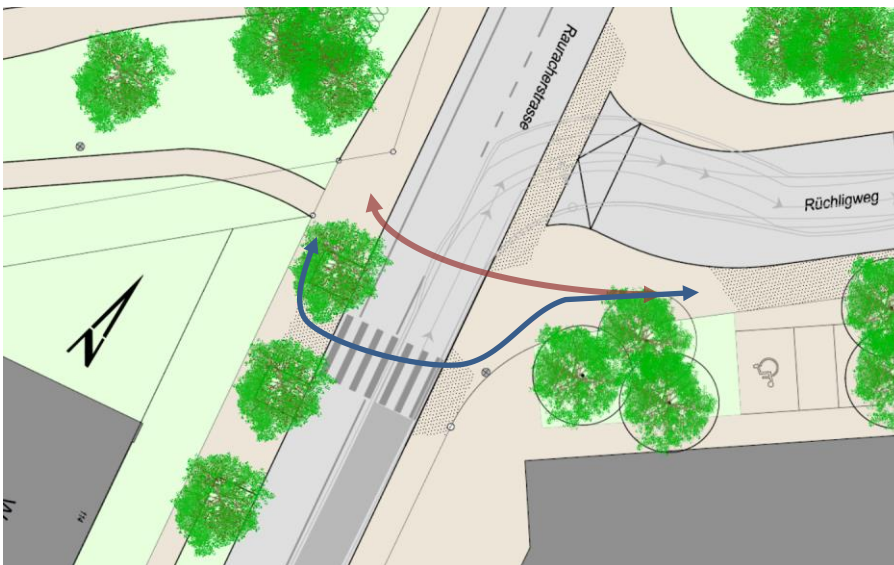


Abbildung 9: gemäss GR Riehen verschobener Fussgängerstreifen ↔ mit Wunschl意思 und ↔ erzwungener Laufline Fussgänger

Aus Sicht der Fachstellen sind die Bedenken unbegründet. Die ordnungsgemässe Befahrbarkeit der Trottoirüberfahrt Rüchligweg wurde mit standardisierten Schleppkurven von Sattelschleppern geprüft und ist nicht zu beanstanden (vgl. Abbildung 8). Das nördliche Trottoir des Rüchligwegs wird dabei nur geringfügig überstrichen, nicht überfahren. Der Aufstellbereich an der Rauracherstrasse wird nicht tangiert. Zusätzlich zur Markierung und Signalisation des Fussgängerstreifens soll die Wegweisung Richtung Gewerbegebiet an einer Signalstange zwischen Aufstellbereich und Einmündung platziert werden. So wird die Situation der Einmündung mit dem daneben liegenden Fussgängerstreifen für die einfahrenden Fahrzeuge und die Fussgänger/-innen weiter verdeutlicht. Noch grössere Fahrzeuge, respektive Fahrzeuge mit ungünstigerer Schleppkurve, müssen langsam und aufmerksam die Gegenfahrbahn der Rauracherstrasse mit in Anspruch nehmen. Dies ist erlaubt und gängige Praxis im Strassenverkehr. Die in der Diskussion angeführte heutige Zufahrt an der Niederholzstrasse ist nicht mit der geplanten Situation vergleichbar.

Durch die nach heutiger Norm nicht mehr zulässige Trottoirüberfahrt von fast sieben Metern Tiefe, fehlt den Fahrzeuglenkern die Orientierung an den Randsteinen der Niederholzstrasse. Ausserdem beträgt der Abstand zwischen Randstein Niederholzstrasse und Markierung Fussgängerstreifen heute nur etwa 1.50 m, hingegen sind am Rüchligweg 3.80 m geplant.

Die vom Gemeinderat Riehen geforderte Lösung ist machbar, hat aber folgende Nachteile, weshalb sie keinen Eingang ins Projekt gefunden hat:

- unkomfortable Lauflinie für Bewohner/innen von Auf dem Rüchlig um den bestehenden Baum herum und damit erhöhtes Risiko, dass nicht am Fussgängerstreifen gequert wird;
- Einschränkung geplante Baumstandortverbesserung für zwei Bäume und damit auch Beeinträchtigung des Gesamtbildes des Strassenraums;
- Einschränkung für eine vorgezogene Realisierung aufgrund schlechter Sichtverhältnisse hinter dem vorhandenen Baum, respektive wesentliche Mehrkosten für vorgezogene Realisierung der geplanten Randsteinverschiebung;
- Rückbau der 2018 bereits erstellten Randsteinabsenkung an der Einmündung Rüchligweg und Neubau dieser Absenkung in unmittelbarer Nähe und damit eine hohe Restwertvernichtung.

Wegen der genannten Nachteile wurde bislang auch auf eine vorgezogene Umsetzung der von Riehen geforderten Lösung verzichtet, zumal die Gemeinde Riehen eine finanzielle Beteiligung ablehnt. Eine vorgezogene Realisierung der von den Fachstellen empfohlenen Lage entsprechend dem vorliegenden Projekt wird von Riehen nicht gewünscht – auch nicht als Provisorium. Daher wurde trotz eindeutigem Bedarf bislang auf die Einrichtung eines Fussgängerstreifens am Rüchligweg verzichtet.

Abschnitt von Bahnhof Niederholz bis In den Neumatten (Quartierzentrum)

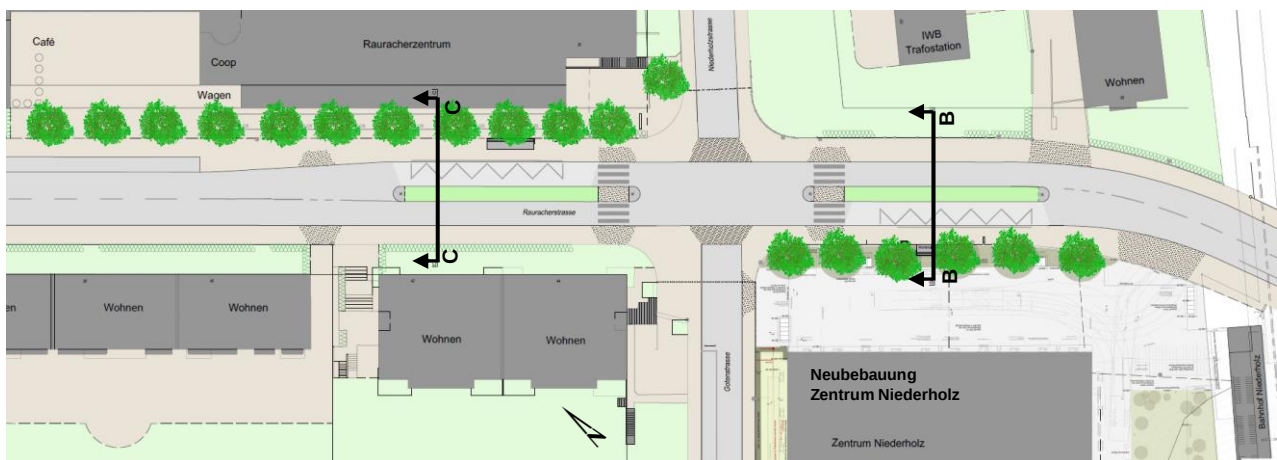


Abbildung 10: Situation im Quartierzentrum projiziert

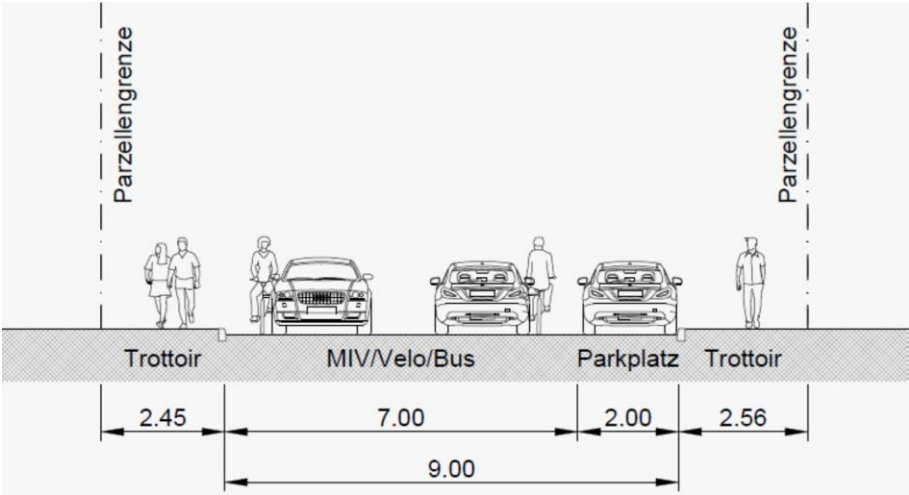


Abbildung 11: Querschnitt B–B auf Höhe Neubebauung Zentrum Niederholz, Bestand

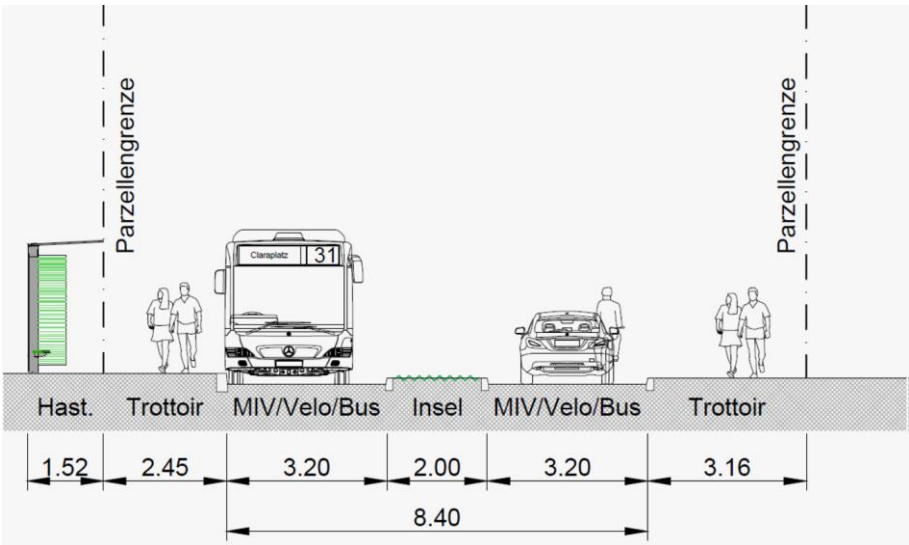


Abbildung 12: Querschnitt B–B auf Höhe Neubebauung Zentrum Niederholz, Projekt

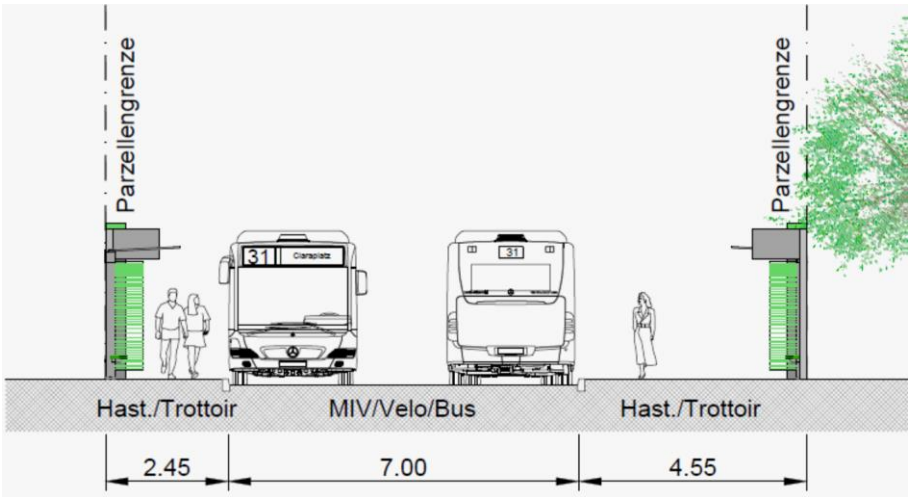


Abbildung 13: Querschnitt C–C auf Höhe Rauracherzentrum, Bestand

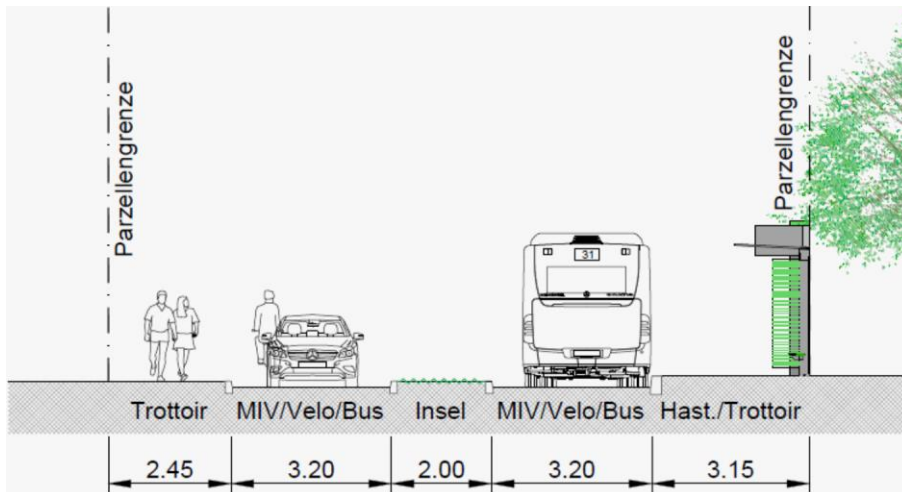


Abbildung 14: Querschnitt C-C auf Höhe Rauracherzentrum, Projekt

Im Abschnitt vom Bahnhof Niederholz bis zur Einmündung in den Neumatten werden die hindernisfreien Teilhaltestellen „Bahnhof Niederholz“, wie in Kapitel 3.1 erwähnt, jeweils direkt hinter der Einmündung Niederholzstrasse resp. Gotenstrasse eingerichtet. Die Haltekanten für den Fahrgastwechsel befinden sich neu auf ihrer gesamten Länge in der Geraden, sind 22 cm hoch und mit dem „Kasseler Sonderbord plus“ ausgestattet. Dieser spezielle Kantenstein erleichtert den Buschauffeuren, dicht an die Kante heranzufahren. Die Ausstattung der Haltestellen erfolgt entsprechend Haltestellenausstattungskonzept der BVB mit neuen Wartehallen. Für die Errichtung der Wartehalle an der Teilhaltestelle Bahnhof Niederholz Richtung Friedhof Hörnli ist die Errichtung einer Dienstbarkeit notwendig. Eine Absichtserklärung in Form eines Vorvertrages liegt vor.



Abbildung 15: Haltekante „Kasseler Sonderbord plus“, Beispiel Pilothaltestelle Erlenstrasse

In der Fahrbahn werden zwei neue Mittelinseln von je zwei Metern Breite realisiert. Sie sind so lang wie die Bushaltestellen und werden mit unterschiedlichen Gräsern bepflanzt. Die Inseln erhalten einen direkten Wasseranschluss, was den Unterhalt der Bepflanzung erleichtert.

Die bestehenden Fussgängerstreifen werden angepasst. Sie führen über die neuen Inseln mit entsprechenden Absenkungen der Randsteine.

Das Trottoir auf der Westseite wird bis zur Einmündung Gotenstrasse in bestehender Breite angepasst. Die alte Wartehalle wird abgebrochen. Die Einmündung Gotenstrasse wird als Trottoirüberfahrt realisiert. Die Trottoirüberfahrt an der Niederholzstrasse wird an die aktuellen Normen angepasst. Das Trottoir auf der Ostseite wird unmittelbar nach der Haltestelle bis zum Eingang Rauracherzentrum an den bestehenden Fahrbahnrand vorgezogen und mit einer Absenkung für die komfortable Zu- und Wegfahrt zu den Veloabstellplätzen versehen.

Um an der bestehenden Trottoirüberfahrt in den Neumatten eine ausreichende und normengerechte Sichtweite zu gewährleisten, wird das Velo- und Moto-Abstellfeld vom südlichen Ende an das nördliche Ende des Parkstreifens vor dem Eingang des Rauracherzentrums verlegt.

Es besteht die Absicht, die Tempo 30-Betriebszeiten des im Sommer 2018 in Betrieb gegangenen Tempo 30-Wechselabschnitts zwischen den Einmündungen in den Neumatten und Rüchligweg auf die Ladenöffnungszeiten des neu entstandenen Zentrums Niederholz und des Rauracherzentrums zu erweitern. Davon würden nicht nur die Schulkinder, sondern alle Nutzenden des Quartierzentrums profitieren. Eine solche Erweiterung der Tempo-30-Betriebszeiten muss auf Basis eines Gutachtens, als einspracheberechtigte Verkehrsanordnung publiziert werden. Im Rahmen des zu erstellenden Gutachtens wird – unter Berücksichtigung des während den Tempo 30-Betriebszeiten bestehenden Geschwindigkeitsniveaus – auch untersucht, ob die Sichtbarkeit der bestehenden Tempo 30-Wechselabschnitte bei der Verzweigung Gotenstrasse/Niederholzstrasse durch eine Umpositionierung verbessert werden kann.

Abschnitt In den Neumatten bis Wendeschlaufe an Habermatten

Zugunsten der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden braucht es im Kreuzungsbereich Rauracherstrasse/Bäumlihofstrasse geringfügige Markierungsanpassungen und die Randsteinabsenkung muss verlängert werden.

Die Lichtsignalanlagen an der Bäumlihofstrasse und an der Aeussere Baselstrasse werden steuerungstechnisch an die neue Situation angepasst.

Abschnitt Wendeschlaufe an Habermatten (Quartierauftakt)



Abbildung 16: Situation Quartierauftakt an Habermatten projiziert ↔ mit neuer Zufahrt Aeussere Baselstrasse 325

Auf der Ostseite der Wendeschlaufe bei den Habermatten wird eine gerade, 20 m lange hindernisfreie Bushaltestelle eingerichtet. Die Kante zum Fahrgastwechsel ist dort 22 cm hoch. Sie wird ebenfalls mit dem schon erwähnten speziellen Kantenstein für ein dichtes Heranfahren der Busse ausgeführt. Die Ausstattung der Haltestelle erfolgt nach dem Haltestellenausstattungskonzept der BVB. Die alte Wartehalle vor der Rauracherstrasse 7 wird abgebrochen.

Die neue Teilhaltestelle auf der Ostseite der Wendeschlaufe Habermatten kommt – wie schon heute – unmittelbar vor der bestehenden Zufahrt zum Eckgrundstück Rauracherstrasse Nr. 3/Aeusserer Baselstrasse Nr. 325 zu liegen. Wie schon in Kapitel 3.1 angesprochen, kann aufgrund der für einen niveaugleichen Einstieg notwendigen Höhe der Haltekante von 22 cm die private Zufahrt zukünftig nicht mehr von der Rauracherstrasse aus erfolgen. Darüber hinaus ist die bestehende Zufahrt zu dem unter anderem als Schulhof genutzten Grundstück über die bestehende Bushaltestelle bereits heute sicherheitstechnisch kritisch. Es wurden daher verschiedene Alternativen zur sicheren und direkten Anbindung von der Aeusseren Baselstrasse untersucht. Um auch zukünftig gegenüber den Mietern der Immobilie (mit Lastenaufzug) flexibel zu sein, fordert die Eigentümerin eine Planung, die das Befahren des Grundstücks ermöglicht und dabei den besonderen Schutz der Schulkinder berücksichtigt. Durch eine sorgfältige Ausgestaltung der Grundstückszufahrt von der Aeusseren Baselstrasse her mit ausreichender Breite und Tiefe vor einem elektrischen Schiebetor (vgl. Abb. 16) werden die Forderungen im vorliegenden Projekt erfüllt.

Randstein und Trottoir auf der Ostseite, von der Rauracherstrasse 7 bis zur Aeusseren Baselstrasse, werden saniert und neu organisiert. Die Grösse der neu mit unterschiedlichen Gräsern bepflanzten Baumrabatte an der Haltestelle wird nach einer Sondierung der Wurzellage des vorhandenen grossen Baums abschliessend festgelegt. Auf dem abgesenkten Trottoir vor der Wendeschlaufe wird ein Anlieferungsfeld eingerichtet. Die bestehende Markierung auf der Fahrbahn wird für vier zusätzliche Parkplätze verlängert.

Auf der Westseite der Wendeschlaufe wird eine zehn Meter lange hindernisfreie Haltestelle für Kleinbusse eingerichtet. Die Haltekante zum Fahrgastwechsel ist lediglich 16 cm hoch, da die zur Verfügung stehende gerade Anfahrtslänge für eine 22 cm hohe Kante wegen der Überschwenkung des Fahrzeugkastens nicht ausreicht. Somit ist an dieser Kante kein autonomer Fahrgastwechsel möglich. Durch den Einsatz einer Klapprampe kann jedoch ein hindernisfreies Ein- und Aussteigen ermöglicht werden. Es wird ein normaler Randstein ausgeführt. Randstein und Trottoir werden von der Aeusseren Baselstrasse bis zum Ende der Haltestelle erneuert und neu organisiert. Die Baumrabatten werden neu gefasst und mit unterschiedlich hohen Gräsern bepflanz.

Im Kern der Wendeschlaufe wird eine neue grosse Mittelinsel gebaut. Der Fussgängerstreifen über die Rauracherstrasse wird verlegt und führt sicher über die Insel mit den notwendigen Randsteinabsenkungen sowie neuen und versetzten Lichtsignalmasten. Ausserdem nimmt die Mittelinsel die gedeckte Bike&Ride-Anlage vom Typ SBB mit beidseitig nutzbaren Kappa-Ständern für 30 Velos auf. Nicht begangene Bereiche auf der Mittelinsel werden analog der Baumrabatten in den Trottoiren mit Gräsern bepflanz. Im gesamten Wendeschlaufenbereich werden Markierung und Signalisation angepasst.

Abschnitt Aeussere Baselstrasse

An der Aeussere Baselstrasse, vor den Grundstücken 319 und 325, wird das Trottoir verbreitert. Dafür muss der Kanton rund 89 m² von den betroffenen Grundstücken erwerben. So kann die letzte Engstelle im Trottoirverlauf zwischen Bäumlhofstrasse und Rauracherstrasse beseitigt werden. Die betroffenen privaten Zäune und Hecken werden entfernt und an der neuen Grundstücksgrenze situativ ersetzt, inklusive eines Schiebetors an der neuen Einfahrt zu Haus Nr. 325. Die Briefkastenanlage für Haus Nr. 325 ist ebenfalls zu versetzen. Ein Kandelaber der Öffentlichen Beleuchtung wird versetzt, der Steuerkasten der Lichtsignalanlage in Richtung Süden verschoben.



Abbildung 17: Fotos Engstelle Trottoir vor Aeussere Baselstrasse Nr. 325 und 319, Blickrichtung Riehen Dorf

Die bestehende Baumreihe kann bis an die Einmündung Rauracherstrasse mit zwei neuen Baumpflanzungen verlängert werden. Die zwei vorhandenen Baumrabatten in der bestehenden Engstelle werden vergrössert. Neben der neuen sicheren Zufahrt zum Eckgrundstück werden je sechs Veloständer „easy“ zwischen den Baumrabatten eingerichtet. Im Bereich der neuen Bäume muss das Elektro-Trasse verlegt werden.

Alle alten Trolleybus-Masten der BVB im Projektperimeter werden entfernt. Die öffentliche Beleuchtung wird erneuert. Diese Massnahmen werden separat geplant und finanziert, aber baulich koordiniert ausgeführt.

4.2 Verkehr

Die Sicherheit für alle **zu Fuss Gehenden**, ganz besonders für die Schulkinder, wird erheblich verbessert. Der Aufenthalt rund um die Bushaltestellen „Habermatten“ und „Bahnhof Niederholz“ wird deutlich angenehmer als bisher.

Der **Veloverkehr** profitiert vor allem von der neuen gedeckten Bike&Ride-Anlage, die sicher und komfortabel erreichbar ist. Darüber hinaus trägt aber auch die akzentuierte Gestaltung am Quartierauftritt und im Quartierzentrum zu einer Temporeduktion bei, von der auch die Velofahrenden profitieren.

Angebot und Betrieb des **öffentlichen Busverkehrs** erfahren mit dem Projekt keine Anpassungen. Die gesetzliche Mindestanforderung nach einem hindernisfreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen wird sichergestellt. Wegen der engen räumlichen Situation an der Wendeschleife Habermatten (vergleiche Kapitel 4.1) kann an der Busteilstelle für die Kleinbusse auf der Westseite der Wendeschleife kein autonomer Zugang für alle mobilitätseingeschränkten Personen ermöglicht werden. Hier kommt im Bedarfsfall weiterhin die Klapprampe zum Einsatz.

Für den **Motorisierten Individualverkehr** bleiben grundsätzlich alle Fahrbeziehungen erhalten. Neben den Busteilstellen Habermatten verbleibt je eine separate Fahrspur, um stehende Busse jederzeit überholen zu können.

Neu ist eine zeitliche Ausdehnung des Tempo 30-Betriebs auf dem in der Rauracherstrasse bestehenden Wechselsignalabschnitt geplant. Die Tempo 30-Betriebszeiten sollen sich nicht mehr nur an den Schulwegzeiten orientieren, sondern aufgrund des zunehmenden Quartierzentrums-Charakters innerhalb dieses Abschnitts an den Öffnungszeiten der Geschäfte und Dienstleistun-

gen. So wird das erweiterte Quartierzentrum beispielsweise auch für die Bewohnerinnen und Bewohner des Alten- und Pflegeheims während der Geschäftszeiten sicherer. Eine entsprechende Anpassung der Tempo 30-Betriebszeiten muss publiziert werden und ist einspracheberechtigt (vergleiche Kap. 1.4).

Die Zufahrt zum privaten Grundstück Rauracherstrasse 3/Aeusserer Baselstrasse 325 erfolgt neu sicher und direkt von der Aeusseren Baselstrasse.

Die genannten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit können mit einem minimalen Abbau von lediglich drei Parkplätzen auf Allmend umgesetzt werden.

4.3 Umweltaspekte

Das Projekt bringt diverse Vorteile für die Umwelt mit sich. In erster Linie dient es der Förderung umweltfreundlicher Mobilität durch sichere und komfortable Fussverkehrsinfrastruktur, durch hindernisfreie Bushaltestellen und die gedeckte Bike&Ride-Anlage.

Die Ausdehnung der Zeiten mit signalisierter Temporeduktion im Quartierzentrum fördert ebenfalls den Fuss- und Veloverkehr und reduziert die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Besucher/-innen des Quartierzentrums.

Durch die qualitätsvolle Gestaltung können 430 m² Strassenfläche entsiegelt und neu begrünt werden. Zwischen Kohlistieg und Rüchligweg werden die Wachstumsbedingungen für zwölf bestehende Bäume deutlich verbessert. An der Aeusseren Baselstrasse werden zwei neue Bäume gepflanzt.

4.4 Gesamtbilanz

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	6500 m ²	6021 m ²	−479 m ²
<i>davon explizit Veloverkehrsfläche</i>	<i>0 m²</i>	<i>0 m²</i>	<i>+0 m²</i>
Verkehrsfreie Fläche	4335 m ²	4903 m ²	+568 m ²
<i>davon durch Landerwerb</i>	<i>0 m²</i>	<i>89 m²</i>	<i>+89 m²</i>
<i>davon unversiegelte Fläche</i>	<i>220 m²</i>	<i>650 m²</i>	<i>+430 m²</i>
Anz. Bäume	21	23	+2
Anz. Parkplätze MIV	38	35	−3
Anz. Parkplätze Velo	76	100	+24
<i>davon mit Veloständern</i>	<i>30</i>	<i>54</i>	<i>+24</i>
<i>davon B&R (gedeckt)</i>	<i>0</i>	<i>30</i>	<i>+30</i>
Anz. Bushalteanten, hindernisfrei (BehiG)	0 von 4	4 von 4	+4

5. Termine und Kosten

5.1 Termine

Wie bereits in Kapitel 3.3 erwähnt, wird eine koordinierte Realisierung des Projektes ab 2021 angestrebt. Der schlechte Zustand der Life-Line-Wasserversorgung lässt keine Verschiebung des

Projektes zu. Eine allfällige Verzögerung wäre daher mit dem Risiko vorgezogener Notmassnahmen und entsprechender Begleitumstände (Mehrkosten, wiederholte Baustellen) verbunden.

Nach dem Beschluss des Grossen Rates Basel-Stadt zum vorliegenden Ratschlag werden im besten Fall noch gut 1,5 Jahre zur Erstellung des Bauprojektes, für die Planaufgabe und die Bauvorbereitungen benötigt. Mit einem Baubeginn ist daher frühestens in der zweiten Hälfte 2021 zu rechnen. Allfällige Einsprachen gegen das Projekt könnten den Baubeginn verzögern. In einer ersten Etappe erfolgen die Bauarbeiten im Abschnitt Kohlistieg bis Bäumlhofstrasse, in einer zweiten Etappe im Abschnitt von Bäumlhofstrasse bis Aeussere Baselstrasse. Die Bautätigkeiten dauern demnach bis etwa 2023.

5.2 Kosten

Für eine hohe Kosteneffizienz wurde bei der Projektentwicklung darauf geachtet, dass Bereiche mit Umgestaltungsmassnahmen für die Umsetzung des BehiG an den Haltestellen und für mehr Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht wesentlich über Bereiche mit Erhaltungsbedarf hinausgehen. Wegen der notwendigen Verlegung der privaten Zufahrt und der Engstellenbeseitigung im Trottoir der Aeusseren Baselstrasse sowie durch die neue grosse Mittelinsel mit der gedeckten Bike&Ride-Anlage geht der Eingriff an der Buswendeschleife Habermatten zwangsläufig deutlich über den eigentlichen Umgestaltungsbereich für die hindernisfreien Bushaltestellen hinaus.

Die Gesamtkosten des Projektes nach dem Bruttoprinzip betragen rund 3,41 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.2.1)	
▪ neue Ausgaben	1'732'000
▪ gebundene Ausgaben	1'515'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Folgekosten (jährlich)	4'000
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	161'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)	3'412'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Gemeinde Riehen; s. Kap. 5.2.3)	2'852'000

5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 7,7% MWSt. 1,73 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2018 = 108.7). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Übersicht neue Ausgaben**Fr.**

Kosten zu Lasten IB1

- Strassenanlage (inkl. Neupflanzungen)

1'335'000

- Bike&Ride-Anlage

75'000

Darlehen BVB

- Haltestellenausstattung

322'000

Total neue Ausgaben**1'732'000**

Das Leitbild Strassenbäume greift nur auf dem Stadtgebiet von Basel. Auch der Mehrwertabgabebefond kann auf dem Gemeindegebiet von Riehen nicht angewendet werden. Es werden daher die Ausgaben für die Neupflanzungen und der Entwicklungsbeitrag für den erhöhten Unterhalt in den ersten fünf Jahren mit den neuen Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung beantragt.

Die Bike&Ride-Anlage an der Umsteigehaltestelle Habermatten ist Teil der Massnahme „LV1-25 Gedeckte Bike&Ride-Anlagen Basel und Riehen“ mit Priorität A im Agglomerationsprogramm Basel des Bundes, 2. Generation. Der Bund beteiligt sich mit maximal 35% an den Gesamtkosten der B&R-Anlage (exkl. MWSt. und Teuerung, Preisstand 10/2005), d.h. mit maximal rund 26'500 Franken. Für den Kostenanteil des Bundes an den B&R-Anlagen tritt der Kanton in Vorleistung, er ist daher Teil des Ratschlags. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip. Die vom Bund gesprochenen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

Die Haltestellenausstattung wird mit dem Projekt beantragt, da noch kein politischer Beschluss zum Haltestellenausstattungskonzept vorliegt. Mit diesem Beschluss zum Projekt ist eine spätere Aktivierung von Mitteln aus der Rahmenausgabenbewilligung zum Haltestellenausstattungskonzept ausgeschlossen!

Die Kosten in Höhe von 322'000 Franken für Haltestellenausstattung der BVB umfassen einen Anteil von Kosten zulasten des Projektes (172'000 Franken) als auch zulasten der Rahmenausgabenbewilligung für die Haltestelleninfrastruktur gemäss Haltestellenausstattungskonzept der BVB (150'000 Franken). Dieses liegt noch nicht vor, weshalb diese Kosten ebenfalls Bestandteil der mit dem Projekt beantragten neuen Ausgaben sind. Mit Beschluss dieser neuen Ausgaben im Projekt entfällt der Anspruch, diese Mittel zu einem späteren Zeitpunkt aus der Rahmenausgabenbewilligung zum Haltestellenausstattungskonzept der BVB zu entnehmen. Entsprechend geringer wird deren Ausschöpfung ausfallen.

5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Rauracherstrasse ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen (IB1) und RAB LSA belaufen sich auf rund 1,52 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2018 = 108.7).

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben**Fr.**

Zu Lasten IB1

- RAB Erhaltung Strassen

1'095'000

- RAB Lichtsignalanlagen

420'000

Total gebundene Ausgaben**1'515'000****5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung**

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung**Fr.**

Unterhaltsbudgets

- Unterhaltskosten Grünfläche (jährlich)

4'000

Globalbudget Öffentlicher Verkehr

- Einmalige Kosten Busersatz Baustellenverkehr

161'000

Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung**165'000****Ausgaben Dritter**

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend.

Für die öffentliche Beleuchtung ist die Gemeinde Riehen verantwortlich.

Die Gemeinde Riehen beteiligt sich entsprechend der üblichen Vorgehensweise zu je 50% an der Erstellung der Trottoirüberfahrt Gotenstrasse und an der Anpassung der Trottoirüberfahrt Niederholzstrasse. Diese Kosten fliessen als Kosten Dritter in die Aufstellung ein.

Die Kosten Dritter sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter**Fr.**

IWB

- Werkleitungen

2'353'000

- Anteil Restwerte Strasse

225'000

Gemeinde Riehen

- Öffentliche Beleuchtung

234'000

- Anteil Trottoirüberfahrten

40'000

Total Ausgaben Dritter**2'852'000**

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

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

7. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ und „Habermatten“

(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. 3'412'000 für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ und „Habermatten“ nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'410'000 neue Ausgaben für die Sanierung der Rauracherstrasse mit Umgestaltung der Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ und „Habermatten“ nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“

davon Fr. 75'000 zur Errichtung der gedeckten Bike&Ride-Station an der Haltestelle Habermatten
 - Fr. 322'000 neue Ausgaben für die Haltestellenausstattung der Bushaltestellen „Bahnhof Niederholz“ und „Habermatten“ als Darlehen an die BVB
 - Fr. 161'000 als einmalige Betriebsaufwendung zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs während der Baustelle zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV, Amt für Mobilität
 - Fr. 4'000 als jährliche Folgekosten für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
 - Fr. 1'095'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 „Stadtentwicklung und Infrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
 - Fr. 420'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 „Stadtentwicklung und Infrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen

Der Beitrag des Bundes in der Höhe von max. Fr. 26'500 (zuzüglich MWST. und Teuerung seit 2005) ist der Ausgabe gutzuschreiben.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.