

Reg. Nr. 611.325

Nr. 842

Grenzacherweg, Abschnitt Bettingerstrasse bis Kohlistieg, Sanierung von Strassenbelag und Kanalisation; Genehmigung eines Investitionskredits

Kurzfassung:

Am 27. April 2005 hat der Einwohnerrat beschlossen, auf den Antrag des Gemeinderats betreffend Bewilligung eines Kredits zur Sanierung des Grenzacherwegs nicht einzutreten. Die Sachkommission für Siedlungsentwicklung, Verkehr, Versorgung und Umwelt (SVU) hat sich danach über die Folgen dieses Entscheids informieren lassen und darauf dem Gemeinderat empfohlen, die Kreditvorlage zu ergänzen und dem Einwohnerrat so rasch als möglich wieder vorzulegen.

In den Jahren 1975/1976 wurde der Belag des in den Jahren 1929 bis 1933 erstellten Grenzacherwegs im Abschnitt Kohlistieg bis Bettingerstrasse letztmals ersetzt. Inzwischen hat sich der Deckbelag deformiert und ist ausgelaugt. Die Klinkerplatten der Entwässerungsrinne entlang des Randabschlusses sind gebrochen und der darunter liegende Stützbeton hat sich zersetzt. Die Kanalisation wie auch die Sammler- und Hausanschlussleitungen weisen viele Schäden auf und müssen saniert resp. erneuert werden. Das Sanierungsprojekt beinhaltet den Einbau eines neuen Fahrbahndeckbelags. Die Tragschicht und das Steinbett werden wie schon 1975/1976 nicht ersetzt. Zur Reduktion des Verkehrslärms wird ein lärmmindernder Belag eingebaut. Die Klinkerplatten der Entwässerungsrinne werden durch Schalensteine ersetzt. In den beiden Trottoirs wird der Belag ausgewechselt. Gleichzeitig werden die Leitungen der IWB, der Swisscom, des K-Netzes und der öffentlichen Beleuchtung erneuert und verstärkt. Während drei Bauetappen wird der Verkehr im Einbahnverkehr und mit Umleitungen geregelt. In einer Bauetappe regelt während der Arbeitszeit eine Lichtsignalanlage den Verkehr. Der Baubeginn der Werkleitungen ist auf Frühjahr 2006 geplant. Der Fahrbahndeckbelag wird während den Sommerferien 2007 an zwei Wochenenden eingebaut. Die Bauzeit für die Werkleitungen und die Strassensanierung beträgt ca. 2 Jahre. Die Baukosten für die Erneuerung des Deckbelags und der Strassenentwässerung sowie die Sanierung der Kanalisation und der Anschlussleitungen des Grenzacherwegs inkl. Honorar belaufen sich auf 3'559'000 Franken inkl. MwSt. Die Werke investieren ihrerseits rund 3'000'000 Franken.

Politikbereiche: Allmend und Verkehr / Versorgung und Entsorgung

Auskünfte erteilen: Marcel Schweizer, Gemeinderat
Tel. G 061 643 02 60 P 061 643 02 64
Richard Grass, Abteilungsleiter Tiefbau und Verkehr
Tel. 061 646 82 82

August 2005

1. Ausgangslage

Am 27. April 2005 hat der Einwohnerrat beschlossen, auf den Antrag des Gemeinderats betreffend Bewilligung eines Kredits zur Sanierung des Grenzacherwegs nicht einzutreten. Die Sachkommission für Siedlungsentwicklung, Verkehr, Versorgung und Umwelt (SVU) hat sich daraufhin schon am 23. Mai 2005 über die Folgen dieses Entscheids informieren lassen und an zwei zusätzlichen Sitzungen über das weitere Vorgehen beraten. Obwohl es unüblich ist, eine abgelehnte Vorlage schon nach wenigen Monaten ein weiteres Mal dem Einwohnerrat zu unterbreiten, hat die SVU auf Grund der zusätzlich gewonnenen Informationen dem Gemeinderat empfohlen, die Kreditvorlage zur Sanierung des Grenzacherwegs dem Einwohnerrat so rasch als möglich nochmals vorzulegen. Diese Empfehlung gründet vor allem auf die Aussagen der IWB, wonach spätestens im Frühjahr 2006 mit der Sanierung der Leitungen für Gas, Wasser und Elektrisch begonnen werden müsse. Der Termindruck ergibt sich einerseits aus dem dringenden Sanierungs- und Ausbaubedarf der Werkleitungen und andererseits aus der Notwendigkeit, die Bauarbeiten am Grenzacherweg mit geplanten Sanierungsarbeiten an der Aeusseren Baselstrasse zu koordinieren. In den Jahren 2007 bis 2010 stehen im Abschnitt Bäumlhofstrasse bis Tramhaltestelle Bettingerstrasse Grundwasserschutzmassnahmen im Tramtrasse und der Ersatz der Tramschienen an. Im Abschnitt Kilchgrundstrasse bis Haltestelle Bettingerstrasse werden auch der Strassenkörper und die Werkleitungen erneuert. Damit nicht auf beiden Achsen (Aeussere Baselstrasse und Grenzacherweg) im selben Abschnitt gleichzeitig Verkehrsbehinderungen durch Bauarbeiten bestehen, muss mit der Sanierung der Werkleitungen im Grenzacherweg spätestens im Frühjahr 2006 begonnen werden. Nicht zu vermeiden ist, dass Bauarbeiten am Grenzacherweg und an der Baselstrasse im Abschnitt Schmiedgasse bis Gartengasse gleichzeitig ausgeführt werden. Falls kurzfristige Umfahrungen der Baustelle an der Baselstrasse notwendig werden, führen sie über die Inzlingerstrasse - Schützengasse - Eisenbahnweg - Bettingerstrasse zurück in die Aeussere Baselstrasse und werden durch die Bauarbeiten am Grenzacherweg nicht beeinflusst. Aus Sicherheitsgründen kann mit der Sanierung der Werkleitungen im Grenzacherweg nicht bis nach der Fertigstellung der Bauarbeiten an der Aeusseren Baselstrasse zugewartet werden (s. Kap. 5).

2. Permanentes Verkehrskonzept

Der Gemeinderat hat bei der Ausarbeitung der Vorlage vom April 2005 die Sanierung des Strassenbelags als rein technische Angelegenheit angesehen und sich nur auf die dringend notwendige Werterhaltung der Strasse konzentriert, mit der keine Verkehrslenkung möglich ist. Deshalb ist er nicht auf bestehende Verkehrsprobleme eingegangen, zumal der Einwohnerrat das Verkehrskonzept des Grenzacherwegs bei der Behandlung der Vorlage betreffend Einführung von Tempo-30-Zonen und Streckensignalisationen 40 km/h bereits im November 2002 eingehend diskutiert hat. Die Diskussionen im Einwohnerrat und in der SVU haben gezeigt, dass die Erwartung besteht, gleichzeitig mit der Erneuerung des Fahrbahnbelags anstehende Verkehrsprobleme im Grenzacherweg zu lösen oder zumindest zu diskutieren. Die SVU hat deshalb einen Fragenkatalog zu Handen der Verwaltung zusammengestellt, der mittels Bericht beantwortet und in der Kommission besprochen wurde. Auf die wesentlichsten Punkte und Massnahmen wird im Folgenden eingegangen.

2.1 Feststellungen zur heutigen Verkehrssituation

Folgende Forderungen betreffend Verkehr werden an den Grenzacherweg gestellt:

- Der behördenverbindliche Richtplan fordert die „Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Achse Grenzacherweg - Eisenbahnweg - Schützengasse“.
- Lärmmessungen des AUE, welche von Anwohnerinnen und Anwohnern des Grenzacherwegs gefordert wurden, bestätigen, dass die Immissionsgrenzwerte um 2 bis 3 dB überschritten werden. Der Grenzacherweg ist demnach eine sanierungsbedürftige Anlage. Die Gemeindeverwaltung musste deshalb Vorschläge für die Lärmreduktion ausarbeiten. Diese liegen in Form eines Berichts vor.
- Die Anwohnerschaft verlangt seit Jahren eine Verkehrsberuhigung (insbesondere eine Entlastung vom Durchgangsverkehr).

Die Achse Grenzacherweg - Kohlistieg - Hörnliallee - Grenzacherstrasse hat sich zur Durchgangsstrecke entwickelt, weil beinahe hindernisfrei, ohne Lichtsignalanlage oder Stoppstrasse von der Bettingerstrasse bis zum Wettsteinplatz und weiter bis zum Bankenplatz gefahren werden kann. Diese Strecke ist für das Siedlungsgebiet östlich der Bahnlinie (Inzlingen, Bettingen, Riehen Ost) und für Lörrach attraktiv als Verbindung in die Stadt und als Autobahnzubringer. Mit der Möglichkeit des Wendemanövers vor dem Pumpwerk der IWB in der Grenzacherstrasse ergibt sich auch die inoffizielle Verbindung nach Grenzach. Diese Situation zieht viel Verkehr an. Während vor 30 Jahren täglich 2100 Fahrzeuge insgesamt in beiden Richtungen durch den Grenzacherweg rollten, werden heute rund 6'000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Zum Vergleich können die nachfolgenden Zahlen beigezogen werden:

Grenzacherstrasse	18'000
Kohlistieg	11'000
Lörracherstrasse Zoll	18'100
Bäumlihofstrasse	9'700
Keltenweg	1'300

Um den Verkehr von Riehen nach Grenzach auf die offizielle Route Bäumlihofstrasse - Allmendstrasse - Grenzacherstrasse zu leiten, wurde die Wendemöglichkeit beim Pumpwerk der IWB schon gesperrt. Die Sperrung führte zu gefährlichen Manövern auf der Grenzacherstrasse, weshalb sie schon nach kurzer Zeit wieder aufgehoben werden musste. Aus der Mitte der SVU kommt der Vorschlag, beim Kanton zu beantragen, bei der Einmündung der Allmendstrasse in die Grenzacherstrasse einen Verkehrskreisel zu erstellen. Damit würde die offizielle Verbindung zwischen Riehen und Grenzach etwas attraktiver. Weil die Grenzacherstrasse an dieser Stelle jedoch erst vor Kurzem erneuert worden ist, bestehen für diesen Vorschlag nur geringe Realisierungsaussichten. In der SVU wurde auch diskutiert, ob es allenfalls sinnvoll sei, im Grenzacherweg einen Fussgängerübergang mit einer Lichtsignalanlage zu versehen und damit den Verkehrsfluss zu hindern. Dagegen sprechen jedoch die hohen Kosten einer solchen Anlage und die geringe Wirkung, weil die Zahl der querenden Fussgänger zu gering wäre.

2.2 Öffentlicher Verkehr

Zu den Buslinien, die im Grenzacherweg verkehren, stellte die SVU einige Fragen. Ist z.B. die Linienführung der Buslinie 34 die richtige oder könnte sie in einer Fahrtrichtung über die Rudolf Wackernagel-Strasse - Bettingerstrasse geführt werden? Die Buslinie 34 fährt mit Gelenkbussen von 06.00 Uhr bis 20.30 Uhr im Viertelstundentakt in beiden Richtungen durch den Grenzacherweg. In den frühen Morgenstunden und abends fahren kleinere Busse. Dem Wunsch nach leiseren Bussen können die BVB nach eigenen Angaben zur Zeit nicht nachkommen, weil der Kredit für die Beschaffung von neuen leiseren Dieselnbussen nicht bewilligt worden sei. Seit der Durchbindung der Buslinie von Riehen bis Bottmingen hat die Zahl der Fahrgäste auf dieser Linie um 15% und jene der gefahrenen Personenkilometer um 27% zugenommen. Für Riehen ist der Grenzacherweg das Haupteinzugsgebiet der Linie 34. Die Linienführung über die dünner besiedelte Bettingerstrasse und Rudolf Wackernagel-Strasse hätte abnehmende Fahrgastfrequenzen zur Folge. Darüber hinaus müsste aufgrund der längeren Fahrzeit ein zusätzlicher Kurs mit den entsprechenden Folgekosten eingesetzt werden. Mit der Aufspaltung der Linie 34 könnten die sehr stark benutzten Haltestellen Tiefweg und Lachenweg nur noch in einer Richtung bedient werden. Die Fahrgäste aus dem Einzugsgebiet dieser beiden Haltestellen müssten entweder eine Zusatzschleife fahren, auf die Linien 35/45 umsteigen oder einen Fussmarsch in Kauf nehmen.

Aus der Kommission wurde auch angeregt, bei der Einmündung Lachenweg und bei der Migros die Haltestellen mit Busbuchten auszustatten. Eine Studie hat aber ergeben, dass der Aufwand dafür zu gross wäre. Die Busbuchten würden ausserdem die ungehinderte Durchfahrt für den Individualverkehr verbessern, was beim Grenzacherweg nicht erwünscht ist. Sie würden aber auch den öffentlichen Verkehr behindern, weil die Busse sich in den Verkehr einfädeln müssen. Die Gesamtkosten für die Erstellung der beiden Busbuchten würden sich auf 165'000 bis 180'000 Franken belaufen (exkl. MwSt. und Landerwerb). Es müssten ca. 100 m² Land von fünf verschiedenen Parzellen erworben werden.

2.3 Lärmbericht

Wie in Abschnitt 9.1 erwähnt, hat das Amt für Umwelt und Energie auf Antrag von Anwohnern am Grenzacherweg Lärmmessungen durchgeführt. Diesen Messungen zufolge sind am Grenzacherweg bei mehr als 90% der Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung überschritten. Die Gemeinde ist somit verpflichtet, geeignete Sanierungsmassnahmen vorzuschlagen. Die Verwaltung hat deshalb einen Bericht zur Evaluation von Massnahmen ausarbeiten lassen. Ein breites Spektrum von 18 Massnahmen zur Lärminderung wurde auf Wirkung, Kosten und Machbarkeit untersucht. In der SVU ist dieser Bericht auf grosses Interesse gestossen. In aller Kürze sollen die Massnahmen im Folgenden beschrieben werden.

1. Einbahnstrasse

1.a Durchgehende Einbahnstrasse

Der Durchgangsverkehr in einer Richtung wird unterbunden.

In entgegengesetzter Richtung wird der Grenzacherweg weiterhin als attraktive Achse benutzt. Nur noch bei 12 Liegenschaften oder 8% wird der Immissionspegel leicht überschritten.

1.b Zwei Abschnitte mit Einbahnregime in entgegengesetzter Richtung

Der gesamte Durchgangsverkehr wird auf alternative Achsen verlagert. Bei allen Liegenschaften wird der Immissionsgrenzwert eingehalten.

Bei beiden Varianten wird der Durchgangsverkehr auf andere Achsen verlagert. Nicht nur die Hauptverkehrsstrassen Aeussere Baselstrasse und Bäumlhofstrasse, sondern auch die Quartierstrassen westlich des Grenzacherwegs wie Vierjuchartenweg, Wasserstelzenweg, Keltenweg oder Rainallee werden zusätzlich belastet, teilweise mit bis zu 1200 Motorfahrzeugen pro Tag oder 600% Mehrverkehr. Möglicherweise würde somit durch diese Massnahme ein Schutzkriterium verletzt, d.h. sie dürfte nicht realisiert werden. Auch wenn das nicht zutrifft, ist eine Umlagerung einer so grossen Verkehrsmenge auf andere bewohnte Gebiete nicht empfehlenswert, da das Problem lediglich verlagert wird.

2. Eingeschränktes Fahrverbot (Zubringerdienst)

2.a Durchgehendes eingeschränktes Fahrverbot

2.b Eingeschränktes Fahrverbot nur auf einem oder mehreren Abschnitten

Die Wirkung ist bei beiden Varianten die gleiche. Das allgemeine Fahrverbot unter Zulassung des Zubringerverkehrs bewirkt eine Reduktion der Verkehrs- und Lärmbelastung im Grenzacherweg. Bei allen Liegenschaften wird der Immissionsgrenzwert eingehalten.

Wie bei der Einführung eines Einbahnverkehrs wird auch bei dieser Massnahme der Verkehr auf andere Strassen, teils auf Quartierstrassen, verdrängt. Schwierig ist die Durchsetzung des eingeschränkten Fahrverbots, besonders schwierig das Durchsetzen der Variante 2.b. Z.B. müssten Anwohner des Grenzacherwegs, die ausserhalb des mit dem Fahrverbot belegten Abschnitts wohnen, nach Gesetz diese Abschnitte umfahren. Diese Massnahme wird nicht empfohlen.

3. Fahrverbot für den Schwerverkehr

3.a Durchgehendes Fahrverbot für den Schwerverkehr

3.b Fahrverbot für den Schwerverkehr nur auf einem oder mehreren Abschnitten

Der Lieferverkehr für Anstösser sowie der ÖV bleiben vom Verbot unberührt. Die Wirkung ist bei beiden Varianten die gleiche.

Die Verbesserung bezüglich Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei den Liegenschaften ist gering, weil die Busse der BVB einen Drittel des Schwerverkehrs ausmachen. Auch wenn diese Massnahme bei den Lärmmessungen und -berechnungen wenig bringt, hätte sie wahrscheinlich für das subjektive Empfinden der Anwohner einen positiven Aspekt. Weil die Effizienz zu gering ist, wird sie im Bericht zur Realisierung nicht empfohlen, zumindest nicht ohne detailliertere Untersuchungen. Eine klare Signalisierung ist schwierig, denn der Lieferverkehr von und zu Nebenstrassen des Grenzacherwegs müssten sich nach Gesetz einen Weg durchs Quartier suchen. Der Gemeinderat wird trotzdem diese Massnahme auf ihre Wirkung und Machbarkeit genauer untersuchen.

4. Nachtfahrverbot

4.a Durchgehendes Nachtfahrverbot

4.b Nachtfahrverbot nur auf einem oder mehreren Abschnitten

Fahrverbot für motorisierte Fahrzeuge während der Nachtstunden (22.00 h – 06.00 h). Ein solches Nachtfahrverbot besteht in der Schützengasse beim Spital. Der Zubringerverkehr und der ÖV werden zugelassen. In der Nacht würde mit dieser Massnahme bei allen Liegenschaften der Immissionsgrenzwert eingehalten, der wird im heutigen Zustand allerdings nur bei 3 Liegenschaften überschritten.

In der Nacht wird nur an 3 Liegenschaften der Immissionsgrenzwert überschritten. Am Tag sind es insgesamt 157 Liegenschaften. Es ist deshalb nicht sinnvoll, Massnahmen umzusetzen, welche nur die Lärmsituation in der Nacht betreffen.

5. Geschwindigkeitsreduktion

Da die Lärmemissionen von der Fahrgeschwindigkeit abhängig sind, kann die Belastung durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beeinflusst werden. Im Bericht wird davon ausgegangen, dass durch die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Verkehrsverlagerung um 40 bis 50% erfolgt. Es wird jedoch bemerkt, dass diese mit einem Verkehrsmodell berechnete Belastungsreduktion zu hoch sei und eher im Bereich 10 bis 30% liege. Bei Annahme der hohen Zahlen kann bei 81% der Liegenschaften der Immissionsgrenzwert eingehalten werden. Dieser Wert wird jedoch nur bei strikter Einhaltung der Geschwindigkeitslimite wirksam. Die Geschwindigkeitsreduktion kann nur in einem Verbund mit andern Massnahmen, z.B. andere Strassenraumgestaltung, durchgesetzt werden. Als Einzelmassnahme wird sie nicht empfohlen.

Die Wahl der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Grenzacherweg ist anlässlich der Behandlung der Vorlage betreffend Einführung von Tempo-30-Zonen und Streckensignalisationen 40 km/h bereits im November 2002 im Einwohnerrat eingehend diskutiert worden. Für den Grenzacherweg ist damals der Entscheid auf die Streckensignalisation 40 km/h gefallen.

6. Lärmarme Strassenbeläge

Durch den Einbau eines lärm mindernden Strassenbelags werden die Emissionen, welche durch das Rollgeräusch der Reifen erzeugt werden, reduziert. Mit Ausnahme von 2 Liegenschaften kann durch den Einbau eines lärmarmen Belags kurzfristig überall der Immissionsgrenzwert eingehalten werden. Mittelfristig wird der Lärmpegel allerdings wieder steigen. Beim Ersatz des Deckbelags soll ein lärm mindernder Belag eingebaut werden (s. Kap. 4.1 Abs. 3).

7. Strassenraumgestaltung

Die Gestaltung des Strassenraums wirkt sich wesentlich auf die gefahrenen Geschwindigkeiten aus. Mittels baulicher Massnahmen, wie z.B. Belagswechsel, Vertikal- oder Horizontalversätze, seitliche Verengungen, etc. können die Geschwindigkeiten reduziert und ein homogener Verkehrsfluss erreicht werden. Dadurch sinkt auch die Lärmbelastung. Diese

Massnahme wäre flankierend zur Geschwindigkeitsreduktion notwendig. Die Kosten für eine geeignete Umgestaltung können sehr hoch sein auch wenn sie im Rahmen der Erneuerung des Deckbelags realisiert wird. Weniger ins Gewicht fallen würden sie nur bei einer gleichzeitigen Erneuerung des gesamten Strassenkörpers.

8. Knotengestaltung

Bauliche Massnahmen auf vorgelagerten Knoten (z.B. Otto Wenk-Platz, Inzlingerstrasse) sollen das Einbiegen in den Grenzacherweg erschweren, wodurch der Verkehr auf alternative Routen verlagert wird. Diese Massnahme beeinflusst primär die Routenwahl von ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern. Ortskundige Personen, welche den Hauptteil des Durchgangsverkehrs am Grenzacherweg ausmachen, werden ihre Route nicht ändern. Die Lärminderung wird nicht spürbar sein. Die Kosten jedoch sind hoch.

9. Abbiegeverbote an Knoten

Die Sperrung von Abbiegebeziehungen, die hauptsächlich dem Durchgangsverkehr dienen. Z.B. am Otto Wenk-Platz ein Abbiegeverbot von der Hörnliallee in den Kohlistieg und umgekehrt. Diese Massnahme hätte sicher eine Reduzierung des Verkehrs im Grenzacherweg zur Folge. Zur Vermeidung von kleinräumigen Umfahrungen wären flankierend noch weitere Abbiegeverbote notwendig. Die vielen Abbiegeverbote schränken die Erreichbarkeit verschiedener Strassenabschnitte ein und bedeuten Umwegfahrten für die Anwohner. Die Erschliessungsqualität wird beeinträchtigt. Ausnahmen für Zubringer sind zwar denkbar, jedoch kaum realistisch, da nur sehr schwer kontrollierbar.

10. Polizeiliche Massnahmen (Geschwindigkeitskontrollen)

Stationäre Geschwindigkeitskontrollen oder regelmässige Kontrollen mit mobilen Einheiten. Stationäre Geschwindigkeitskontrollen wirken sich vor allem auf die Sicherheit in ihrer unmittelbaren Umgebung aus, weil der ortskundige Fahrer an diesen Stellen in der Regel die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschreitet, verleiten den selben Fahrer oft auch zum Slow and Go, was durch die zusätzlichen Beschleunigungsvorgänge die Lärmemissionen erhöht. Regelmässige Kontrollen mit mobilen Geräten sind notwendig und werden auf dem gesamten Gemeindegebiet durchgeführt. Im heutigen Zustand wird die Geschwindigkeitsbegrenzung am Grenzacherweg gut eingehalten.

11. Verkehrslenkung (Wegweisung)

Mittels Verdeutlichung der Wegweisung für die Hauptziele des Durchgangsverkehrs soll dieser mindestens teilweise auf alternative Achsen verlagert werden.

Wie die Massnahme 8, Knotengestaltung, wirkt auch die deutlichere Wegweisung nur auf die ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer. Sie wird keine Lärmreduktion am Grenzacherweg bringen.

12. Linienführung ÖV

Die Buslinien 34, 35/45, die zwischen Kohlistieg bzw. Vierjuchartenweg und Bahnübergang durch den Grenzacherweg führen, werden ganz oder teilweise auf alternative Achsen verlegt. Durch die entfallenden Busfahrten wird die Lärmbelastung reduziert.

13. Bauliche Anpassungen an Bushaltestellen

13.a Die Bushaltestellen in Busbuchten

Die Bushaltestellen werden in Ausstellnischen verlegt, so dass der Individualverkehr am haltenden Bus vorbei zirkulieren kann.

S. Kap. 2.2

13.b Verlängerter Witterungsschutz als Schallschutz

Mittels eines verlängerten Witterungsschutzes an den Haltestellen soll der durch den haltenden Bus erzeugte Lärm abgeschirmt werden. Die Schallschutzwirkung ist auf eine Strassenseite und auf eine bis zwei Liegenschaften beschränkt. Die Installation längerer Wartehäuschen ist teilweise machbar, bei einigen Haltestellen aber problematisch, da sich im Bereich der Haltezone Zugänge und Zufahrten zu den Liegenschaften befinden. Weil nicht Standardausführungen der Wartehäuschen verwendet werden könnten, ist mit hohen Kosten zu rechnen. Durch den Ausbau der Wartehäuschen zu Schallschutzwänden könnten bei 8 Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

14. Emissionsarme BVB-Fahrzeuge

Reduktion der Lärmemissionen durch leisere Busse und Brechen der störenden Lärmspitzen beim Anfahren durch entsprechendes Fahrverhalten.

Betr. Einsatz von leiseren Bussen s. Kap. 2.2.

Die Wirkung einer sanften Fahrweise ist schwer zu quantifizieren. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der positive subjektive Eindruck auf die Anwohner erheblich ist. Die BVB sind schon darauf hingewiesen worden.

15. Emissionsarme PW

Durch die flächendeckende Einführung von Personenwagen mit deutlich kleineren Lärmemissionswerten kann eine Reduktion der Lärmbelastung erreicht werden.

Diese Massnahme ist auf Gemeindeebene nicht zu beeinflussen.

16. Schallschutzwände

Schallschutzwände sollen den Immissionspunkt von der Emissionsquelle abschirmen. Mit gut ausgeführten Schallschutzwänden könnte erreicht werden, dass bei allen Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte unterschritten würden. Die Kosten sind aber sehr hoch. Die Berichtsverfasser gehen bei einer groben Kostenschätzung von 5 Mio. Franken Baukosten ohne Landerwerbskosten aus. Durch den Bau von Lärmschutzwänden wird das Ortsbild im Bereich des Grenzacherwegs zerstört. Vom Bau von Lärmschutzwänden wird deshalb abgeraten.

17. Gelände-Anpassungen (Erdwälle)

Erdwälle haben die ähnliche Wirkung wie die Schallschutzwände. Bei Eingängen und Zufahrten müssen sie aber unterbrochen werden, wodurch die Wirkung massiv sinkt. Die Erstellungskosten für Erdwälle sind etwa doppelt so hoch wie für Schallschutzwände und der

Landbedarf ist viel grösser. Das Strassenbild würde stark verschlechtert. Auch von dieser Massnahme wird abgeraten.

18. Anpassung des Zonenplans

Aufstufung des Grenzacherwegs in die Empfindlichkeitsstufe III.

Durch die Anpassung der Empfindlichkeitsstufe wird der Grenzwert verschoben. Die Lärmquellen bleiben die gleichen und es tritt keine lärm mindernde Wirkung ein. Für die Anwohner tritt keine Verbesserung ein. Dieses Vorgehen würde geltendem Recht widersprechen. Diese Massnahme soll nicht weiterverfolgt werden.

Empfehlung

Gemäss Bericht ist die Massnahme 6 (lärm armer Belag) die am besten geeignete Massnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung am Grenzacherweg und wird zur Ausführung empfohlen. Aufgrund der grossen subjektiven Störwirkung wird ausserdem empfohlen, die Massnahme 14 (emissionsarme BVB-Fahrzeuge) in jedem Fall näher zu untersuchen. Bringen die Massnahmen 6 und/oder 14 nicht den gewünschten Erfolg, ist die Umsetzung der Massnahmen 5 (Geschwindigkeitsreduktion) und 7 (Strassenraumgestaltung) näher zu prüfen.

Soweit das Extrakt aus dem Bericht "Lärmschutz am Grenzacherweg: Evaluation von Massnahmen" der Firma Rapp Trans AG. Folgende Massnahmen haben einen direkten Einfluss auf die Sanierung des Deckbelags und somit auf diese Vorlage:

6 Lärm armer Strassenbelag

Es ist vorgesehen, einen lärm mindernden Strassenbelag einzubauen. Die Mehrkosten sind im beantragten Kredit enthalten.

7 Strassenraumgestaltung

Die in dieser Vorlage beschriebene Sanierung des Strassenbelags des Grenzacherwegs sieht den Ersatz der obersten Schicht (3.5 cm) des Strassenbelags vor. Von einer neuen Strassenraumgestaltung wäre nicht nur der Deckbelag, sondern der gesamte Strassenkörper betroffen.

12 Linienführung ÖV und 13 Bauliche Anpassung Bushaltestellen

Im Projekt ist vorgesehen, die Bushaltestellen mit Betonplatten und Wartehäuschen zu versehen. Sollte die Linienführung der Buslinien wider Erwarten geändert werden und nicht mehr durch den Grenzacherweg führen, wären diese Investitionen verloren.

Alle ändern im Lärmbericht aufgeführten Massnahmen haben keinen Einfluss auf die Sanierung des Deckbelags, so dass auch später über deren Realisierung entschieden werden kann.

3. Vorgeschichte des Grenzacherwegs

Die Strasse und die Kanalisation des Grenzacherwegs im Abschnitt Bettingerstrasse bis Kohlistieg wurden in den Jahren 1927 bis 1933 erstellt. Die bauliche Entwicklung der umliegenden Quartiere und die stetige Zunahme des Fahrzeugverkehrs haben ihn zur zweiten Verkehrsachse Riehen/Basel werden lassen.

Am 22. Januar 1969 genehmigte der Weitere Gemeinderat einen Kredit von 820'000 Franken für die Instandstellung und Verstärkung des Oberbaus und das Entfernen jedes zweiten Baums, um mehr Parknischen zu schaffen. Dieses Projekt gelangte jedoch nicht zur Realisierung: In der Volksabstimmung vom 12.-14. September 1969 lehnte der Souverän mit 1'054 Ja- zu 2'303 Nein-Stimmen die Vorlage ab. Ausschlaggebend für die Ablehnung war die vorgesehene Fällung jedes zweiten Baums. Mit dem negativen Entscheid wurde die Sanierung zurückgestellt. Am 27. März 1974 stimmte der Weitere Gemeinderat einem neuen Projekt zu und bewilligte einen Kredit von 1'465'000 Franken. Das neue Projekt umfasste die Erneuerung der Trottoirs, der Randabschlüsse und der Beleuchtung. Die beiden Trottoirs wurden zum Schutz der Baumwurzeln um ca. 14 cm angehoben; dadurch konnten der alte Belag und das Steinbett der alten Strasse belassen werden. Zur Verstärkung der Fahrbahn wurde eine neue Tragschicht mit Deckbelag eingebaut. Die Arbeiten wurden in den Jahren 1975/1976 ausgeführt.

In den vergangenen 30 Jahren wurden am Grenzacherweg keine nennenswerten Sanierungen vorgenommen. Als Folge davon weist der Fahrbahndeckbelag Deformierungen auf, ist ausgelaugt und nicht mehr kompakt. Dies hat mehrere Gründe. Einerseits haben die Grabarbeiten für die Hausanschlussleitungen der Werke die Kompaktheit des Belags zerstört und andererseits hat der Blütensaft der Lindenallee den Deckbelag ausgelaugt. Hinzu kommt die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um 4'000 Fahrzeuge auf rund 6'200 Fahrzeuge pro Tag. Zusätzlich wurden ab 1979 vorerst die Kleinbuslinien 35 und 45 und seit dem Jahr 2000 die Gelenkbusse der Linie 34 durch den Grenzacherweg geführt. Bei den Bushaltestellen sind Spurrillen entstanden, in welchen das Regenwasser stehen bleibt. Im Herbst 2003 wurde mit der Einführung der flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Riehen in diesem Strassenabschnitt eine Streckensignalisation Tempo 40 eingerichtet.

Die bei der letzten Sanierung 1975/76 verlegten Klinkerplatten der Entwässerungsrinne entlang des Fahrbahnrandes sind gebrochen. Untersuchungen mit Bohrkernen haben ergeben, dass sich der darunter liegende Verlegemörtel und der Stützbeton durch die Einwirkung des Frosttausalzes zersetzt haben. Kanalfernsehaufnahmen zeigen, dass die Kanalisation, die gleichzeitig mit der Strasse gebaut wurde, die Sammleranschlussleitungen der Strassenentwässerung und die Hausanschlussleitungen der Liegenschaften Schäden aufweisen.

Die Bäume der Lindenallee sind mehrheitlich gesund und die Allee ist intakt.

4. Projekt

4.1 Strasse, Erneuerung Deckbeläge und Entwässerung

Wie oben beschrieben, weist der Deckbelag des Grenzacherwegs, im Abschnitt Kohlistieg bis Bettingerstrasse, auf einer Gesamtlänge von rund 1'400 Metern Schäden auf. Dies ist nicht aussergewöhnlich, denn in den Strassenbaunormen wird für die Deckbeläge von einer Gebrauchsdauer von 25 bis 30 Jahren ausgegangen. Aus dem Schadensbild kann aber geschlossen werden, dass die Tragschicht unter dem Deckblag noch stabil ist. Sie wird es auch noch viele Jahre bleiben, wenn die Deckschicht, die als Schutz der Tragschicht dient, rechtzeitig erneuert wird.

Im Projekt ist vorgesehen, den Fahrbahndeckbelag zu erneuern und den Belag in den beiden Trottoirs sowie bei den Einfahrten und in den Parkbuchten zu ersetzen. Randabschlüsse, die beschädigt oder durch das Wurzelwerk der Bäume verschoben sind, werden neu versetzt. Die Klinkerplatten der Entwässerungsrinne, die sich nicht bewährt haben und im Unterhalt aufwändig sind, werden durch Schalensteine ersetzt. Das heisst aber, dass das Längsgefälle in der Schale vergrössert werden muss und dazu zusätzliche Einlaufschächte erstellt werden müssen.

Der Grenzacherweg befindet sich in einer Wohnzone und ist der Empfindlichkeitsstufe II nach Art. 43 der Lärmschutzverordnung (LSV) zugeordnet. Weil bei mehr als 90% der Liegenschaften der Immissionsgrenzwert gemäss Lärmschutzverordnung überschritten ist, hat das Amt für Umwelt und Energie die Gemeinde aufgefordert, Sanierungsmassnahmen zu ergreifen. Darauf hat die Gemeinde einen Massnahmenkatalog für Lärmreduktionen ausarbeiten lassen. Als eine mögliche Massnahme zur Lärmreduktion wurde der Einbau eines lärmarmen Belags vorgeschlagen. Die Entwicklung der lärmarmen Beläge ist noch nicht abgeschlossen. Langzeiterfahrung hat man noch nicht. Gesichert ist aber, dass die Lebensdauer eines lärmindernden Belags kürzer ist als jene eines konventionellen Belags; die lärmindernde Wirkung wird erst bei Geschwindigkeiten über 30 km/h spürbar und nimmt zudem in wenigen Jahren ab. Die Tendenz zu schweren Offroadfahrzeugen mit breiten Reifen, die stärkere Abrollgeräusche erzeugen, ist ein Argument für die Wahl eines lärmindernden Belags. In Abwägung aller Vor- und Nachteile fiel die Wahl auf den Einbau eines lärmindernden Belags. Die Mehrkosten für den Einbau des Belags betragen ca. 25'000 Franken. Die Folgekosten infolge der Mehrkosten und der kürzeren Lebensdauer belaufen sich auf 5'300 Franken pro Jahr.

4.2 Kanalisation, Sanierung Hauptkanalisation und Hausanschlussleitungen

Die Kanalisation im Grenzacherweg ist über 70 Jahre alt. Die Zustandsaufnahmen zeigen Quer- und Längsrisse, gebrochene Muffen, Löcher, ausgefressene und ausgewaschene Rohrsohlen und Verkalkungen im Rohrscheitel und an den Wandungen. Etwa die Hälfte der 1'400 Meter langen Kanalisation muss saniert werden. Die Kanalisation besteht je zur Hälfte aus Steinzeugrohren mit einem Durchmesser von 30 Zentimetern und Betoneiprofilen mit 50 auf 70 Zentimetern.

Die insgesamt 186 Sammler- und Hausanschlussleitungen müssen auf Dichtheit kontrolliert und je nach Leitungszustand saniert (Inlining) oder erneuert werden. Erfahrungen aus andern Kontrollen zeigen, dass viele Hausanschlüsse stark undicht sind und saniert werden müssen. Die Kosten der Sanierung der auf Allmend liegenden Leitungen gehen zu Lasten der Gemeinde.

4.3 Öffentliche Beleuchtung, Erneuerung der Kabelleitung

Kabel und Rohre der öffentlichen Beleuchtung, die aus dem Jahre 1976 stammen, müssen teilweise ausgewechselt und erneuert werden. Die bestehenden Kandelaber werden neu angeschlossen. Vier Kandelaber sind gerissen und müssen ausgewechselt werden.

4.4 K-Netz (Kommunikationsnetz)

In verschiedenen Bauetappen werden zusammen mit dem neuen Elektrizitätsstrasse Leerrohre für das K-Netz verlegt.

4.5 BVB-Wartehallen

Im Abschnitt Kohlistieg bis Bettingerstrasse befinden sich für die Buslinien 34 und 45 jeweils beidseitig die Haltestellen Tiefweg, Lachenweg und Mühlestieg. Im Zuge der Belagserneuerung werden die Haltestellen neu mit Busbetonplatten ausgerüstet. Die BVB sehen vor, wie beim Kohlistieg bei den Haltestellen Wartehallen zu erstellen. Die Kosten werden aufgeteilt, die Fundamente gehen zu Lasten der Gemeinde und die Hallen gehen zu Lasten der BVB.

5. Werkleitungen

Die Koordination der Belagserneuerung am Grenzacherweg mit der Erneuerung der Werkleitungen bringt Kosteneinsparungen auf beiden Seiten und reduziert die Belastung der Anwohner. Die Werkleitungen sind nach Angaben der IWB 40 bis 50 Jahre alt und entsprechen teilweise nicht mehr den heutigen Vorschriften. Folgende Werkleitungen werden neu verlegt:

5.1 IWB-E (Elektrizitätsversorgung)

Einen kritischen Punkt der Stromversorgung im Gebiet Grenzacherweg stellt der sogenannte „Verteilkiosk“ am nördlichen Ende des Grenzacherwegs dar, für welchen die notwendigen Ersatzteile nicht mehr erhältlich und Reparaturen im Fall einer Störung nicht mehr möglich sind. Die zu- und wegführenden Kabel sind ca. 40-50 Jahre alt und stellen zusammen mit dem Kiosk ein grosses Risiko für die Versorgungssicherheit dar. Die Kabel in den Seitenstrassen, welche durch jene im Grenzacherweg versorgt werden, sind teils noch älter und können erst ersetzt werden, wenn die Leitung im Grenzacherweg erneuert ist. Vorgängig nur den „Verteilkiosk“ zu ersetzen ist nicht möglich, da gleichzeitig die alten Kabel ausgetauscht und sämtliche Zubringer neu eingezogen werden müssen. Sollte in diesem System eine Störung auftreten, müsste mit der Sanierung unverzüglich begonnen werden.

In allen Bauetappen werden in beiden Trottoirs neue Leitungstrassen für ein neues Netzkabel verlegt, und durch Einlegen von Leerrohren wird das Trasse verstärkt. Die rund 160 Hausanschlüsse werden an das neue Netzkabel angeschlossen.

5.2 IWB-G+W (Gas- und Wasserversorgung)

Die Versorgung mit Gas erfolgt im Grenzacherweg immer noch über eine Graugussleitung, die über 50 Jahre alt ist. Sie ist bruchgefährdet und stellt ein hohes Risiko dar. Aus Sicherheitsgründen haben die IWB bis 2004 im Gasnetz alle Graugussleitungen ersetzt, mit Ausnahme jener im Grenzacherweg im Abschnitt Kohlistieg bis Tiefweg. Der Ersatz dieser Leitung wurde infolge der Sanierung des Kohlistiegs auf das Jahr 2005 verschoben und kann jetzt nicht mehr weiter verzögert werden. Die neue Leitung kommt in die Fahrbahn zu liegen. Ebenfalls im gleichen Abschnitt wird ins westseitige Trottoir eine grössere Wasserleitung DN 300 mm verlegt. Sie dient der Fortsetzung der im Kohlistieg bereits verlegten Leitung. Mit dieser Neuverlegung wird die Möglichkeit geschaffen, Riehen über eine zweite Leitung zu versorgen (nebst der sanierungsbedürftigen Versorgungsleitung Lange Erlen - Aeussere Baselstrasse - Kilchgrundstrasse - bis zum Reservoir Wenkenhof).

In der Etappe 4 wird eine neue Wasserleitung im ostseitigen Trottoir verlegt. Untersuchungen über den Zustand der Hausanschlussleitungen haben ergeben, dass viele Gas- und Wasseranschlussleitungen erneuert werden müssen.

5.3 Swisscom (Telekommunikation)

Örtlich werden in der Strasse und im ostseitigen Trottoir Trassen erneuert.

6. Lindenallee

Die Lindenallee ist bei der Strassenerstellung gepflanzt worden und somit rund 80 Jahre alt. Bekanntlich sind Alleebäume an stark befahrenen Strassen im Allgemeinen und während Bauarbeiten nahe ihrem Wurzelbereich im Speziellen einem „Stress“ ausgesetzt. Die von den Bauarbeiten betroffenen 137 Linden sind nach Einschätzung des Gemeindegärtners ihrem Alter entsprechend in einem guten Zustand. Lediglich acht Bäume müssen gefällt werden, vier infolge Beschädigungen und Krankheit und vier, weil bei Garagezufahrten oder Bushaltestellen die Baumstandorte etwas verschoben werden müssen. Bei letzteren werden zum Schutze der Bäume Baumroste eingebaut. Diese Lösung wurde bereits bei einigen Garagezufahrten angewandt und hat sich gut bewährt.

Um die Bäume bei den Grabarbeiten im Trottoir zu schonen und die Schäden so klein als möglich zu halten, wird eine Fachperson damit beauftragt, die Grabarbeiten im Baum- und Wurzelbereich zu überwachen und die Bauunternehmung zu beraten.

Ungeachtet der vorgesehenen Bautätigkeit und der daraus entstehenden Belastung der Bäume muss nach heutiger Einschätzung eine Erneuerung der Baumallee in den nächsten 20 Jahren ins Auge gefasst werden. Es ist nicht notwendig, wegen dem Bauvorhaben die

Bäume jetzt schon zu ersetzen, denn auch ein späterer Ersatz führt zu keinen Mehrkosten. Auch die Baumwahl muss bei Neupflanzungen überprüft werden.

7. Baukosten

Neuste Ausschreibungen von Tiefbauarbeiten zeigen ein deutliches Ansteigen der Preise. Gegenüber der ersten Vorlage wurden deshalb die Kosten für die Tiefbauarbeiten um 10% erhöht, was auf den gesamten Kredit eine Erhöhung von knapp 6% ergibt. Die Baukosten zulasten der Gemeinde betragen **3'559'000 Franken**. Sie setzen sich wie folgt zusammen (Kostengenauigkeit +/- 10%, Baupreisindex BFS, Strassenbau Nordwestschweiz, Stand April 2005 = 92.7 Punkte):

Arbeit	Betrag
1. Baustelleninstallation	139'000
2. Baumallee und Rabatten	102'000
3. Abschlüsse, Abbruch und Pflästerungen	438'000
4. Belagsarbeiten	541'000
5. Strassenentwässerung	328'000
6. Sanierung Kanalisation und Hausanschlüsse	858'000
7. Busbetonplatten und Wartehallefundamente	237'000
8. K-Netz	30'000
9. Öffentliche Beleuchtung	210'000
10. Verkehrsmassnahmen	80'000
11. Baunebenkosten, Vermarktung, Diverses	93'000
<i>Zwischentotal</i>	<i>3'056'000</i>
12. Honorare und Nebenkosten	100'000
13. Unvorhergesehenes (ca. 5%)	152'000
Total	3'308'000
MwSt. 7,6%	251'000
Totalbetrag inkl. MwSt.	3'559'000

Im Investitionsplan sind in den Jahren 2005 und 2006 1'500'000 Franken für die Sanierung des Grenzacherwegs, 250'000 Franken für die öffentliche Beleuchtung, 30'000 Franken für das K-Netz und 1'100'000 Franken für die Sanierung der Kanalisation eingestellt, insgesamt also 2'880'000 Franken.

Die Werke investieren ihrerseits rund 3'000'000 Franken im Rahmen des Erneuerungsvorhabens.

8. Kapitalfolgekosten

Der Berechnung der Abschreibungs- und Zinskosten werden folgende Parameter zu Grunde gelegt.

Abschreibungsdauer

Strasse Oberbau:	80 Jahre
Strasse Tragschicht:	40 Jahre
Strasse Deckbelag:	25 Jahre
Öffentl. Beleuchtung:	40 Jahre
K-Netz:	80 Jahre
Kanalisation, Sanierung:	40 Jahre
Hausanschlüsse:	40 Jahre

Zinssatz 4% auf die Hälfte des Kapitals

Daraus ergeben sich folgende Beträge:

Bauteil	Investition Fr.	Zins Fr. pro Jahr	Abschreibung Fr. pro Jahr	Kapitaldienst Fr. pro Jahr
Strasse Oberbau	1'430'000	28'600	17'875	46'475
Strasse Tragschicht	395'000	7'900	9'875	17'775
Strasse Deckbelag	302'000	6'040	12'080	18'120
Öffentl. Beleuchtung	272'000	5'440	6'800	12'240
K-Netz	40'000	800	500	1'300
Kanalisation	480'000	9'600	12'000	21'600
Hausanschlüsse	640'000	12'800	16'000	28'800
Total	3'559'000	71'180	75'130	146'310

Diese Kapitalfolgekosten verteuern aber die jährlichen Produktkosten für Strasse und öffentliche Beleuchtung und K-Netz bloss minimal (9.2 K-Netz): Es geht bei den vorliegenden Investitionen vorwiegend um den *Ersatz* bestehender und nicht um die Schaffung *neuer* Werte. Der bisherige Kapitaldienst entspricht weitestgehend dem Kapitaldienst der Ersatzinvestitionen. Mehrkosten in der Höhe von 5'325 Franken pro Jahr entstehen allerdings durch den Einbau des lärm mindernden Deckbelags (s. Kap. 4.1). Für das Produkt 9.3 Kanalisation verringert sich der Kapitaldienst sogar um 16'000 Franken pro Jahr (ab 2006), da durch die Sanierung der bestehenden Kanäle die Nutzungsdauer der bereits beinahe vollständig abgeschriebenen Kanalisation um 40 Jahre verlängert wird.

Einige der Bauteile, die jetzt ersetzt werden müssen, haben die in der Anlagebuchhaltung vorgesehene Nutzungsdauer noch nicht erreicht (Entwässerungsrinnen und Belag). Aufgrund der Veränderung der Nutzungsdauer müssen die Abschreibungsbeträge, wie sie im Zuge der Umstellung auf das neue Rechnungswesen per 1.1.2003 festgelegt worden sind, korrigiert werden. Sie waren aus heutiger Sicht in den Jahren 2003 bis 2005 um je 27'300 Franken zu tief. Diese nachträgliche Korrektur wird in der Jahresrechnung 2006 vorgenom-

men. Sie belastet das Produkt 8.1 Verkehrsnetz *einmalig* mit 81'900 Franken und führt - weil Kapitalfolgekosten *gebundene* Ausgaben sind - zu einer entsprechenden Erhöhung des Globalkredits der Produktgruppe Allmend und Verkehr.

9. Bauvorgang

Der Grenzacherweg ist die zweite Verkehrsachse zwischen Riehen und Basel, mit einer Tagesfrequenz von rund 6'000 Fahrzeugen. Um einen optimalen Bauablauf zu erreichen, sind auch die Verkehrsverantwortlichen gefordert.

Der Bauablauf wird in diesem Fall durch die Arbeiten der IWB-Elektrizitätsversorgung bestimmt. Das neue Leitungsnetz mit den vorgegebenen Kabellängen bestimmt die Bauetappen. Aufgrund dieser Vorgabe wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, das von den Experten der Verkehrsabteilung Basel-Stadt und der BVB genehmigt wurde.

9.1 Information

Während der ganzen Bauzeit wird über die Erschwernisse im Grenzacherweg in den Medien informiert und eine grossräumige Verkehrsumleitungsempfehlung signalisiert. Die Anwohnenden des Grenzacherwegs werden über die Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten zu ihren Liegenschaften frühzeitig informiert.

9.2 Bauzeit und Verkehrskonzept

Der Bauvorgang und das Verkehrskonzept sind wie folgt geplant:

Bauzeit	Baubeginn anfangs März 2006 Bauende Oktober 2007
Bauetappe 1 Verkehrsregelung:	Kohlistieg bis Tiefweg, Länge ca. 350 m, Bauzeit ca. 5 - 6 Mt Fahrtrichtung Riehen: Einbahnstrasse Fahrtrichtung Basel: Umleitung Tiefweg - Morystrasse - Kohlistieg
Bauetappe 2 Verkehrsregelung:	Tiefweg bis Lachenweg, Länge ca. 300 m, Bauzeit ca. 4 - 5 Mt Fahrtrichtung Riehen: Einbahnstrasse Fahrtrichtung Basel: Umleitung Lachenweg - Morystrasse - Kohlistieg
Bauetappe 3a Verkehrsregelung:	Lachenweg bis Garbenstrasse, Länge ca. 200 m, Bauzeit ca. 2 Mt in beiden Richtungen Lichtsignal, nur während der Arbeitszeit
Bauetappe 3b Verkehrsregelung:	Garbenstr. bis Mühlestiegstrasse, Länge ca. 200 m, Bauzeit ca. 2 Mt in beiden Richtungen Lichtsignal, nur während der Arbeitszeit

- Bauetappe 4** Mühlestiegstr. bis Bettingerstr., Länge ca. 300 m, Bauzeit ca. 4 - 5 Mt
Verkehrsregelung: Fahrtrichtung Riehen Einbahnstrasse
Fahrtrichtung Basel Umleitung Bettingerstrasse - Mühlestiegstrasse - Grenzacherweg
- Deckbelagseinbau** Der Fahrbahndeckbelag wird in zwei Etappen, Kohlistieg bis Lachenweg und Lachenweg bis Bettingerstrasse, eingebaut. Der Einbau wird, sofern es die Witterung erlaubt, während den Herbstferien 2007 an zwei Wochenenden durchgeführt.
- Verkehrsregelung: Bei beiden Etappen wird die Strasse für den gesamten Verkehr gesperrt sein. Die Umleitung des IV-Verkehrs und die Fahrtrouten der Buslinien 34 und 45 werden frühzeitig publiziert und die Anwohner informiert.

10. Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, für die Erneuerung des Deckbelags und der Entwässerung, die Erneuerung der Kabelleitung der öffentlichen Beleuchtung sowie die Sanierung der Kanalisation und der Anschlussleitungen des Grenzacherwegs einen Investitionskredit (Verpflichtungskredit) von 3'559'000 Franken zu genehmigen und von den Kapitalfolgekosten zulasten der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis zu nehmen.

August 2005

Gemeinderat Riehen

Der Vizepräsident:

Der Gemeindeverwalter-
Stellvertreter:

Christoph Bürgenmeier

Urs Denzler

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Normalprofil

Beschluss des Einwohnerrats betreffend Bewilligung eines Kredits zur Sanierung des Grenzacherwegs

"Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats für die Erneuerung des Deckbels und der Entwässerung sowie für die Sanierung der Kanalisation und Anschlussleitungen des Grenzacherwegs im Abschnitt Kohlistieg bis Bettingerstrasse einen Investitionskredit von Fr. 3'559'000.00 und nimmt von den Folgekosten zulasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis.

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum."

Riehen, den

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident:

Der Sekretär:

Niggi Benkler

Andreas Schuppli