

Ratschlag

betreffend

Birsstrasse / Zürcherstrasse bis St. Jakobs- Strasse Umgestaltung

vom 17. Februar 2004 / 040240 / BD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt
am 20. Februar 2004

INHALTSVERZEICHNIS

I	BEGEHREN	3
II	BEGRÜNDUNG	4
	1 Ausgangslage	4
	2 Heutige Situation.....	5
	3 Begründung der Umgestaltung	5
III	PROJEKTBSCHRIEB	6
	1 Umgestaltungsprojekt	6
	2 Auswirkungen auf das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum.....	10
	3 Sanierung der Strasse	11
	4 Anpassung von Werkleitungen	13
	5 Koordination mit anderen Bauvorhaben.....	13
	6 Bauvorgang und Termine	13
IV	KOSTEN	14
	1 Finanzierung.....	14
V	ANTRAG	15

I BEGEHREN

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat das folgende Kreditbegehren für die Umgestaltung der Birsstrasse im Abschnitt Zürcherstrasse bis St. Jakobs-Strasse zu unterbreiten:

Wir beantragen den erforderlichen Baukredit von gesamthaft **CHF 4'400'000.--** (Preisbasis April 2001, Indexstand = 100, Produktionskosten-Index PKI) zu bewilligen.

Das Vorhaben ist wie folgt im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (Beschluss Nr. 03/27/64 des Regierungsrates vom 5. August 2003):

- Im Investitionsbereich 1 „Strassen/Stadtgestaltung“ CHF 2'000'000.--.
Im Budget des Baudepartements/Tiefbauamt ist unter der Position 6170.110.2.1022 der Betrag von CHF 1'570'000.-- verteilt auf die Jahre 2004 (CHF 100'000.--), 2005 (CHF 1'400'000.--) und 2006 (70'000.--), eingestellt.
Im Budget des Baudepartements/Stadtgärtnerei und Friedhöfe ist unter der Position 6140.300.2.0342 der Betrag von CHF 430'000.-- im Jahr 2004 eingestellt.
- Im Investitionsbereich 5 „Übrige“ CHF 2'400'000.--.
Im Budget des Baudepartements/Stadtgärtnerei und Friedhöfe ist unter der Position 6140.300.2.0613 der Betrag von CHF 2'400'000.--, verteilt auf die Jahre 2004 (CHF 570'000.--), 2005 (CHF 1'500'000.--) und 2006 (330'000.--), eingestellt.

Koordiniert mit der vorgesehenen Umgestaltung werden die Industriellen Werke Basel (IWB) Arbeiten an ihren Werkleitungsanlagen und Leitungstrassen vornehmen. Diese Kosten belaufen sich auf ca. CHF 990'000.-- und gehen zu Lasten der laufenden Rechnung der IWB.

Darüber hinaus werden die Telecom-Anbieter (Swisscom AG, Balcab AG und Colt Telecom AG) in Koordination mit den obigen Arbeiten Erneuerungen an bestehender Telekommunikationsleitungstrasse vornehmen. Diese Kosten (keine Angaben) gehen 100% zu Lasten privater Telecom Anbieter

II BEGRÜNDUNG

1 Ausgangslage

Die Birsstrasse erstreckt sich zwischen Zürcherstrasse und St. Jakobs-Strasse. Auf der östlichen Seite ist sie durch die Böschung zur revitalisierten Birs (derzeit in Ausführung) und auf der westlichen Seite durch Bauten mit Vorgärten begrenzt. Zu Sanieren und Umzugestalten ist der gesamte Abschnitt zwischen Haus Nr. 10 bis St. Jakobs-Strasse (siehe Abb. 1).

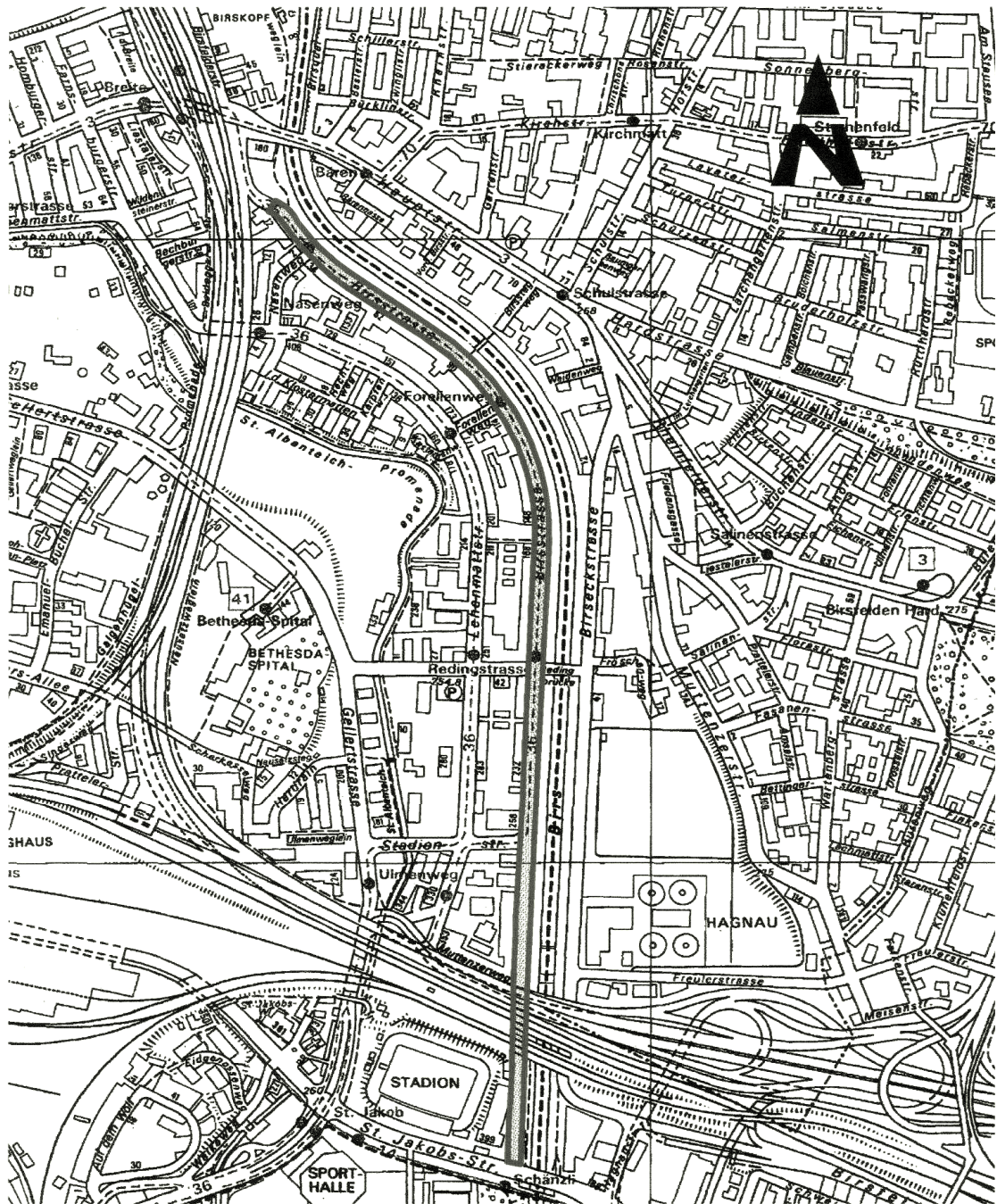


Abb. 1: Übersichtsplan

Folgende Strassen bzw. Brücken münden in die Birsstrasse ein (von Norden nach Süden aufgelistet):

- Nasenweg
- Brücke beim Birsstegweg
- Forellenweg
- Redingstrasse und Redingbrücke
- Stadionstrasse
- Muttenserweg, vor den SBB- und A2/3-Brücken
- Ein- und Ausfahrt Parking St. Jakob

Die Birsstrasse ist rund 1'700 m lang und von der Birsböschung bis zu den privaten Vorgärten ca. 12 m breit.

Im Abschnitt von der St. Jakobs-Strasse bis zur Stadionstrasse ist sie im Gegenverkehr, in der Fortsetzung von der Stadionstrasse bis zur Zürcherstrasse als Einbahnstrasse befahrbar.

Die Buslinien Nr. 36 und Nr. 40 bedienen in Fahrtrichtung von der Stadionstrasse Richtung Zürcherstrasse die Bushaltestellen Redingstrasse, Forellenweg und Nasenweg.

Ein Velostreifen ist auf Fahrbahnniveau vorhanden und die bestehenden Parkplätze befinden sich zwischen den Bäumen auf dem birsseitigen Trottoir.

Das Querprofil ist heute wie folgt aufgebaut (siehe Abb. 2):

- Trottoir häuserseitig	Schwarzbelag	Breite 2,0 m
- Fahrbahn mit Velostreifen	Schwarzbelag	Breite 6,0 m
- Baumreihe inkl. Parkplätze	Rabatten und Schwarzbelag	Breite 2,0 m
- Trottoir birsseitig	Kies und Schwarzbelag	Breite 2,0 m

2 Heutige Situation

Aufgrund ihres unbefriedigenden Gesundheitszustandes müssen an der Birsstrasse immer wieder Bäume entfernt werden. Ausschlaggebend dafür ist die durch die parkierten Autos bedingte Verdichtung des Wurzelraumes und Anfahrtschäden. Von den ursprünglich rund 170 Strassenbäumen sind aufgrund dieser notwendigen Fällungen mittlerweile noch ca. 60 Bäume verblieben. Voraussetzend auf die beabsichtigte Umgestaltung und aufgrund der schlechten Standortbedingungen wurden die entfernten Bäume bisher bewusst nicht einzeln ersetzt.

Die geteerte Oberfläche des birsseitigen Trottoirs ist seit geraumer Zeit in einem sehr schlechten Zustand. Die flachwurzelnden Robinien haben den Belag des Gehweges aufgebrochen, wodurch dieser uneben und löchrig geworden ist.

Die Fahrbahn einschliesslich der Randsteine ist uneben und der Belag befindet sich in einem schlechten Zustand. Gleiches gilt für das häuserseitige Trottoir, welches partiell Schadstellen, wie Risse und Unebenheiten, aufweist.

3 Begründung der Umgestaltung

Ausgelöst wird die Umgestaltung der Birsstrasse durch den bedenklichen Gesundheitszustand der Strassenbäume, die sanierungsbedürftige Fahrbahn und den schlechten Zustand des birsseitigen Trottoirs.

Die finanziellen Mittel für die Erneuerung der Strassenbäume entlang der Birsstrasse wurden in den vergangenen Jahren durch die Stadtgärtnerei und Friedhö-

fe mehrmals in das Budget eingestellt. Bislang ist das Umgestaltungsprojekt jeweils den Budgetkürzungen zum Opfer gefallen.

Ausgelöst durch die „Werkstadt Basel“, hat der Wunsch der Wohnbevölkerung Basels nach einer Aufwertung des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raumes an Bedeutung gewonnen und wurde im Rahmen des „Aktionsprogramms Stadtentwicklung“ (APS) als zentrales Anliegen formuliert.

III PROJEKT BESCHRIEB

1 Umgestaltungsprojekt

Zentrales Anliegen des Umgestaltungsprojektes ist neben der Wiederherstellung einer durchgehenden Baumreihe an der Birsstrasse und der Verbesserung der Standortbedingungen für die Bäume auch die Erhöhung der Sicherheit für zu Fussgehende und Velofahrerinnen und Velofahrer. Zudem soll im Zusammenhang mit der Revitalisierung der Birs und dem längerfristigen Auslichten der Birsböschung die Erlebbarkeit des Birsufers gesteigert und der Gehkomfort auf dem birsseitigen Fussweg verbessert werden. Ein weiteres Ziel der Umgestaltung ist die Steigerung des Fahrkomforts auf der Birsstrasse, welche durch die Erneuerung des Strassenoberbaus gewährleistet wird. Daneben soll die durchgehende Baumreihe entlang der Birsstrasse als wichtiges städtebauliches Element wiederhergestellt werden.

Das heutige Verkehrsregime der Birsstrasse bleibt auch nach der Umgestaltung unverändert. Lediglich die Parkplätze werden aus ihrer heutigen Lage auf dem birsseitigen Trottoir zwischen den Strassenbäumen auf die Fahrbahnebene verlegt. So werden die Standortbedingungen für die Strassenbäume verbessert (verhindern der Verdichtung des Wurzelraumes; keine Anfahrtschäden) und die Fahrspur optisch eingeeengt, was erfahrungsgemäss zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit führt. Auf Grund der Resultate einer im März 2002 bei den Anrainern der Birsstrasse durchgeführten Umfrage werden die Parkplätze am birsseitigen Fahrbahnrand angeordnet. Obschon durch die Anordnung der Parkplätze am birsseitigen Fahrbahnrand die angestrebte maximale Sicherheit für die Velofahrenden nicht erreicht werden kann, wird die Situation verbessert, da der Parkiervorgang der Autos gegenüber der heutigen Situation erleichtert wird - es muss nicht mehr über einen Höhenversatz (Randstein) manövriert werden - und somit die Dauer der Störung auf der Velofahrspur reduziert wird. Aufgrund der Neuorganisation der Parkfelder können an der Birsstrasse zudem ca. zehn zusätzliche Parkplätze geschaffen werden (Basis für diesen Vergleich bilden die heute vorhandenen, legalen Parkplätze).

1.1 Umgestaltung Strassenraum

Häuserseitiges Trottoir / Einmündungen in Tempo 30 Zonen

Im Abschnitt Redingstrasse bis St. Jakobs-Strasse wird der sanierungsbedürftige Belag des häuserseitigen Trottoirs einschliesslich der Randsteine erneuert. Grundsätzlich bleibt das Trottoir vor den Häusern gegenüber der heutigen Situation unverändert. Lediglich die Einmündungen in die Tempo 30 Zonen werden, ganz im Sinne der Wohnumfeldverbesserung und als Beitrag zur Verkehrsberuhigung, auf das Trottoirniveau angehoben (Trottoirüberfahrten). Die Bäume im Abschnitt St. Jakob-Park bis St. Jakobs-Strasse werden gefällt und die einzelnen Baumscheiben entfernt.

Strassenprofil

Durch die Verbreiterung des Fahrbahnprofils um 50 Zentimeter auf gesamthhaft 6,5 Meter, können die 2,0 Meter breiten Parkfelder aus der heutigen Lage zwischen den Strassenbäumen verschoben und neu auf Fahrbahnniveau angeordnet werden.



Abb. 2: Situation heute (Querschnitt)

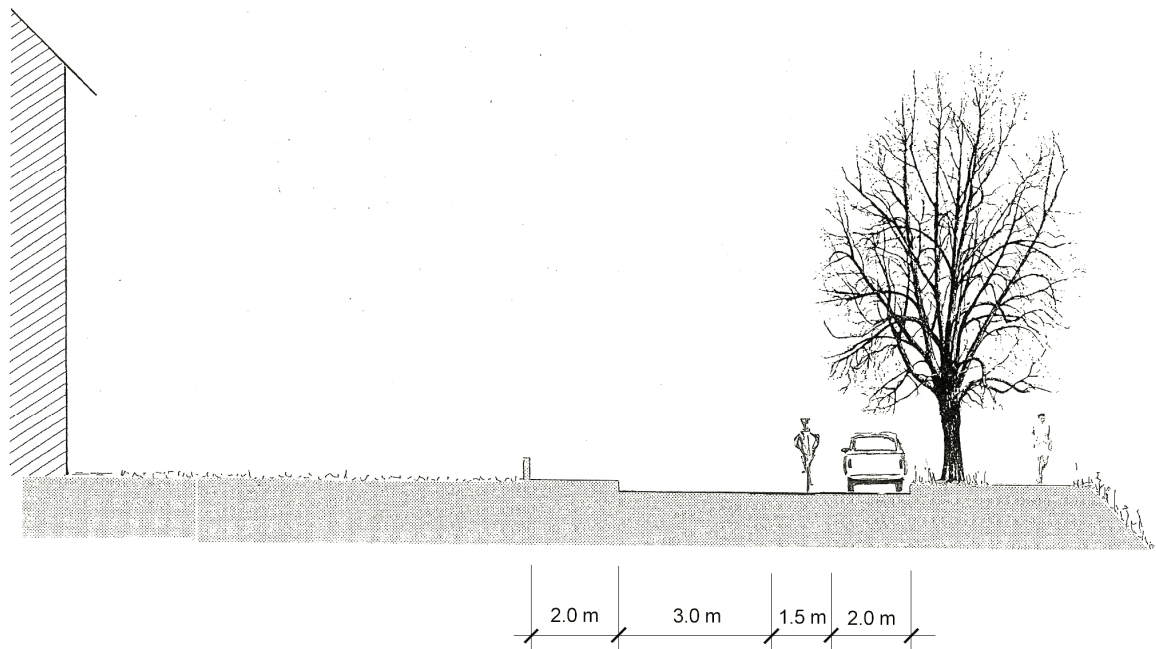


Abb. 3: Situation nach erfolgter Umgestaltung (Querschnitt)

Die eigentliche Fahrbahn im Abschnitt Haus Nr. 10 bis Stadionstrasse setzt sich gegenüber einer heutigen Breite von 6,0 Metern neu aus einer 3,0 Meter breiten Fahrspur, einem 1,5 Meter breiten Velostreifen und einem 2,0 Meter breiten Parkfeld zusammen (siehe Abb. 3). Durch den Verzicht auf Parkfelder vis-à-vis von Anlieferungsbereichen der gewerbetreibenden Liegenschaften bleibt bei einer Strassenbreite von 6,5 Metern gewährleistet, dass der Bus bei gleichzeitiger An-

lieferung ungehindert passieren kann. Im Abschnitt Stadionstrasse bis St. Jakobs-Strasse (Gegenverkehr) werden am birsseitigen Fahrbahnrand keine Parkfelder angeboten. Ausnahme bilden die heute bereits vorhandenen Parkfelder auf dem Trottoirniveau im Bereich der Eisenbahn- und Nationalstrassenbrücken. Die eigentliche Fahrbahn setzt sich aus einem 1,5 Meter breiten Velostreifen und zwei Fahrspuren zusammen. Diese beiden Fahrspuren weisen zwischen Stadionstrasse und Muttenzerweg eine Gesamtbreite von 6,0 Metern und im Abschnitt Muttenzerweg bis St. Jakobs-Strasse eine solche von 5,0 Metern auf.

Der gesamte Fahrbahnoberbau einschliesslich der birsseitigen Randsteine wird im Zuge der Umgestaltung erneuert.

Birsseitiges Trottoir / Baumreihe

Der Bereich zwischen birsseitigem Randstein und Birsböschung wird um 50 Zentimeter verschmälert. Die Breite des Gehbereiches beträgt nach der Umgestaltung 1,75 Meter und wird auf Grund der Petition P197 (Wortlaut siehe unten) in Schwarzbelag - anstelle des ursprünglich vorgesehenen Mergelbelags - ausgeführt. Dieser Fussweg führt nicht mehr unmittelbar an parkierten Autos, sondern an einer durchgehenden, begrünten und ebenfalls 1,75 Meter breiten Baumrabatte entlang. In dieser Baumrabatte werden zwischen den Bäumen an geeigneten Positionen Sitzbänke angeordnet und alle Kandelaber für die Strassenbeleuchtung erneuert. Im Bereich der Bushaltestellen und Fussgängerübergänge wird der Randstein auf die Höhe der Parkfeldbegrenzung vorgezogen (Kap-Haltestellen), um eine möglichst grosse Sicherheit für Fussgänger und einen reibungslosen Betrieb für den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten.

Wortlaut Petition P 197:

«Seit Anfang der 80er Jahre werden – mit dem Hinweis auf eine geplante Umgestaltung – an der Birsstrasse die einzelnen, aus der ursprünglichen Baumreihe entfernten Bäume nicht mehr ersetzt. Dies hat zum heutigen, zweifellos unattraktiven Erscheinungsbild wesentlich beigetragen. Eine Umgestaltung welche offenbar aus finanziellen Gründen seit Ende der 80er Jahre immer wieder verschoben wurde, ist gemäss Auskunft des Baudepartements im Zusammenhang mit der Werkstadt Basel als direkt realisierbar beurteilt worden.

*Während der vergangenen 2½ Jahre wurde nun das von der Verwaltung entwickelte Umgestaltungsprojekt von verschiedenen direkt und indirekt Betroffenen wie Anwohnern und Interessengruppen mehrfach – auch via Presse – kontrovers diskutiert. Aufgrund der Resultate der Umfrage des Baudepartements vom März 2002 bei den Betroffenen wurde das Projekt gemäss Informationsschreiben vom 23. April 2002 von der Verwaltung überarbeitet. **Das nun vorliegende Projekt stellt aus Sicht der unterzeichnenden Interessengruppen und Betroffenen – im Sinne eines Kompromisses – eine vertretbare Lösung dar.** Einzig das birsseitige Trottoir betreffend möchten wir darum bitten, dass die Projektverantwortlichen nochmals eingehend prüfen, welche Art von Belag (Mergel/Asphalt) sinnvoll ist.*

Aufgrund obiger Ausführungen, langjähriger Versprechen und letztlicher Kompromissfindung bitten wir Sie eindringlich um Realisierung der Umgestaltung!»

1.2 Baumstandortverbesserung

Im Zusammenhang mit der Strassenumgestaltung werden sämtliche noch bestehenden Strassenbäume entfernt. Auf der ganzen Länge der Birsstrasse werden in den 1,75 Meter breiten und durchgehenden Baumrabatten (Wiesenstreifen) neu

Eschen (*Fraxinus excelsior* 'Atlas'), mit einem Baumabstand von 8,0 Metern, gepflanzt.

Der Robinienwildwuchs und die dichten Heckenpartien (siehe Abb. 4) in der Birsböschung werden gemäss Pflegekonzept der Stadtgärtnerei und Friedhöfe längerfristig ausgelichtet, um bessere Lichtverhältnisse für die teils bestehenden teils neu zu pflanzenden standortgerechten Sträucher im Böschungsbereich zu schaffen. Dadurch werden auch die Standortbedingungen (bezüglich Wurzelkonkurrenz) für die neuen Strassenbäume verbessert und die Erlebbarkeit des Flussraumes vom bzw. die Sicherheit auf dem birsseitigen Trottoir gesteigert. Gleichzeitig wird - wie dies stellenweise bereits der Fall ist (siehe Abb. 5) - durch die verbesserte Besonnung auch die zum Teil heute schon reiche Bodenvegetation gefördert.



Abb. 4: Dichte Hecke



Abb. 5: Wiesenböschung

Im Rahmen des Umgestaltungsprojektes werden die ca. 60 verbliebenen Strassenbäume entfernt und langfristig ca. 180 Eschen entlang der Birsstrasse neu gepflanzt. An den Stellen, an welchen die Baumkronen der an der Birsböschung stehenden Bäume in den Bereich der Baumrabatte ragen und deshalb eine Neupflanzung von Strassenbäumen nicht sinnvoll erscheinen lassen, wird zum Zeitpunkt der Umgestaltung auf eine solche verzichtet (siehe Abb. 6). Dadurch kommt es zu partiellen Unterbrüchen in der geplanten Baumreihe, welche aber längerfristig, bei alters- bzw. pflegebedingtem Entfernen von Bäumen in der Böschung, ergänzt werden.



Abb. 6: Ausladende Baumkronen

2 Auswirkungen auf das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum

Die beschriebenen Massnahmen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Sicherheit im öffentlichen Raum, zur Wahrnehmung des Naherholungsraumes an der Birs und zur Verbesserung der Parkplatzbilanz. Die Auswirkungen sind im folgenden dargestellt:

Sicherheit

Betreffend Sicherheit profitieren mit den Fussgängern in erster Linie die 'schwächsten' Verkehrsteilnehmer. Dies auf Grund der folgenden Massnahmen:

- Kein Konflikt durch einparkende Autos auf dem birsseitigen Trottoir, da die Parkplätze neu auf dem Fahrhahnniveau angeordnet und mittels einer durchgehenden Baumreihe vom Gehbereich getrennt sind.
- Auf dem häuserseitigen Trottoir wird - im Bereich der Einmündungen der Tempo 30 Strassen - durch das Schaffen von Trottoirüberfahrten den Fussgängern der Vortritt eingeräumt.
- Durch die Redimensionierung der Fahrbahnbreite und das Vorziehen der Fahrbahnränder in den Bereichen der Bushaltestellen und Fussgängerübergänge auf Parkfeldhöhe wird die Fahrgeschwindigkeit reduziert.

Für die Velofahrenden kann die Situation zumindest marginal verbessert werden, da der Parkiervorgang der Autos gegenüber der heutigen Situation erleichtert wird. Dies wird sichergestellt, indem nicht mehr über einen Höhenversatz (Randstein) manövriert werden muss und somit die Dauer der Störung auf der Velofahrsspur reduziert wird. Die angestrebte maximale Sicherheit der Velofahrenden kann auf Grund der von den Anrainern der Birsstrasse in einer Umfrage mit deutlicher Mehrheit gewünschten Parkfelderanordnung am birsseitigen Trottoir nicht eingelöst werden.

Parkplatzbilanz

Das Parkplatzangebot an der Birsstrasse wird gegenüber heute um rund zehn Parkplätze erweitert (Basis für diesen Vergleich bilden die heute vorhandenen, legalen Parkplätze). Gleichzeitig wird auch die Situation bezüglich Trottoirparkieren entschärft.

Wahrnehmung

Durch das längerfristige Auslichten der Birsböschung und das Anbieten von Sitzbänken wird im Zusammenhang mit der Revitalisierung der Birs die Erlebbarkeit des attraktiven Uferbereiches gesteigert. Solche Uferbereiche sind in den vergangenen Jahren beispielsweise an der Wiese geschaffen worden.

3 Sanierung der Strasse

3.1 Heutiger Strassenaufbau

Die bestehende Fahrbahn der Birsstrasse stammt aus den 50er Jahren. Über einer feinkörnigen Kiesfundation liegt ein Steinbett, welches mit zwei (teilweise drei) bituminös gebundenen Schichten abgedeckt ist. In diesem Strassenaufbau ist das Steinbett das Haupttragelement. Ein Steinbett ist im Prinzip nichts anderes als ein im Boden liegendes Gewölbe, welches sich an den Fahrbahnrandern abstützt. Örtliche Sanierungen, Werkleitungsbauten und eine erhöhte Verkehrsbelastung haben im Laufe der Zeit dazu geführt, dass das Steinbett seine tragende Funktion teilweise eingebüsst hat. Die Folgen sind Einsenkungen in der Fahrbahnoberfläche und Risse im Belag.

Bei jeder Strassensanierung bzw. -erneuerung ist gemäss BUWAL-Empfehlung der bestehende Belag hinsichtlich seines Gehalts an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) zu untersuchen. Teerhaltige Strassenbeläge können hohe Gehalte an PAK aufweisen, welche in der Umwelt nicht abgebaut werden können. Dem Umgang mit bzw. der Entsorgung von Belägen mit hohem PAK-Gehalt ist deshalb besondere Beachtung zu schenken. Der PAK-Wert beeinflusst somit den Entsorgungsweg des zu entfernenden Belags entscheidend. Derart verunreinigtes Material kann nur auf einer Sonderdeponie (Reaktordeponie) entsorgt werden. An der Birsstrasse ergeben sich PAK-Werte, die teilweise erheblich über den zulässigen Grenzwerten liegen.

3.2 Ausführungsvariante Kaltrecyclingverfahren

Das Baudepartement wurde durch den Regierungsrat gemäss RRB Nr. 31/41 vom 28. August 2001 beauftragt zu prüfen, wie mit einem Totalbetrag von CHF 3,5 Mio. das Vorhaben in reduzierter Form als Gesamtprojekt realisiert werden kann. Auf Grund der Resultate der Prüfung unterschiedlicher Realisierungsvarianten wurde dem Regierungsrat vorgeschlagen, die Fahrbahn der Birsstrasse mit einem Kaltrecyclingverfahren zu sanieren. Durch die Sanierung des Fahrbahnoberbaus mittels einem Kaltrecyclingverfahren können die gesamte Umgestaltungskosten von ca. CHF 5,1 Mio. bei einer konventionellen Bauweise auf CHF 4,4 Mio. reduziert werden. Die weiteren untersuchten, nicht zur Ausführung kommenden Strassenbauvarianten, sind im Kapitel 3.3 aufgeführt.

Mit dem im Folgenden beschriebenen Kaltrecyclingverfahren kann der verunreinigte teerhaltige Deckbelag und das Steinbett vor Ort aufbereitet und erneut eingebaut werden. Dadurch entfallen Deponiegebühren und grosse Teile der Trans-

porte, was zu einer positiveren Ökobilanz des Bauvorhabens führt. Beim Kaltrecyclingverfahren wird der Strassenkoffer (Foundation) vollständig erneuert, weshalb mit einer langen Nutzungsdauer und sehr geringem Aufwand für den Unterhalt gerechnet werden kann. Zudem führen die hohen Leistungswerte der Maschinen zu einer geringeren Bauzeit und somit zu einer geringeren Beeinträchtigung der Anwohner.

Beschrieb des Kaltrecyclingverfahrens

Bei diesem Verfahren werden zwei verschiedene Schichten hergestellt: die hydraulisch gebundene Foundationsschicht (HGF) und die Kaltmischfoundation (KMF). In einer ersten Phase wird der bestehende Aufbau über dem Steinbett (in diesem Fall die mit PAK belasteten bituminösen Schichten) abgefräst und zwischendeponiert. In der zweiten Phase wird das Steinbett mittels einer mobilen Brecheranlage zerkleinert, mit Bindemittel vermischt, gleichmässig verteilt und mittels eines integrierten Fertiger als hydraulisch gebundene Foundationsschicht (HGF) eingebaut. In der dritten Phase erfolgt die Umwandlung des in der ersten Phase abgefrästen Bitumens unter Zugabe eines Bindemittels zu Schaumbitumen. Dieses Material wird als sogenannte Kaltmischfoundation (KMF) verwendet und bindet die teerhaltigen Ausbruchsmaterialien ein, damit eine Wiederaktivierung vermieden werden kann. Anschliessend erfolgt der Einbau der bituminösen Trag- und Deckschichten.

Dieses im Autobahnbau zur Anwendung kommende Verfahren bietet sich in Städten in der Regel nicht an, da es nur sinnvoll auf langen geraden Strecken angewendet werden kann. Die Birsstrasse bietet sich hierfür dennoch an, weil sie diese für städtische Verhältnisse ungewöhnlichen Eigenschaften aufweist.

Der Trottoirbereich wird in konventioneller Bauweise ausgeführt.

3.3 Weitere untersuchte nicht zur Ausführung kommende Strassenbauvarianten

Im Rahmen der oben erwähnten Prüfung wurden neben der zur Ausführung kommenden Kaltrecyclingverfahrens-Lösung folgende drei Ausführungsvarianten detailliert untersucht (die nachfolgenden Ausführungsvarianten beziehen sich nur auf den Fahrbahnaufbau, da die Umgestaltung der Trottoirs und die Baumstandortverbesserungen bei allen Varianten einheitlich ausgeführt werden):

3.3.1 Konventionelle Bauweise

Die konventionelle Bauweise ist ein anerkanntes Verfahren für die Erneuerung einer städtischen Strasse. Durch den vollständigen Neuaufbau des Oberbaus könnte mit geringen Unterhaltsarbeiten und einer hohen Nutzungsdauer gerechnet werden. Der Austausch des gesamten vorhandenen Materials würde jedoch zu einem hohen Anteil an Transportkosten und Deponiegebühren führen. Dies gilt insbesondere für die Deponie des mit hohen PAK-Werten belasteten Belags. Die Gesamtkosten für eine konventionelle Bauweise wären gegenüber dem Lösungsvorschlag um etwa 15% höher.

3.3.2 Oberflächenbehandlung

Die Oberflächenbehandlung ist im Grunde genommen nur Kosmetik an der Belagsoberfläche. Das eigentliche Problem des für die Beanspruchung unterdimensionierten Strassenaufbaus würde dadurch nicht behoben und eine Sanierung der Birsstrasse nur aufgeschoben. Mit dieser Massnahme wäre es zwar möglich die vorhandenen Risse zu schliessen und somit den Unterbau gegen Eindringen von

Oberflächenwasser zu schützen, in Anbetracht der kurzen Nutzungsdauer müsste aber in naher Zukunft mit hohen Unterhaltskosten gerechnet werden. Hinsichtlich des Einflusses auf die Umwelt und die Anwohner sowie der Bauzeit würde dieses Verfahren positiv abschneiden. Berücksichtigt man jedoch die kurze Nutzungsdauer und die hohen Unterhaltsaufwand relativiert sich dies rasch.

3.3.3 Kombination Oberflächenbehandlung / Konventionelle Bauweise

Diese Variante besteht aus einer Kombination zweier Bauverfahren. Im Abschnitt Redingstrasse bis Zürcherstrasse würde der Ausbau gemäss Variante "konventionelle Bauweise", im Abschnitt St. Jakobs-Strasse bis Redingstrasse gemäss Variante "Oberflächenbehandlung" erfolgen. Ziel wäre es, den Abschnitt in welchem die meisten Anwohner leben, möglichst optimal zu sanieren, damit zu einem späteren Zeitpunkt keine Erneuerungen des Fahrbahnoberbaus mehr notwendig würden. Für die Beurteilung dieser Ausführungsvariante gelten die Bewertungen der vorher erwähnten Varianten. In Anbetracht der Argumente ist eine Teilinstandstellung der Birsstrasse fragwürdig. In naher Zukunft wäre mit hohen Unterhaltskosten zu rechnen.

3.3.4 Andere Varianten

Es wurden auch weitere Ausführungsvarianten untersucht, welche aber nicht weiter verfolgt wurden, weil sie zu keiner Kosteneinsparung führen würden und technisch wesentlich komplexer wären.

4 Anpassung von Werkleitungen

Koordiniert mit der vorgesehenen Umgestaltung werden die Industriellen Werke Basel (IWB-Elektrizität, -Gas und -Wasser) partiell Arbeiten an ihren Werkleitungsanlagen und Leitungstrassen vornehmen. Die Kosten für das Verlegen der Werkleitungen gehen gemäss Allmendverordnung zu Lasten des Tiefbauamtes und der Stadtgärtnerei und Friedhöfe sowie der laufenden Rechnung der Werkleitungseigentümer.

Auch die Telekomanbieter (Swisscom AG, Balcab AG und Colt Telecom AG) werden partiell ihre Leitungen erneuern. Diese Kosten gehen 100% zu Lasten der Telekomanbieter.

5 Koordination mit anderen Bauvorhaben

Im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Stadions 'St. Jakobs Park' bestehen Abhängigkeiten, welche dazu führen können, dass die Etappierung der Strassenbauarbeiten im Bereich zwischen den SBB-Brücken und der St.Jakob-Strasse angepasst werden muss. Da die Planung der Stadionerweiterung noch nicht abgeschlossen war, als der vorliegende Ratschlag verfasst wurde können an dieser Stelle keine detaillierten Angaben gemacht werden.

6 Bauvorgang und Termine

Nach Genehmigung des Ratschlages wird die Projektierung weiter bearbeitet und das Bewilligungsverfahren durchgeführt. Die Ausführung ist für die Jahre 2004 bis 2005 vorgesehen.

IV KOSTEN

Die Kosten (Kredit Tiefbauamt und Stadtgärtnerei und Friedhöfe) für die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen an der Birsstrasse betragen gemäss Kostenschätzung des Tiefbauamtes (Preisbasis April 2001, Indexstand = 100, Produktionskosten-Index PKI):

• Strassenbauarbeiten	CHF	1'160'000.--
• Baumstandortverbesserungen	CHF	2'000'000.--
• Leitungsanpassungen zu Lasten Strasse/Übrige	CHF	280'000.--
• Brutto-Betrag	CHF	<u>3'440'000.--</u>
• Diverses und Unvorhergesehenes	CHF	520'000.--
• Projekt und Bauleitung	CHF	155'000.--
• Mehrwertsteuer 7,6% ca.	CHF	312'700.--
• Rundung	CHF	<u>-27'700.--</u>
<u>Total Umgestaltung Birsstrasse</u>	CHF	<u>4'400'000.--</u>

Die Kosten für die Werkleitungsbauarbeiten durch die Industriellen Werke Basel (IWB) belaufen sich auf ca. CHF 0,99 Mio. und gehen zu Lasten der laufenden Rechnung der IWB.

1 Finanzierung

Die Umgestaltung der Birsstrasse wurde gemäss RRB Nr. 03/27/64 vom 5. August 2003 mit der Gesamtsumme von CHF 4,4 Mio. in das Investitionsprogramm aufgenommen, wobei CHF 2,0 Mio. dem Investitionsbereich 1 «Strassen / Stadtgestaltung» und CHF 2,4 Mio. dem Investitionsbereich 5 «Übrige» zugeordnet sind.

V ANTRAG

Das Finanzdepartement hat dieses Kreditbegehren gemäss § 55 Finanzhaushaltsgesetz geprüft und für in Ordnung befunden. Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Basel, 18. Februar 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

Im Ratsaal aufgelegt:

- Situation 1:500, Nr. 5843/7g "Haus Nr. 10 - Haus Nr. 138"
- Situation 1:500, Nr. 5843/8g "Haus Nr. 140 - St. Jakobs-Strasse"

