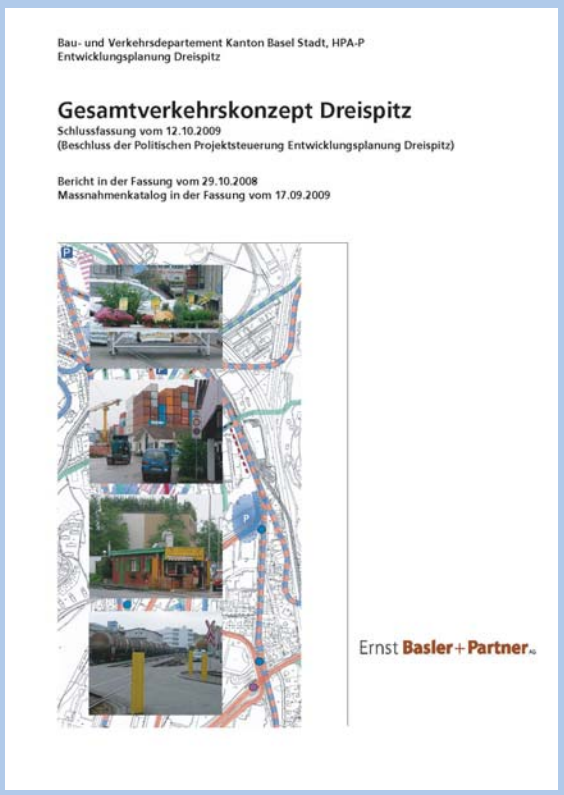
Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt
Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft
Gemeinde Münchenstein
Christoph Merian Stiftung

ENTWICKLUNGSPLANUNG DREISPITZ

Teilprojekt 3 Verkehr
Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (GVK)
Bericht und Massnahmenkatalog

Oktober 2009
(Bericht v. 29.10.2008, Massnahmenkatalog v. 17.9.2009)
Auftragnehmer: Ernst Basler + Partner
Verbindlichkeit: Grundlage Verkehr für Entwicklungsplanung Dreispitz

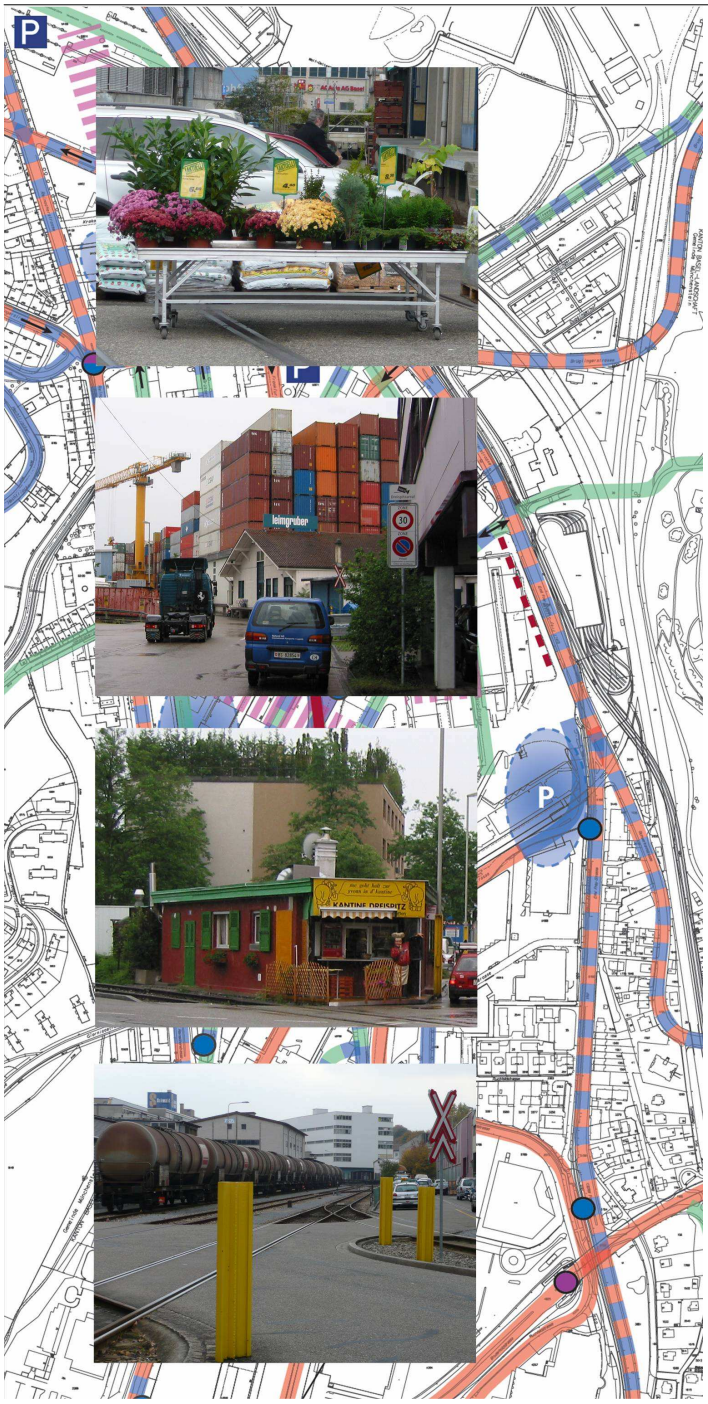


Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel Stadt, HPA-P
Entwicklungsplanung Dreispitz

Gesamtverkehrskonzept Dreispitz

Schlussfassung vom 12.10.2009
(Beschluss der Politischen Projektsteuerung Entwicklungsplanung Dreispitz)

Bericht in der Fassung vom 29.10.2008
Massnahmenkatalog in der Fassung vom 17.09.2009

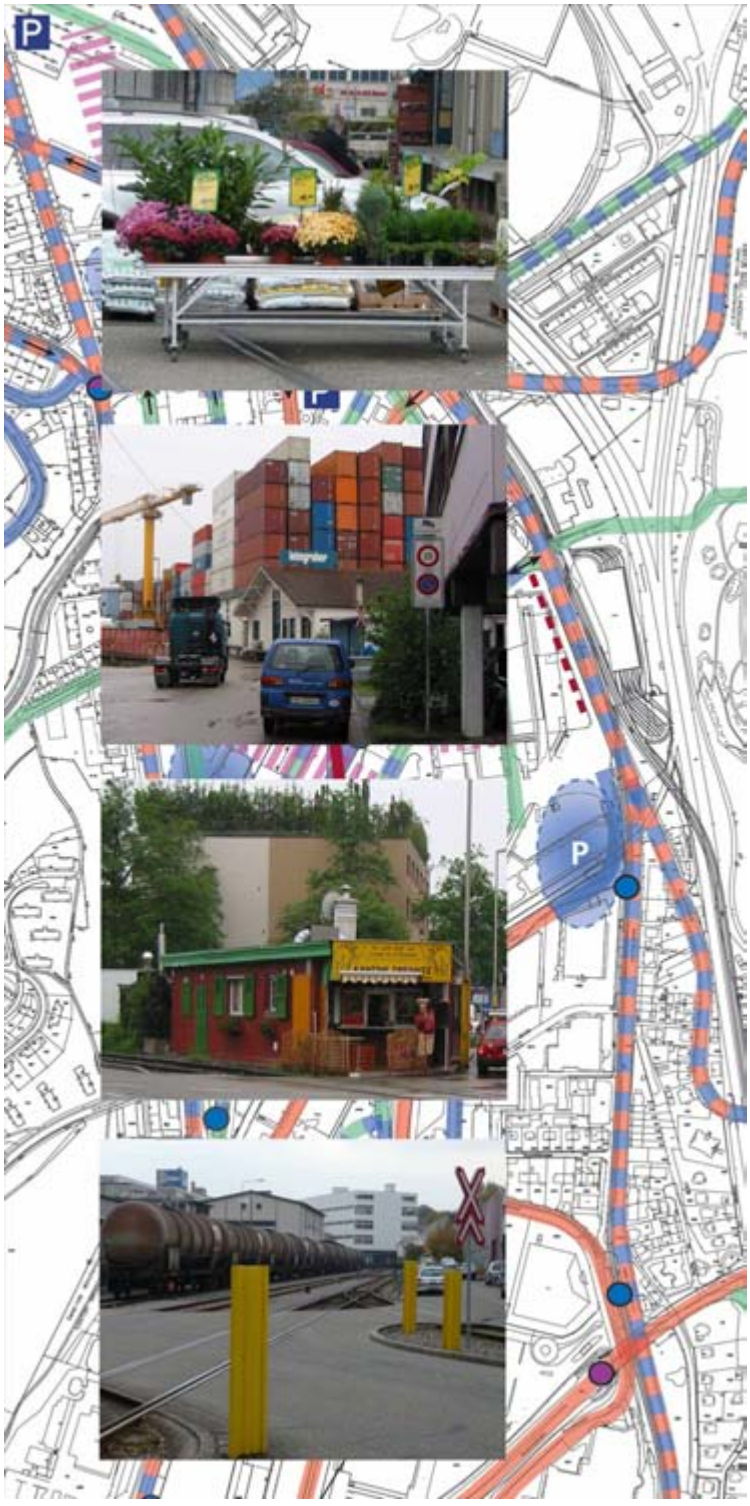


Ernst Basler + Partner AG

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel Stadt, HPA-P
Entwicklungsplanung Dreispitz

Gesamtverkehrskonzept Dreispitz
Bericht

29.10.2008



Ernst Basler + Partner AG

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11 8032 Zürich
Telefon 044 395 16 16 Fax 044 395 16 17
E-Mail info@ebp.ch
Internet www.ebp.ch
207108, 29. Oktober 2008/CL/HUB
T:\207108\30_Bearbeitungsdossier 1\31_Berichte\GVK 3spitz V5.doc

Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (vgl. Plan im Anhang A1) baut auf den koordinierten Teilkonzepten für die verschiedenen Verkehrsträger auf, die gemäss der entwickelten Zielvorstellungen koordiniert wurden:

Der **öffentliche Verkehr** spielt für die Erschliessung des transformierten Dreispitz eine zentrale Rolle, wenn die Dichten und Nutzungen gemäss den Zielen der Entwicklungsplanung beim angestrebten Modal-Split von maximal 60% motorisiertem Individualverkehr realisierbar sein sollen. Die Tramlinie im mittleren Broadway ist das Rückgrat dieser öV-Erschliessung, im Sinne eines Vorläuferbetriebs kann dies vorerst auch eine Buslinie sein. Man muss sich aber bewusst sein, dass die öV-Erschliessung und insbesondere der Trambetrieb ein wichtiger Impulsgeber für die Transformierung sein kann.

Der **Fussverkehr** wird im künftigen Dreispitz ebenfalls eine wichtige Rolle spielen; seine wichtigste Achse ist der mittlere Broadway. Mit dem Konzept für den motorisierten Verkehr wird weiter das Ziel einer möglichst weitgehenden Entlastung des Strassenraums zugunsten des Langsamverkehrs verfolgt. Darüber hinaus ist der Fussverkehr auf möglichst direkte Verbindungen zwischen wichtigen Zielen angewiesen, weshalb neue Querverbindungen durch die heute noch weitgehend geschlossenen Zeilen einen hohen Stellenwert erhalten.

Der **Radverkehr** hat in Basel traditionell einen hohen Stellenwert. Dem wird Rechnung getragen, indem die Frankfurt-Strasse dem Radverkehr als Haupterschliessungsachse dienen soll. Der mittlere Broadway ist infolge mutmasslich hoher Fussgängerfrequenzen und verschiedenen weiteren Nutzungsansprüchen für den Radverkehr nur bedingt geeignet, stattdessen übernehmen die beiden Parallelachsen Mailand- und Florenz-/Venedig-Strasse die Funktion von Hauptachsen für den Radverkehr. Auch hier spielen Querverbindungen zur Vermeidung von Umwegen eine wichtige Rolle.

Der **motorisierte Verkehr** soll den Dreispitz künftig möglichst wenig belasten, die Zufahrten zum Areal sollen weitgehend über das übergeordnete Netz erfolgen. Dazu werden in den Teilkonzepten motorisierter Verkehr und schwerer Nutzverkehr folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Sperrung der Frankfurt-Strasse für den motorisierten Verkehr beim Broadway
- Periphere Lage der Parkhäuser mit möglichst kurzer Zufahrt vom übergeordneten Netz
- Weiterhin ganzer Dreispitz Tempo 30-Zone, mittlerer Broadway künftig ausschliesslich Zubringer- und Anlieferverkehr
- Einrichtungsverkehr für den schweren Nutzverkehr im Nordteil des Dreispitz

Damit können sowohl eine gute Erschliessung des Dreispitz für den motorisierten Verkehr gewährleistet als auch eine möglichst grosse Entlastung der Strassenräume im Dreispitz zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und des Langsamverkehrs erreicht werden.

Ein Betrieb von **Gütergleis** und Tramlinie nebeneinander im mittleren Broadway ist nicht realistisch, d.h. mit der Inbetriebnahme der Tramlinie ist eine Ersatzlösung für die Verbindung über den Broadway erforderlich. Bis dahin kann aber auf dem vorgesehenen Tramtrassee ein Gütergleis weiterbetrieben werden, was Zeit für Investitionsentscheide und die Raumsicherung für Ersatzlösungen bringt. Allerdings ist eine rasche Reduktion der Anzahl Gleise in der Axe mittlerer Broadway auf das für den Bahnbetrieb notwendige von grosser Bedeutung für die Initiierung des Transformationsprozesses. Kurzfristig können die Gleise zu derzeit unbedienten Bereichen im Areal zu Gunsten der Verkehrssicherheit des Zweiradverkehrs eingedeckt werden. Langfristig soll die Option Güterverkehr auf der Schiene durch Freihaltung der Lichtraumprofile gewahrt bleiben, wobei eine Konzentration auf den Südteil des Dreispitz anzustreben ist.

Abkürzungsverzeichnis

BGF	Bruttogeschossfläche
CMS	Christoph Merian Stiftung
DS	Dreispitz
DSV	Dreispitzverwaltung (bis 31.12.07)
DSM	Dreispitzmanagement AG (seit 01.01.08)
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	durchschnittlicher Wochentags-Verkehr
EBP	Ernst Basler + Partner AG
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HPA-P	Hochbau- und Planungsamt Kanton Basel-Stadt, Hauptabteilung Planung
KoKo-V	Koordinationskommission Verkehr Kanton Basel-Stadt
LV	Langsamverkehr
MFP	Motorfahrzeugprüfstation
MIV	motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
QP KfL	Quartierplan Kunstfreilager
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
TP3	Teilprojekt 3

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 1
1.1 Ausgangslage 1
1.2 Grundlagen 1
1.3 Aufgabenstellung 2
1.4 Zusammenhang Gesamtverkehrskonzept – Gesamtverkehrsstrategie 3
1.5 Arbeitsgruppe GVK Dreispitz 3
2 Ziele 4
3 Situationsanalyse 5
3.1 Rahmenbedingungen und massgebende Annahmen 5
3.2 Plausibilisierung Verkehrsaufkommensschätzung 5
3.3 Konflikte 7
4 Gesamtverkehrskonzept 11
4.1 Grundsätzliche Überlegungen zum Konzept 11
4.2 Öffentlicher Verkehr 12
4.3 Fussverkehr 12
4.4 Radverkehr 13
4.5 Motorisierter Verkehr 14
4.6 Gütergleise 17
5 Risiken für die Umsetzung des GVK 21
6 Nächste Schritte: Massnahmenkatalog 23

Anhänge

A1 Gesamtverkehrskonzept: Erschliessungsachsen - Hauptfunktionen
A2 Dreispitz Übersichtsplan
A3 Dreispitz: Quartiernamen
A4 Wichtigste Konfliktbereiche
A5 Erschliessung öffentlicher Verkehr heute
A6 Teilkonzept öffentlicher Verkehr
A7 Teilkonzept Fussverkehr
A8 Teilkonzept Radverkehr
A9 Teilkonzept motorisierter Verkehr
A10 Teilkonzept Verkehrsregime schwerer Nutzverkehr
A11 Teilkonzept Gütergleise

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage

Das Gewerbe- und Industrieareal 'Dreispitz' wird in einen lebendigen und urbanen Agglomerationsteil transformiert. Als Grundlage für diese Entwicklung wurden von den Planungspartnern Leitlinien ausgearbeitet, die innerhalb der Planungspartner zur Orientierung für das gemeinsame Vorgehen dienen. Das Thema Verkehr spielt im Zusammenhang mit dieser Entwicklung eine zentrale Rolle, insbesondere da die Verkehrsbelastung im Umfeld bereits heute sowohl bezüglich Kapazität als auch bezüglich des umweltrechtlich Verträglichen an Grenzen stösst. Bis zum bisherigen Zeitpunkt wurden in mehreren Untersuchungen verschiedene Aspekte zu den Fragen Umwelt und Verkehr untersucht.

1.2 Grundlagen

Bei den Grundlagen handelt es sich um bereits abgeschlossene Studien, sowie Zwischenergebnisse von noch im Prozess befindlichen Untersuchungen. Insbesondere wurden für die hier relevanten Aspekte zugezogen:

- Leitlinien Dreispitz/ Planungsstand 2008 (Entwicklungsplanung Dreispitz/ Projektsteuerung; in Anlehnung an den Richtplan Dreispitz, Entwurf Sommer 2006)
- Entwicklungskonzeption Dreispitz (EBP, 2003)
- Dichte- und Nutzungsvorgaben durch die Entwicklungsplanung („Midi800“, vgl. auch Leitlinien Dreispitz)
- Finanzplanung Dreispitz Münchenstein (EBP, 26.09.07)
- Grundlagendaten zur Parzellierung/ Baurechten/ Unterbaurechten
- Entwicklungsplanung Dreispitz: Verkehrsstudie MIV (RappTrans, Schlussbericht 12.02.07)
- Langsamverkehrskonzept (HPA-P, Entwurf 10.01.06)
- Erschliessung Dreispitz mit neuer Tramlinie (HPA-P, 09.07.06)
- Beschlüsse KoKo-V betr. Tramführung Bernoulliplatz (22.02.07)
- Studie Gütergleiserschliessung (DSV/Waldmeier, Juni 2006)
- Konflikte öV – Bahngleise (Aegerter & Bosshardt, 16.04.07)
- Frankfurt-Strasse: Analysepapier (HPA-P, 08.09.06); Zwischenergebnisse (Metron AG, Entwurf 29.03.07 als Diskussionsgrundlage)
- Bebauungsplan (HPA-P, Vorentwurf 17.10.06)
- Mobilitätsmanagement (EBP, Schlussbericht 24.04.06)
- Freiraumkonzept und Gestaltungskonzept (Metron AG, 05.05)
- Analysepapier Frankfurt-Strasse (HPA-P, 08.09.06)

- Städtebauliche Abklärungen für Frankfurt-Strasse, Kunstfreilager und Broadway

Was die Verkehrsfragen betrifft sind die Grundlagen bisher noch nicht systematisch aufeinander abgestimmt worden, sondern betrachten ihre Fragestellung teilweise isoliert. Auch bezüglich der Zielsetzungen erfolgte noch nicht zwischen allen Arbeiten resp. allen Verkehrsmitteln untereinander eine durchgehend schlüssige Abstimmung. Dies soll mit dem vorliegenden Gesamtverkehrskonzept erreicht werden.

1.3 Aufgabenstellung

Basierend auf den bisherigen Arbeiten ist ein konsistentes Gesamtverkehrskonzept zu erstellen. Es sind die folgenden Pläne zu erarbeiten:

- Gesamtverkehrsplan Dreispitz
- Strassennetzplan (Beschlussgrundlage Gemeinde Münchenstein)
- Erschliessungskonzept (Beschlussgrundlage Kanton Basel-Stadt)

Auf Grund dieser Ausgangslage ergeben sich die folgenden Teilaufgaben:

- Zielformulierung Verkehrserschliessung Dreispitz, wobei nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln zu differenzieren resp. die Aufgabenteilung festzulegen ist („Gesamtverkehrskonzept"); zu berücksichtigen sind MIV, öV, Fussverkehr, Radverkehr sowie Güterverkehr auf Strasse und Schiene
- Überprüfung der Ergebnisse und Aussagen der verschiedenen Berichte auf Konsistenz untereinander sowie Übereinstimmung mit den Zielen resp. Konzept; Feststellen von allfälligen Lücken
- Bereinigen von Konflikten resp. Inkonsistenzen
- Ergänzende Bearbeitung von erkannten Lücken
- Umsetzung der Massnahmen in Abstimmung mit der Entwicklung im Areal Dreispitz. Diesbezüglich ist zu beachten, dass sich das Areal „in Transformation" befindet, d.h. das Gesamtkonzept braucht Robustheit hinsichtlich Etappierung, langfristiger Entwicklung sowie bezüglich Reaktion auf Abhängigkeiten
- Kostenschätzung
- Darstellung in geeignetem Planmassstab und erläuterndem Bericht

Der Perimeter umfasst grundsätzlich das Areal Dreispitz. Falls erforderlich resp. zweckmässig ist er je nach Fragestellung auszuweiten. Als Bezugsjahr für das GVK wurde 2030 festgelegt, allerdings werden einzelne Elemente bis zu ihrer vollständigen Umsetzung evtl. mehr Zeit als bis zum Jahr 2030 benötigen.

Die fortschreitenden Planungen in anderen Themenbereichen des Dreispitz sowie ausserhalb des eigentlichen Bearbeitungsperimeters führten unter anderem zu ändernden Rahmenbedingungen während des Erarbeitungsprozesses, wodurch sich diese Aufgabenstellung in einem ziemlich komplexen Umfeld befindet. Diese Komplexität führte zu einer Fokussierung auf die konzeptionelle Ebene und dabei insbesondere der Abstimmung der Teilkonzepte für Gütergleise, MIV, Rad- und Fussgängerverkehr sowie öV untereinander. Konkrete Massnahmen zur Umsetzung dieser Konzepte und insbesondere zur Entschärfung von Konflikten sind in einem der Konzepterarbeitung nach gelagerten Schritt zu bearbeiten.

1.4 Zusammenhang Gesamtverkehrskonzept – Gesamtverkehrsstrategie

Abbildung 1 zeigt, wie GVK und Mobilitätsmanagement zusammen in der Gesamtverkehrsstrategie für den Dreispitz eingebunden sind.

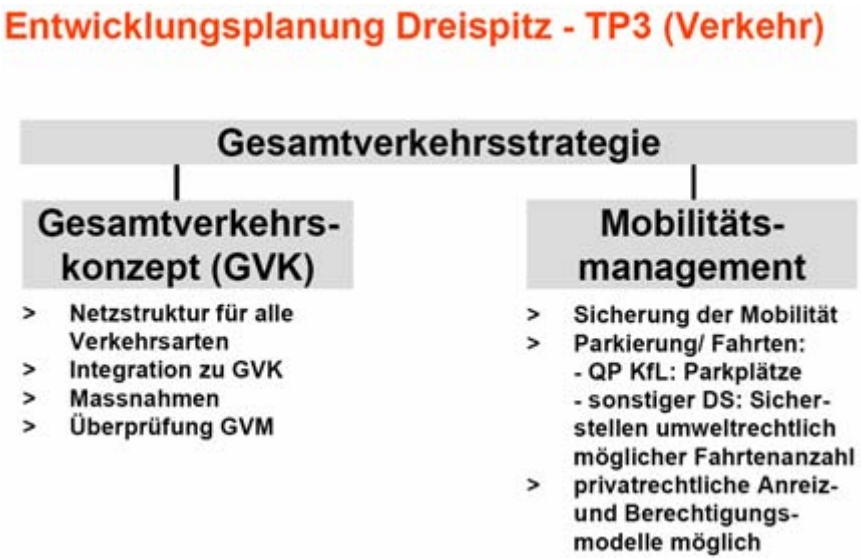


Abbildung 1 Zusammenhang GVK – Gesamtverkehrsstrategie

Mit dem GVK wird in erster Linie die Angebotsseite definiert, während das Mobilitätsmanagement versucht, die Nachfrageseite zu beeinflussen. Auf Stufe der Massnahmenplanung des GVK muss sich zeigen, wie gut die beiden Teile zusammenpassen oder ob auf der einen oder anderen Seite noch Korrekturen erforderlich sind.

1.5 Arbeitsgruppe GVK Dreispitz

Die Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe GVK der Entwicklungsplanung Dreispitz, Teilprojekt Verkehr, begleitet. Folgende Personen waren in der Arbeitsgruppe vertreten:

- Benno Jurt, Axel Schubert und Simon Brombacher, HPA-P, Baudepartement Kt. Basel-Stadt

- Alain Aschwanden und Jörg Jermann, Bau- und Umweltschutzdirektion Kt. Basel-Landschaft
- Bettina Hamel und Roger Stöcklin, Christoph Merian Stiftung
- Martin Walter, Dreispitzverwaltung

2 Ziele

Ziele bzgl. einzelne Verkehrsmittel	Unterziele
Öffentlicher Verkehr: **Attraktive öV-Erschliessung mit guter Flächenbedienung**	• öV-Erschliessung geniesst Priorität gegenüber MIV • Hohe örtliche und zeitliche Verfügbarkeit • Attraktives Umsteigen an öV-Knoten
Langsamverkehr (Radfahrer/Fussgänger): **Attraktive Langsamverkehrserschliessung in der Fläche**	• LV-Erschliessung geniesst Priorität gegenüber MIV • Flächendeckendes, sicheres und attraktives LV-Netz (d.h. möglichst den Wunschlinien folgend) • Optimale Verknüpfung LV-Netz mit dem öV-Netz • Optimale Verknüpfung LV-Netz mit benachbarten Quartieren und Grünräumen
Motorisierter Individualverkehr: **Entwicklung/Transformierung Dreispitz induziert möglichst wenig MIV (-> Einhaltung Umweltrecht)**	• MIV-Erzeugung soll nicht proportional mit der baulichen Dichte ansteigen • MIV-Erschliessung auf dem bestehenden Netz • Anteil MIV an Verkehrsleistung max. 60%
Motorisierter Verkehr (MIV und schwerer Nutzverkehr): **Negative Wirkungen möglichst tief halten**	• Belastung durch mot. Verkehr im Areal tief halten • Potentielle Konflikte mit Langsamverkehr entschärfen • Luftschadstoffe und Lärmemissionen reduzieren • Zulässige Fahrten effizient verarbeiten
Güterschienenverkehr: **Option Schiene für den Güterverkehr langfristig sichern, soweit ökonomisch sinnvoll**	• Gewerbe ermöglichen, dass auf Anlieferung durch Schiene angewiesen ist • Kurzfristig Reduktion Konfliktpotential der Gleisanlagen, insb. für Radverkehr • Langfristig Option für Bedienung auf der Schiene offenhalten

Tabelle 1: Ziele GVK Dreispitz (15.01.08)

In diesem Zielsystem sind die Änderungen enthalten, die sich auf Grund der Bearbeitung des GVK resp. der in diesem Rahmen geführten Diskussionen in der Arbeitsgruppe ergaben. Es betrifft dies insbesondere den kurz- und mittelfristigen Stellenwert der Anschlussgleise. Zugunsten des Radverkehrs soll es möglich sein, die heute nicht bedienten Bereiche insofern von der Gleis-

bedienung abzuhängen, als die Gleise im Strassenraum eingedeckt werden. Langfristig soll aber die Option Gleisbedienung durch Freihaltung der Lichtraumprofile gewahrt werden.

In dieser Fassung gilt das Zielsystem grundsätzlich auch für die weiteren Bearbeitungsschritte des GVK.

3 Situationsanalyse

3.1 Rahmenbedingungen und massgebende Annahmen

Grundlage für die bauliche Verdichtung ist das Entwicklungsszenario „Midi800". Dem entspricht hinsichtlich der umweltrechtlich tolerablen und abzuwickelnden Fahrten das Szenario „Midi800_reduziert". Es ergeben sich folgende Eckwerte:

- BGF 880'000 m² (davon 80'000 m² unterirdische Lager; RappTrans: Entwicklungsplanung Dreispitz: Verkehrsstudie MIV, 12.02.2007, S. 1)
- ca. 34'500 Motorfahrzeugfahrten pro Tag DTV, entspricht ca. 37'300 Fahrten DWV (RappTrans 2007, S. 9 und mündliche Ergänzung des HPA-P)
- Gegenüber Ist-Zustand (2002) mit 28'500 Fahrzeugfahrten (DTV) entspricht dies einer Zunahme der MIV-Erzeugung im Dreispitz-Areal von ca. 18% (RappTrans 2007, S. 9)
- Modal-Split-Ziel: MIV 60%, öV/LV zusammen 40% (Leitlinien Dreispitz, Massnahmen Verkehr)

Das GVM Basel 2020 basiert auf diesen Eckwerten; der Prognosezustand bildet auch die Entwicklungen in den angrenzenden Quartieren des Dreispitz ausreichend genau ab.

3.2 Plausibilisierung Verkehrsaufkommensschätzung

Die Schätzungen von RappTrans beziehen sich auf den voll entwickelten resp. transformierten Dreispitz. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung bis ins Jahr 2030 noch nicht abgeschlossen ist. EBP hat deshalb zusammen mit CMS und DSV Annahmen bezüglich des Realisierungsgrades für das Jahr 2030 getroffen. Im Folgenden wird das Verkehrsaufkommen des Dreispitz auf der Grundlage dieser reduzierten Entwicklung geschätzt und anschliessend zur Plausibilisierung in Relation zur Aufkommensschätzung von RappTrans (2007) gesetzt.

Die nach Teilgebieten differenzierte Realisierungsgrade sind aus Tabelle 2 ersichtlich. Die Anteile der einzelnen Nutzungen wurden aus dem Schlussbericht zum Projekt Finanzplanung Dreispitz Münchenstein (EBP, 13.04.07) übernommen. Daraus ergeben sich für das Bezugsjahr 2030 die folgenden Nutzflächen (Quartierbezeichnungen vgl. Anhang A3):

BGF [m²]	Realisierungsgrad 2030 [%]	Dienstleistung	Wohnen	Verkauf	Gewerbe	Lager	Bildung	Summe
Manhattan	100	67'034	49'655	25'000				141'689
Soho	80	48'930		8'085	22'336	72'367		151'717
Leimgrubenweg	80	78'322		1'896				80'218
Mittl. Broadway	80	40'977	60'940	1'843				103'760
Kunstfreilager[1)]	100	7'591	30'353	1'521		4'450	40'884	85'000
Queens	80	28'460			13'602	17'229		59'292
Arfa	75	89'474		5'839	23'859	4'261		123'433
Dreispitz total	84	360'988	140'948	44'183	59'798	98'307	40'884	745'109

Tabelle 2: Nutzflächen Dreispitz 2030, BGF in m²
Der Realisierungsgrad beträgt über das ganze Areal gerechnet 84%

Auf Grund dieser Nutzflächen schätzen wir mithilfe des Gebietsentwicklungsmodells von EBP[2)] das Verkehrsaufkommen des Dreispitz für das Bezugsjahr 2030 wie folgt (DWV; Anteile Verkehrsmittel mit Modal-Split-Ziel (Kapitel 3.1) ermittelt):

	Dreispitz total	Binnenverkehr	Ziel-/ Quellverkehr	LV (Rad/FG)	öV	MIV
Personenfahrten	100'000	14'000	86'000	8'500	26'000	51'000
Anteile	100%	14%	86%	*(9%)*	*(26%)*	*(51%)*
	-	-	100%	10%	30%	60%
Nach Verkehrszweck						
Pendler			25'000	2'500	7'400	15'000
Einkauf			20'000	2'100	6'100	12'000
Nutzverkehr			16'000	1'500	4'900	9'700
Freizeit			25'000	2'400	7'300	15'000

Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Dreispitz, Personenfahrten pro Tag (DWV Schätzung EBP 2008; alle Zahlen auf zwei Ziffern gerundet)

1) Gemäss QP Kunstfreilager ist die Nutzfläche auf total 85'000 m² festgesetzt.
2) Das Gebietsentwicklungsmodell (GEM) ist ein von EBP entwickeltes Tool zur Abschätzung der Auswirkungen von Siedlungsentwicklungen in verschiedenen, für das Gemeinwesen relevanten Bereichen, u.a. auch zur Schätzung der Verkehrsnachfrage. Die dazu verwendeten Parameter basieren auf der Auswertung verschiedener Kennwerte, insbesondere auch des Mikrozensus 2000.

	Pendler	Einkauf	Nutzverkehr	Freizeit	Total
Fahrzeugfahrten MIV	13'000	7'200	7'500	7'300	35'000

Aufkommen Abendspitzenstunde	Zufahrten	Wegfahrten	Total
öV [Personenfahrten]	1'200	1'800	3'000
MIV [Fahrzeugfahrten]	2'500	3'500	6'000

Tabelle 4: DWV MIV und Abendspitze (Schätzung EBP 2008; alle Zahlen auf zwei Ziffern gerundet)

Werden die in Tabelle 4 ausgewiesenen 35'000 Fahrzeugfahrten auf einen Realisierungsgrad von 100% hochgerechnet, ergeben sich gemäss unserer Abschätzung etwas mehr als 40'000 Fahrzeugfahrten pro Tag (DWV). Die Differenz zur von RappTrans (2007) ermittelten Fahrtenzahl beträgt rund 10%. In Anbetracht der unterschiedlichen Ansätze sowie der zahlreichen Annahmen für die Ausgangsgrössen der Schätzungen darf dies als gute Übereinstimmung betrachtet werden.

3.3 Konflikte

Im Folgenden werden die wichtigsten im Rahmen der Situationsanalyse erkannten Konflikte kurz erläutert. Es handelt sich gleichzeitig um jene Themen, die voraussichtlich den grössten Handlungsbedarf aufweisen und Gegenstand der Massnahmenvertiefung sein werden (vgl. auch Plan Konfliktbereiche im Anhang A4).

3.3.1 Erschliessung für den MIV in der Spitzenzeit

Die Verkehrszunahmen durch die Entwicklung des Dreispitz mit „Midi800 reduziert" betragen maximal 2% auf den umliegenden Knoten. Nach der Prognose des GVM Basel dagegen soll die Belastung dieser Knoten infolge der Verkehrsentwicklung ausserhalb des Dreispitz um bis zu 10% zunehmen. Mit „sanften" – d.h. stadtverträglichen – Massnahmen kann eine Kapazitätszunahme von bis zu 5% erreicht werden, was allerdings noch nicht reicht, um die prognostizierten Verkehrszunahmen zu verarbeiten. Weitergehende Kapazitätssteigerungen sind nur mit grösseren Eingriffen wie zum Beispiel Unter- oder Überführung für Hauptbeziehungen möglich. Der Kanton Basel-Stadt verfolgt im Sinne einer angebotsorientierten MIV-Planung eine Strategie, die bewusst auf derartige Eingriffe verzichten will. Auf Seiten des Kantons Basel-Landschaft werden solch tiefgreifende Massnahmen nicht grundsätzlich ausgeschlossen, allerdings setzt die Finanzierbarkeit auch hier Grenzen.

Damit besteht ein grundsätzlicher Konflikt, indem die dem Dreispitz „zugestandene" plafonierte Verkehrszunahme durch das Netz eigentlich gar nicht mehr aufgenommen werden kann. Die

Prognose der Verkehrszunahme auf den massgebenden Knoten vernachlässigt jedoch zwei wichtige Effekte:

- Mehrere der betroffenen Knoten um den Dreispitz – Dreispitz, Dornacher-/Reinacherstrasse, Viertelkreis und MFP – sind teilweise bereits heute bis zu ihrer Kapazitätsgrenze belastet. Die Verkehrszunahme an diesen Knoten wie auch zumindest zum Teil an ihren Nachbarknoten wird deshalb durch das Angebot und nicht durch die Nachfrage bestimmt. D.h., ohne Kapazitätsausbau ist gar keine Verkehrszunahme möglich.
- Durch die Entwicklung des Dreispitz wird neuer Ziel-/Quellverkehr generiert, der unbedingt in das Areal und deshalb auch über die kritischen Knoten fahren will; er hat keine Alternative und dementsprechend auch eine deutlich höhere Akzeptanzschwelle für Verlustzeiten infolge Stau. Damit wird ein Teil jenes Verkehrs verdrängt, der alternative Routen zur Verfügung hat. Nachdem mit dem GVM Basel nur der Tagesverkehr, nicht aber die Spitzenstunde modelliert wurde, ist dieser Effekt möglicherweise unzureichend berücksichtigt.

Vorderhand wurde entschieden, im Zusammenhang mit dem GVK keine zusätzlichen Umlegungen mit dem Verkehrsmodell zu rechnen. Im Rahmen des nächsten Schrittes zur Erarbeitung des Massnahmenteils ist eine Überprüfung mit dem GVM erforderlich.

3.3.2 Frankfurt-Strasse

Ursprünglich war die Frankfurt-Strasse als zentrale Erschliessungsachse für das Dreispitz vorgesehen, und zwar für alle Verkehrsmittel inkl. Gütergleise. Im Zusammenhang mit dem von Metron entwickelten Betriebs- und Gestaltungskonzept zeigt sich jedoch, dass der für die Frankfurt-Strasse zur Verfügung stehende Raum auf absehbare Zeit hinaus nicht ausreicht, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Lediglich bei einzelnen Parzellen kann mittelfristig mehr Raum beschafft werden, insgesamt bleibt die Umgestaltung der Frankfurt-Strasse jedoch noch für längere Zeit Stückwerk.

In Anbetracht dieser aus heutiger Sicht festen Rahmenbedingung stellt sich die Frage, ob im Rahmen des GVK für einzelne Verkehrsteilnehmer nicht nach Alternativen gesucht, oder dann Möglichkeiten zur Entlastung der Frankfurt-Strasse geprüft werden sollten. Angesichts der Bedeutung, welche dem Langsamverkehr künftig für die Erschliessung des Dreispitz zukommt, ist eine sichere Lösung von hoher Qualität und Komfort absolut zentral; dies betrifft sowohl potentielle Konflikte zwischen Radverkehr und Gütergleise als auch Sicherheitsprobleme für den Langsamverkehr infolge hoher Belastung und unangepasster Fahrweise des motorisierten Verkehrs.

3.3.3 Einbindung Dreispitz in Netze des Langsamverkehrs

Die Anschlusspunkte des Dreispitz an die wichtigen Langsamverkehrsachsen sind weitgehend identisch mit den wichtigen MIV-Anschlüssen: Knoten Dreispitz, Knoten MFP, Viertelkreis. Hier

ergeben sich grundsätzliche Konflikte, die ohne Attraktivitätseinbusse für das eine oder das andere Verkehrsmittel praktisch nicht zu lösen sind:

- Kurze Wartezeiten für den Langsamverkehr zur Querung der MIV-Achsen führen zu Kapazitätsverlust beim MIV
- Eine Optimierung der MIV-Kapazität, insbesondere auch im Hinblick auf künftige Tramquerungen, führt zu inakzeptablen Wartezeiten für den Langsamverkehr
- Unter- oder Überführungen für die Querungen des Langsamverkehrs führen zu unattraktiven Verbindungen mit Höhendifferenzen, auf welche der Langsamverkehr speziell empfindlich reagiert, sowie Sicherheits- resp. Akzeptanzproblemen, beispielsweise bei Unterführungen
- Die Unterführung Ruchfeldstrasse stellt für FussgängerInnen ein Angstraum dar, der insbesondere bei Dunkelheit zu grossen Umwegen führen kann. Die einzige umwegarme Alternative führt über die Passerelle des Parkhauses Ruchfeld, doch auch diese Verbindung vermittelt bei Dunkelheit ein ungenügendes Sicherheitsgefühl.

Weitere wichtige Anschlüsse an das Langsamverkehrsnetz befinden sich an den Knoten der Frankfurt-Strasse nördlich und südlich des Areals. Da an diesen Knoten die MIV-Belastungen jedoch wesentlich tiefer als bei den oben genannten resp. die Führung des Langsamverkehrs gelöst ist, ist das Konfliktpotential wesentlich tiefer.

3.3.4 Gütergleise, insbesondere Anschlussgleis M-Parc

Heute sind die Unterbaurechtsparzellen mehrheitlich mit einem Gleisanschluss ausgestattet. Auf Grund der Angaben von CMS und Dreispitzverwaltung ist derzeit nicht absehbar, dass der Nordteil des Dreispitz von der Güterversorgung auf der Schiene vollständig abgehängt werden kann. Einerseits können sich die Bedürfnisse der Baurechtsnehmer kurzfristig ändern, dies bei teilweise noch sehr lange laufenden Verträgen. Andererseits könnten künftig steigende Treibstoffkosten im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung zur Renaissance des schienengebundenen Güterverkehrs führen.

Da das Areal bis vor kurzem mehr oder weniger abgeschlossen war, ergaben sich aus dem Schienengüterverkehr auch keine schwerwiegenden Konflikte. Mit der Entwicklung des Dreispitz entstehen neue Ansprüche an die Verkehrserschliessung. Dies führt zu folgenden Konflikten:

- Am stärksten sind Radfahrer gefährdet, insbesondere dort, wo die Radrouten im spitzen Winkel über die Gleise führen. Da der Langsamverkehr einen hohen Stellenwert erhalten soll, erhält auch die Eliminierung dieser Konflikte eine entsprechende Bedeutung

- Der mittlere Broadway ist heute mehr oder weniger stark durch Gleisanlagen belegt (Abbildung 2); eine Realisierung des Broadway hängt im Wesentlichen davon ab, in welchem Zeithorizont dieser Raum frei wird.

Abbildung 2: „Mittlerer Broadway", Blick von der Frankfurt-Strasse nach Süden (15.06.2007)

- Auch die Führung der neuen Tramlinie durch den Dreispitz weist potentiell Konflikte mit den Gütergleisen auf, und zwar überall dort, wo sich Tram- und Gütergleise kreuzen. Bei einer Parallelführung stellt sich die Frage, wie die beiden Lichtraumprofile konfliktfrei im verfügbaren Raum untergebracht werden können
- Dort wo künftig öffentliche Strassenverbindungen die Gütergleise kreuzen, sind entsprechende Sicherungseinrichtungen oder betriebliche Massnahmen erforderlich

In diesem Zusammenhang spielt vor allem das Anschlussgleis für den M-Parc eine spezielle Rolle, da es den ganzen Dreispitz von Süd nach Nord durchläuft und dementsprechend eine hohe Zahl von potentiellen Konflikten aufweist.

3.3.5 Durchlässigkeit innerhalb des Areals Dreispitz

Die spezielle Geometrie des Dreispitz sowie die historische Entstehung der Bebauungsstruktur bringen es mit sich, dass die Durchlässigkeit für Fussgänger und Radfahrer quer zur Bebauung nicht besonders gut ist. Bis anhin war das auch nicht unbedingt ein schwerwiegender Mangel, da kaum entsprechende Bedürfnisse bestanden. Mit der Transformierung des Dreispitz ändert sich dies jedoch grundlegend; vor allem mit der Wohnnutzung nimmt das Bedürfnis nach fussgängigen Verbindungen quer durch das Areal signifikant zu. Durch die langjährigen Unterbaurechtsverträge dürfte es allerdings nicht ganz einfach sein, diese Verbindungen fristgerecht, d.h. in Abstimmung mit der Entwicklung des Dreispitz, und in der gewünschten Dichte zu realisieren.

4 Gesamtverkehrskonzept

Die Überlagerung der im Folgenden erläuterten Teilkonzepte zum Gesamtverkehrskonzept ist im Anhang A1 dargestellt. Zu Gunsten der Lesbarkeit ist eine gewisse Abstraktion erforderlich; es sind deshalb im Wesentlichen nur die Hauptachsen der verschiedenen Verkehrsmittel eingezeichnet. Auf die Darstellung des Verkehrsregimes sowie der Gütergleise wurde ganz verzichtet.

4.1 Grundsätzliche Überlegungen zum Konzept

Mit dem Gesamtverkehrskonzept wird versucht, die in Tabelle 1 aufgeführten Ziele möglichst konfliktfrei umzusetzen. Die Schlüsselrolle für die künftige, adäquate Erschliessung spielen öV und Langsamverkehr. Die Gütergleise stellen für die Transformationsphase jedoch die grösste Herausforderung dar. Die Hälfte aller Achsen im Dreispitz ist mit Gleisen belegt, dazu kommen zahlreiche Weichenverbindungen im Strassenraum, was zu grossem Konfliktpotential mit praktisch allen anderen Verkehrsmitteln sowie zu einer erheblichen Einschränkung des ohnehin schon engen Spielraums für Gestaltungsmassnahmen führt. Durch die Transformierung des Dreispitz werden die Gleise mit der Zeit überflüssig, gleichzeitig behindern sie jedoch wegen ihres erheblichen Konfliktpotentials genau diesen Prozess. Dadurch entsteht eine Art Zirkelschluss, den das GVK zu durchbrechen helfen soll.

Wir schlagen deshalb für das Gesamtverkehrskonzept eine Strategie mit zwei Pfeilern vor:

- Vermeidung von Konflikten vor allem mit den empfindlichsten Verkehrsmitteln durch räumliche Trennung der Hauptrouten
- Konzentration des künftigen Konzepts Gütergleisversorgung auf möglichst wenige Achsen

Der Aufbau des GVK erfolgt dementsprechend nach dem folgenden Schema:

1. Öffentlicher Verkehr: Das Trassee für eine Tramlinie im Broadway und damit die massgebende Rahmenbedingung für den öV ist bestimmt; die Anschlüsse Nord (Münchensteinerstrasse) und Süd (Reinacherstrasse) sind noch offen.
2. Festlegen der Achsen des Langsamverkehrs, insbesondere der Raderschliessung
3. Festlegen der Zugänge und des Regimes für den motorisierten Verkehr
4. Ermitteln jenes Konzepts Gütergleiserschliessung, das mit den vorangehenden Festlegungen möglichst wenig Konflikte verursacht

4.2 Öffentlicher Verkehr

Das Trassee für eine künftige Tramlinie im Broadway ist festgelegt[3]. Zu welchem Zeitpunkt die Tramlinie effektiv realisiert wird, ist noch nicht entschieden; die Abschätzung im Kapitel 3.2 zeigt aber klar, dass der künftige Dreispitz nicht nur ein erhebliches Potential für den öV birgt, sondern der anvisierte Modal-Split auch eine effiziente und qualitativ hochwertige öV-Erschliessung unabdingbar macht. Zugunsten einer raschen Verbesserung der öV-Erschliessung im Sinne einer flankierenden Massnahme zur Unterstützung der Transformation ist auch eine Buslinie als Vorläuferbetrieb zum Tram denkbar. Eine solche hätte aber klar provisorischen Charakter und würde auch bezüglich Kapazität ab einem bestimmten Entwicklungsstand im Umfeld des mittleren Broadways nicht mehr genügen.

Die Darstellung der künftigen öV-Erschliessungsgüte (Anhang A6) zeigt, dass sowohl Linienführung als auch Haltestellenlage und –abstand eine sinnvolle Abdeckung des Dreispitz ergeben, im Gegensatz zur heutigen Situation (vgl. Anhang A5) kann praktisch das gesamte Areal mindestens der zweithöchsten Klasse B zugeordnet werden (SN 640 290[4]).

Die Frage der Anschlüsse Nord und Süd kann im Moment noch nicht beantwortet werden. Bezüglich der Erschliessungsgüte ist diese Frage aber aller Voraussicht nach nicht relevant, da die Lage der Haltestellen sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Dreispitz dadurch nicht beeinflusst wird.

4.3 Fussverkehr

Grundsätzlich dienen die Achsen des Radverkehrs auch dem Fussverkehr, wobei die Problematik der Gefährdung durch die Gleisanlagen entfällt. Da Fussgänger sehr sensibel auf Umwege reagieren, sind gerade bei der ausgeprägten Zeilenstruktur des Dreispitz Querverbindungen zumindest zwischen Punkten mit hoher Attraktion von grosser Bedeutung.

Das Teilkonzept Fussverkehr (Anhang A7) ist nach den folgenden Überlegungen aufgebaut:

- Die zentralen Achsen für den Fussverkehr sind die Achse im mittleren Broadway und in der Frankfurt-Strasse. Auf dem mittleren Broadway herrscht für den motorisierten Verkehr grundsätzlich Fahrverbot, Zubringer und Anlieferung sind zugelassen. Entlang der Frankfurt-Strasse ist trotz Zone 30 Verkehrstrennung vorzusehen; hierzu liegen mit dem Konzept von Metron Grundlagen vor, die mittelfristig zu wesentlichen Teilen umgesetzt werden können.

3) vgl. dazu „Erschliessung Dreispitz mit neuer Tramlinie“ (HPA-P, 09.07.06) sowie städtebauliche Beurteilung

4) SN 640 290 wurde an sich durch 640 281 abgelöst, in der neuen Norm wurden jedoch die Qualitätsstufen der öV-Erschliessung völlig neu definiert. Sie beziehen sich neu ausschliesslich auf Einzelobjekte, d.h. die Zuordnung von Qualitätsstufen zu Gebieten oder Bereichen ist nicht mehr vorgesehen, resp. nach der neuen Methodik gar nicht mehr möglich. Deshalb wird hier auf die alte SN 640 290 referenziert, wie das in den meisten gültigen Parkplatzverordnungen und Wegleitungen zur Berechnung des Parkplatzbedarfs derzeit noch der Fall ist.

- Von den übrigen Achsen sind jene als Hauptachsen bezeichnet, die nicht vom motorisierten Verkehr belegt sind, sich zusammen mit den anderen Achsen zu einem sinnvollen Raster fügen resp. für die Erschliessung einzelner Punkte oder Bereiche von Bedeutung sind.
- Die Querverbindungen sollen langfristig die Durchlässigkeit der Gebäudezeilen verbessern; allerdings besteht im Zeithorizont dieses GVK kein Rechtsmittel zur Durchsetzung dieser Querverbindungen, sondern man ist auf die Kooperation der Baurechtsnehmer angewiesen. Die Verbindungen wurden in ihrer Lage so gewählt, dass der mittlere Broadway in regelmässigen Abständen mit seinen Parallelachsen verknüpft und zugleich wichtige Ziele/Quellen sowie Gebiete mit grossem Potential möglichst direkt miteinander verbunden werden. Aus Sicht des Fussgängernutzens ist dabei weniger die exakte Lage gemäss Plan, sondern vielmehr die Lage der einzelnen Abschnitte in einer direkten Linie von Bedeutung.

4.4 Radverkehr

Es bestehen die folgenden Randbedingungen resp. gelten die folgenden Grundsätze:

- Die Frankfurt-Strasse inklusive Verlängerung bis zur Dornacherstrasse ist für die Groberschliessung des Radverkehrs von zentraler Bedeutung; wichtige Voraussetzung ist allerdings, dass sie wegen des bis auf weiteres begrenzten Spielraums zur Umgestaltung von der Belastung durch den motorisierten Verkehr soweit wie möglich entlastet werden kann
- Der mittlere Broadway ist im Prinzip ebenfalls eine attraktive Langsamverkehrsachse, allerdings ist hier mit hohem Fussgängeraufkommen sowie weiteren Nutzungen wie Strassencafés etc. zu rechnen. Damit ist der mittlere Broadway zwar für den Radverkehr befahrbar, erlaubt aber kein rasches Vorwärtskommen im Sinne der Groberschliessung
- Florenz- und Mailand-Strasse weisen beide keine Gütergleise auf und sind deshalb grundsätzlich als Radverkehrsachsen geeignet. Die Florenz-Strasse soll zudem im Zusammenhang mit dem Kunstfreilager eine deutliche Entlastung erfahren. Damit kann beidseits des Broadways eine gute Alternative für die Radverkehr-Haupterschliessung angeboten werden
- Das Radnetz innerhalb des Dreispitz soll jedoch in erster Linie dem Dreispitz-gebundenen Ziel- und Quellverkehr dienen; für den grossräumigen Radverkehr sind die übergeordneten kantonalen Routen ausserhalb des Dreispitz vorgesehen

Damit ergibt sich für die Rad-Haupterschliessung ein Kreuz zwischen Frankfurt-Strasse und Mailand-/Florenz-Strasse (vgl. Teilkonzept im Anhang A8). Alle übrigen Achsen sind generell als Achsen der Feinerschliessung bezeichnet. Die Zugangsmöglichkeiten ins Dreispitz sollen überall dort erhalten bleiben, wo bereits heute Zugänge bestehen. Damit sind Nord-, Ost- und Südseite gut zugänglich. Entlang der Reinacherstrasse dagegen ist mindestens ein zusätzlicher Zugang für den Radverkehr vorzusehen.

Weiter werden zwei Querverbindungen vorgeschlagen, welche die Durchlässigkeit in orthogonaler Richtung verbessern und wichtige Punkte resp. Bereiche miteinander verbinden: im einen Fall den (neuen) Zugang von der Reinacherstrasse her mit der Rotterdam-Strasse, von wo aus über die Stuttgart-Strasse die Frankfurt-Strasse erreicht werden kann; im anderen Fall das Kunstfreilager mit dem nördlichen Teil des mittleren Broadways. Angesichts der rechtlichen Rahmenbedingungen müssen sie allerdings vorderhand als (langfristige) Vision betrachtet werden, da es während der Laufzeit der Baurechtsverträge kein Rechtsmittel zur Durchsetzung gibt.

4.5 Motorisierter Verkehr

Führung und Regime des motorisierten Verkehrs werden in zwei Schritten hergeleitet. Im ersten Schritt wird auf den motorisierten Verkehr generell eingegangen, im zweiten Schritt wird auf Grundlage dieser Überlegungen der Schwerverkehr behandelt (vgl. dazu Teilkonzept motorisierter Verkehr im Anhang A9 sowie Teilkonzept schwerer Nutzverkehr im Anhang A10).

4.5.1 Regime für den motorisierten Verkehr

Die Frankfurt-Strasse bietet sich aufgrund ihrer Lage geradezu als zentrale Erschliessungsachse an, erst recht, wenn sie auch im Süden einen Anschluss an die Bruderholzstrasse erhält. Allerdings ist bereits heute festzustellen, dass der Druck auf die Frankfurt-Strasse zur Umfahrung von Staustellen in Spitzenzeiten gross ist. Da die Belastung der den Dreispitz umgebenden Knoten gemäss Prognosen deutlich zunehmen wird, muss davon ausgegangen werden, dass auch der unerwünschte Ausweichverkehr durch den Dreispitz selbst ohne Anschluss an die Bruderholzstrasse spürbar anwachsen wird.

Zur Verbesserung der Erschliessung des südlichen Teils des Dreispitz wurde vor geraumer Zeit ein Anschluss der Frankfurt-Strasse an die Bruderholzstrasse ins Spiel gebracht. Die Realisierung eines solchen Anschlusses ist allerdings verhältnismässig aufwendig mit entsprechender Kostenfolge, der effektive Nutzen und die Bedeutung eines solchen Anschlusses für den Südteil des Dreispitz ist aber derzeit noch unklar. Es stellt sich insbesondere die Frage, wie viel ein solcher Anschluss zur Entlastung des Kreisels MFP beiträgt und ob sich für das Südquartier ein Nutzen ergibt, der in einem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten steht. Die Option Südanschluss ist im Moment weiterhin offen zu halten, die Frage soll im nächsten Bearbeitungsschritt im Sinne einer Zweckmässigkeitsbeurteilung aber vertieft untersucht werden.

Unabhängig von der Frage des Südanschluss' wurden verschiedene Möglichkeiten einer wirkungsvollen Unterbindung des „Dreispitz-fremden" Durchgangsverkehrs geprüft und mit der Arbeitsgruppe diskutiert:

- Geschwindigkeitsbegrenzung, beispielsweise Tempo 30-Zone

- Flaschenhals, beispielsweise mit lokaler Begegnungszone (Knoten Frankfurt-Strasse/Broadway)
- Temporäre Unterbruch z.B. durch Sperrung der Frankfurt-Strasse beim Broadway während bestimmter Tageszeiten
- Vollständiger Unterbruch durch Sperrung der Frankfurt-Strasse beim Broadway

Die Massnahmen wirken sich in erster Linie in zweierlei Hinsicht aus, die zueinander diametral stehen: Je unmittelbarer und stärker der Durchgangsverkehr unterbunden werden kann, desto schlechter ist die Durchlässigkeit für den arealinternen Verkehr, und umgekehrt. Trotz der offensichtlichen Nachteile gerade für die arealinterne Durchlässigkeit zwischen Nord- und Südteil des Dreispitz wird ein vollständiger Unterbruch der Frankfurt-Strasse beidseits des Broadways vorgeschlagen, wobei natürlich die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr gewährleistet ist. Die anderen Möglichkeiten wurden insbesondere verworfen, weil Erfahrungen in ähnlich gelagerten Fällen zeigten, dass sie selbst mit enormem Kontrollaufwand kein befriedigendes Ergebnis brachten. Die Entlastung des Dreispitz vom motorisierten Verkehr wird deutlich höher gewichtet, als die interne Durchlässigkeit für denselben. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr gegenüber heute wesentlich besser wird.

Mailand- und Lyon-Strasse können im Abschnitt nördlich der Frankfurt-Strasse weiterhin nur in einer Richtung befahren werden. Gegenüber heute wird aber die Fahrtrichtung auf der Mailand-Strasse geändert, dies ist eine Folge des Regimes für den schweren Nutzverkehr (vgl. Kapitel 4.5.3).

Die Beibehaltung des Tempo 30-Zonenregimes im ganzen Dreispitz wird grundsätzlich als zweckmässig erachtet. Auf dem mittleren Broadway ist der motorisierte Verkehr ausschliesslich als Zubringer und Anlieferung zuzulassen.

4.5.2 Ruhender Verkehr

Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt in enger Abstimmung mit den Standorten der heutigen und künftigen Parkhäuser; gemäss Leitlinien Dreispitz soll mit dem Konzept der dezentralen Konzentration eine disperse Verteilung der Parkierungsanlagen übers ganze Areal vermieden resp. die Konzentration des Verkehrs zu den Parkhäusern auf einige wenige Achsen erreicht werden. Deshalb sollen die Parkmöglichkeiten in möglichst kurzer Distanz vom Rand des Dreispitz erreicht werden können, dementsprechend sind auch die Zutrittspunkte für den motorisierten Verkehr auf jene Tore reduziert, in deren unmittelbaren Umgebung sich heute oder künftig eines der dezentralen, peripheren Parkhäuser befindet. Die Parkhäuser können heute noch nicht präzise verortet werden, im GVK sind für deren künftigen Standorte Bereiche bezeichnet. Die Zufahrten vom übergeordneten Netz zu diesen Parkhausbereichen werden der

Groberschliessung zugerechnet, der ganze Rest des Strassennetzes im Dreispitz wird als Feinerschliessung betrachtet.

Im Rahmen der Bearbeitung des Quartierplans für das Kunstfreilager zeigte sich, dass dieses Konzept der dezentralen Konzentration der Parkmöglichkeiten gewisse Schwierigkeiten bei der Umsetzung bereitet:

- Eine schrittweise Realisierung der Umnutzungen erzeugt eine langsam wachsende Parkplatznachfrage, ein Parkhaus dagegen kann in der Regel entweder gebaut oder nicht gebaut werden. Entweder ist also während einer gewissen Zeit infolge fehlender Auslastung kaum ein wirtschaftlicher Betrieb des Parkhauses möglich, was für potentielle Investoren natürlich nicht sehr attraktiv ist, oder es fehlen die Parkplätze, um die Nachfrage der neuen Nutzungen befriedigen zu können
- Soll parallel zur Umnutzung der entsprechende Parkraum in einem separaten Parkhaus realisiert werden, ist dazu auch das passende Grundstück erforderlich. Gerade beim Dreispitz mit dem hohen Anteil Baurechtsverträge mit (sehr) langer Laufdauer wird dieses Problem evident

Trotz dieser Schwierigkeiten wird das Parkraumkonzept „dezentrale Konzentration" im Interesse einer möglichst grossen Entlastung des Dreispitz vom motorisierten Verkehr weiterhin als die richtige Lösung erachtet. Im Bewusstsein, dass es aller Voraussicht nach nicht ohne Abstriche umzusetzen ist, soll es doch weiterhin als Leitlinie im Rahmen der Dreispitz-Transformierung dienen.

4.5.3 Regime für den schweren Nutzverkehr

Die Sperrung der Frankfurt-Strasse gilt natürlich auch für den schweren Nutzverkehr, der infolge der erheblich grösseren Kurven- und Wenderadien dadurch auch wesentlich stärker betroffen ist als der PW-Verkehr. Es stellt sich die Frage, ob sich mit einem geeigneten Regime für den Schwerverkehr Schwierigkeiten und kritische Situationen infolge Fahrzeugwenden etc. vermeiden lassen. Gleichzeitig besteht das Bedürfnis, zu Gunsten einer möglichst grossen Entlastung des Dreispitz vom Schwerverkehr diesen insbesondere bei der Zufahrt zum Areal auf möglichst wenige Achsen zu bündeln. Dies betrifft insbesondere den Nordteil des Dreispitz, wo künftig der Schwerpunkt der „empfindlichen" Nutzungen liegen soll. Südlich des Broadway ist vor allem für den Bereich des Kunstfreilagers eine Entlastung vom Schwerverkehr gewünscht.

Zur Umsetzung dieser Anforderungen wurde eine Lösung mit einem Einbahnregime für den schweren Nutzverkehr im Nordteil des Dreispitz entwickelt (Anhang A10). Die Zufahrt erfolgt hier ausschliesslich über das Tor 5 von der Reinacherstrasse her, weshalb dieser Anschluss voraussichtlich geregelt werden muss. Von hier aus erfolgt die Verteilung in die verschiedenen Strassen ähnlich einer Gleisharfe im Güterbahnhof; die Strassen sind für den schweren Nutzver-

kehr ausschliesslich in Richtung Nord resp. Nordost befahrbar. Davon ausgenommen ist die Lyon-Strasse, die gleich wie heute in entgegen gesetzter Richtung befahren wird, sowie die Rotterdam-Strasse, die zwischen Lyon-Strasse und Tor 5 in beiden Richtungen befahren werden kann. Die Fahrtrichtung auf der Mailand-Strasse wird gegenüber heute gedreht; zwischen Mailand- und Lyon-Strasse wird entlang des Broadway ein Verbindungsbügel eingerichtet. Da die Ausfahrt in die Münchensteinerstrasse nur nach rechts möglich ist, wird mit diesem Bügel auch die Ausfahrt über Tor 5 und damit in Richtung Stadt ermöglicht. In den Leimgrubenweg sind Ausfahrten in beiden Richtungen möglich.

Im Südteil wird das Kunstfreilager vom Schwerverkehr durch Verbote auf der Florenz-Strasse sowie der Verbindungsstrasse zur Neapelstrasse am Ostrand des Dreispitz freigehalten. Zu- und Wegfahrt erfolgen in diesen Bereich über die Neapelstrasse mit einer neuen Linienführung südlich entlang des Transitlagers. Westlich der Gütergleise erfolgt die Zu- und Wegfahrt über die Ruchfeldstrasse; es bestehen in diesem Bereich keine Restriktionen für den Schwerverkehr.

Trotz diesem auf den ersten Blick restriktiven Regime für den Schwerverkehr insbesondere im Nordteil überwiegen insgesamt die positiven Aspekte klar:

- Trotz Sperrung der Frankfurt-Strasse ist die Zirkulation des Schwerverkehrs ohne schwerwiegende Einschränkungen gewährleistet
- Keine kreuzenden Lastwagen im Nordteil des Dreispitz, was sich günstig auf die Platzverhältnisse für den Langsamverkehr auswirkt
- Zu- und Wegfahrt ist trotz der rigorosen Beschränkung in und aus allen Richtungen praktisch ohne nennenswerte Umwegfahrten gewährleistet
- Vor allem von und zur Autobahn wird die Wegweisung gegenüber heute sogar eher vereinfacht

4.6 Gütergleise

In Abbildung 3 sind die heute oder bis in jüngste Vergangenheit noch mehr oder weniger regelmässig auf der Schiene belieferten Abnehmer dargestellt (linkes Bild). Es gibt Hinweise, dass einzelne grössere Abnehmer den Dreispitz in absehbarer Zeit verlassen, wodurch weitere der verzeichneten Punkte hinfällig werden (grüne Punkte im linken Bild Abbildung 3). Somit liegen auf den Strassen und verschiedenen künftigen Verbindungen für den Radverkehr Gleise, die heute oder in naher Zukunft nicht mehr gebraucht werden. In der Arbeitsgruppe besteht Konsens darüber, dass Bereiche im Dreispitz aktuell ohne Gütergleisbedienung vom Netz abgehängt werden sollen, d.h. beispielsweise durch Eindeckung der Gleise.

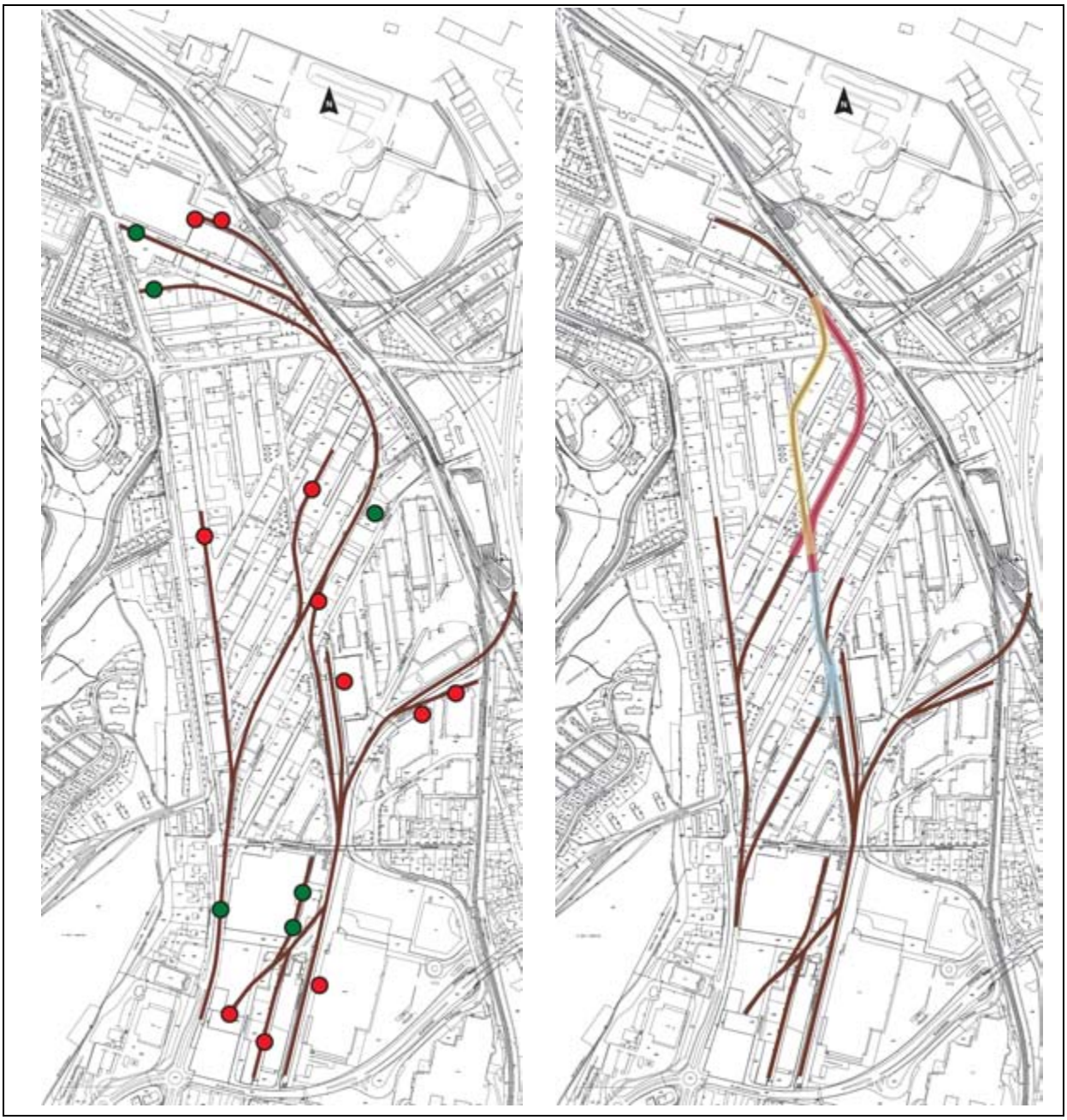


Abbildung 3: Aktuell bediente Anschlussgleise und Gütergleismodule (Erläuterung s. Text)

Prioritär für den Transformationsprozess ist die Befreiung des Broadway von den im Moment noch umfangreichen Gleisanlagen, und zwar unabhängig davon, ob bereits in nächster Zukunft ein Tram realisiert wird oder nicht. Andererseits muss die Gütergleisbedienung zu bestimmten Abnehmern bis auf weiteres aufrechterhalten werden, dazu gehören insbesondere der M-Parc, Leimgruber, Landi/Fenaco (Lyon-Strasse) und Arfa. Auf jeden Fall muss gewährleistet sein, dass das Areal auch künftig beidseits des Broadway bedient werden kann. Aus Sicht des Erstellers und Betreibers der Gütergleise ist natürlich zu vermeiden, dass bereits heute in grossem Umfang

Investitionen zur Lösung von Problemen getätigt werden, die möglicherweise erst in zwanzig Jahren, vielleicht aber auch gar nicht auftreten.

Es bestehen folgende Rahmenbedingungen und Zusammenhänge:

- Eine Kreuzung zwischen Tram- und Gütergleis ist unvermeidlich
- Die Gleiskreuzung liegt entweder in der Achse Frankfurt-Strasse oder im Bereich Ruchfeld-/Wien-/Venedig-Strasse
- Ein Auszugsgleis parallel zur Reinacherstrasse – und damit auch eine Gleiskreuzung im Bereich Ruchfeldstrasse – bedeutet, dass die künftige Tramlinie in der Reinacherstrasse liegen muss; kann ein solches Auszugsgleis vermieden werden, wird diesbezüglich Spielraum geschaffen
- Wenn der Broadway nicht (mehr) für ein Gütergleis genutzt werden kann, muss eine neue Lösung für die Verbindung zwischen Süd- und Nordteil gefunden werden. Modul 1 (Abbildung 3, blau) enthält einerseits die direkte Verbindung zum Nordteil, kreuzt aber die Frankfurt-Strasse. Andererseits wird eine neue Verbindung Richtung Süden geöffnet, wodurch über einen Umweg zur Arfa die Rotterdam-Strasse im Nordteil erreicht werden kann, allerdings erfordert dies weiterhin Auszugsgleise in den Broadway sowie entlang der Reinacherstrasse
- Ohne Verbindung über den Broadway muss die Verbindung zum M-Parc entweder über Modul 5 (Abbildung 3, rot) oder Modul 7 (gelb) erfolgen. Modul 7 erlaubt keine Verbindung in das Areal zwischen Leimgrubenweg und Dornacherstrasse und belastet den Strassenraum der Frankfurt-Strasse, Modul 5 ist dagegen aufwendiger, da die Parzellen Lyon-Strasse Nr. 5 und 11 tangiert werden

Bei allen Beteiligten besteht im weiteren grundsätzlich Übereinstimmung, dass einerseits Tram *und* Gütergleis nebeneinander im Broadway nicht verträglich sind, andererseits aber das für das Tram gesicherte Trassee bis zur Realisierung der Tramlinie im Bereich des mittleren Broadway als Gütergleisverbindung zum M-Parc genutzt werden kann.

Somit lässt sich bezüglich der „Transformierung der Gütergleise" folgendes Szenario für den Zeithorizont 2030 des GVK entwickeln (vgl. Anhang A11):

- Die Zahl der Gleise im Broadway wird reduziert, wobei das künftige Tramtrassee vorläufig für ein Gütergleis zur Verfügung steht. Damit können sowohl M-Parc als auch Landi und Arfa mit einem Minimum an Investitionen weiterhin bedient werden
- Im Zeitpunkt, da sich die Realisierung der Tramlinie abzeichnet, muss entschieden werden, ob überhaupt und welche Bedienung aufrecht erhalten werden soll und mit welchem Modul dies geschehen soll (Abbildung 3, rechts)

- Aus heutiger Sicht stehen die direkte Verbindung zum Nordteil von Modul 1 (Abbildung 3, blau) sowie Modul 5 (rot) klar im Vordergrund. Eine Optimierung des Modul 1 durch eine Gleislage auf der Ostseite der Frankfurt-Strasse wird angestrebt, dadurch würde in Kombination mit Modul 5 die doppelte Kreuzung der Frankfurt-Strasse entfallen

Damit können zumindest die wichtigsten Interessen der verschiedenen Beteiligten unter einen Hut gebracht werden. Im heutigen Zeitpunkt ist im Wesentlichen die planerische Sicherstellung der künftigen Optionen erforderlich, die gewichtigen Investitionen werden erst wesentlich später ausgelöst. Möglicherweise lässt sich bis dann auch eine günstige Lösung für die Liegenschaft Lyon-Strasse Nr. 5 finden. Auf der anderen Seite wird der mittlere Broadway bis auf das eine Gleis frei gespielt, wodurch der erforderliche Raum für die Umgestaltung zu seinem künftigen Erscheinungsbild geschaffen wird. Im Rahmen der Massnahmenplanung ist zu prüfen, inwiefern sich durch die Freihaltung der Lichtraumprofile mittels Baulinien Konflikte mit anderen Ansprüchen ergeben.

Bezüglich der längerfristigen Entwicklung gibt es gegensätzliche Überlegungen:

- Ein Gleisanschluss könnte in Zukunft wieder ein Standortpotential darstellen (vgl. dazu Kapitel 3.3.4); mit dem heutigen Kenntnisstand kann dies aber nicht endgültig beurteilt werden
- Die Freihaltung der allenfalls wieder einmal zu verwendenden Gleistrassees mittels Baulinien bedeutet infolge der für die Gleisanlagen erforderlichen grossen Radien erhebliche Einschränkungen für diverse Parzellen
- Der Betrieb der Güterbahn im transformierten Dreispitz ist wegen der damit verbundenen Immissionen aus heutigem Verständnis nicht ohne weiteres vorstellbar

Aus Sicht der Arbeitsgruppe ist die Konzentration der Gleisbedienung auf den Südteil des Dreispitz anzustreben, damit künftig der Nordteil von den Gütergleisen vollständig entlastet wird. Es ist heute davon auszugehen, dass der Nordteil inkl. Kunstfreilager derjenige Bereich im Dreispitz ist, wo „das Leben stattfindet" und dementsprechend auch wesentlich von einer Aufhebung der Gütergleisbedienung profitieren wird. Zudem lässt sich dadurch auch die Kreuzung mit den Tramgleisen vermeiden resp. wieder aufheben.

Einschränkend ist jedoch festzuhalten, dass die vollständige Aufhebung der Gütergleise im Nordteil nicht möglich ist, solange der M-Parc auf dem Gleis bedient werden muss, resp. für die Gleisbedienung des M-Parc nicht eine Alternative zur Durchfahrung des Dreispitz realisiert wird.

5 Risiken für die Umsetzung des GVK

Im Folgenden soll kurz auf einige Risiken eingegangen werden, die sich ergeben können, wenn sich einzelne Elemente des GVK oder wichtige Rahmenbedingungen, die dem GVK zugrunde gelegt wurden, nicht realisieren lassen.

Die Tramlinie durch den Dreispitz wird nicht realisiert:

Das Trassee für die Tramlinie auf dem Broadway gilt als gesichert, und zwar unabhängig davon, ob später ein Tram realisiert wird oder nicht. In diesem Sinne kann man sich auf den Standpunkt stellen, auf dem Trassee könne ja auch ein anderes öffentliches Verkehrsmittel als ausschliesslich ein Tram verkehren. Dem ist folgendes entgegen zu halten:

- Das anvisierte Modal-Split-Ziel von maximal 60% MIV und – als Folge davon – mindestens 30% öV ist ambitiös. Es besteht nur dann eine Chance dieses Ziel zu erreichen, wenn es gelingt, den Dreispitz mit effizienten und qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen.
- Die Schätzung des Verkehrsaufkommens ergibt für die Spitzenstunde ca. 1'800 Wegfahrten. Auf Grund der Lage des mittleren Broadways ist es durchaus realistisch anzunehmen, dass rund die Hälfte der Einsteiger eine der beiden Haltestellen im Broadway benützt. Wird weiter davon ausgegangen, dass zwei Drittel in Lastrichtung Innenstadt fahren wollen, ergeben sich bei einer Kursfolgezeit von siebeneinhalb Minuten 75 Einsteiger pro Kurs im mittleren Broadway. Diese Menge ist mit einer Buslinie nicht mehr zu bewältigen.

Aus diesen Überlegungen ist zu folgern, dass ohne Tram im Dreispitz entweder wesentlich mehr MIV erzeugt als auf Grund des Modal-Split-Ziels derzeit erwartet wird, oder dann die Nutzungen gegenüber dem Szenario „Midi 800" reduziert werden müssen, soll das MIV-Aufkommen nicht über den Wert von 37'300 Fahrzeugfahrten (DWV) hinauswachsen.

„Dezentrale Konzentration" der Parkhäuser lässt sich nicht umsetzen:

Das bedeutet, dass statt in wenigen grossen Parkhäusern möglichst an der Peripherie die Parkierung dispers über das Areal verteilt wird. Dadurch werden die grundsätzlich als Feinerschliessungsachsen vorgesehenen Strassen im Dreispitz stärker durch den motorisierten Verkehr belastet; da die Parkhäuser gleichzeitig aber kleiner sind, ist auch die Verkehrsmenge zu den einzelnen Parkhäusern geringer als zu den konzentrierten, grossen Anlagen. Benachteiligt wäre aber grundsätzlich der Langsamverkehr, dem die vom MIV entlasteten Achsen grössere Sicherheit und auch mehr Bewegungsfreiheit gewähren sollen. Allerdings darf man sich nicht der Illusion hingeben, die „dezentrale Konzentration" führe zu einem quasi autolosen Dreispitz.

Sollte sich künftig abzeichnen, dass sich nebst dem Kunstfreilager auch in anderen Quartieren die dezentrale Konzentration der Parkhäuser nicht umsetzen lässt, wäre auf Ebene Massnahmenplanung zu prüfen, ob zu Gunsten des Langsamverkehrs zusätzliche Massnahmen erforderlich sind.

Konzept des Einrichtungsverkehrs für den schweren Nutzverkehr ist nicht umsetzbar:

Der Einrichtungsverkehr für den schweren Nutzverkehr im Nordteil des Dreispitz führt in erster Linie dazu, dass der Strassenraum durch (allfällige) kreuzende Lastwagen stärker beansprucht würde, als dies beim Konzept Einrichtungsverkehr der Fall ist. Damit wird tendenziell die Verkehrssicherheit tangiert, benachteiligt ist wiederum vor allem der Langsamverkehr. Wie gravierend diese Auswirkungen wären, kann heute nicht schlüssig beurteilt werden. Die Situation ist massgeblich von der Häufigkeit solcher potentiell kritischer Manöver abhängig, dies wiederum hängt direkt von der Anzahl Betriebe im Dreispitz ab, die schweren Nutzverkehr erzeugen. Mit anderen Worten: Je schneller sich der Transformationsprozess einstellt und in der Folge davon solche Betriebe aus dem Dreispitz aussiedeln, desto geringer wird die Bedeutung des Konzepts Einrichtungsverkehr.

Konzept Gütergleise ist nicht umsetzbar

Das Konzept geht davon aus, dass eine Alternative zu den Gütergleisen in der Axe mittlerer Broadway gefunden wird, und zwar entweder mit der Lösung Modul 5 oder Modul 7 (vgl. Kap. 4.6). Lässt sich keines der beiden Module bis zu dem Zeitpunkt realisieren, in welchem die Tramlinie gebaut wird, bedeutet dies entweder, das Tram und Gütergleis doch beide im mittleren Broadway geführt werden müssen, oder das die Bedienung des M-Parc auf dem Gleis nicht mehr möglich ist resp. eine andere Alternative auf der Schiene gefunden werden muss.

Die Führung von Tram und Gütergleis im mittleren Broadway wäre technisch im Prinzip möglich; diese Lösung wurde aber für das GVK nicht ohne Grund verworfen. Bezüglich einer anderen Alternative der Bedienung auf der Schiene gibt es Ideen; wie realistisch diese sind und welche Mittel dafür notwendig sind, wurde bis jetzt aber nicht untersucht.

Schliesslich ist festzuhalten, dass die Tramlinie aller Voraussicht nach in den nächsten zehn Jahren noch nicht realisiert wird. Welche neuen Rahmenbedingungen bezüglich dieser Fragen wir dann zumal vorfinden, wissen wir heute nicht. Insofern erscheint es kaum vernünftig, sich bereits heute für alle Eventualitäten rüsten zu wollen. Die Entwicklung in dieser Frage muss aber aufmerksam beobachtet werden, damit bei relevanten Änderungen der Rahmenbedingungen nötigenfalls gehandelt werden kann.

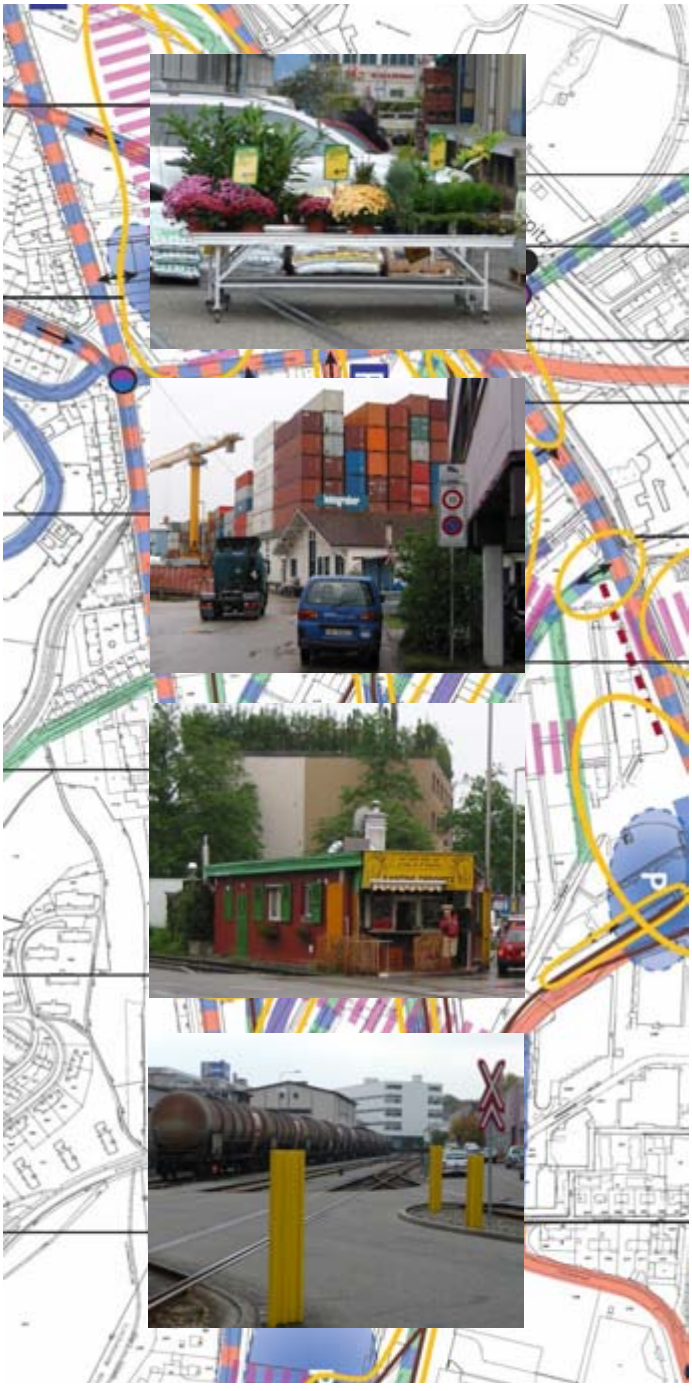
6 Nächste Schritte: Massnahmenkatalog

In einem zu diesem Gesamtverkehrskonzept gehörenden Massnahmenkatalog sind die nächsten Schritte dargestellt. Die einzelnen Massnahmen, die sich aus dem GVK ergeben, werden in Massnahmenblättern erläutert, in welchen insbesondere auch die Zuständigkeiten für die Bearbeitung sowie die Dringlichkeiten festgelegt sind.

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel Stadt, HPA-P
Entwicklungsplanung Dreispitz

Gesamtverkehrskonzept Dreispitz: Massnahmenkatalog

17.09.2009



Ernst Basler + Partner AG

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11 8032 Zürich
Telefon 044 395 16 16 Fax 044 395 16 17
E-Mail info@ebp.ch
Internet www.ebp.ch
207108, 17. September 2009/CL/HUB
T:\207108\30_Bearbeitungsdossier 1\31_Berichte\Massnahmenkatalog\Massnahmenkatalog 02.doc

Zusammenfassung

Der **Massnahmenkatalog zum Gesamtverkehrskonzept Dreispitz** (GVK) beschreibt diejenigen Massnahmen detaillierter, die für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts im Rahmen der angestrebten Transformierung des Dreispitz erforderlich werden (vgl. Übersichtsplan A2).

Dazu wurden auf der Grundlage des Berichts zum GVK 32 Massnahmen in Massnahmenblättern systematisch erfasst. Jede Massnahme wurde dazu in einem Planausschnitt verortet. Beschreibungen in Rasterblättern stellen zudem die Grundlage für das Pflichtenheft einer jeden Massnahme dar. Mit dem Massnahmenkatalog wurde eine wichtige Grundlage für die stufengerechte Weiterbearbeitung der Massnahmen geschaffen. Es konnten folgende wichtige **Ergebnisse** abgeleitet werden (vgl. auch tabellarische Übersicht S. 6):

- die Zuordnung der Federführung für das Vorantreiben der Massnahme,
- die Einordnung der Bedeutung der Massnahme für die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts im transformierten Dreispitz und
- das Anvisieren eines Zeithorizonts für die Fertigstellung des nächsten Bearbeitungsschrittes innerhalb der stufengerechten Weiterbearbeitung der Massnahme.

Die Zuordnung der Federführung orientiert sich am Territorialprinzip und hinterlegt den Auftrag, die stufengerechte Weiterbearbeitung der Massnahme verantwortlich zu veranlassen sowie das Vorgehen hinsichtlich Finanzierung und Umsetzung der Massnahme kooperativ mit den Planungspartnern zu klären.

Die Bedeutung bezeichnet den Stellenwert der Massnahme im Hinblick auf das Erreichen der im GVK formulierten Ziele. Sie spiegelt insofern auch die Verbindlichkeit der Massnahme im Hinblick auf die Auswirkungen auf das GVK im transformierten Dreispitz wider, wenn eine Massnahme nicht realisiert werden könnte.

Die Angabe des Zeithorizontes für die Fertigstellung des nächsten Bearbeitungsschrittes einer Massnahme im Rahmen einer stufengerechten Weiterbearbeitung liefert wichtige Anhaltspunkte für die Ressourcenplanung der Federführenden und der Planungspartner.

Die Bearbeitung hat gezeigt, dass aufgrund der Bedeutung für die Unterstützung des Transformationsprozesses im Dreispitzareal drei **Schlüsselmassnahmen** formuliert werden können, die mit höchster Priorität bearbeitet und so bald wie möglich umgesetzt werden sollen. Dies sind:

- Tram Dreispitz (Nr. 11)
- Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse (Nr. 73)

- Umgestaltung Frankfurt-Strasse (Nr. 46)

Da zwischen den einzelnen Massnahmen diverse **Abhängigkeiten** sowohl auf planerischer als auch auf Umsetzungsebene bestehen, sind im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Schlüsselmassnahmen vor allem planerische Abklärungen zu folgenden Massnahmen zeitnah zu betreiben:

- Fussgängerachse mittlerer Broadway (Nr. 22)
- Fusswegverbindung von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse (Nr. 23)
- Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway (Nr. 54)

Zwei der Massnahmen sind für die Bearbeitung vieler anderer Massnahmen zwingende planerische **Voraussetzung.** Sie nehmen als Grundlagen-Massnahme eine Sonderstellung ein. Sie sind vor, mindestens aber parallel zur Bearbeitung der Schlüsselmassnahmen zu erbringen:

- Überprüfung Knotenauslastung (Nr. 53)
- Strategie Reduktion Bedienpunkte (Gütergleise) (Nr. 71)

Abkürzungsverzeichnis

BAV	Bundesamt für Verkehr
BVD-BS	Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
BLT	Baselland Transport AG
BUD-BL	Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
CMS	Christoph Merian Stiftung
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	durchschnittlicher Wochentags-Verkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
LV	Langsamverkehr
M'stein	Gemeinde Münchenstein
MFP	Motorfahrzeugprüfstation
MIV	motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
QP KfL	Quartierplan Kunstfreilager
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung zum Massnahmenkatalog Gesamtverkehrskonzept 1
1.1 Aufgabenstellung 1
1.2 Umsetzung des GVK 2
2 Schlüsselmassnahmen und Abhängigkeiten 4
2.1 Schlüsselmassnahmen und deren Abhängigkeiten 7
2.2 Weitere wichtige Massnahmen und deren Abhängigkeiten 8
2.3 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen 9
3 Aufbau Massnahmenkatalog 12
3.1 Gliederung 12
3.2 Liste der Massnahmen 13
3.3 Erläuterungen zu den Massnahmenblättern 14
4 Massnahmenblätter 17

Anhänge

A1 GVK Dreispitz; Erschliessungsachsen: Hauptfunktionen (29.10.08)
A2 Übersichtsplan Massnahmen
A3 Dreispitz-Areal: Unterbaurechtsparzellen

1 Einleitung zum Massnahmenkatalog Gesamtverkehrskonzept

1.1 Aufgabenstellung

Ernst Basler + Partner AG hat das Gesamtverkehrskonzept Dreispitz (vgl. Übersichtsplan GVK Dreispitz A1) im Jahr 2007 erarbeitet. Die Begleitgruppe hat den Bericht zum GVK an der Besprechung vom 31.01.08 bereinigt und verabschiedet. Damit wird im Sinne einer Gesamtschau das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger für die Erschliessung des künftigen, transformierten Dreispitz beschrieben. Im Hinblick auf die Umsetzung im Rahmen der Transformierung des Dreispitz fehlt jedoch noch eine präzisere Beschreibung der erforderlichen Massnahmen. Weiter soll die zeitliche Einordnung der Massnahmen sowie die Beschreibung von Abhängigkeiten der Massnahmen untereinander wichtige Hinweise für die weitere Bearbeitung geben. Der Auftrag für die Erarbeitung des vorliegenden Massnahmenkatalogs wurde deshalb wie folgt formuliert:

- Systematisches Erfassen der erforderlichen Massnahmen auf der Grundlage des Berichts zum Gesamtverkehrskonzept
- Verortung der Massnahmen im Planausschnitt und Beschreibung in einem Rasterblatt. Das Massnahmenblatt soll als Auftragsblatt für den nächsten Bearbeitungsschritt dienen

Der Massnahmenkatalog ist Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes und basiert auf dem Bericht zum GVK, Stand 11.02.08. Das Kapitel 6 des Berichts (Nächste Schritte, Handlungsbedarf) wurde für die Schlussversion des GVK angepasst. Die Arbeiten wurden von einer Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern der Kantone Basel-Stadt (HPA-P), Basel-Landschaft (BUD), der CMS sowie der Gemeinde Münchenstein begleitet.

Die nächsten Arbeitsschritte, für welche die Massnahmenblätter wiederum die Grundlage bilden, sind:

- die Prüfung der technischen Machbarkeit resp. die stufengerechte Weiterbearbeitung der Massnahmen
- die Ermittlung ihrer Auswirkungen auf den Bebauungsplan (Kanton Basel-Stadt) resp. die Quartierpläne (Gemeinde Münchenstein)
- eine grobe Kostenermittlung zu Handen der langfristigen Investitionsplanung.

1.2 Umsetzung des GVK

Das GVK formuliert eine Absichtserklärung, wie sich künftig der Verkehr zum, vom und im transformierten Dreispitz abwickeln soll. Es basiert somit auf einem Zustand, der in der Zukunft liegt und dem sich das Areal im Laufe der Zeit mit dem Transformierungsprozess annähern wird. Wie dieser Prozess dann effektiv abläuft, wird auch durch zahlreiche Faktoren massgeblich beeinflusst, die nicht im Einflussbereich der Planungsträger liegen.

Daraus ergeben sich Konsequenzen für die Umsetzung des GVK. Die Umsetzung steht immer im Bezug zur Entwicklung oder anders ausgedrückt dem Stand der Transformierung. Das GVK wird also nicht zum Selbstzweck umgesetzt werden. Die Massnahmen gemäss GVK dienen immer den neuen Nutzungen. Damit soll die Entwicklung des Verkehrs in Bezug auf Aufkommen, Modal-Split, Rahmenbedingungen Sicherheit und Komfort, in der gewünschten Richtung begünstigt werden.

Der Zeitpunkt für die Umsetzung der Massnahmen sowie deren Reihenfolge müssen also grundsätzlich immer im Zusammenhang mit den „Transformierungsetappen", d.h. in Abhängigkeit von der Entwicklung der Nutzungen, fallweise festgelegt werden, sobald sich diese abzeichnen resp. deren Auswirkungen abgeschätzt werden können. Hier liegt denn auch die Stärke des GVK, indem mit grosser Flexibilität auf unterschiedliche Situationen reagiert werden kann. Es ist von zentraler Bedeutung für die Entwicklung des Dreispitz und insbesondere für das Verkehrsaufkommen in dessen Umfeld, dass in dem Moment, da Entwicklungen in einem bestimmten Bereich einsetzen oder sich allmählich kritische Situationen infolge höheren MIV-Aufkommens einstellen, die Reaktion darauf aus Sicht des GVK festgelegt ist und rechtzeitig ausgelöst werden kann. Das heisst konkret, dass die verkehrlichen Rahmenbedingungen im betroffenen Teilareal definiert, die dafür erforderlichen Massnahmen planerisch sowie deren Finanzierung und die Verantwortung für die Umsetzung geklärt sind.

Einige wenige der im vorliegenden Katalog aufgelisteten Massnahmen spielen im Zusammenhang mit der Initiierung des Transformationsprozesses eine sehr wichtige Rolle. Für diese gelten andere Rahmenbedingungen als oben beschrieben; hier steht eine rasche Klärung der wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit klar im Vordergrund, soweit das noch nicht erfolgt ist. Danach ist für diese Massnahmen die Umsetzung einzuleiten, mit dem Ziel, damit günstige Voraussetzungen für die Einleitung des Transformationsprozesses zu schaffen resp. diesen zu beschleunigen (vgl. dazu auch Kapitel 2).

Die Beschreibung der Massnahmen in den Massnahmenblättern (Kapitel 4) kann auf Grund der äusserst hohen Komplexität und langen Laufzeit des Gesamtvorhabens nicht abschliessend sein. Sie konzentriert sich deshalb auf den nächsten anstehenden Schritt innerhalb der Massnahme. Im Rahmen dessen Bearbeitung müssen die nächsten Schritte ermittelt, aufgezeigt und in den

Gesamtkontext eingeordnet werden. In diesem Zusammenhang ist auch die ständige Koordination mit den anderen Planungspartnern von grundsätzlicher Bedeutung.

2 Schlüsselmassnahmen und Abhängigkeiten

Abhängigkeiten zwischen den nachfolgend im Katalog aufgeführten Massnahmen können auf zwei verschiedenen Ebenen bestehen:

- **Planerische Ebene:** Die Ergebnisse der Untersuchungen der einen Massnahme müssen bekannt sein, damit die Planungs- oder Projektierungsarbeiten für eine andere Massnahme zielgerichtet aufgenommen werden können. Oder es sind bei der Bearbeitung verschiedener Massnahmen deren Einflüsse untereinander zu berücksichtigen.
- **Umsetzungsebene:** Eine Massnahme kann erst realisiert werden, wenn eine andere Massnahme bereits realisiert wurde.

Es wurde bereits im Kapitel 1.2 darauf eingegangen, dass die Bedürfnisse zur Umsetzung von Massnahmen des GVK in erster Linie durch die Entwicklung resp. Transformierung des Dreispitz entstehen, somit die Umsetzung des GVK immer in diesem Kontext gesehen werden muss. Im Interesse eines möglichst raschen Vorantreibens des Transformierungsprozesses ist davon abzuraten, formale oder juristische Junktims zwischen Massnahmen und den Entwicklungen oder Entwicklungsplanungen Dreispitz zu bilden, um potentielle Widerstände für die Transformierung des Dreispitz möglichst tief zu halten. Aus denselben Gründen ist auch darauf hinzuarbeiten, möglichst wenig Abhängigkeiten der Massnahmen untereinander auf der Umsetzungsebene zu erzeugen.

Darüber hinaus gibt es einige wenige Schlüsselmassnahmen, die auf Grund ihrer Bedeutung für die künftige Erschliessung des Dreispitz oder ihrer Lage und Bedeutung innerhalb des Areals die Initiierung des Transformierungsprozesses massgeblich beeinflussen resp. fördern können. Diese Massnahmen sollen mit hoher Priorität vorangetrieben werden.

Eine Sonderstellung nimmt die Überprüfung Knotenauslastung (Nr. 53) ein. Im Rahmen dieser Massnahme ist mit dem GVM eine neue Aufkommensberechnung durchzuführen, und zwar insbesondere auch für die Spitzenstunde, was bisher als Verkehrsmodell noch nicht vorliegt. Diese Aufkommensberechnung liefert in iterativen Arbeitsschritten die Grundlage für alle Arbeiten, die etwas mit der Überprüfung von Knotenkapazitäten für den MIV und der Umgestaltung der Knoten zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs zu tun haben. Im Sinne des GVK handelt es sich zwar nicht um eine Schlüsselmassnahme, sie liefert aber eine wichtige Grundlage für die Bearbeitung einer ganzen Reihe von Massnahmen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Katalog beschriebenen Massnahmen, über die zugeordnete Federführung, über die Bedeutung der jeweiligen Massnahme für das GVK

sowie über die Zuordnung von Zeithorizonten für die nächsten Bearbeitungsschritte innerhalb der stufengerechten Weiterbearbeitung der Massnahme.

Nr.	Massnahme	**Federführung** für das Vorantreiben der Massnahme (kein Präjudiz Kostenteilung) *(t): nach Territorialprinzip*				**Bedeutung** und Verbindlichkeit der Massnahme für das GVK			**Zeithorizont** der planerischen Abklärung im Rahmen einer stufengerechten Weiterbearbeitung der Massnahme		
		M'stein	BUD-BL	BVD-BS	CMS	sehr hoch	hoch	mittel	kurzfristig bis 2010	mittelfristig bis 2012	längerfristig bis 2015
11	Tram Dreispitz		X			X			X		
12	Konzept Busvorläuferbetrieb			X				X		X	
21	Fussweganbindung Brüglinger Ebene				X			X		X	
22	Fussgängerachse mittlerer Broadway			X		X				X	
23	Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse				X	X				X	
24	Arealinterne Querungen Fussgängerverkehr				X		X			X	
25	Fussgängerunterführung Ruchfeldstrasse				X			X			X
26	Fusswegverbindung Broadway in der Nordspitze				X		X				X
31	Einbindung Dreispitz in das übergeordnete Radroutennetz		X(t)	X(t)				X		X	
32	Arealinterne Querungen Radverkehr				X			X		X	
33	Kreuzungspunkte Radgroberschliessung - Gleisanlagen				X		X			X	
41	Knotenbereich Dreispitz / Fusswegeanbindung S-Bahn-Station Dreispitz			X			X			X	
42	Anschluss KFL an E.-Frey-Str. u. Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld	X					X			X	
43	Anschlussknoten Tor 5				X		X			X	
44	Gestaltung Anschlussknoten (Details zur Federführung s. Massnahmenblatt)			X	X		X				X
45	Querung Leimgrubenweg & Dornacherstrasse			X			X				X
46	Umgestaltung Frankfurt-Strasse				X	X			X		
51	Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse	X					X				X
52	Anschluss Frankfurtstrasse an Bruderholzstrasse				X			X		X	
53	Überprüfung Knotenauslastung			X		X			X		
54	Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway				X	X			X		
55	Präzisierung Lage Parkhäuser				X			X		X	
61	Einrichtungsregime Nordteil				X		X			X	
62	Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse				X			X		X	
63	Regime schwerer Nutzverkehr Südteil				X		X			X	
64	Neue Zufahrt südlich Transitlager				X		X		X		
71	Strategie Reduktion Bedienungspunkte				X	X			X		
72	Massnahmen bei nicht mehr benötigten Gütergleisen				X			X		X	
73	Reduktion und Rückbau Gütergleise Wienstrasse				X	X				X	
74	Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse				X		X		X		
75	Raumbedarf Lichtraumprofil Gütergleis				X			X	X		
76	Gleisanschluss M-Parc				X			X			X

2.1 Schlüsselmassnahmen und deren Abhängigkeiten

Den folgenden Massnahmen kommt bezüglich der Initiierung des Transformationsprozesses eine Schlüsselfunktion zu:

- Tram Dreispitz (Nr. 11)
- Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse (Nr. 73)
- Umgestaltung Frankfurt-Strasse (Nr. 46)

Bezüglich Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen, Zeitpunkt und Voraussetzungen für die Realisierung bestehen folgende Zusammenhänge:

Tram Dreispitz: Das Tram Dreispitz ist der Hauptträger der Erschliessung durch öV im künftigen Dreispitz; ohne Tram ist das anvisierte Modal-Split-Ziel resp. der Anteil öV mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erreichen. Dringlich ist die Klärung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit; damit wird auch die Frage geklärt, mit welcher Nachfrage innerhalb des Dreispitz die Bedienung mit einer Tramlinie Sinn macht.
Voraussetzung für die Realisierung des Trams ist der Rückbau der Gütergleise in der Wien-Strasse (vgl. nachfolgenden Abschnitt).

Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse: Mit dieser Massnahme wird die Voraussetzung für die Umgestaltung der Wien-Strasse in den neuen Stadtraum mittlerer Broadway geschaffen. Die Wichtigkeit der Massnahme ergibt sich aus der Bedeutung, welche dem mittleren Broadway für das künftige Leben im Quartier Dreispitz beigemessen wird; aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass der mittlere Broadway der wichtigste Impulsgeber für die Transformierung des Dreispitz ist. Die Massnahme ist zudem Voraussetzung für die Realisierung der Tramlinie.
Voraussetzung für die Reduktion der Gütergleise in der Wien-Strasse ist die Festlegung, nach welchem Konzept der Dreispitz künftig mit Gütergleisen erschlossen werden soll. Dies hat massgeblichen Einfluss auf die umzusetzenden Module resp. die Gleistopologie an den Schlüsselstellen. Die Erarbeitung der Strategie Reduktion Bedienungspunkte (Nr. 71) muss deshalb vorab erfolgen.

Umgestaltung Frankfurt-Strasse: Die Frankfurt-Strasse hat für den Transformierungsprozess eine ähnlich hohe Bedeutung wie der mittlere Broadway, aber weniger als zentraler Stadtraum, sondern viel mehr als komfortable und sichere Erschliessungsachse vor allem für Fussgänger und Radfahrer. Da der Spielraum infolge der langen Laufzeiten der Unterbaurechtsverträge eingeschränkt ist, ist neben einem langfristig ausgerichteten Betriebs- und Gestaltungskonzept auch der Fokus auf kurzfristig realisierbare Massnahmen in den einzelnen Abschnitten der Frankfurt-

Strasse erforderlich.
Die Massnahmen Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse (Nr. 52) sowie Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway (Nr. 54) beeinflussen die planerischen Rahmenbedingungen für die Umgestaltung der Frankfurt-Strasse. Zudem beeinflussen sie sich auch gegenseitig, wobei in diesem Zusammenhang auch der Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse eine Rolle spielt. Im Hinblick auf eine konsistente Planung für die Frankfurt-Strasse wäre es deshalb vorteilhaft, wenn diesbezügliche Fragen geklärt sind. Analog verhält es sich mit der Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse (Nr. 74); die planerischen Rahmenbedingungen im zentralen Bereich der Frankfurt-Strasse werden durch West- oder Ostlage wesentlich beeinflusst, weshalb auch hier eine Klärung wünschenswert ist.

Graphisch lassen sich die wichtigsten Abhängigkeiten wie folgt darstellen:

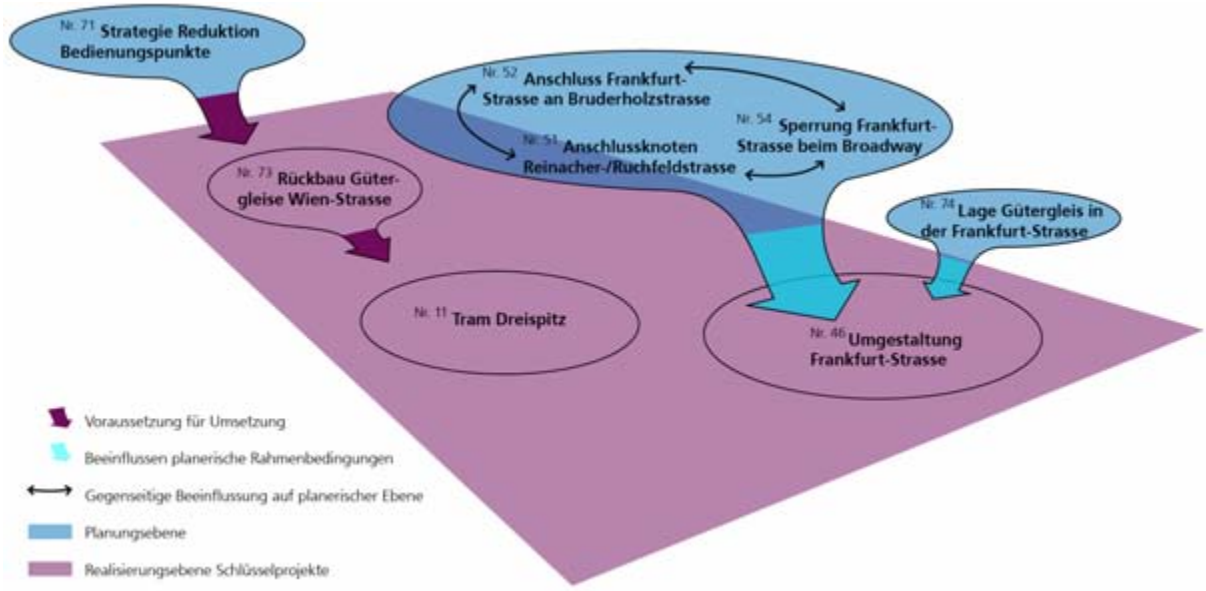


Abbildung 2: Schlüsselmassnahmen GVK Dreispitz: wichtigste Abhängigkeiten

2.2 Weitere wichtige Massnahmen und deren Abhängigkeiten

Weitere wichtige Massnahmen im Hinblick auf eine möglichst nachhaltige Wirkung des GVK (vgl. Tabelle S. 6) weisen untereinander auf der planerischen Ebene folgende unmittelbare Abhängigkeiten auf:

Anschlussknoten Tor 5 (Nr. 43) ➢ Einrichtungsregime Nordteil (Nr. 61): Die Einrichtung eines Einrichtungsregimes für den schweren Nutzverkehr im Nordteil setzt eine ausreichende Kapazität am Anschlussknoten Tor 5 voraus. Der Kapazitätsnachweis ist dementsprechend eine

planerische Voraussetzung für das Einrichtungsregime. Je nach Ergebnis der Kapazitätsprüfung für diesen Knoten ist dessen bauliche Anpassung eine Voraussetzung auf der Umsetzungsebene für das Einrichtungsregime Nordteil. Für Letzteres spielt auch die Machbarkeit der Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse (Nr. 62) eine Rolle, hier besteht jedoch lediglich eine planerische Abhängigkeit.

Anschluss Kunstfreilager an Emil Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld (Nr. 42), Neue Zufahrt südlich Transitlager (Nr. 64): Zielsetzung von Nr. 42 ist eine möglichst weitgehende Entlastung des Anschlussbereichs am Tor 13 zu Gunsten von Fussgängern und Radfahrern. Gleichzeitig wird die Durchfahrt über den Stadtplatz für den motorisierten Verkehr gesperrt (QP KfL). Somit wird in erster Linie für den Schwerverkehr eine Alternative für die Verbindung zwischen den Abschnitten der Neapel-Strasse beidseits der Gleise erforderlich. Die geplante Zufahrt südlich des Transitlagers spielt deshalb eine wichtige Rolle bei der Reduktion des durch den SNF erzeugten Drucks am Tor 13, da dadurch der Spielraum für Gestaltungsmassnahmen bei diesem Tor massgeblich bestimmt wird. Die geometrische Machbarkeit der neuen Zufahrt wurde bereits nachgewiesen, für den Nachweis der Machbarkeit fehlt lediglich noch die Betriebsform. Das Kunstfreilager ist das erste Initialprojekt für die Transformierung des Dreispitz, eine möglichst rasche Klärung dieser offenen Frage ist deshalb angezeigt.

Knotenbereich Dreispitz (Nr. 41), Broadway Wien-Strasse bis Dornacherstrasse (Nr. 23) und Tram Dreispitz (Nr. 11): Dieser Massnahmencluster kann unter dem Begriff „Komplex Knoten Dreispitz" zusammengefasst werden. Der Knoten Dreispitz ist massgebend für die Kapazität des Verkehrssystems im Umfeld des Dreispitz. Neben der Führung von MIV, öV, Fussgängern und Radfahrern, die im Rahmen der Bearbeitung des Knotenbereichs Dreispitz zu koordinieren ist, ergibt sich auf der planerischen Ebene auch unmittelbarer Einfluss der Massnahmen Broadway Wien-Strasse bis Dornacherstrasse und der Einführung Nord des Tram Dreispitz (im Rahmen von Nr. 11 bearbeitet).

2.3 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

2.3.1 Vorgehensschritte

Die weiteren Vorgehensschritte sind zwischen den Planungspartnern wie folgt abgestimmt worden:

1. Verabschiedung des GVK in den zuständigen Gremien der einzelnen Planungspartner
2. Übernahme der Federführung für die einzelnen Massnahmen gemäss Zuordnung im vorliegenden Katalog (vgl. auch Überblick in Tabelle S. 4)

3. Fokussierung auf die Nutzungsplanung, d.h. Klärungsbedarf und Bearbeitungstiefe sind durch die federführende Stelle in Zusammenarbeit mit den Gebietskörperschaften auf die Anforderungen der Nutzungsplanung abzustimmen

2.3.2 Vorgehen auf der Planungsebene

Auf der Grundlage zuvor genannter Überlegungen zu den Schlüsselmassnahmen und Abhängigkeiten sind die folgenden Massnahmen im nächsten Arbeitsschritt prioritär zu bearbeiten:

- Grundlagen: Nr. 53 Überprüfung Knotenauslastung ➢ Aufkommensberechnung Spitzenstunde mit GVM als wichtige Grundlage für Abschätzungen Knotenauslastung
- Schlüsselmassnahmen Nr. 11 Tram Dreispitz und Nr. 73 Reduktion und Rückbau Gütergleis Wien-Strasse; als Grundlage dafür Nr. 71 Strategie Reduktion Bedienungspunkte; im Anschluss daran die Nr. 22 und 23, welche den Broadway als zentrale Fussgängerachse im Dreispitz entwickeln
- Schlüsselmassnahme Nr. 46 Umgestaltung Frankfurt-Strasse; gleichzeitig empfiehlt sich eine möglichst baldige Klärung wie die Sperrung im Bereich des Broadway realisiert werden kann (Nr. 54)

Auf Grund der Erläuterungen im vorangehenden Kapitel 2.2 werden die folgenden planerischen Abklärungen im Zuge der stufengerechten Weiterbearbeitung der Massnahmen auf der Zeithorizontsskala ebenfalls weit vorne eingereiht:

- Nr. 43 Anschlussknoten Tor 5 und Nr. 61 Einrichtungsregime Nordteil: Daraus ergeben sich relevante Auswirkungen für den Langsamverkehr, resp. den Spielraum, welcher für Gestaltungsmassnahmen zu dessen Gunsten zur Verfügung steht. Damit wird die Attraktivität des Dreispitz für Fussgänger und Radfahrer unmittelbar beeinflusst.
- Nr. 41 Knotenbereich Dreispitz: ergibt sich unmittelbar aus der Bedeutung des Knotens Dreispitz für das Verkehrssystem
- Nr. 42 Anschluss Kunstfreilager an Emil Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld: Von grosser Bedeutung im Hinblick auf eine qualitätsvolle Realisierung des Kunstfreilagers

2.3.3 Vorgehen auf der Umsetzungsebene

Die künftigen Entscheide, welche Massnahmen zu welchem Zeitpunkt, je nachdem in welchem Umfang und in welchem Teilbereich resp. Quartier des Dreispitz umgesetzt werden sollen, sind grundsätzlich auf den Transformierungsprozess im Dreispitz abzustimmen. Im Interesse einer koordinierten Verkehrsentwicklung dieses integrierten Standorts und im Hinblick auf das Erreichen des im GVK formulierten Modal-Split-Ziels stehen die Schlüsselmassnahmen Reduktion

Gütergleise Wien-Strasse, Realisierung Tram Dreispitz sowie Umgestaltung Frankfurt-Strasse an vorderster Stelle.

3 Aufbau Massnahmenkatalog

3.1 Gliederung

Die Gliederung des Massnahmenkatalogs orientiert sich am Aufbau des Berichts zum Gesamtverkehrskonzept:

1. Öffentlicher Verkehr	Fragen zur künftigen Tramlinie durch den Dreispitz, Busvorläuferbetrieb
2. Fussverkehr	Massnahmen für die Verbesserung der externen Anbindung sowie der internen Erschliessung resp. die Verbesserung der Durchlässigkeit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
3. Radverkehr	Massnahmen für die Verbesserung der externen Anbindung sowie der internen Erschliessung resp. die Verbesserung der Durchlässigkeit
4. Motorisierter Verkehr/Langsamverkehr	Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung des Komforts für Fussgänger und Radfahrer in Bereichen mit (voraussichtlich) erheblicher Belastung durch motorisierten Verkehr
5. Motorisierter Individualverkehr	Massnahmen zur Umsetzung des geplanten MIV-Regimes, Prüfung Zweckmässigkeit resp. künftige Auslastung von Knoten
6. Schwerer Nutzverkehr	Massnahmen zur Umsetzung des geplanten Verkehrsführungsregimes SNF zur partiellen Entlastung des Dreispitz vom Schwerverkehr resp. Dämpfung von dessen Auswirkungen
7. Gütergleise	Massnahmen zur Reduktion der Ausdehnung (Nordteil) resp. Zahl (Broadway) der Gütergleise sowie Sicherung der erforderlichen Profile in Bereichen, wo längerfristig die Bedienung erhalten bleibt

Der gegenseitigen Einflüsse resp. Konflikte der Verkehrsmittel untereinander wird Rechnung getragen, indem in Abweichung von der Struktur des Berichts GVK für die Verkehrsarten mit dem grössten Konfliktpotential untereinander, d.h. motorisierter Verkehr und Fussgänger/Radfahrer, eine eigene Kategorie gebildet wird. Dabei wird wie schon im GVK-Bericht zwischen dem motorisierten Individualverkehr, d.h. primär PW-Verkehr, und dem schweren Nutzverkehr differenziert. Sind sowohl PW als auch Nutzfahrzeuge gemeint, wird der Begriff „motorisierter Verkehr" verwendet. Weiter werden die wichtigen Querbezüge zu anderen Verkehrsmitteln in den

einzelnen Massnahmenblättern offen gelegt. Damit soll auch betont werden, dass generell bei allen Massnahmen alle Verkehrsmittel zu berücksichtigen sind, sowie auf die Koordination mit deren übergeordneten Netzen zu achten ist, speziell was Fussgänger und Radfahrer betrifft.

3.2 Liste der Massnahmen

Ein Übersichtsplan zu den Massnahmen ist als Anhang A2 beigefügt.

11.	Tram Dreispitz	1. Öffentlicher Verkehr
12.	Konzept Busvorläuferbetrieb	
21.	Fussweganbindung Brüglinger Ebene	2. Fussverkehr
22.	Fussgängerachse mittlerer Broadway	
23.	Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse	
24.	Arealinterne Querungen Fussgängerverkehr	
25.	Fussgängerunterführung Ruchfeldstrasse	
26.	Fusswegverbindung Broadway in der Nordspitze	
31.	Einbindung Dreispitz in das übergeordnete Radroutennetz	3. Radverkehr
32.	Arealinterne Querungen Radverkehr	
33.	Kreuzungspunkte Radgroberschliessung – Gleisanlagen	
41.	Knotenbereich Dreispitz/Fussweganbindung S-Bahnstation Dreispitz	4. Motorisierter Verkehr/Langsamverkehr
42.	Anschluss Kunstfreilager an Emil Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld	
43.	Anschlussknoten Tor 5	
44.	Gestaltung Anschlussknoten	
45.	Querung Leimgrubenweg und Dornacherstrasse	
46.	Umgestaltung Frankfurt-Strasse	

51.	Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse	5. Motorisierter Individualverkehr
52.	Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse	
53.	Überprüfung Knotenauslastung	
54.	Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway	
55.	Präzisierung Lage Parkhäuser	
61.	Einrichtungsregime Nordteil	6. Schwerer Nutzverkehr
62.	Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse	
63.	Regime schwerer Nutzverkehr Südteil	
64.	Neue Zufahrt südlich Transitlager	
71.	Strategie Reduktion Bedienungspunkte	7. Gütergleise
72.	Massnahmen bei nicht mehr benötigten Gütergleisen	
73.	Reduktion und Rückbau Gütergleise in der Wien-Strasse	
74.	Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse	
75.	Raumbedarf Lichtraumprofil Gütergleis	
76.	Gleisanschluss M-Parc	

3.3 Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

Entsprechend der Aufgabenstellung wurden die Massnahmen jeweils in einem Massnahmenblatt systematisch erfasst. Das Massnahmenblatt besteht aus einem Rasterblatt und einem Planausschnitt.

Im Planausschnitt sind die Massnahmen ggf. mit folgenden Symbolen verortet:

Im Folgenden werden die Kategorien des Rasterblattes kurz erläutert:

- Kurzbeschrieb:
  Stichwortartige Umschreibung des Ziels der Massnahme

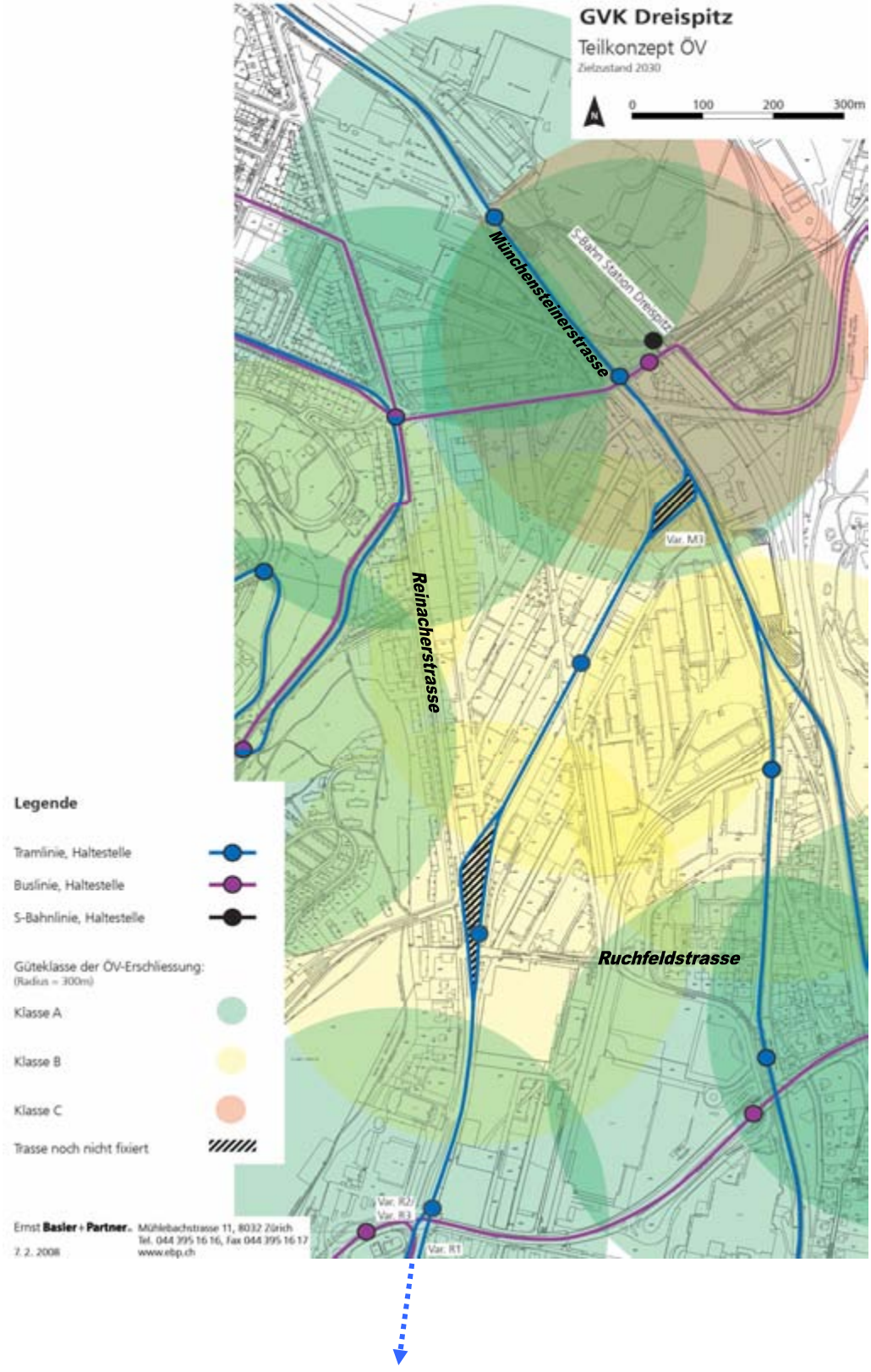
- Bezug zum GVK:
  Angabe der Kapitel im Bericht zum GVK, welche die wesentlichen Aussagen zur Massnahme enthalten
- Erläuterungen, Erwägungen:
  Massnahmenspezifische Erläuterungen in Ergänzung zur Umschreibung im GVK-Bericht
- Klärungsbedarf:
  explizite Bestandteile des Pflichtenhefts für die weitere Bearbeitung, neben der Aufgabenstellung, die sich aus der Umschreibung unter „Erläuterungen, Erwägungen" ergibt
- Umsetzungsbezogene Aspekte:
  Hinweise zu relevanten Aspekten im Zusammenhang mit der Umsetzung des GVK:
  - Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen:
    Massnahmen mit inhaltlichen Querbezügen oder Abhängigkeiten, die auf der planerischen Ebene koordiniert werden oder geklärt sein müssen
  - Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung:
    Massnahmen, bei welchen nicht nur planerische Abhängigkeiten, sondern auch Abhängigkeiten hinsichtlich einer Realisierung bestehen
  - Bedeutung im Kontext GVK:
    Stellenwert der Massnahme im Hinblick auf das Erreichen der im GVK formulierten Ziele
  - Zeithorizont planerische Abklärungen:
    zeitliche Einordnung der planerischen Abklärungen der Massnahmen im Rahmen einer stufengerechten Weiterbearbeitung
  - Planrechtliche Festsetzung:
    Orientierung zum allfälligen Gegenstand der planungsrechtlichen Festsetzung zur Sicherung der Umsetzung der Massnahme in der Nutzungsplanung, in Bebauungsplänen oder Quartierplänen;
    Die tatsächliche Relevanz der jeweiligen Massnahme für die Nutzungsplanung ist hinsichtlich Inhalt und Bearbeitungstiefe noch nicht abschliessend geklärt. Diese Klärung steht in einem folgenden Arbeitsschritt in der Entwicklungsplanung Dreispitz an.
- Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung:
  Bezeichnung der Federführung sowie der in die Bearbeitung einzubeziehenden Ämter und Unternehmen.
  Die Federführung bezeichnet hier in erster Linie die aktive Übernahme der Verantwortung für das Betreiben der stufengerechten weiteren Bearbeitung der Massnahme. Darüber hinaus sind die Federführenden für die Ermittlung der Möglichkeiten zur Finanzierung und Umsetzung der Massnahmen sowie für die Ermittlung der Trägerschaft für die Infrastrukturausbauten in Koordination mit den anderen Planungspartnern verantwortlich.

- Investitionsaufwand:
  Soweit für die einzelnen Massnahmen eine Angabe zum Investitionsaufwand für deren Realisierung auf Grund des derzeitigen Bearbeitungsstandes überhaupt möglich ist, erfolgt eine grobe Angabe unterteilt in die drei Kategorien: bis CHF 1 Mio. / zwischen CHF 1 und 5 Mio. / grösser als CHF 5 Mio. Eine genauere Ermittlung der Investitions- und Folgekosten ist Gegenstand des nächsten Bearbeitungsschrittes innerhalb der Massnahmen. Soweit nichts anderes vermerkt ist, wird generell auf die Realisierungs-, nicht auf Planungskosten Bezug genommen. Allfällige Betriebskosten sind nicht berücksichtigt.

4 Massnahmenblätter

1. Öffentlicher Verkehr

Nr. 11	Tram Dreispitz



<table>
<tr><td>Nr. 11</td><td colspan="4">Tram Dreispitz</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Beurteilung Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Tramlinie im Dreispitz</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.2 Öffentlicher Verkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die künftige Tramlinie durch den Dreispitz ist das Rückgrat der Erschliessung des Dreispitz durch den öV. Im Sinne der NIBA ist die Wirtschaftlichkeit der Tramlinie unter Berücksichtigung der künftigen Rahmenbedingungen im Dreispitz zu klären, insbesondere im Zusammenhang mit einem allfälligen Mobilitätsmanagement. Weiter sind auch die absehbaren Entwicklungen im Raum Reinach-Aesch zu berücksichtigen.

Die Realisierung der Tramlinie wird heutiger Sicht nicht kurzfristig erfolgen können. Die Angaben im vorliegenden Massnahmenblatt beziehen sich ausschliesslich auf die im Kurzbeschrieb genannten Planungsarbeiten.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Einführung Nord ab Münchensteinerstrasse mit verschiedenen verkehrstechnischen Fragen für die benachbarten Knoten
• Variantenstudium für die Linienführung ab Querung Ruchfeldstrasse bis Heiligholz, Gemeinde Münchenstein, unter Berücksichtigung verschiedener Betriebsvarianten (Aufhebung von Haltestellen, Express-Tram)
• Schnittstellen/Konflikte Tram-MIV, insbesondere Kreisel MFP
• Überprüfung der Lage der Tramhaltestellen, sowohl der neuen Linie durch den Dreispitz als auch der bestehenden Linie 11 (Emil Frey-Strasse)
• Aufkommensschätzung, Wirtschaftlichkeit Trambetrieb, technische Machbarkeit, Kosten-Nutzen-Analyse
• Erarbeitung aller relevanten Grundlagen für ein Vorprojekt, resp. Zusammenzug, soweit sie im Rahmen anderer Massnahmen erarbeitet werden</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Falls Beurteilung Zweckmässigkeit positiv: Zuvor Rückbau Gütergleise Wien-Strasse Nr. 73</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Schlüsselmassnahme;
sehr hohe Bedeutung im Hinblick auf Modal-Split-Ziel resp. in umweltrechtlicher Sicht für die Machbarkeit der gewünschten Innenentwicklung Dreispitz</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010), da Einfluss auf zentrale Fragen der Dreispitz-Entwicklung wie Dichte, mögliche Nutzungen etc.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Festsetzung Trasseesicherung Tram</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BUD-BL</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, M’stein, CMS, BVB, BLT</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">(X)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Nur Planungsarbeiten; keine Berücksichtigung Betriebskosten; Investitionsaufwand deutlich höher als CHF 5 Mio.</td></tr>
</table>

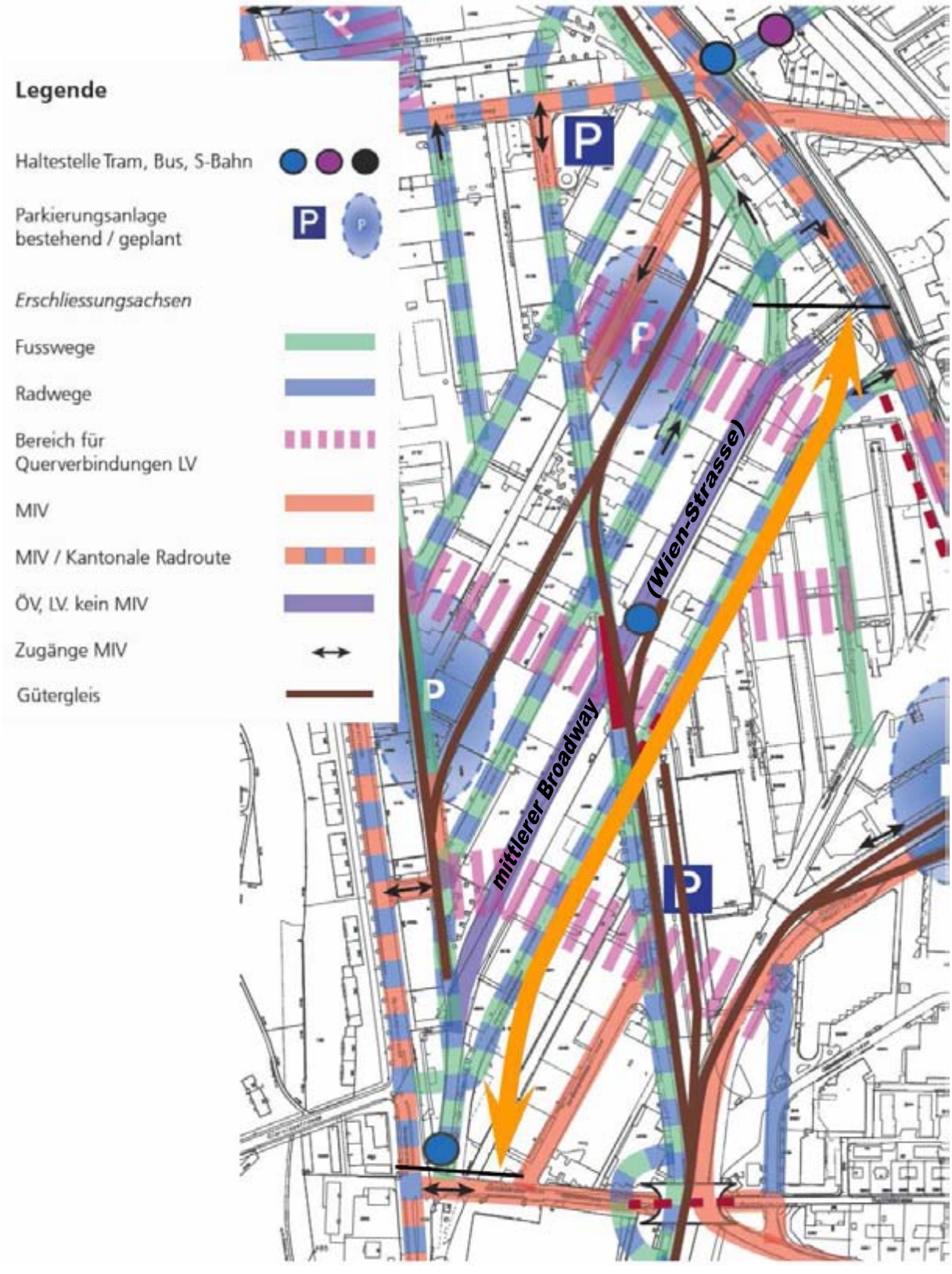
<table>
<tr><td>Nr. 12</td><td colspan="4">Konzept Busvorläuferbetrieb</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Klärung Zweckmässigkeit und Konzeptionierung eines Busvorläuferbetriebs für die Tramlinie</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.2 Öffentlicher Verkehr, 5 Risiken für die Umsetzung des GVK</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die effiziente Erschliessung des zentralen Bereichs des Dreispitz durch den öffentlichen Verkehr ist von eminenter Bedeutung für die Initiierung des Entwicklungsprozesses. Allerdings ist absehbar, dass die Realisierung der Tramlinie noch einige Zeit dauert. Es ist deshalb zu prüfen, ob und wie mit einem Busvorläuferbetrieb temporär die öV-Erschliessungsbedürfnisse befriedigt werden können, wobei nach Möglichkeit die Haltstelle mittlerer Broadway bedient werden sollte.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Zweckmässigkeit Busvorläuferbetrieb, Konzept Linienführung, technische Machbarkeit, Bedienungshäufigkeit, unter Berücksichtigung denkbarer Entwicklungsetappen im Dreispitz
• Integration ins Busnetz, mögliche Umsteigepunkte Tram, Möglichkeiten eines Shuttle-Betriebs
• Abstimmung mit Rückbau Gütergleise Wien-Strasse zwecks Anpassung der Linienführung
• Zweckmässiger Zeitpunkt zur Überführung Vorläuferbetrieb in Tramlinie in Abhängigkeit der Nachfrage im Dreispitz</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Unmittelbare Abhängigkeit mit Realisierung Tramlinie -> Vorläuferbetrieb auf jeden Fall befristet bis zur Realisierung der Tramlinie. Koordination mit Rückbau Gütergleise Wien-Strasse (Nr. 73)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Temporäre Erschliessungslösung, nicht Ersatz für Tramlinie, vgl. auch Nr. 11</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Wegerecht Bus (auf Baurechtsparzelle CMS), vertragliche Regelung</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BVD-BS</td><td>Koordination mit</td><td>BUD-BL, BVB, BLT, CMS, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Betriebskosten relevant, hier aber nicht berücksichtigt</td></tr>
</table>

2. Fussverkehr

Nr. 21	Fussweganbindung Brüglinger Ebene

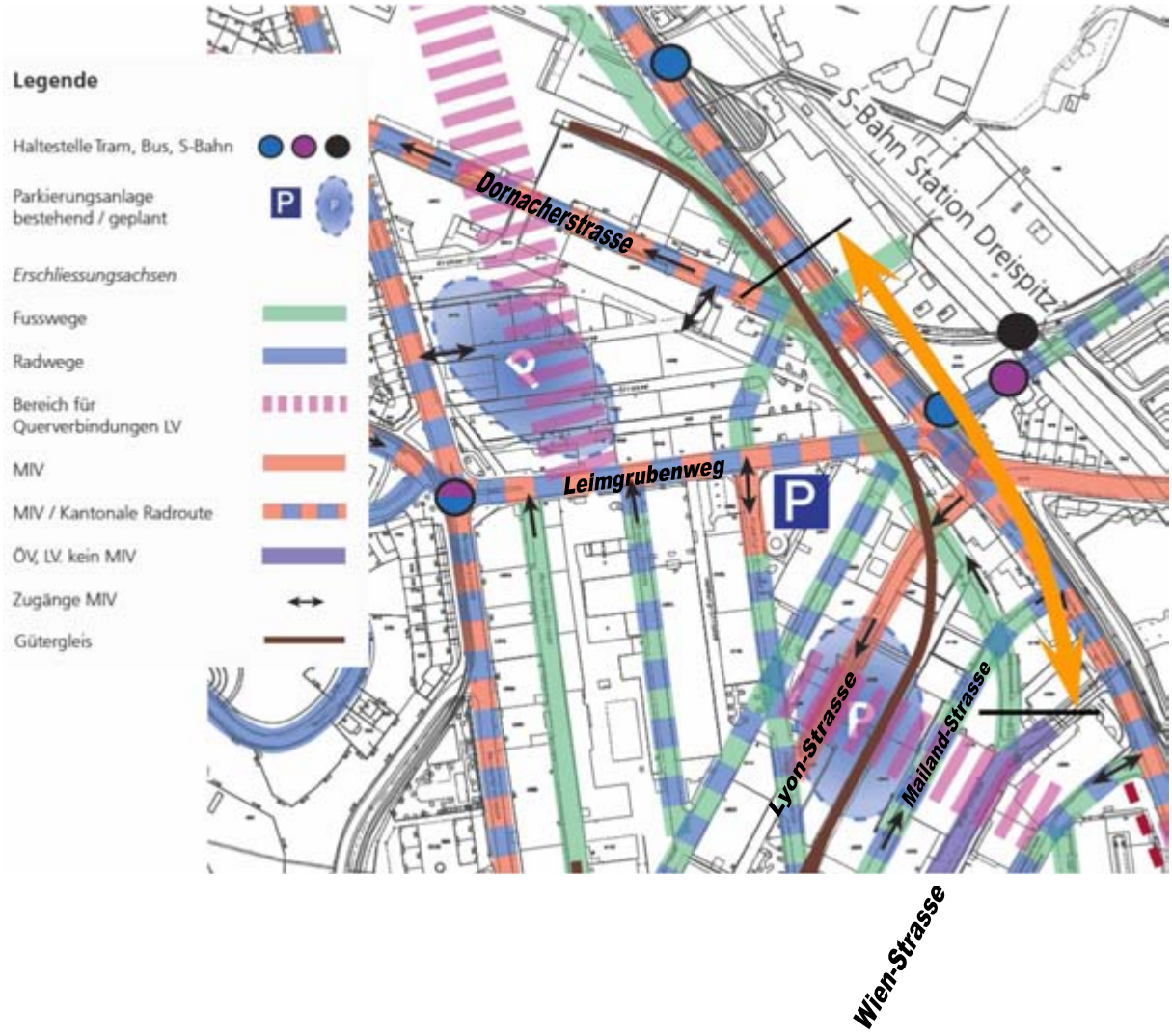
<table>
<tr><td>Nr. 21</td><td colspan="4">Fussweganbindung Brüglinger Ebene</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Verbesserung des Zugangs zur Brüglinger Ebene</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Der Botanische Garten erhält mit der Entwicklung des Dreispitz für den neuen Stadtteil eine deutlich grössere Bedeutung als Naherholungsgebiet. Der Zugang, insbesondere aus dem Bereich des Kunstfreilagers als erste Entwicklungsetappe, ist heute nur mit grossen Umwegen möglich. Die Anbindung vom Knoten Dreispitz her sowie die Einflüsse durch Veranstaltungen im St. Jakob-Park sind ebenfalls zu berücksichtigen, weshalb der Bereich für diese Fussweganbindung entsprechend gross bezeichnet ist.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Evaluierung Möglichkeiten für neue fussgängige Verbindungen unter Einbezug wichtiger weiterer Ziele (u.a. S-Bahn-Station, Parkrestaurant Seegarten), Definition Untersuchungsperimeter, Projektstudien und Kostenschätzung
• Berücksichtigung Denkmalaspekte, insbesondere Merian-Park inkl. Villa, und Naturschutzfragen, weitere relevante gesetzliche Randbedingungen; Koordination mit den zuständigen Stellen
• Koordination mit Masterplanung Brüglingen sowie Gestaltung Anschlussknoten Tor 13
• Nachweis der technischen Machbarkeit</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Koordination mit Planungen zum Anschluss Kunstfreilager an Emil Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld Nr. 42</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Realisierung mit Umsetzung Quartierplan Kunstfreilager anzustreben</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Fussgängerverkehr generell mit hoher Priorität zu fördern, hier zudem speziell Segment Freizeitverkehr betroffen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Orientierender Inhalt für Nutzungsplanung</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>M’stein, BUD-BL, BVD-BS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Wegen Überbrückung Bahngleise tendenziell grösserer Investitionsaufwand zu erwarten</td></tr>
</table>

Nr. 22	Fussgängerachse mittlerer Broadway



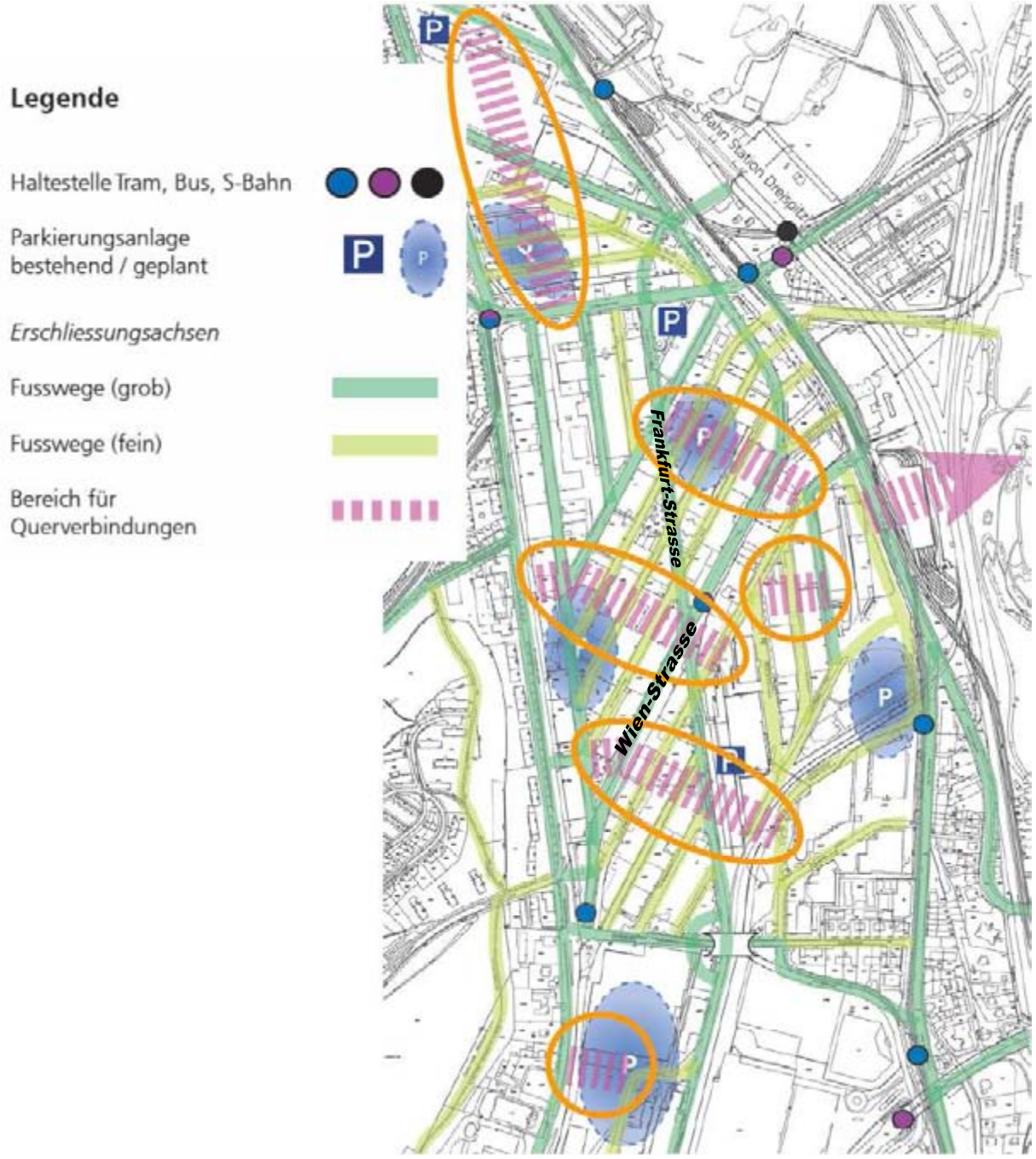
<table>
<tr><td>Nr. 22</td><td colspan="4">Fussgängerachse mittlerer Broadway</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Sicherung Fussgängerachse mittlerer Broadway unter Berücksichtigung der zentralen Bedeutung für die Transformation im Dreispitz</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Der Broadway nimmt innerhalb des Dreispitz eine Sonderstellung ein, nicht nur in Bezug auf die Nutzung als zentrale Fussgängerachse. Der Broadway soll künftig das belebte Zentrum des transformierten Dreispitz sein, damit sind aber auch eine ganze Reihe von zum Teil divergierenden Ansprüchen verbunden.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Identifizieren der verschieden Nutzungsansprüche, Priorisieren
• Abschätzung des künftigen Platzbedarfs und Querungsbedarfs für den Fussgängerverkehr
• Entwicklung von Normalprofilen für Zustände mit reduzierten Gütergleisen und mit Tramlinie (resp. allfälligen Vorläuferbetrieb mit Bus), unter Berücksichtigung von Funktion und Gestaltung des Tramtrassees
• Definition des Nutzungsrahmen für die ermittelten Ansprüche wie Strassencafé etc., Überlegungen zu Betriebskonzept für Anlieferung</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Querbezug resp. enge Verknüpfung zu Nr. 11; Koordination inhaltlich und zeitlich mit Nr. 23</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Nr. 73 muss stufengerecht umgesetzt sein</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Sehr hoch (=> Federführung BVD-BS trotz Privatgrund)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Wegerechte; vertragliche Regelungen</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BVD-BS</td><td>Koordination mit</td><td>CMS, M’stein, BUD-BL</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

Nr. 23	Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse



<table>
<tr><td>Nr. 23</td><td colspan="4">Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Sicherung einer Fusswegverbindung zwischen Wien-Strasse und Dornacherstrasse, inklusive Kreuzungsbereich Dornacherstrasse</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Vgl. Nr. 22. Der Broadway soll über den ganzen Dreispitz nördlich der Ruchfeldstrasse als Klammer wirken, was sich unter anderem in einer durchgehenden Fusswegverbindung manifestieren soll. Der Bereich zwischen Wien-Strasse und Dornacherstrasse ist heute auch durch Gütergleise belegt, sodass eine Reihe verschiedener Ansprüche berücksichtigt werden müssen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Rechtliche Sicherung der Fussgängerverbindung im Bereich Gütergleis
• Abstimmung mit Gütergleis und der Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse, resp. deren betrieblichen Erfordernissen
• Massnahmen zur Sicherung der Fussgängerverbindung bei Weiterführung des Gütergleisbetriebs
• Kreuzungen Leimgrubenweg und Dornacherstrasse, Integration Knotengestaltung mit Bordeaux-Strasse für hohe Qualität für Fussgänger und Radfahrer (vgl. dazu Gestaltung Anschlussknoten, Nr. 44)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Ergebnisse aus Nr. 45, 62, 76 sind zu berücksichtigen soweit sie vorliegen; Koordination mit Nr. 22</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Sehr hoch; Broadway ist zentrales Element der Erschliessung für den Fussverkehr</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Wegerechte, vertragliche Regelungen</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Zu wenig Grundlagen/Anhaltspunkte für Schätzung Investitionsaufwand</td></tr>
</table>

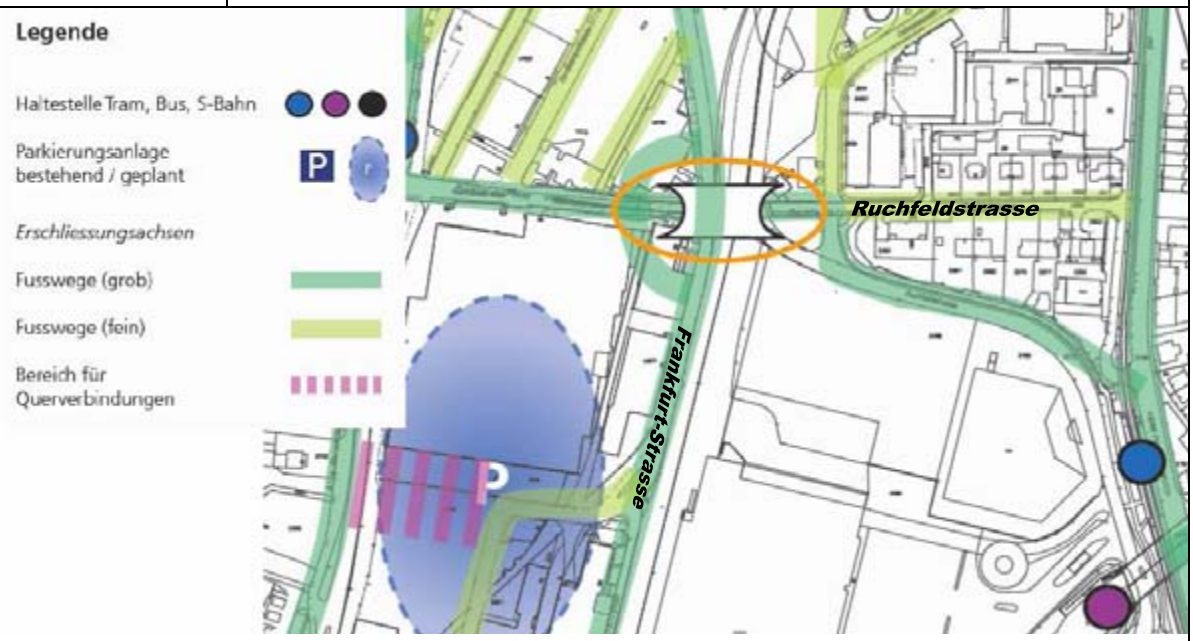
Nr. 24	Arealinterne Querungen Fussgängerverkehr



<table>
<tr><td>Nr. 24</td><td colspan="4">Arealinterne Querungen Fussgängerverkehr</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Klärung zur raschen Sicherung arealinterner Querverbindungen</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Durchlässigkeit der Gebäudezeilen wird im transformierten Dreispitz eine signifikant höhere Bedeutung haben, als dies heute der Fall ist. Kurz- und voraussichtlich auch mittelfristig werden diese Querungen allerdings auf Grund der langfristig eingegangen Baurechtsverträge rechtlich nicht durchsetzbar sein. Dies ist der Grund, weshalb im Rahmen des GVK Bereiche für diese Querverbindungen bezeichnet werden und keine (parzellenscharfe) Festlegung erfolgte.

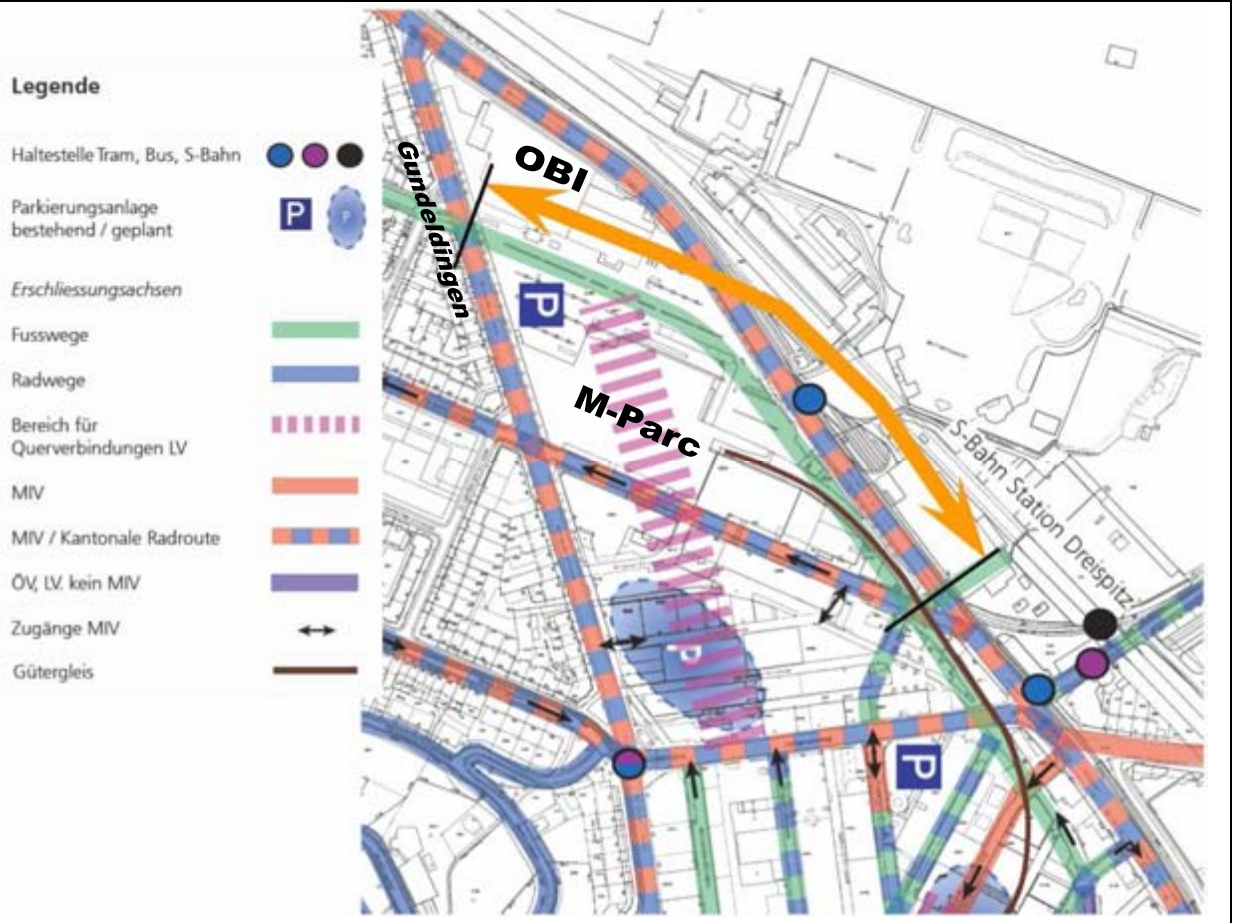
Die planerische Sicherung soll die Grundlage für eine rasche Umsetzung sein, wenn sich der Bedarf dafür abzeichnet.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Mögliche künftige Linienführungen der Querverbindungen innerhalb der im GVK bezeichneten Bereiche unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit insbesondere bei potentiellen Konfliktbereichen mit dem motorisierten Verkehr
• Möglichkeiten zur rechtlichen Sicherung der Querverbindungen
• Möglichkeiten für Anreize etc., um bei den Baurechtsnehmern kurz- oder mittelfristig Bereitschaft für die Realisierung zu erzeugen; Ausloten der Möglichkeiten für kurzfristige Umsetzung von Provisorien</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Die Ergebnisse Nr. 45, 46, 73, 74 sind zu berücksichtigen.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; Attraktivität für Fussgänger heute infolge der fehlenden Querungsmöglichkeiten erheblich reduziert</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Wegerechte für Fussgänger (auf Unterbaurechtsparzellen; vgl. Übersichtsplan A3)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">wird sich erst im Rahmen der Untersuchung konkretisieren</td></tr>
</table>

Nr. 25	Fussgängerunterführung Ruchfeldstrasse



<table>
<tr><td>Nr. 25</td><td colspan="4">Fussgängerunterführung Ruchfeldstrasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Aufwertung der Fussgängerunterführung, Verbesserung subjektives Sicherheitsempfinden</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Unterführung Ruchfeldstrasse ist die einzige bestehende direkte Ost-West-Verbindung für den Fussverkehr innerhalb des südlichen Areals des Dreispitz. Sie wird jedoch nur schwach frequentiert, da sie nicht fussgängerfreundlich gestaltet und die soziale Kontrolle nicht gewährleistet ist; sie wird trotz Videoüberwachung als Angstraum empfunden.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Umgestaltungsmassnahmen zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens unter Berücksichtigung des Radverkehrs</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Längerfristig (2015)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Orientierender Inhalt für Quartierplan</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

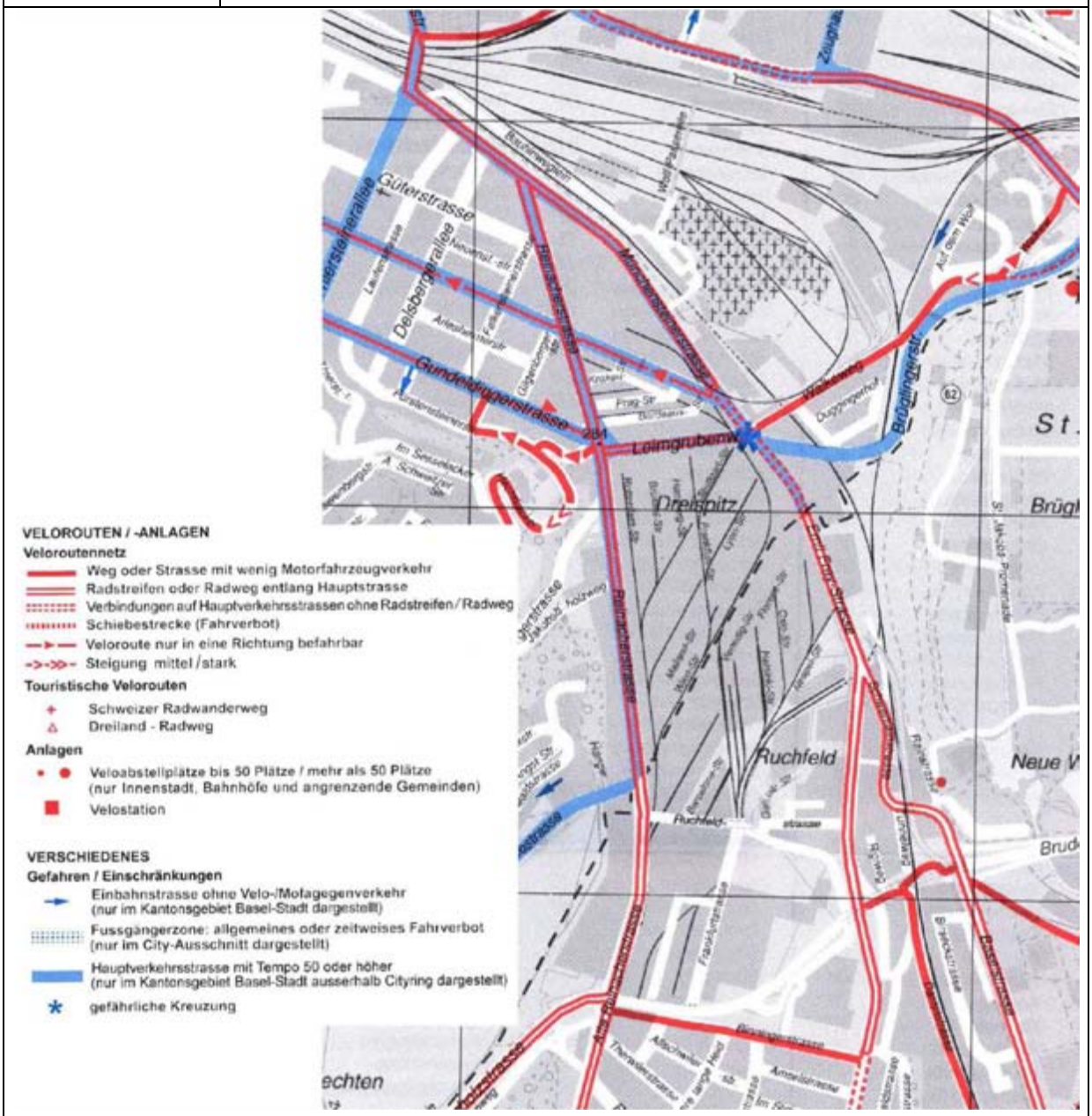
Nr. 26	Fusswegverbindung Broadway in der Nordspitze



<table>
<tr><td>Nr. 26</td><td colspan="4">Fusswegverbindung Broadway in der Nordspitze</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Sicherung einer Fusswegverbindung in der Nordspitze bis ins Gundeldinger Quartier</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Vgl. Nr. 22. Der Broadway soll über den ganzen Dreispitz nördlich der Ruchfeldstrasse als Klammer wirken, was sich unter anderem in einer durchgehenden Fusswegverbindung manifestieren soll. Die Nordspitze des Dreispitz ist durch die bestehenden Nutzungen M-Parc und OBI stark geprägt; der einzige Raum, in welchem derzeit ein gewisser Spielraum besteht, ist teilweise durch Gütergleise belegt.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Rechtliche Sicherung der Fussgängerverbindung im Bereich Gütergleis und Durchquerung Areal M-Parc
• Abstimmung mit Gütergleis, resp. deren betrieblichen Erfordernissen
• Massnahmen zur Sicherung der Fussgängerverbindung bei Weiterführung des Gütergleisbetriebs</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Ergebnisse aus Nr. 76 sind zu berücksichtigen soweit sie vorliegen; Koordination mit Nr. 23</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; Broadway ist zentrales Element der Erschliessung für den Fussverkehr</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">langfristig</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Wegerechte, vertragliche Regelung</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Zu wenig Grundlagen/Anhaltspunkte für Schätzung Investitionsaufwand</td></tr>
</table>

3. Radverkehr

Nr. 31	Einbindung Dreispitz in das übergeordnete Radroutennetz

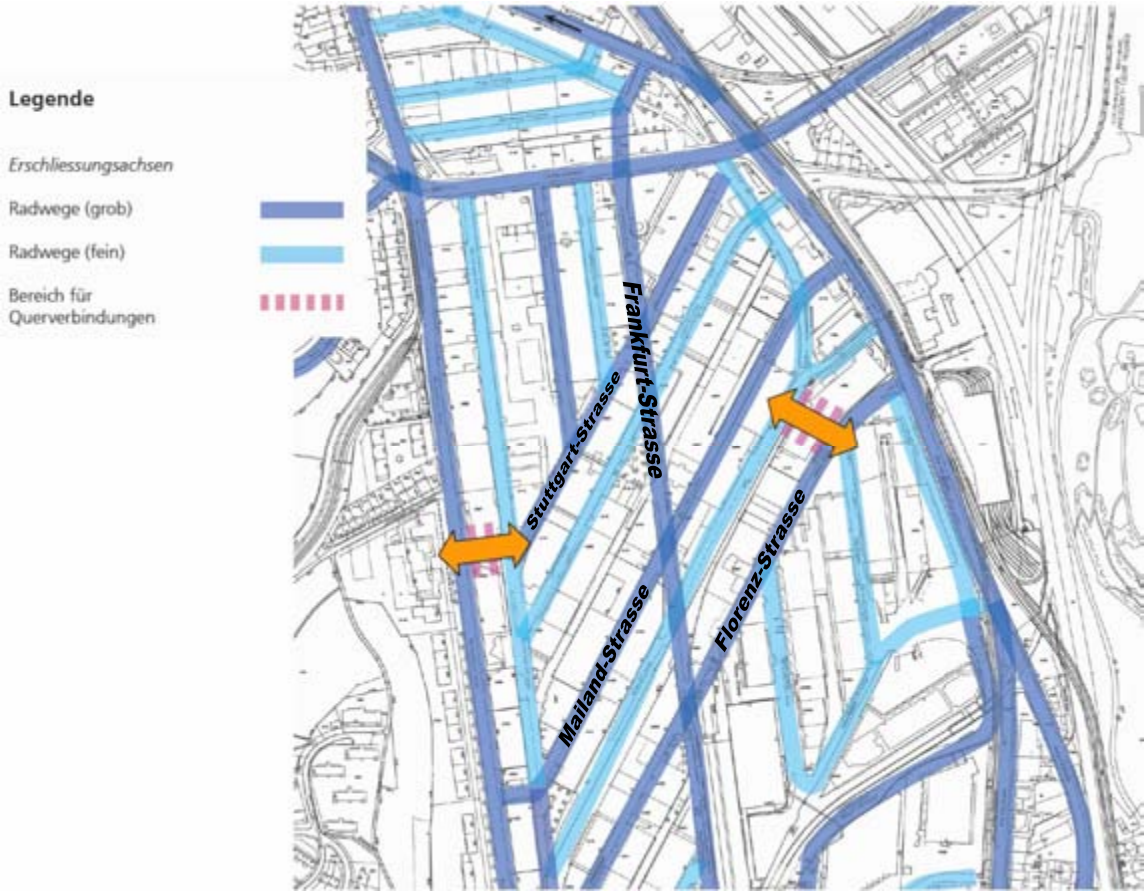


(Plan: Basler Velo-Stadt-Plan, Ausgabe 2002

<table>
<tr><td>Nr. 31</td><td colspan="4">Einbindung Dreispitz in das übergeordnete Radroutennetz</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Verbesserung der Verbindungen im Bereich des Dreispitz sowie grossräumig Basel – Birstal und Bruderholz – Brüglingen</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.4 Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Der Dreispitz ist von städtischen Radrouten zumindest im nördlichen Teil quasi umrahmt womit zahlreiche Anschlüsse an das Radroutennetz grundsätzlich sichergestellt sind. Im Zusammenhang mit der Dreispitz-Entwicklung resp. –Transformierung soll die Ist-Situation bezüglich Verkehrssicherheit und Komfort für die Radfahrer analysiert werden. Zielrichtung der daraus zu entwickelnden Massnahmen ist eine Verbesserung der grossräumigen Verbindungen Basel – Birstal und Bruderholz – Brüglingen, wozu auch Routenführungen durch den Dreispitz hindurch zu prüfen sind. Besonderes Augenmerk ist auf die Koordination der Routen an der Kantonsgrenze zu richten.

Das Massnahmenblatt bezieht sich ausschliesslich auf die planerischen Massnahmen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Integration des bestehenden regionalen und überregionalen Radroutennetzes
• Eruierung von alternativen Velozufahrten zum Dreispitz über weniger befahrene Strassen, Möglichkeiten zur Verbesserung unter Einbezug der Rad-Groberschliessung gemäss GVK prüfen,
• Radroutennetz anpassen</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Inhaltlicher Bezug zu Nr. 44</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">offen</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BVD-BS, BUD-BL
(Territorialprinzip)</td><td>Koordination mit</td><td>M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">derzeit nicht abschätzbar</td></tr>
</table>

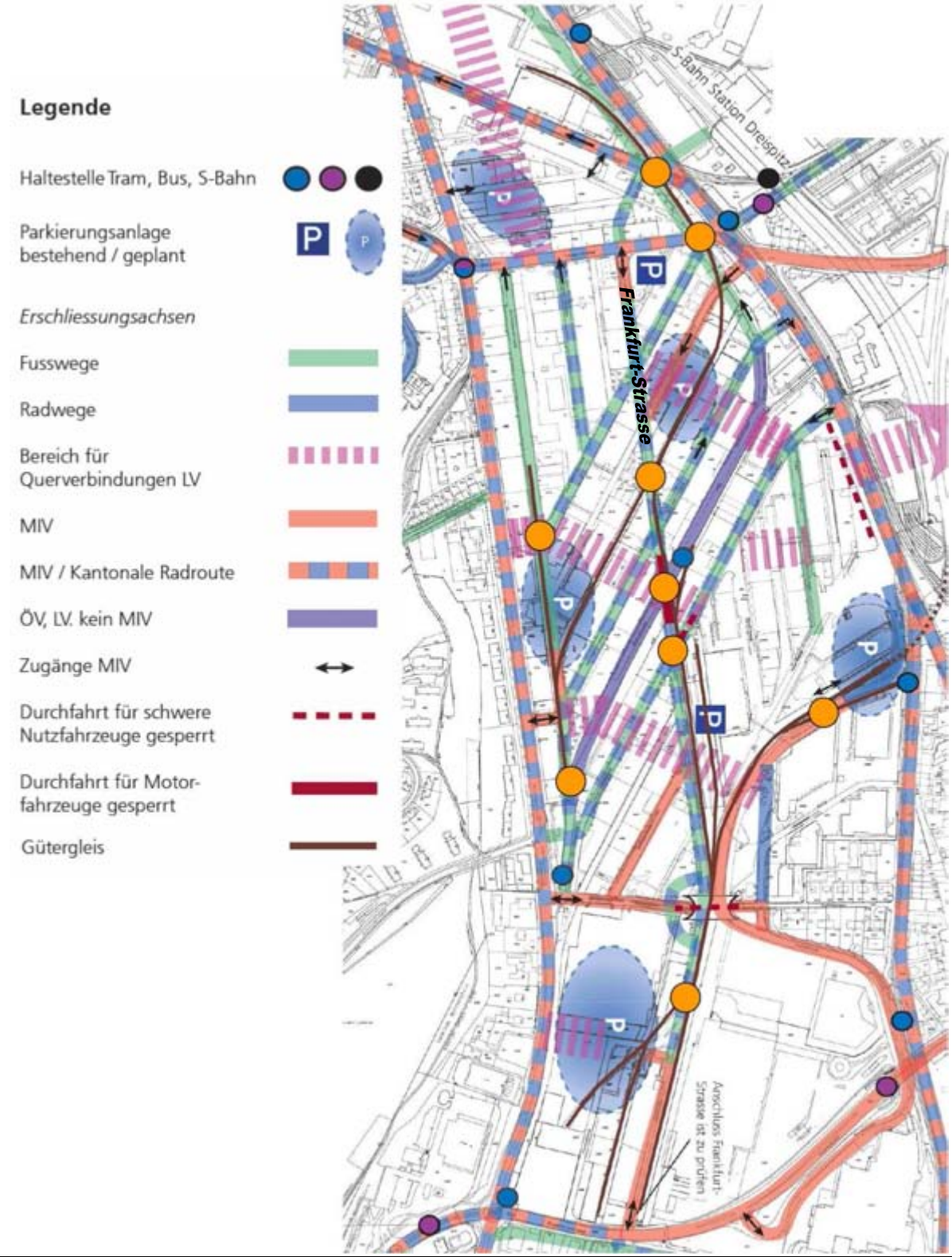
Nr. 32	Arealinterne Querungen Radverkehr



<table>
<tr><td>Nr. 32</td><td colspan="4">Arealinterne Querungen Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Klärung zur raschen Sicherung arealinterner Querverbindungen für den Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.4 Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Durchlässigkeit der Gebäudezeilen wird im transformierten Dreispitz eine signifikant höhere Bedeutung haben, als dies heute der Fall ist. Kurz- und voraussichtlich auch mittelfristig werden diese Querungen allerdings auf Grund der langfristig eingegangen Baurechtsverträge rechtlich nicht durchsetzbar sein. Dies ist der Grund, weshalb im Rahmen des GVK Bereiche für diese Querverbindungen bezeichnet werden und keine (parzellenscharfe) Festlegung erfolgte.

Die planerische Sicherung soll die Grundlage für eine rasche Umsetzung sein, wenn sich der Bedarf dafür abzeichnet.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Mögliche künftige Linienführungen der Querverbindungen innerhalb der im GVK bezeichneten Bereiche
• Möglichkeiten zur rechtlichen Sicherung der Querverbindungen
• Möglichkeiten für Anreize etc., um bei den Baurechtsnehmern kurz- oder mittelfristig Bereitschaft für die Realisierung zu erzeugen; Ausloten der Möglichkeiten für kurzfristige Umsetzung von Provisorien</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Koordination resp. Zusammenfassung mit Querungen Fussgänger; die beiden Bereiche für Radquerverbindungen entsprechen jenen der Fussgänger (Nr. 24).</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Nach Möglichkeit zeitgleich mit den entsprechenden Querungen Fussgänger zu realisieren (Nr. 24)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel; Radverkehr ist zwar grundsätzlich auch auf attraktive und kurze Verbindungen angewiesen, reagiert aber weniger sensibel auf Umwege als der Fussverkehr</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Wegerechte, vertragliche Regelungen</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">kein separater Investitionsaufwand, vgl. Nr. 24</td></tr>
</table>

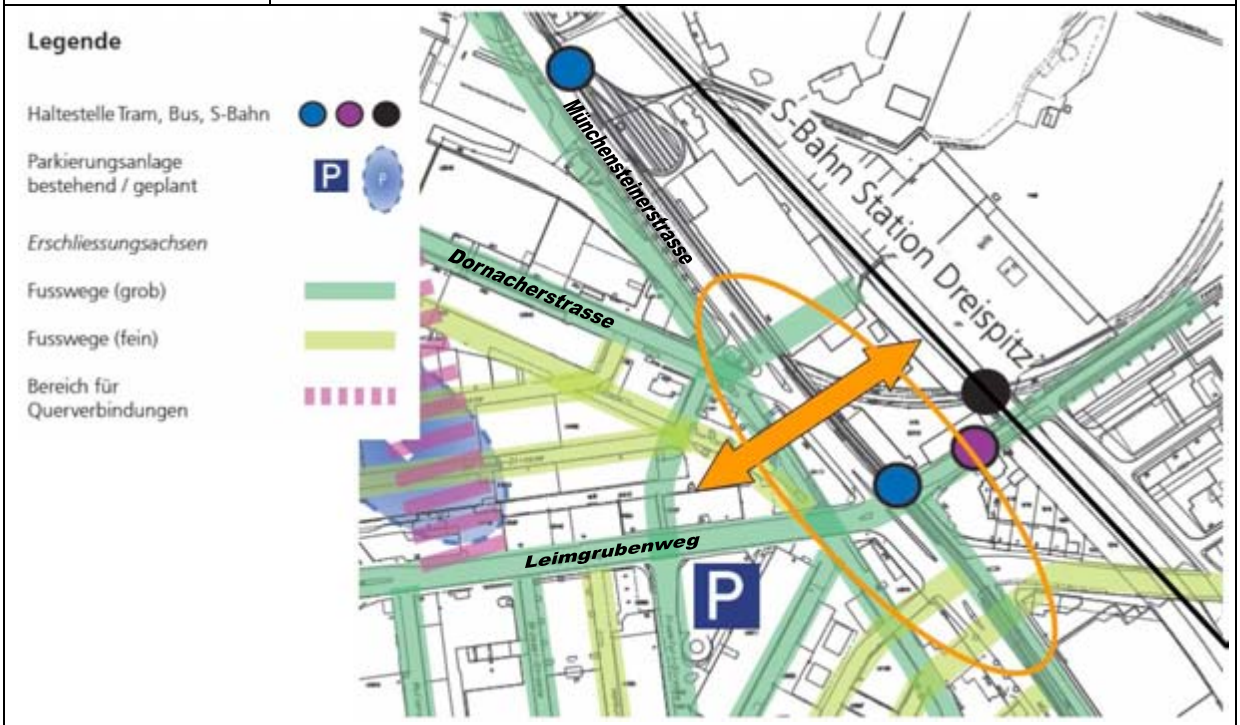
Nr. 33	Kreuzungspunkte Radgroberschliessung – Gleisanlagen



<table>
<tr><td>Nr. 33</td><td colspan="4">Kreuzungspunkte Radgroberschliessung – Gleisanlagen</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Verbesserung Sicherheit Radverkehr bei Kreuzungen mit Gleisen hinsichtlich Sturzrisiko</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.4 Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Güter- und Tramgleise bergen ein hohes Sturzrisiko für Radfahrer, insbesondere wenn Querungen nicht orthogonal erfolgen. Für die Rad-Groberschliessung innerhalb des Dreispitz sollen deshalb diese Querungen analysiert werden und soweit möglich entschärft werden.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Ermittlung der kritischen Kreuzungspunkte, Konfliktanalyse
• Massnahmenevaluation, z.B. Anpassung Radführung, technische Massnahmen an der Schiene
• Enge Koordination mit Planung/Projektierung Tramlinie resp. Fragen der Gütergleise</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Parallel zu Tramfragen zu bearbeiten: Nr. 11. Ergebnisse Strategie Gütergleise müssen einfliessen, Nr. 71. Abgleich mit Massnahmen bei nicht mehr benötigten Gütergleisen, Nr. 72</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Prioritär Bearbeitung der Raderschliessungsachsen zu Bereichen mit neuen Bauvorhaben/Bauvorhaben in Realisierung</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; hohes Konfliktpotential mit grundsätzlichen Auswirkungen auf die Attraktivität des Radverkehrs</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Vertragliche Regelungen</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

4. Motorisierter Verkehr/Langsamverkehr

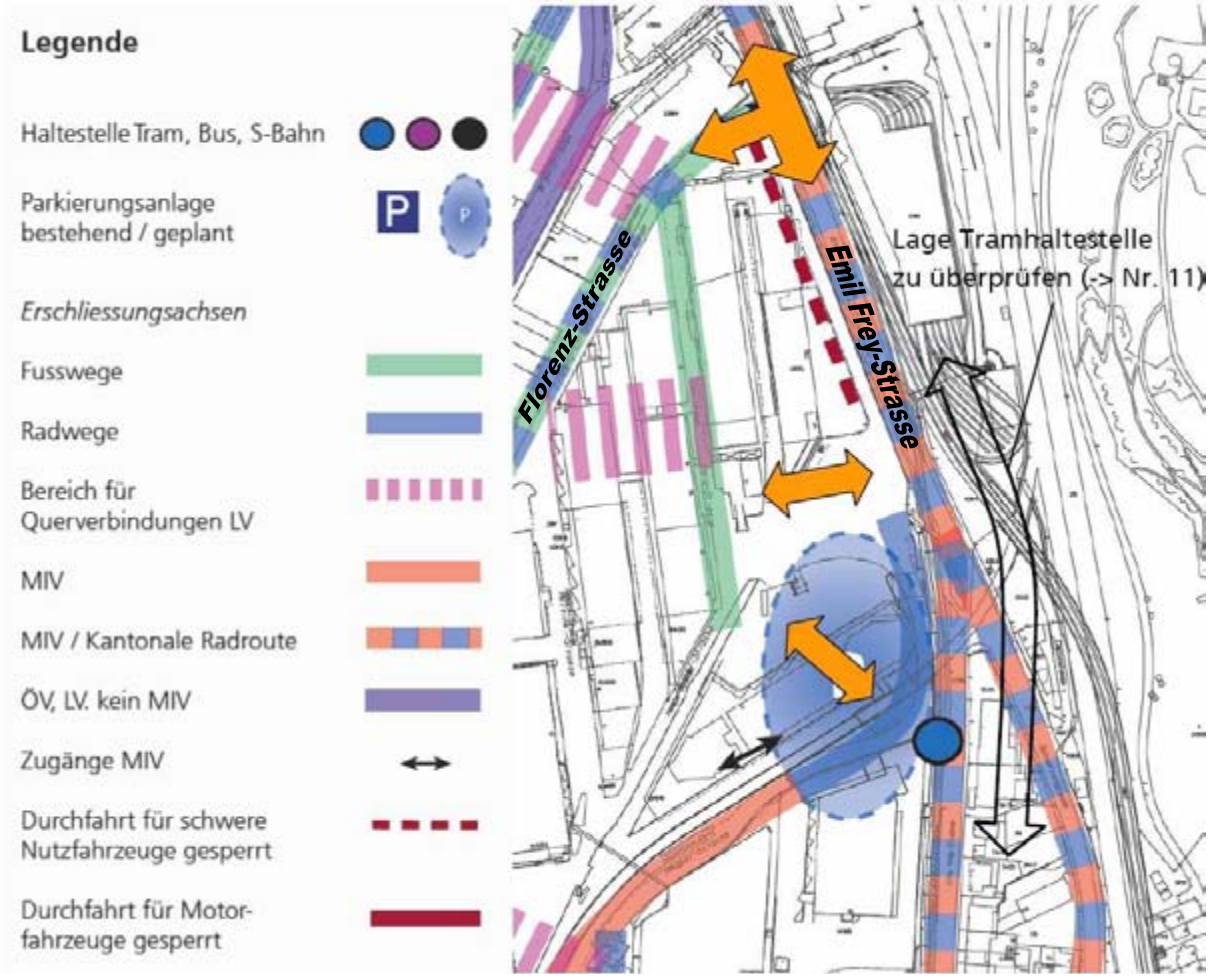
Nr. 41	Knotenbereich Dreispitz / Fussweganbindung S-Bahn-Station Dreispitz



<table>
<tr><td>Nr. 41</td><td colspan="5">Knotenbereich Dreispitz /
Fussweganbindung S-Bahn-Station Dreispitz</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="5">Effiziente und komfortable Führung Langsamverkehr im Knotenbereich und zur S-Bahn</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="5">Kapitel 4.3 Fussverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="5">Das Knotensytem im Bereich um den Knoten Dreispitz hat eine Schlüsselfunktion bezüglich Kapazität und Erschliessung für MIV, Fussgänger und Radfahrer. Neben dem Zugang zu Tram- und Bushaltestelle verläuft auch jener zur S-Bahn Station Dreispitz durch diesen Bereich. Die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind hier deshalb sehr sorgfältig aufeinander abzustimmen.

Für diesen Knotenbereich sind bereits Planungen in Arbeit.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="5">• Führung Fussgänger und Radfahrer: Sicherheit, möglichst direkte Wege, kurze Wartezeiten
• Erschliessung S-Bahn Station Dreispitz
• Kapazität MIV (Angebot), Abstimmung mit Nachfrageprognose (Nr. 53) bzw. Entwicklung von Massnahmen zur Umsetzung der Angebotsorientierung</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="3">Vorgängig Neuberechnung Nachfrage mit GVM, Nr. 53
Koordination mit Nr. 21, 22, 23</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="3">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="3">Hoch; die Anbindung von Bus, Tram und S-Bahnstation Dreispitz ist wesentliches Element der öV-Erschliessung des Dreispitz</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="3">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="3">Orientierende Inhalte für Bebauungsplan Basel-Stadt (Erschliessungsplan)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BVD-BS</td><td>Koordination mit</td><td colspan="2">BVB</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td colspan="2">Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="5">Ohne Betriebskosten; Bedarf ist erst im Rahmen der Untersuchung zuverlässig zu schätzen.</td></tr>
</table>

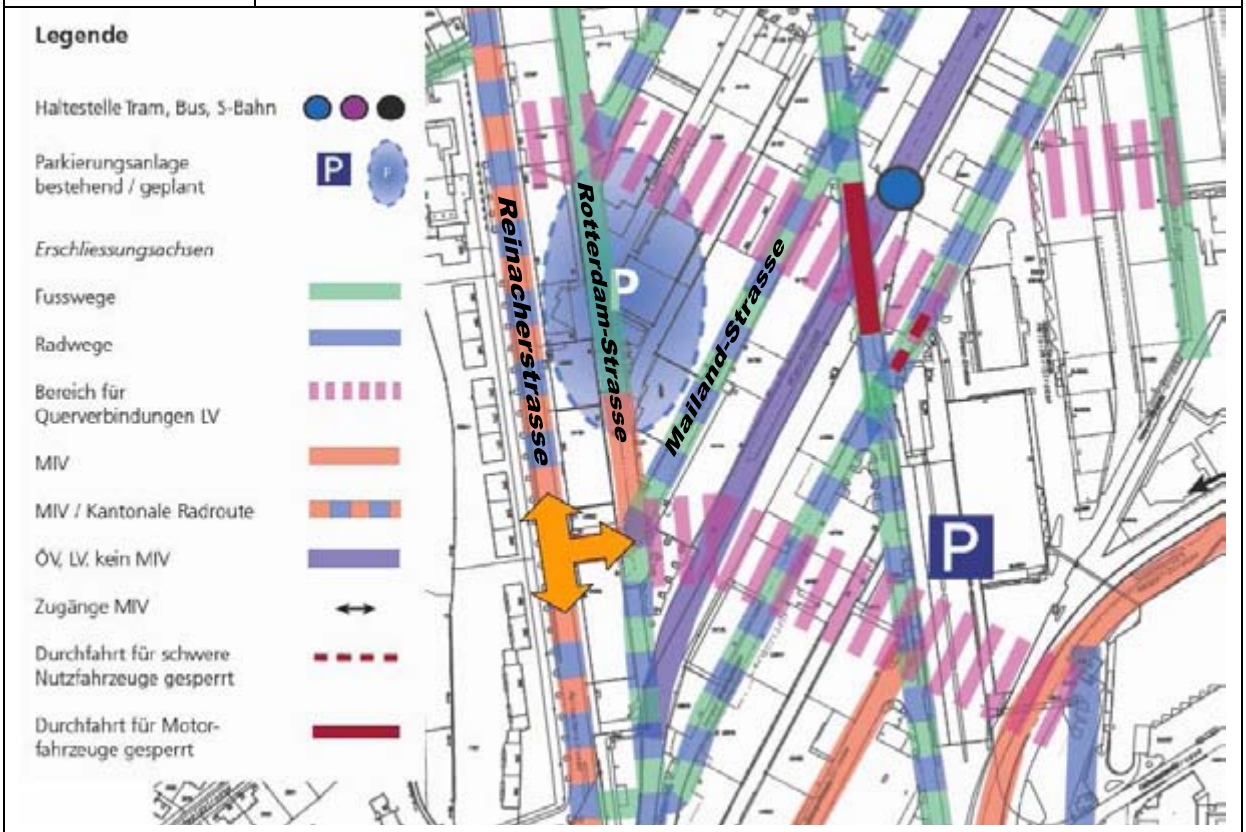
Nr. 42	Anschluss Kunstfreilager an Emil Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld



<table>
<tr><td>Nr. 42</td><td colspan="4">Anschluss Kunstfreilager an Emil Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Knotenanpassung Tor 13 an erhöhtes Aufkommen Fussgänger und Radfahrer im Zusammenhang mit der Realisierung des Kunstfreilagers</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Ganzes Kapitel 4, vgl. auch Kapitel 3.3.3 Einbindung Dreispitz in Netze des LV</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Mit der Umsetzung des QP KfL werden wesentlich grössere Verkehrsaufkommen von Fussgängern und Radfahrern erwartet, als dies heute der Fall ist. Gleichzeitig bleiben vorderhand aber auch in diesem Bereich des Dreispitz Nutzungen bestehen, die weiterhin ein relativ hohes Aufkommen an schwerem Nutzverkehr erzeugen. Die Gestaltung des Anschlussknotens bei Tor 13 an die Emil Frey-Strasse muss dieser neuen Situation Rechnung tragen. Einerseits soll der MIV möglichst über andere Tore zufliessen, er kann aber nicht vollständig unterbunden werden. Andererseits hat die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer eine hohe Priorität. Schliesslich ist auch die Kapazität resp. die Auslastung auf Grund der Neuberechung mit dem GVM zu überprüfen.

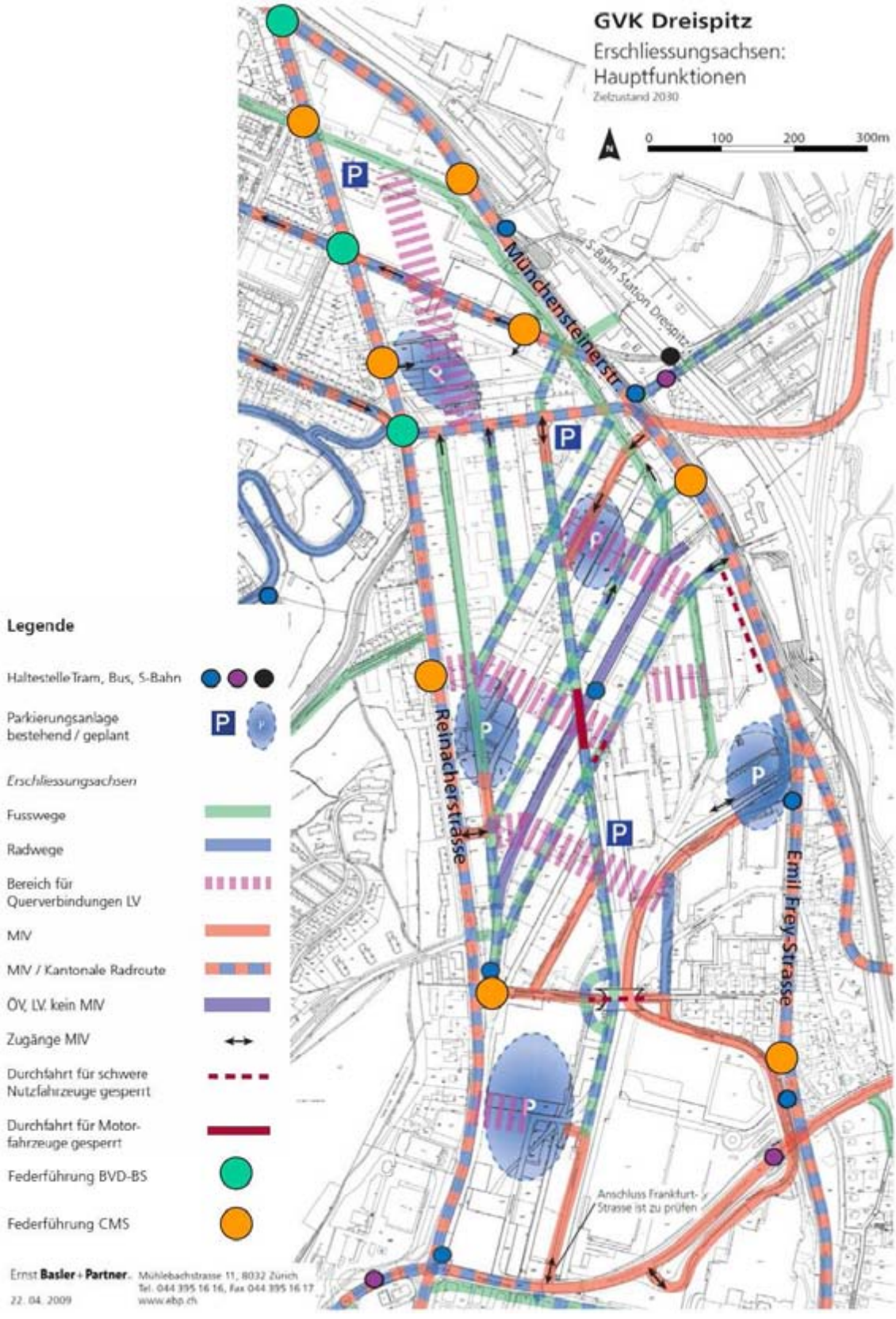
Die Tramhaltestelle Ruchfeld ist die nächstgelegene öV-Haltestelle für das Kunstfreilager. Unter Vorbehalt der Ergebnisse der Überprüfung der Lage der Haltestellen (Nr. 11) ist eine Verbesserung des heute unbefriedigenden Zugangs aus dem Dreispitz zur Tramhaltestelle zu untersuchen; die Kapazität der Fussgängerverbindung ist zu berücksichtigen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Führung Fussgänger und Radfahrer: Sicherheit, möglichst direkte Wege, kurze Wartezeiten
• Eignung Mischverkehr oder Verkehrstrennung im Anschlussbereich Tor 13
• Kapazität MIV (Angebot), Abstimmung mit Nachfrageprognose (Nr. 53) bzw. Entwicklung von Massnahmen zur Umsetzung der Angebotsorientierung
• Möglichkeiten direkter Fussgängerwege, verbesserter Anbindung der Tramhaltestelle Ruchfeld (in allfällig optimierter Lage) und Durchlässigkeit zur Emil Frey-Strasse; Projektierung
• Lage und Notwendigkeit der Erhaltung Zivilschutzrampe prüfen</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Vorgängig Neuberechnung Nachfrage mit GVM, Nr. 53; Berücksichtigung Ergebnis Nr. 11 bzgl. Lage Haltestelle Ruchfeld. Nr. 63 und 64 haben in Bezug auf die Entlastung von Tor 13 vom Schwerverkehr wichtigen Einfluss
Querbeziehungen bestehen zu Nr. 22, 32, 54</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Zugang Tram: allfällige Verschiebung/Optimierung Tramhaltestelle Ruchfeld (in Nr. 11)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; Anschlussbereich Kunstfreilager hat bezüglich Umsetzung verbesserter Rahmenbedingungen für Fussgänger und Radfahrer Pilotcharakter</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012), (Input QP Kunstfreilager vorab)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Umsetzung gemäss QP Kunstfreilager</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>M’stein</td><td>Koordination mit</td><td>BUD-BL, CMS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Bedarf ist erst im Rahmen der Untersuchung zuverlässig zu schätzen.</td></tr>
</table>

Nr. 43	Anschlussknoten Tor 5



<table>
<tr><td>Nr. 43</td><td colspan="4">Anschlussknoten Tor 5</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Evaluierung Knotenform und Kapazitätsnachweis des wichtigsten Anschlussknotens für den Nordteil des Dreispitz für alle Verkehrsarten, Tor 5 an der Reinacherstrasse</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.3 Regime für den schweren Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Tor 5 wird künftig einer von drei Zutrittspunkten für den motorisierten Verkehr zum Nordteil des Dreispitz. Zudem ist im Zusammenhang mit dem Einrichtungsregime für den schweren Nutzverkehr (Nr. 61) die Konzentration der Zufahrt für diesen auf Tor 5 vorgesehen. Gleichzeitig ist Tor 5 wichtig für den Zugang von Fussgängern und Radfahrern. Die Belastung dieses Knotens wird gegenüber heute deutlich zunehmen. Im Zusammenhang mit dem deutlich höheren Schwerverkehrsanteil stellt sich die Frage, ob eine bauliche Veränderung zur Kapazitätserhöhung erforderlich ist; grundsätzlich sind die Optionen Lichtsignalanlage und Kreisel offen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Abschätzung der künftigen Belastung des Anschlussknotens, insbesondere schwerer Nutzverkehr
• Führung Fussgänger und Radfahrer: Sicherheit, möglichst direkte Wege, kurze Wartezeiten
• Eignung Mischverkehr oder Verkehrstrennung im Anschlussbereich
• Kapazität MIV (Angebot), Abstimmung mit Nachfrageprognose (Nr. 53) bzw. Entwicklung von Massnahmen zur Umsetzung der Angebotsorientierung
• Knotenform: LSA oder Kreisel</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Vorgängig Neuberechnung Nachfrage mit GVM, Nr. 53; funktionale Abhängigkeit mit Knoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse Nr. 51.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Der funktionierende Anschlussknoten Tor 5 ist Voraussetzung für die Einführung des Einrichtungsregimes schwerer Nutzverkehr, Nr. 61</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; Grundlage für Umsetzung Einrichtungsregime für schweren Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, BUD-BL</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten; ein Kreisel an dieser Stelle dürfte infolge des Platzbedarfs die Schwelle von CHF 1 Mio. überschreiten.</td></tr>
</table>

Nr. 44	Gestaltung Anschlussknoten

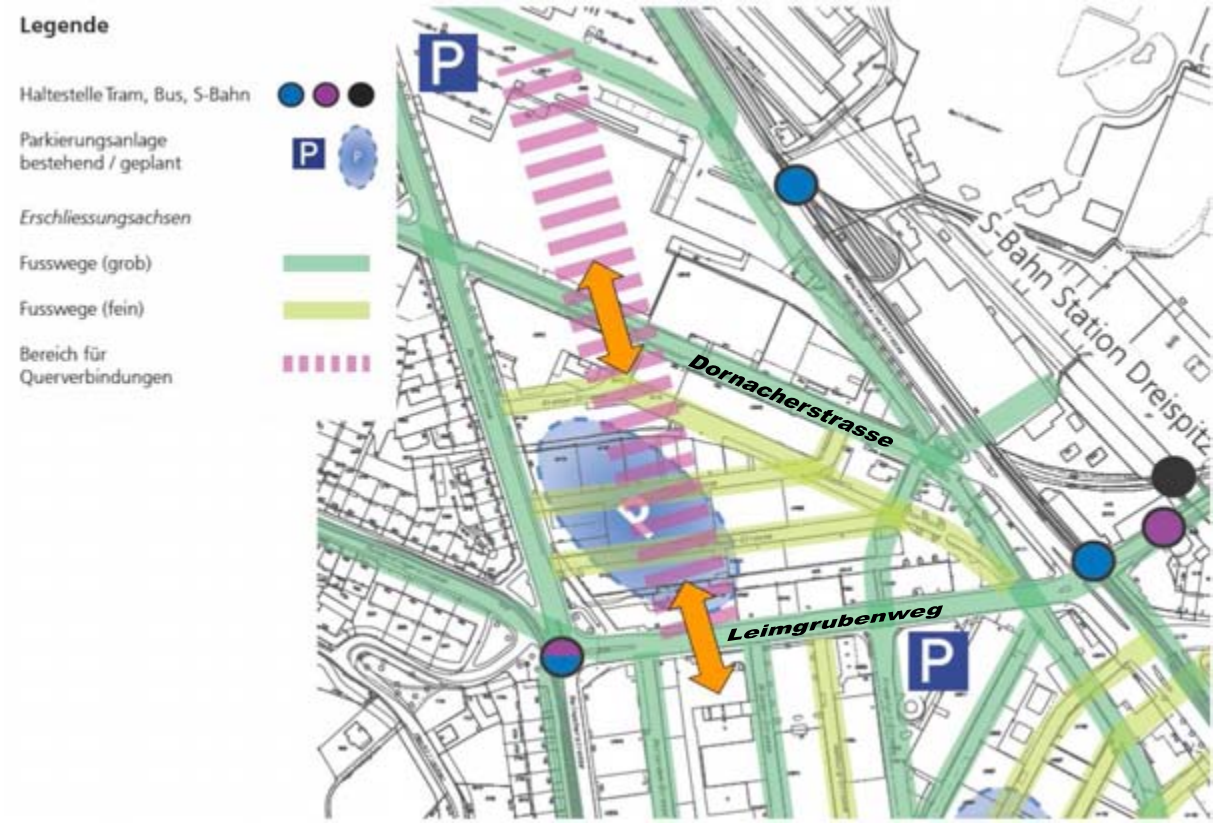


<table>
<tr><td>Nr. 44</td><td colspan="5">Gestaltung Anschlussknoten</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="5">Sicherstellung einer hohen Qualität für Fussgänger und Radfahrer an allen Anschlussknoten mit MIV-Belastung</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="5">Kapitel 4.3 Fussverkehr und 4.4 Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="5">Zur Einbindung des Dreispitz ins grossräumige Fussweg- und Radverkehrsnetz sind attraktive Verknüpfungspunkte erforderlich, nicht zuletzt auch um den anvisierten hohen Anteil am Modal-Split zu erreichen. Folglich ist bei allen als MIV-Anschluss vorgesehenen Knoten die Verbindungsqualität für Fussgänger und Radfahrer zu prüfen und gegebenenfalls baulich und betrieblich zu optimieren, unter Berücksichtigung einer zufrieden stellenden Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr.

Die Knoten Münchensteiner-/Reinacherstrasse, Reinacher-/Dornacherstrasse und Viertelkreis sind zwar keine Anschlussknoten im engeren Sinne; da sie dennoch für die Erschliessungsqualität für den Langsamverkehr von Bedeutung sind, sind sie in gleicher Weise zu überprüfen.

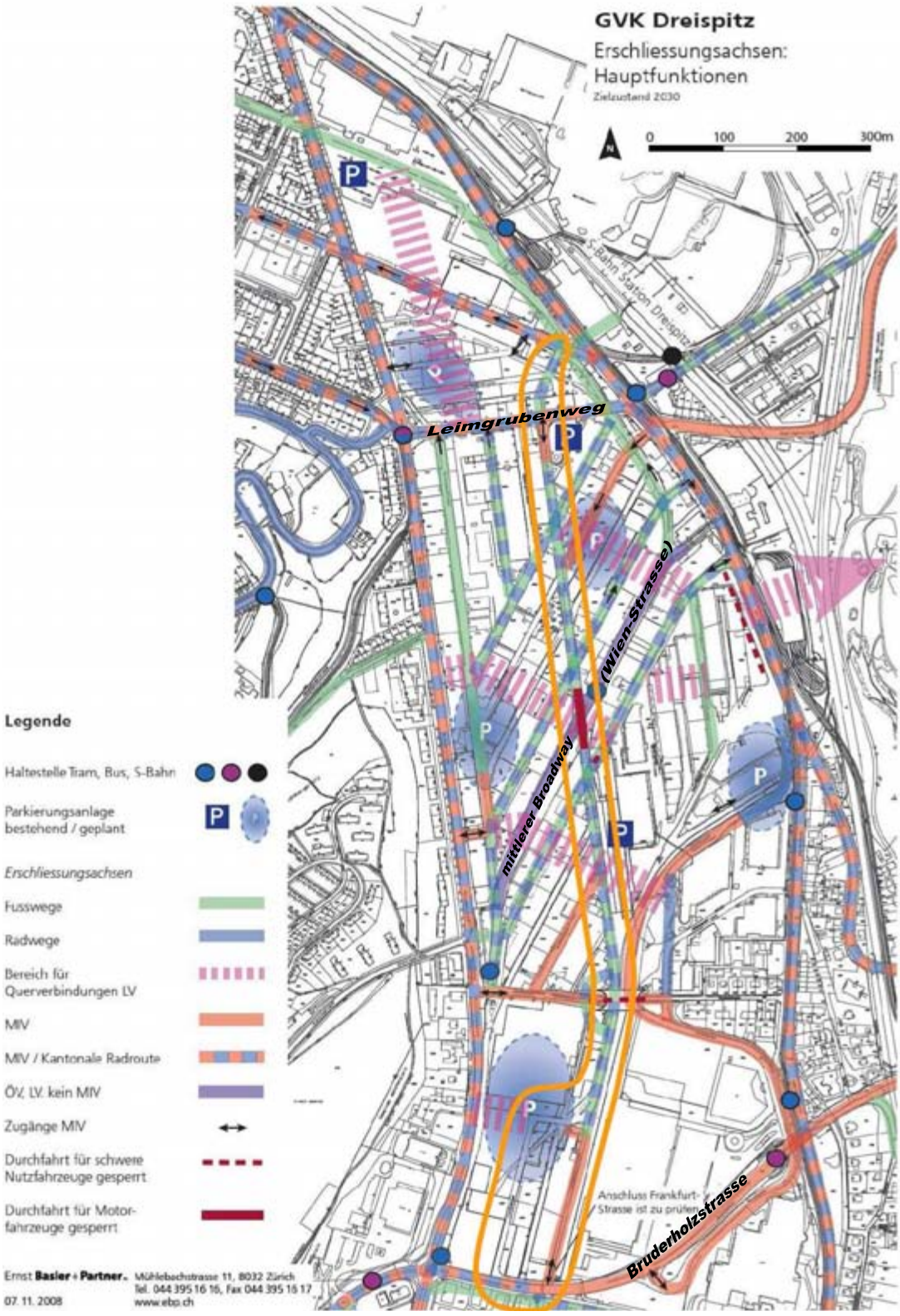
Die Knoten Dreispitz, bei den Toren 5 und 13, die Querungen Leimgrubenweg sowie der Anschluss Frankfurt-Strasse werden gesondert betrachtet (vgl. Nr. 23, 41, 42, 43, 45 und 52), die Koordination der Massnahmen zur Attraktivierung des Fussgänger- und Radverkehrs ist anzustreben.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="5">• Überprüfung Knotengestaltung unter dem Blickwinkel einer hohen Qualität und Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer
• Integration der Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger
• Überprüfung Auslastung auf der Grundlage Neuberechnung mit GVM</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="3">Vorgängig Neuberechnung Nachfrage mit GVM, Nr. 53, Variante Linienführung Tram Anschluss Nord entschieden, Nr. 11; Abklärungen betr. Knoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse müssen vorliegen, Nr. 51
Inhaltliche Querbezüge zu Nr. 42, 43, 45 und 52 bezüglich Gestaltung, Knotenlayout</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="3">Hoch, wobei eine Abhängigkeit von der Bedeutung des jeweiligen Anschlusses für die Fussgänger- und Radfahrererschliessung besteht.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="3">Längerfristig (2015)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="3">Sicherung dort, wo Erschliessungserfordernis, sonst orientierende Inhalte (Erschliessungsplan)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td colspan="2">CMS resp. BVD-BS (siehe Planausschnitt)</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, M’stein, BUD-BL, CMS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td>Klein (bis CHF 1 Mio.)</td><td colspan="2">Mittel (CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td colspan="2">Gross (grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td>X</td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="5">Je Einzelmassnahme, ohne Betriebskosten</td></tr>
</table>

Nr. 45	Querung Leimgrubenweg und Dornacherstrasse



<table>
<tr><td>Nr. 45</td><td colspan="4">Querung Leimgrubenweg und Dornacherstrasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Herstellen einer sicheren und attraktiven Verbindung über die beiden Strassen Leimgrubenweg und Dornacherstrasse hinweg in die Nordspitze des Dreispitz für den Langsamverkehr</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.3 Fussverkehr, Kapitel 4.4 Radverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Der Leimgrubenweg ist heute eine starke Zäsur zwischen der nördlichen Spitze mit u.a. M-Parc/ OBI und dem übrigen Dreispitz. Nicht zuletzt im Interesse eines hohen Anteils Binnenverkehr innerhalb des Dreispitz sind fussläufige und radtaugliche Verbindungen über den Leimgrubenweg und die Dornacherstrasse hinweg erforderlich. Gleichzeitig wird dadurch die Verbindung des Bereichs zwischen Leimgrubenweg und Dornacherstrasse mit dem Dreispitz verbessert.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Querungsmöglichkeiten Leimgrubenweg und Dornacherstrasse, Verkehrssicherheit Fussgänger und Radfahrer</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td>Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="3">Enge Koordination mit Gestaltung Anschlussknoten, Nr. 44
Koordination mit Massnahmen zu Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse, Nr. 23 sowie zu arealinterne Querungen Fussgängerverkehr, Nr. 24</td></tr>
<tr><td>Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="3">---</td></tr>
<tr><td>Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="3">Hoch; der Zugang zur Nordspitze erhält wegen der Einkaufsnutzungen für den Rest des Dreispitz gegenüber heute eine wesentlich höhere Bedeutung</td></tr>
<tr><td>Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="3">Längerfristig (2015)</td></tr>
<tr><td>Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="3">Sicherung dort, wo Erschliessungserfordernis, sonst orientierende Inhalte (Erschliessungsplan)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BVD-BS</td><td>Koordination mit</td><td>CMS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td>Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td colspan="2">Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td>X</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten</td></tr>
</table>

Nr. 46	Umgestaltung Frankfurt-Strasse

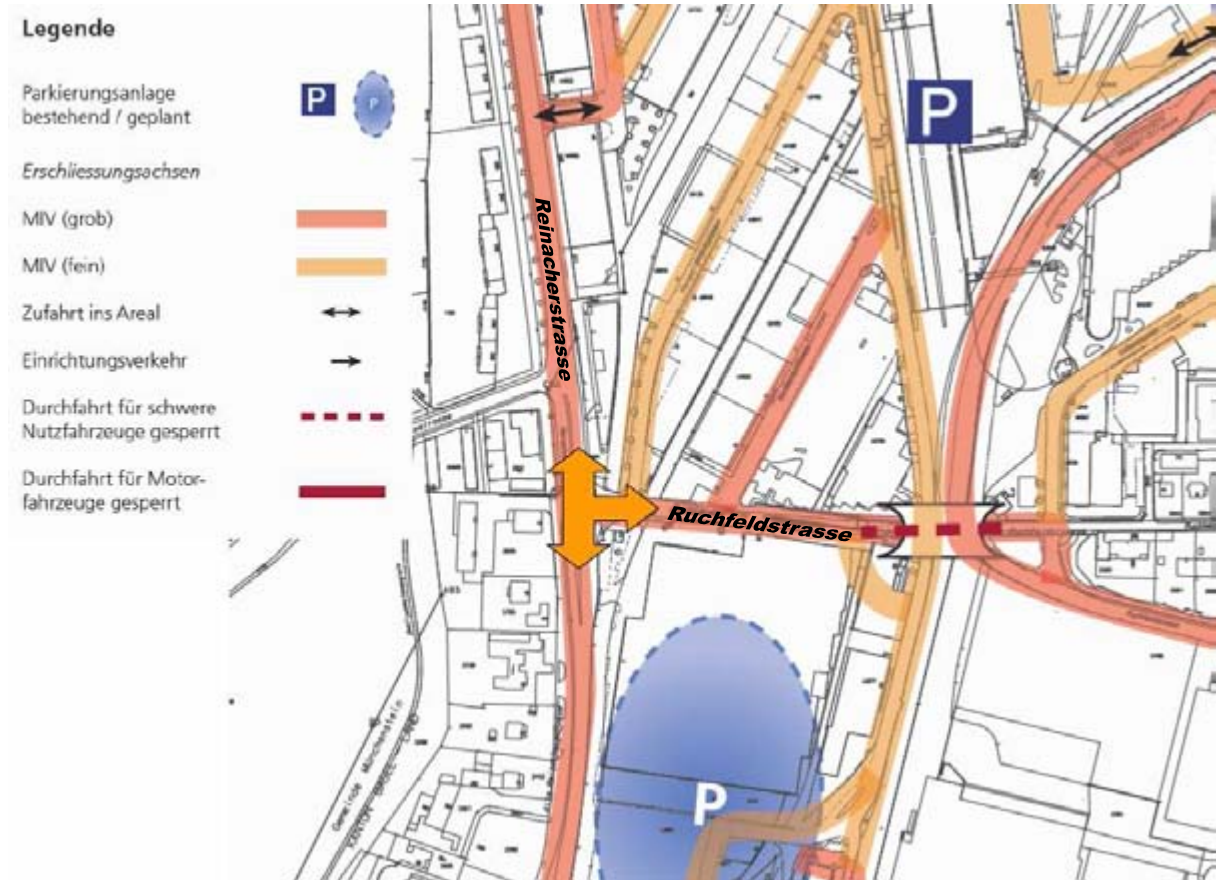


<table>
<tr><td>Nr. 46</td><td colspan="4">Umgestaltung Frankfurt-Strasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Sicherstellung einer hohen Aufenthaltsqualität des Strassenraums Frankfurt-Strasse und der Verkehrssicherheit</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 3.3.2 Frankfurt-Strasse, verschiedene Unterkapitel in Kapitel 4</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Frankfurt-Strasse ist eine zentrale Erschliessungsachse im transformierten Dreispitz für Fussgänger und Radfahrer, aber auch für den motorisierten Verkehr und zudem wird längerfristig auch ein Gütergleis bestehen bleiben. Daraus ergeben sich hohe Anforderungen an die Qualität der Gestaltung, damit die Ansprüche an Komfort und Sicherheit befriedigt werden können. Zu berücksichtigen sind die verhältnismässig engen räumlichen Rahmenbedingungen infolge der langfristigen Baurechtsverträge (vgl. Übersichtsplan A3).

Die Konzeption sowie die Abstimmung der Gestaltungsmassnahmen soll mittels eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts erfolgen. Die Arbeiten von Metron sind einzubeziehen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• abschnittsweise: Platzbedarf und Führung Fussgänger, Radfahrer, MIV resp. schwerer Nutzverkehr und Gütergleise; Mischverkehr oder Verkehrstrennung
• Aufzeigen kurzfristiger Angebotsverbesserungen im Bereich Wien-Strasse bis Leimgrubenweg
• Teil Nord: Gestaltung Querung Leimgrubenweg in Abstimmung mit übrigen Anschlussknoten (Nr. 44)
• Einflüsse der Verkehrsregime schwerer Nutzverkehr (Nr. 61, 63) auf das BGK, Konsequenzen und allfällige Anpassung, falls diese nicht realisiert werden können
• Berücksichtigung Kreuzung Broadway mit Tramlinie
• Konzeption zur Integration der Querverbindungen Fussgänger und Radfahrer (Nr. 24, 32) sowie zur Gestaltung der Knotenpunkte mit den Querachsen
• Erforderliche Sicherungsmassnahmen für Gütergleis Frankfurt-Strasse; Abstimmung BGK auf Ergebnisse Lage Gütergleis Nr. 74</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Bereich Nord: Lage Gütergleis geklärt, Nr. 74
Bereich Süd: Anschluss an Bruderholzstrasse geklärt, Nr. 52
Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway geklärt, Nr. 54</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Abstimmung einer abschnittsweisen Umsetzung mit Realisierung Gütergleis Nr. 74 resp. Anschluss Bruderholzstrasse Nr. 52 zweckmässig</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Sehr hoch; begründet durch Zentralität der Achse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010); Schlüsselmassnahme, unterstützt Initiierung der Transformation</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Raumbedarf je Abschnitt der Frankfurt-Strasse (auf Baurechts-Parzelle CMS; auf Unterbaurechtsparzelle)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>Nord: BVD-BS; Mitte-Süd: M’stein; Anschl. Süd: BUD-BL</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten</td></tr>
</table>

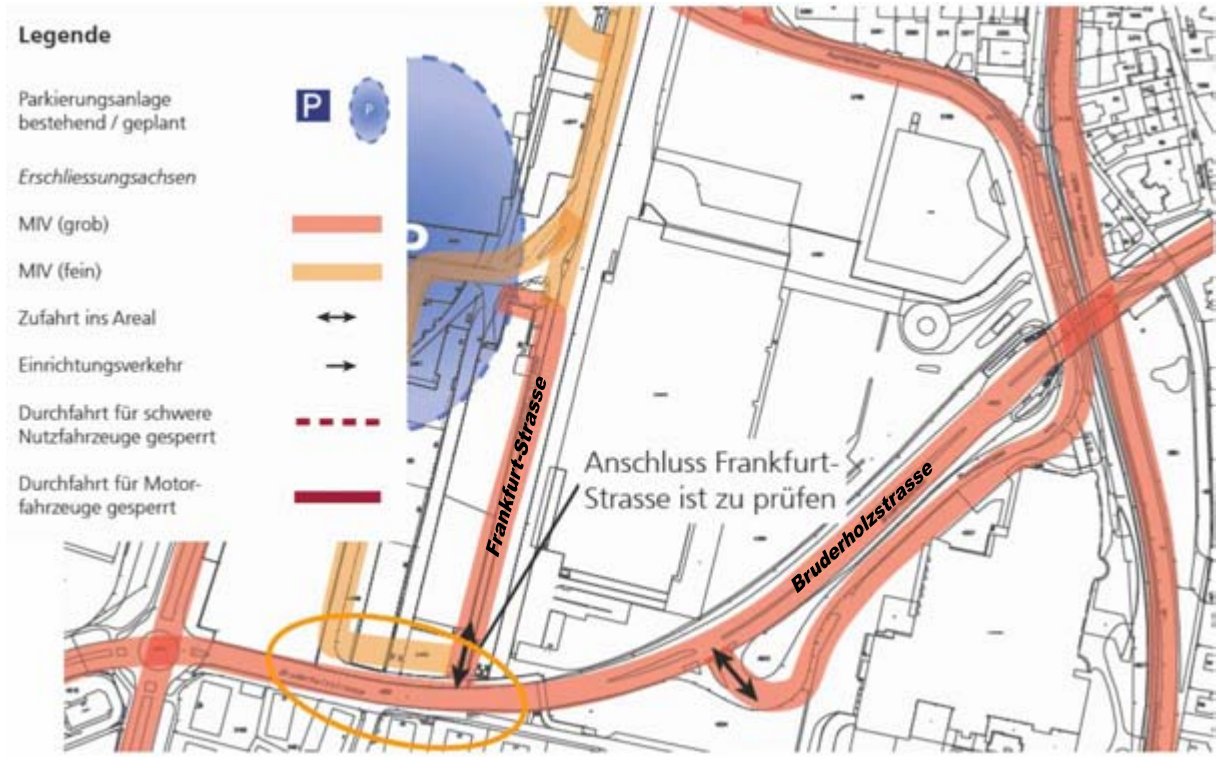
5. MIV

Nr. 51	Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse



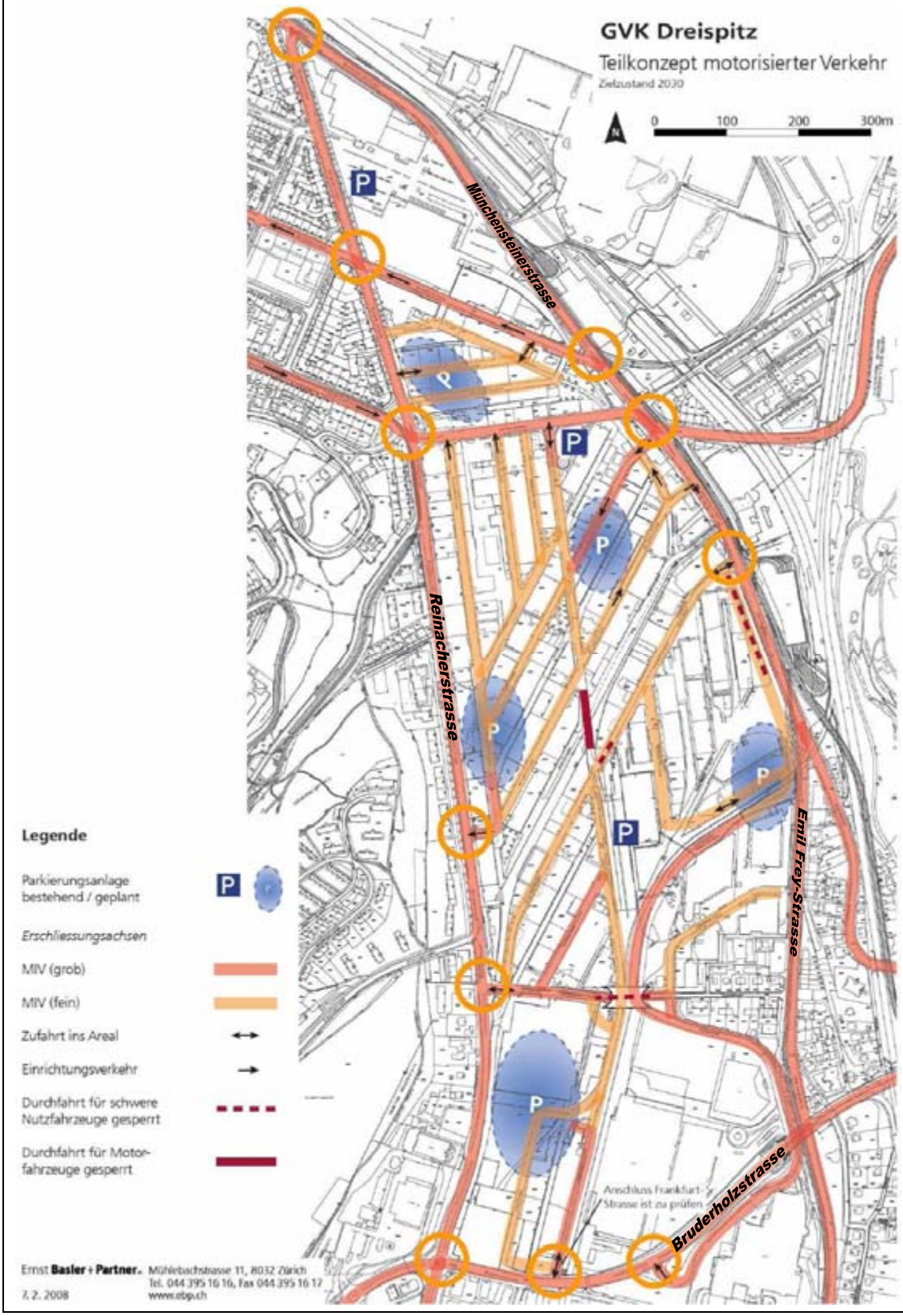
<table>
<tr><td>Nr. 51</td><td colspan="5">Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="5">Überprüfung Knotenkapazität unter Berücksichtigung Anteil Schwerverkehr und Tramlinie und Evaluierung Knotenform</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="5">Kapitel 4.5.1 Regime für den motorisierten Verkehr, 3.3.1 Erschliessung für den MIV in der Spitzenzeit</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="5">Infolge der der Sperrung der Frankfurt-Strasse beim Broadway muss der südwestliche Teil des Dreispitz über den Knoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse erschlossen werden, wobei auch hier mit relevanten Anteilen des schweren Nutzverkehrs zu rechnen ist. Weiter muss die Tramlinie berücksichtigt resp. in den Knoten integriert werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist unter den neuen Rahmenbedingungen zu überprüfen, die Option Kreisel ist einzubeziehen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="5">• Abschätzung der künftigen Belastung des Anschlussknotens, insbesondere schwerer Nutzverkehr, unter Berücksichtigung der Auswirkungen eines allfälligen Anschluss Süd (Nr. 52)
• Führung Fussgänger und Radfahrer: Sicherheit, möglichst direkte Wege, kurze Wartezeiten
• Kapazität MIV (Angebot), Abstimmung mit Nachfrageprognose (Nr. 53) bzw. Entwicklung von Massnahmen zur Umsetzung der Angebotsorientierung
• Funktionale Abhängigkeit mit Knoten Tor 5 ist zu berücksichtigen (Nr. 43)
• Knotenform: LSA oder Kreisel, Integration der Tramlinie in den Knoten</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="3">Vorgängig Klärung Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway, Nr. 54; Vorgängig Klärung Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse, Nr. 52; Vorgängig Überprüfung Knotenauslastung, Nr. 53; Koordination mit Tram Dreispitz (Anschluss Süd), Nr. 11</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="3">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="3">Hoch; im Kontext Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway ist die Frage der ausreichenden Erschliessung des Südteils zu klären</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="3">Längerfristig (2015)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="3">Sicherung Raumbedarf für allfälligen Knotenausbau (auf Baurechtsparzelle CMS; auf Unterbaurechtsparzelle)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>M’stein</td><td>Koordination mit</td><td colspan="2">BVD-BS, BUD-BL, CMS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td colspan="2">Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="5">Ohne Betriebskosten; ein Kreisel dürfte die Schwelle von CHF 1 Mio. überschreiten</td></tr>
</table>

Nr. 52	Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse



<table>
<tr><td>Nr. 52</td><td colspan="4">Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Zweckmässigkeitsbeurteilung Anschluss Süd der Frankfurt-Strasse an die Bruderholzstrasse</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.1 Regime für den motorisierten Verkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Idee eines südlichen Anschlusses der Frankfurt-Strasse an die Bruderholzstrasse besteht schon lange, bisher wurden aber die Auswirkungen und Nutzen für den Südteil des Dreispitz nicht systematisch geklärt. Mit der Sperrung der Frankfurt-Strasse beim Broadway liegen auch in diesem Fall neue Rahmenbedingungen vor. Für die Form des Knotens liegen verschiedene Ideen vor, der Nachweis der geometrischen und verkehrstechnischen Machbarkeit wurde bis jetzt aber für keine der Varianten erbracht.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Ermittlung der Auswirkungen auf den Südteil des Dreispitz, Nutzen und Risiken
• Einbezug Ruchfeldstrasse
• Erarbeitung Knotenform auf Stufe Projektstudie, Nachweis verkehrstechnische Machbarkeit, Kostenschätzung
• Einbezug Anschluss Quartier Lange Heid für Fussgänger und Radfahrer
• Durchführung formale Zweckmässigkeitsbeurteilung des Anschlusses</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Vorgängig Neuberechnung Nachfrage mit GVM, Nr. 53
Vorgängig Klärung Sperrung Frankfurt-Strasse, Nr. 54
Ergebnis muss in Knotenbetrachtung Reinacher-/Ruchfeldstrasse einfliessen, Nr. 51</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel; im Kontext Sperrung Frankfurt-Strasse ist die Frage der ausreichenden Erschliessung des Südteils zu klären</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Raumbedarf für allfälligen Anschluss (auf Baurechtsparzelle CMS; auf Unterbaurechtsparzellen)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BUD-BL, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten; zuverlässige Schätzung erst im Rahmen der Untersuchung möglich</td></tr>
</table>

Nr. 53	Überprüfung Knotenauslastung

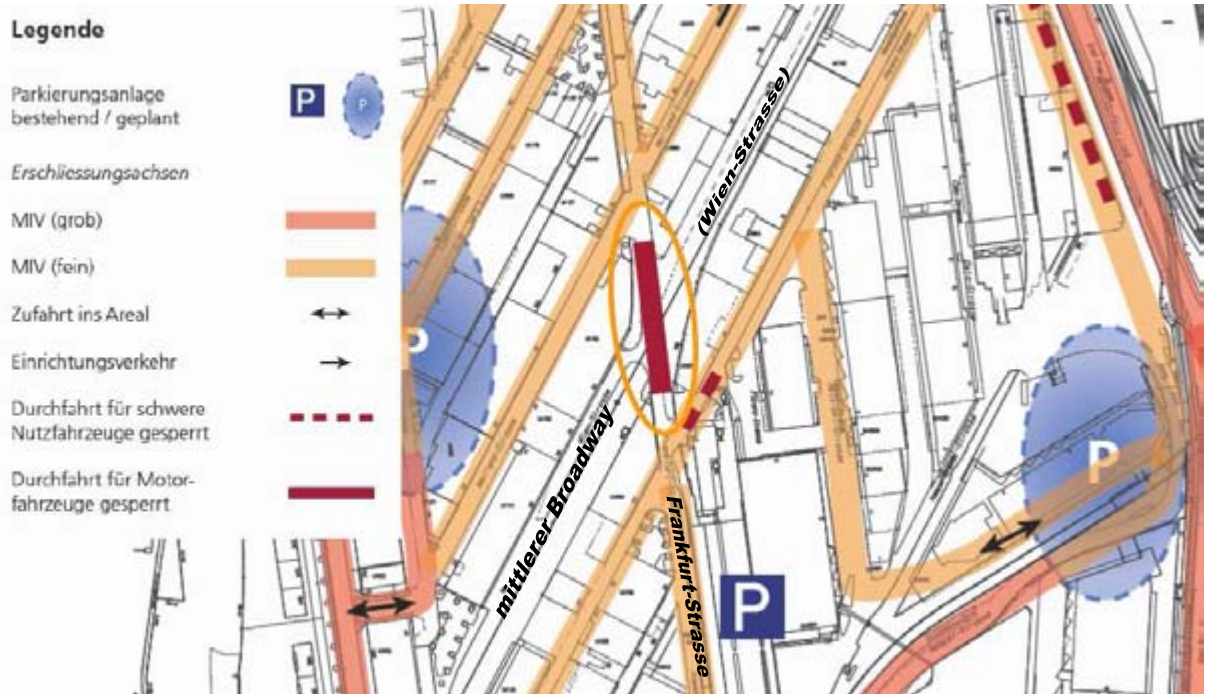


<table>
<tr><td>Nr. 53</td><td colspan="4">Überprüfung Knotenauslastung</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Überprüfung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten auf Grund einer neuen Modellumlegung für die Spitzenstunde</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 3.3.1 Erschliessung für den MIV zur Spitzenzeit, Kapitel 4.5 Motorisierter Verkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Bisher wurde mit dem GVM ausschliesslich der Tagesverkehr gerechnet, aber keine Spitzenstunde. Im Rahmen der Erarbeitung des GVK wurde entschieden, nach Vorliegen des GVK einen neuen Umlauf mit dem GVM zu rechnen; dabei ist auch der Einfluss des Mobilitätsmanagements zu berücksichtigen. Damit wird auch die Grundlage geschaffen, um unter Berücksichtigung des mit dem GVK entwickelten Verkehrsregimes im Dreispitz die Auslastung der relevanten Knoten rund um den Dreispitz zu überprüfen. Ob dies alleine durch statische Modellumlegungen erfolgt oder ob dazu auch eine Verkehrsflusssimulation erforderlich ist, muss im Laufe der Arbeiten resp. nach Vorliegen der Resultate der Umlegung entschieden werden.

Die Arbeiten müssen bei all jenen Massnahmen, bei welchen über Anschlüsse resp. Knotenformen zu entscheiden ist, (iterativ) erfolgen. Dies betrifft Nr. 43, Nr. 51, Nr. 52 u. Nr. 41.

Verschiedene der dargestellten Knoten werden evtl. bereits im Zusammenhang mit anderen Massnahmen bezüglich ihrer Auslastung überprüft, sie sind hier der Vollständigkeit halber dargestellt.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Neuberechnung MIV-Nachfrage, Spitzenstundenmodell, Umlegung unter Berücksichtigung MIV-Regime gemäss GVK Dreispitz sowie Bedürfnisse Radfahrer und Fussgänger
• Ermittlung Knotenauslastungen und soweit erforderlich Iteration mit Bearbeitung der Knoten: Münchensteiner-/Reinacherstrasse, Reinacher-/Dornacherstrasse, Münchensteiner-/Dornacherstrasse, Viertelkreis, Dreispitz (Koordination mit Nr. 41), Tor 13/Emil Frey-Strasse (Koordination mit Nr. 42), Tor 5/Reinacherstrasse (Koordination mit Nr. 43), Reinacher-/Ruchfeldstrasse (Koordination mit Nr. 51), Kreisel MFP, Bruderholz-/Frankfurt-Strasse (Koordination mit Nr. 52), Bruderholz-/Ruchfeldstrasse</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Vorgängig Varianten für Einführung Tramlinie Nord und Süd entschieden, Nr. 11; Konzepte für Regime motorisierter Verkehr Dreispitz sind formuliert und fliessen ein: Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway, Nr. 54, Schwerer Nutzverkehr Nord und Süd, Nr. 61 und 63. Die Vorgaben aus der Nutzungsplanung (Nutzflächen, Verteilung) müssen möglichst klar formuliert sein, um die Zahl der GVM-Iterationen auf ein Minimum beschränken zu können.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Sehr hoch; der Nachweis der verkehrstechnischen Machbarkeit resp. der Bewältigung des MIV-Aufkommens kann nur mit einem Modellumlauf erbracht werden</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010); Ergebnisse werden für Bearbeitung verschiedener anderer Massnahmen gebraucht</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>BVD-BS</td><td>Koordination mit</td><td>BUD-BL, CMS, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
</table>

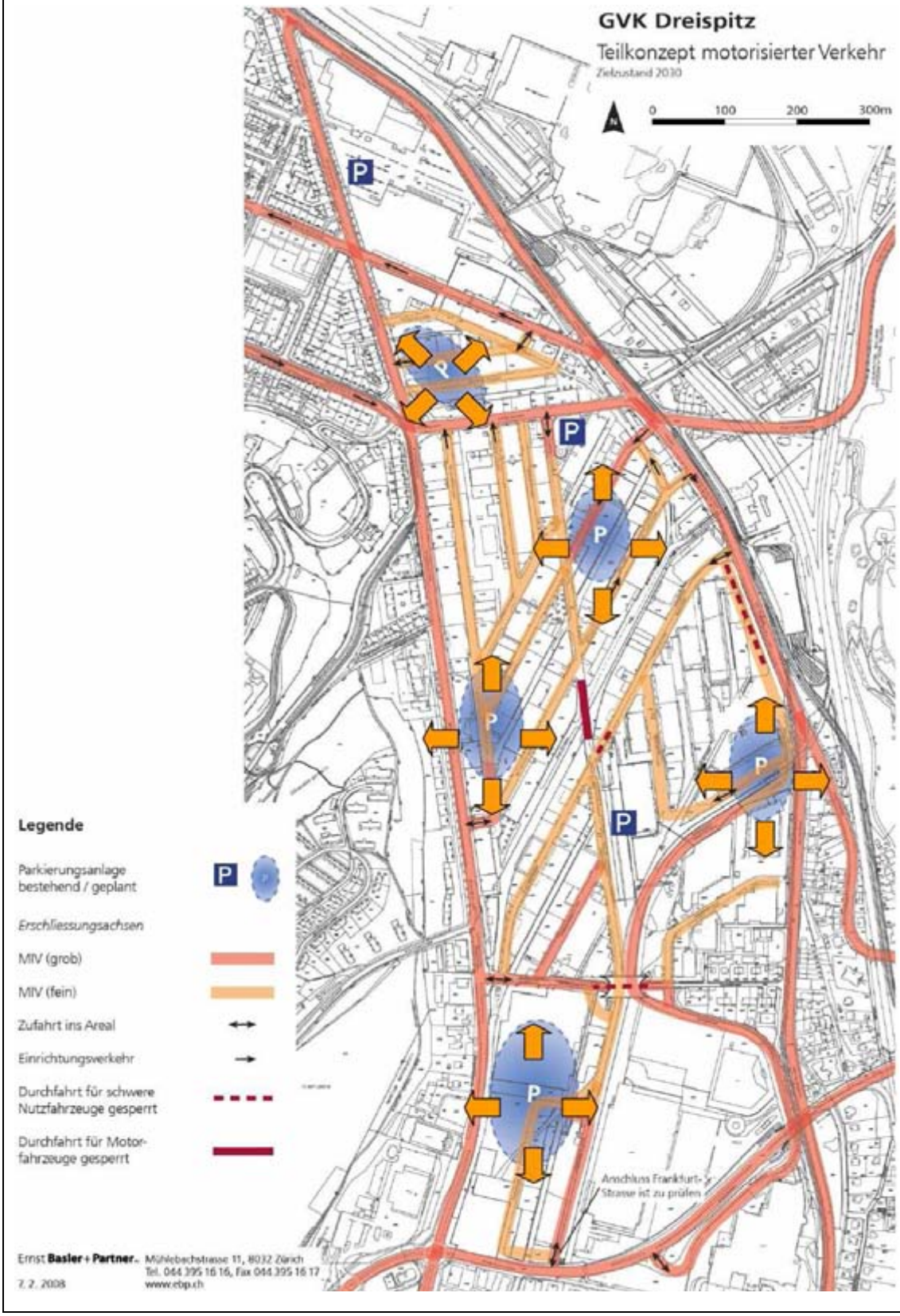
Nr. 54	Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway



<table>
<tr><td>Nr. 54</td><td colspan="4">Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Reduktion Attraktivität Durchfahrt Dreispitz für den motorisierten Verkehr</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.1 Regime für den motorisierten Verkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Frankfurt-Strasse wird bereits heute bei überlastetem Netz als Ausweichroute benutzt. Mit der Transformierung des Dreispitz wird der motorisierte Verkehr eher zunehmen. Ist zudem der Anschluss Süd an die Bruderholzstrasse realisiert, wird die Achse Frankfurt-Strasse noch attraktiver. Zur Unterbindung des Ausweichverkehrs ist die Sperrung der Frankfurt-Strasse im Bereich des Broadway vorgesehen, für Radfahrer bleibt sie durchgehend befahrbar.

Zu berücksichtigen ist die Lage des Gütergleises entlang der Frankfurt-Strasse. Weiter sind die Bedürfnisse der Rettungs- und Notfalldienste zu klären und einzubeziehen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Entwicklung von Massnahmen für die Sperrung, Auswirkungen auf MIV und schweren Nutzverkehr
• Führung Radverkehr unter Berücksichtigung Gleisquerungen
• Gütergleis darf keine Durchfahrtsmöglichkeit für MIV öffnen
• Umgang mit Motorrädern, Rollern
• Zufahrt Feuerwehr, Sanität, Polizei zum Broadway klären
• Querung Tram berücksichtigen
• Koordination mit Betriebs- und Gestaltungskonzept (Nr. 46) sowie Regime schwerer Nutzverkehr Nord (Nr. 61) und Süd (Nr. 63)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Anschlussknoten Tor 5 und Reinacher-/Ruchfeldstrasse sind Voraussetzung, Nr. 43 und 51
Massnahmen zur Sperrung in Betriebs- und Gestaltungskonzept integrieren, Nr. 46</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Gütergleis entlang Frankfurt-Strasse muss in definitiver Lage sein, Nr. 74</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Sehr hoch, da mutmasslich grossen Einfluss auf die Belastung Dreispitz durch MIV</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010); Entscheid über Sperrung teilweise von erheblichem Einfluss auf verschiedene andere Fragestellungen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Festsetzung oder orientierende Inhalte für Nutzungsplanung (Erschliessungsplan)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, BUD-BL, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

Nr. 55	Präzisierung Lage Parkhäuser

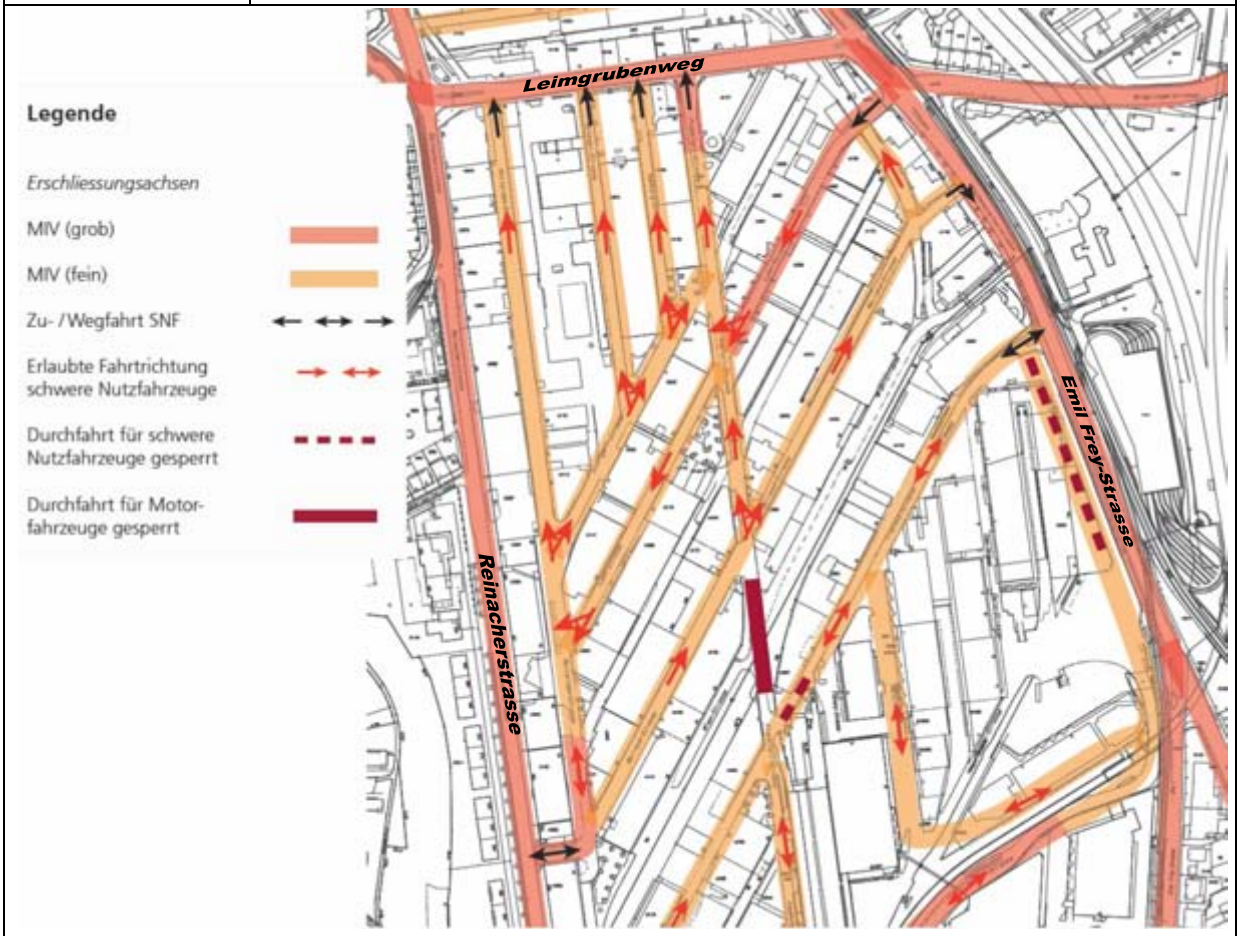


<table>
<tr><td>Nr. 55</td><td colspan="4">Präzisierung Lage Parkhäuser</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Ermittlung Rechtsmittel zur Umsetzung Konzept „Dezentrale Konzentration“ u. Auswirkungen, präzise Lage der Parkierungsanlagen</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.2 Ruhender Verkehr, Kapitel 5 Risiken für die Umsetzung des GVK</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Parkierung soll nach dem Konzept der „Dezentralen Konzentration“ erfolgen, d.h. es gibt nicht eine zentrale Anlage, aber verschiedene grössere Anlagen möglichst an der Peripherie des Dreispitz. Damit sollen einerseits die innerhalb des Dreispitz gefahrenen Wege kurz gehalten werden, andererseits will man einer dispersen Verteilung von kleinen Parkierungsanlagen vorbeugen. Bisher sind Bereiche für die Parkierungsanlagen bezeichnet, innerhalb derer nun die Lage sowie die Grösse in Abhängigkeit von der Verteilung der BGF und der Nutzungsart zu präzisieren ist. Weiter ist im Zusammenhang mit dem bewusst knapp gehaltenen Parkraum sicher zu stellen, dass dieser nicht durch arealfremde Pendler missbraucht wird.

Im Zusammenhang mit dem Quartierplan Kunstfreilager zeigt sich, dass die Umsetzung dieses Konzepts Schwierigkeiten bereiten kann. Es ist deshalb zu klären, mit welchen (Rechts-) Mitteln eine verbindliche Festsetzung überhaupt möglich ist und was die Auswirkungen für Grundeigentümer, Baurechtsnehmer und Investoren sind.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Präzisierung Lage und Grösse der Parkhäuser unter Berücksichtigung der definierten Zufahrtsachsen sowie der Nutzflächen und Nutzungsarten
• Evaluierung Möglichkeiten zur verbindlichen Festsetzung der Lage, Anreizmodelle für ansässige Baurechtsnehmer
• Auswirkungen rechtlicher und finanzieller Art, Prüfung der Zweckmässigkeit einer Festsetzung, Nachweis der Machbarkeit
• Entwicklung einer Umsetzungsstrategie, die vertraglich gesichert werden kann (städtebaulicher Vertrag, Quartierplanvertrag)
• Massnahmen zur Verhinderung des Missbrauchs des Parkraums durch arealfremde Pendler, beispielsweise mittels einem Mobilitätsmanagement Dreispitz</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Lage, Grösse (UVP-Relevanz)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, BUD-BL, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

6. Schwerer Nutzverkehr

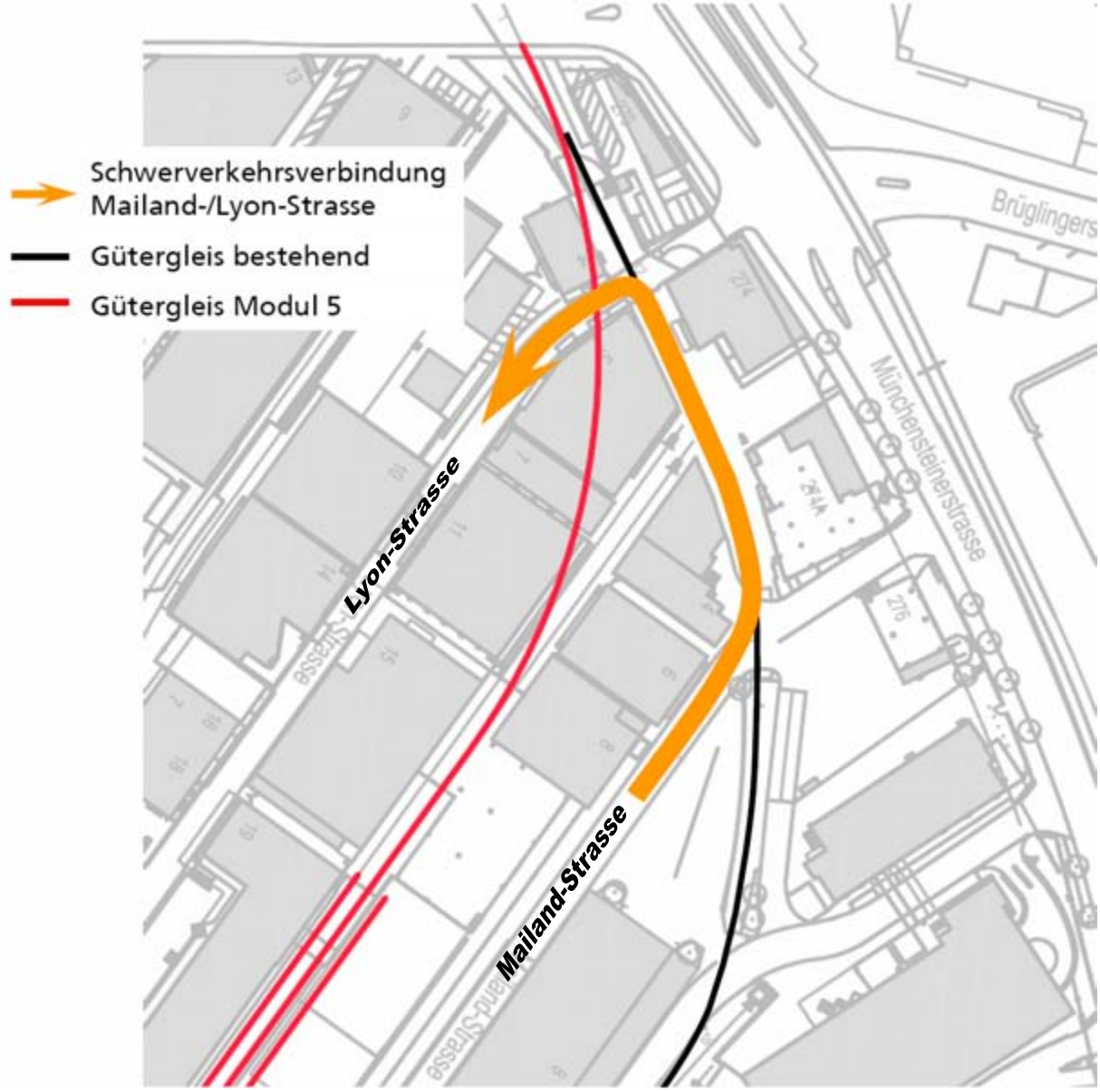
Nr. 61	Einrichtungsregime Nordteil



<table>
<tr><td>Nr. 61</td><td colspan="4">Einrichtungsregime Nordteil</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Einführung Einrichtungsregime zur Reduktion der Auswirkungen des schweren Nutzverkehrs</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.3 Regime schwerer Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Mit dem Einrichtungsregime für den schweren Nutzverkehr soll die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer verbessert werden. Wendemanöver grosser Fahrzeuge entfallen und es gibt keinen Begegnungsfall Lastwagen – Lastwagen. Der Platzbedarf des schweren Nutzverkehrs wird somit zugunsten vor allem des Radfahrers reduziert.

Das Einrichtungsregime kann durch eine Ausschreibung der Verkehrsbeschränkung durch die Polizei eingeführt werden. Vorgängig ist jedoch zu klären, ob die Verladeanlangen der Gebäude mit diesem Regime kompatibel sind resp. welche baulichen oder organisatorischen Massnahmen hierzu erforderlich sind.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Kompatibilität Rampenanlagen und andere Verladeinrichtungen mit dem Konzept Einrichtungsverkehr
• Verträglichkeit mit übergeordneten Zufahrtsachsen ab Autobahn und HVS
• Erarbeitung Signalisationskonzept (in- und ausserhalb Dreispitz) für Einrichtungsregime, Abstimmung mit Kantonspolizei
• Querbezüge zu Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse (Nr. 62), Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway (Nr. 54), Umgestaltung Frankfurt-Strasse (Nr. 46)</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Entscheid über Einrichtungsregime ist Grundlage für Betriebs- und Gestaltungskonzept Frankfurt-Strasse, Nr. 46</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Anschlussknoten Tor 5, Nr.43</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; es wird spürbare Entlastung der Strassen zu Gunsten Sicherheit Radverkehr erwartet</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012), da grundsätzliche Ergebnisse für Umgestaltung Frankfurt-Strasse erforderlich</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Festsetzung oder orientierende Inhalte für Bebauungsplan (Erschliessungsplan) resp. städtebaulicher Vertrag</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne allfällige Anpassungen an betroffenen Immobilien</td></tr>
</table>

Nr. 62	Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse

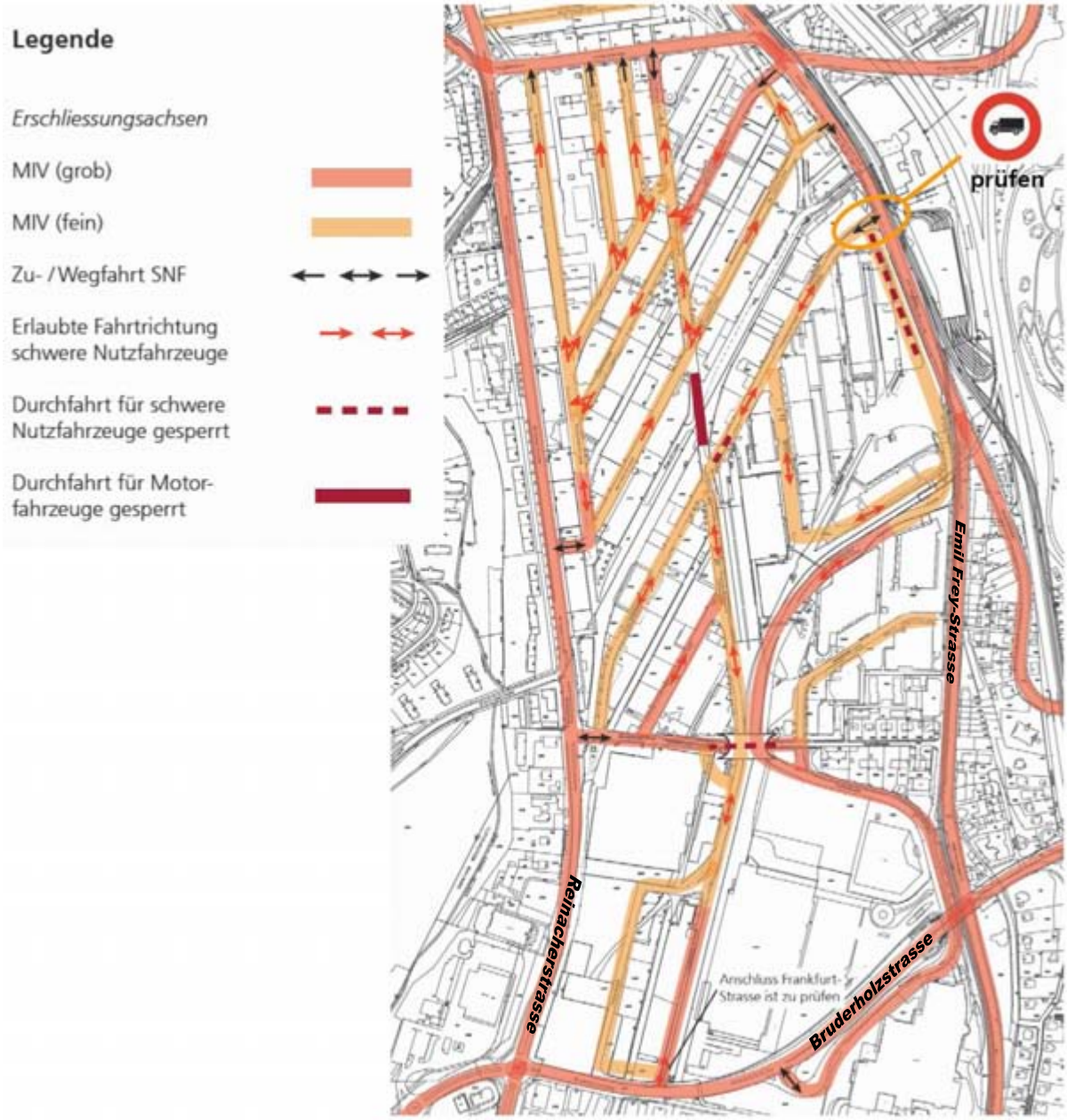


(Plangrundlage: Waldemeier GmbH, 01.06.05; Bearbeitung EBP)

<table>
<tr><td>Nr. 62</td><td colspan="4">Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Sicherstellen einer arealinternen Verbindung zwischen diesen beiden Achsen insbesondere für den schweren Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.3 Regime für den schweren Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Der Schwerverkehrsverbindung ist ein Element des Erschliessungskonzeptes schwerer Nutzverkehr im Nordteil des Dreispitz. Da aus der Mailand-Strasse in die Münchensteinerstrasse nur Rechtseinmünden erlaubt ist, werden durch diese Verbindung zusätzlich die Optionen einer Ausfahrt via Frankfurt-Strasse in die Leimgrubenstrasse oder via Tor 5 in die Reinacherstrasse geöffnet, was die Wegfahrt in Richtung Stadt erheblich vereinfacht. Weiter wird durch den Bügel auch die Zufahrt zur Lyon-Strasse vom Tor 5 her sichergestellt.

Das Einrichtungsregime im Nordteil kann auch ohne Schwerverkehrsverbindung eingeführt werden.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Platzbedarf für die Schleppkurve, insbesondere beim Einbiegen in die Lyon-Strasse (Liegenschaft Lyon-Strasse Nr. 5)
• Klären der Linienführung in Bezug auf das bestehende Gütergleis aus der Wien-Strasse zum M-Parc: auf oder neben Gütergleis, betriebliche Auswirkungen
• Koordination mit künftigem Gütergleis zum M-Parc gemäss Modul 5
• Betriebsform und Sicherheitseinrichtungen zur Vermeidung von Kollisionen zwischen Strassen- und Schienenverkehr, Gewährleistung Sicherheit von Fussgängern (Fussgängerachse Broadway) und Radverkehr bei der Ausbildung der Querschnitte
• Auswirkungen auf umliegendes Netz für den Fall ohne Schwerverkehrsverbindung</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Bezug zu Einrichtungsregime schwerer Nutzverkehr, aber nicht Voraussetzung, Nr. 61</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Sicherung Raumbedarf (auf Baurechtsparzelle CMS, ggf. auf Unterbaurechtsparzellen)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Investitionsbedarf ist erst im Rahmen der Studie verlässlich zu schätzen</td></tr>
</table>

Nr. 63	Regime schwerer Nutzverkehr Südteil



<table>
<tr><td>Nr. 63</td><td colspan="4">Regime schwerer Nutzverkehr Südteil</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Entlastung Bereich Kunstfreilager vom schweren Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.3 Regime schwerer Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Der Südteil des Dreispitz mit Ausnahme des Kunstfreilagers soll auch längerfristig Industriestandort sein mit einem entsprechenden Aufkommen an schwerem Nutzverkehr. Zielsetzung des Regimes im Südteil ist eine möglichst weitgehende Entlastung des Bereichs Kunstfreilager vom schweren Nutzverkehr, im Übrigen sind keine Restriktionen vorgesehen.

Der Bereich Kunstfreilager soll hauptsächlich über die Neapelstrasse von Süden her erschlossen werden. Zu diesem Zweck ist eine neue Verbindung entlang der Südseite des Transitlagers geplant (Nr. 64). Weiter soll die Durchfahrt von der Frankfurt-Strasse in die Florenz-Strasse und umgekehrt für schwere Nutzfahrzeuge verboten werden, um Zu- und Wegfahrt über Tor 13 zur Frankfurt-Strasse und westlich davon zu unterbinden. Bereits heute ist die Durchfahrt Florenz-Strasse vom Tor 13 zum Parkplatz vor dem Transitlager mit einem solchen Verbot belegt.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Lage Verbotsbereich in Florenz-Strasse klären, Anpassungen Erschliessung Florenz-Strasse 18 und Werkhof Dreispitz Management AG
• Zweckmässigkeit eines Verbots für Zu- und Wegfahrt schwerer Nutzverkehr über Tor 13 und Alternativerschliessung schwerer Nutzverkehr über Neapelstrasse prüfen
• Verträglichkeit mit übergeordneten Zufahrtsachsen ab Autobahn und HVS
• Erarbeitung Signalisationskonzept (in und ausserhalb Dreispitz), Abstimmung mit Kantonspolizei</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Inhaltlicher Querbezug zu Südanschluss Frankfurt-Strasse (Nr. 52)
Eine wirkungsvolle Entlastung des Tor 13 vom schweren Nutzverkehr setzt die Verbindung Transitlager voraus, Nr. 64</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Leistungsfähigkeit Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse, Nr. 51</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; Nutzungen generell eher weniger empfindlich als im Nordteil</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Orientierende Erschliessungsplanung zur Nutzungsplanung/Quartierplanvertrag</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BUD-BL</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

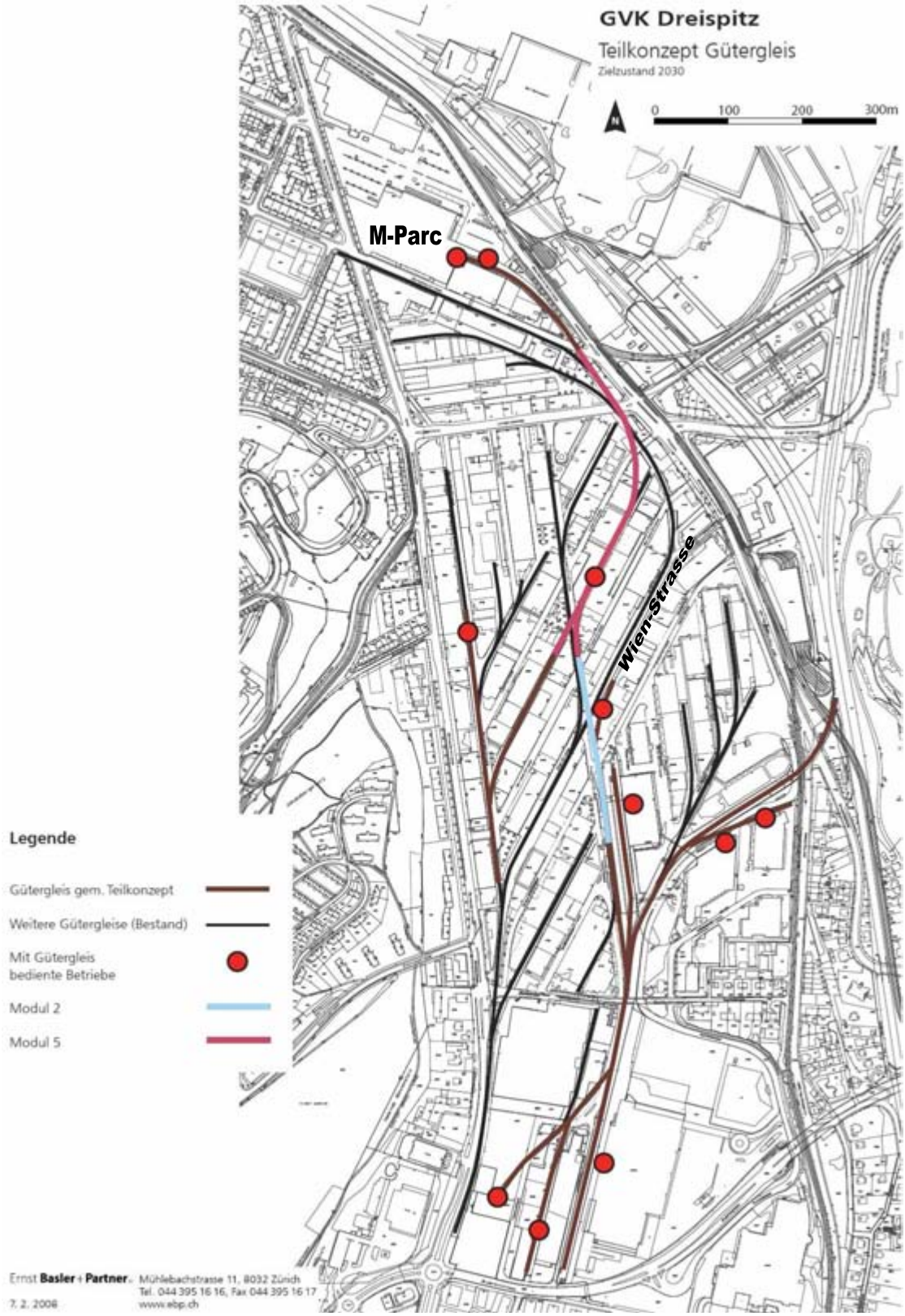
Nr. 64	Neue Zufahrt südlich Transitlager

<table>
<tr><td>Nr. 64</td><td colspan="4">Neue Zufahrt südlich Transitlager</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Entlastung Tor 13 und Platzbereich zwischen Kunstfreilager und Transitlager durch neue Zufahrt</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.5.3 Regime für den schweren Nutzverkehr</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Im Zusammenhang mit dem Kunstfreilager wurde nach Möglichkeiten gesucht, den künftigen „Stadtplatz" zwischen Kunstfreilager und Transitlager vom Verkehr zu befreien. Als Lösung wurde eine neue Verbindung entlang der Südfassade des Transitlagers anstelle des gebäudenäheren Anschlussgleises gefunden. Die geometrische Machbarkeit wurde bereits nachgewiesen (Dreispitzverwaltung, 31.05.07), noch nicht festgelegt ist die definitive Betriebsform (z.B. Einrichtungsbetrieb mit LSA geregelt).

Diese Zufahrt ist Voraussetzung für eine wirkungsvolle Entlastung des Tor 13 vom schweren Nutzverkehr.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Festlegung Betriebsform
• Projektierung
• Anpassung Signalisationskonzept: Zufahrt Florenz-, Oslo-, Helsinki- und Neapel-Strasse via Ruchfeldstrasse statt Tor 13</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Voraussetzung für Umsetzung Quartierplan Kunstfreilager
Koordination mit (allfälliger) Fussgängerverbindung Kunstfreilager – Tramhaltestelle Ruchfeld (Nr. 42)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Verbindlicher Inhalt im Quartierplan Kunstfreilager</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>M'stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten</td></tr>
</table>

7. Gütergleise

Nr. 71	Strategie Reduktion Bedienungspunkte



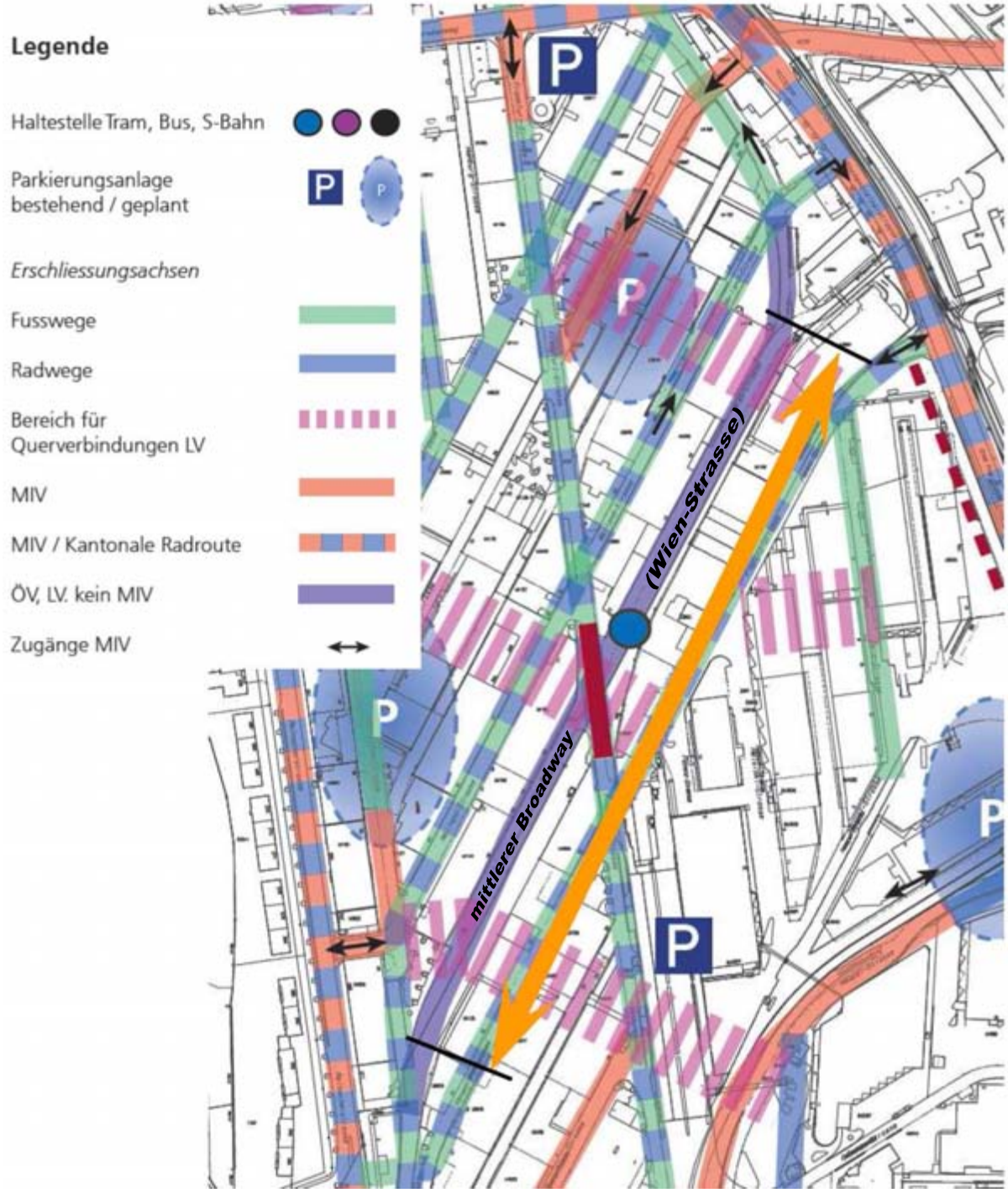
<table>
<tr><td>Nr. 71</td><td colspan="4">Strategie Reduktion Bedienungspunkte</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Konzentration Gütergleisbedienung im Südteil, Reduktion Lärmimmissionen und Reduktion gefährlicher Gleiskreuzungen insbesondere für den Radverkehr im Nordteil</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.6 Gütergleise</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Obwohl nur noch ein kleiner Teil der Betriebe im Dreispitz regelmässig auf dem Gleis bedient wird, ist immer noch jede Parzelle mit einen Anschlussgleis erschlossen. Mit dem GVK wurde festgelegt, dass mittel- und langfristig eine Konzentration der auf einen Gleisanschluss angewiesenen Betriebe im Südteil des Dreispitz anzustreben ist und somit die Gleise im Nordteil weitgehend nicht mehr erforderlich sind (Ausnahmen M-Parc, Landi, Ganter). Dies ist die Grundlage für das Teilkonzept Gütergleis des GVK; Ziel der Massnahme ist die Eliminierung von Lärmimmissionen künftiger empfindlicher Nutzungen sowie die Reduktion gefährlicher Kreuzungen insbesondere für den Radverkehr.

Die Strategie Reduktion Bedienungspunkte beschreibt den Weg, auf welchem dieser Zustand erreicht werden soll. Gleichzeitig definiert sie die für den künftigen Gütergleisbetrieb erforderlichen Module. Die konkrete Massnahmenplanung und damit auch die Koordination mit verschiedenen anderen Massnahmen (z.B. Nr. 11, 33, 46) folgen der Strategie nachgelagert. Das BAV ist einzubeziehen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Evaluierung mögliches Vorgehen: rechtliche Anforderungen, finanzielle Auswirkungen
• Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen einer Reduktion der Bedienungspunkte
• Definition der zu realisierenden Module, Ermittlung der rechtlichen und finanziellen Auswirkungen</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Grundlage für Aufhebung von Gütergleisen, vgl. Nr. 72 und 73</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Voraussetzung für diverse weitere Abklärungen resp. Bearbeitung von Massnahmen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Sehr hoch, Schlüsselmassnahme</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Trasseesicherung (auf Baurechtsparzellen CMS; auf Unterbaurechtsparzellen)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, BUD-BL, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Die Klärung der finanziellen Auswirkungen ist Gegenstand der Untersuchung</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>Nr. 72</td><td colspan="4">Massnahmen bei nicht mehr benötigten Gütergleisen</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Rasche Verbesserung Sicherheit Radverkehr durch Evaluierung geeigneter Massnahmen zur Umnutzung nicht mehr benötigter Gütergleise zugunsten des Fuss- und Radverkehrs</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 3.3.4 Gütergleise, insbesondere Anschlussgleis M-Parc</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Gleisanlagen stellen für Radfahrer eine potentielle Gefahr dar, vor allem schleifende Schnitte zwischen Gleis und Radführung oder Parallelführungen bergen grosses Konfliktpotential. Die grosse Zahl von Gleisanlagen im Strassenraum im Dreispitz wirkt sich deshalb bezüglich der erwünschten Förderung des Radverkehrs resp. der Erhöhung dessen Anteils kontraproduktiv aus.

Mit den Massnahmen werden zwei Stossrichtungen verfolgt:
• Sofortmassnahmen bei bereits heute nicht mehr benutzten Gütergleisen im Strassenraum, wie provisorische Eindeckung oder Einlegen von Gummiprofilen in die Spurrillen
• Vorgehen bei jenen Gleisen, die gemäss Strategie (Nr. 71) auch langfristig nicht mehr gebraucht werden</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Ermittlung der derzeit nicht mehr benötigten Gleisabschnitte
• Evaluation von Sofortmassnahmen, Kostenschätzung
• Erarbeitung Vorgehensvorschlag für gemäss Strategie nicht mehr benötigte Gleise, Rückbau-Etappen aufzeigen, Kostenschätzung</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Koordination mit Kreuzungspunkte Radgroberschliessung - Gleisanlagen, Nr. 33</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Strategie zur Reduktion der Bedienungspunkte muss vorliegen, Nr. 71</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Mittelfristig (2012)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Regelung auf Vertragsebene</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, BUD-BL</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten</td></tr>
</table>

Nr. 73	Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse



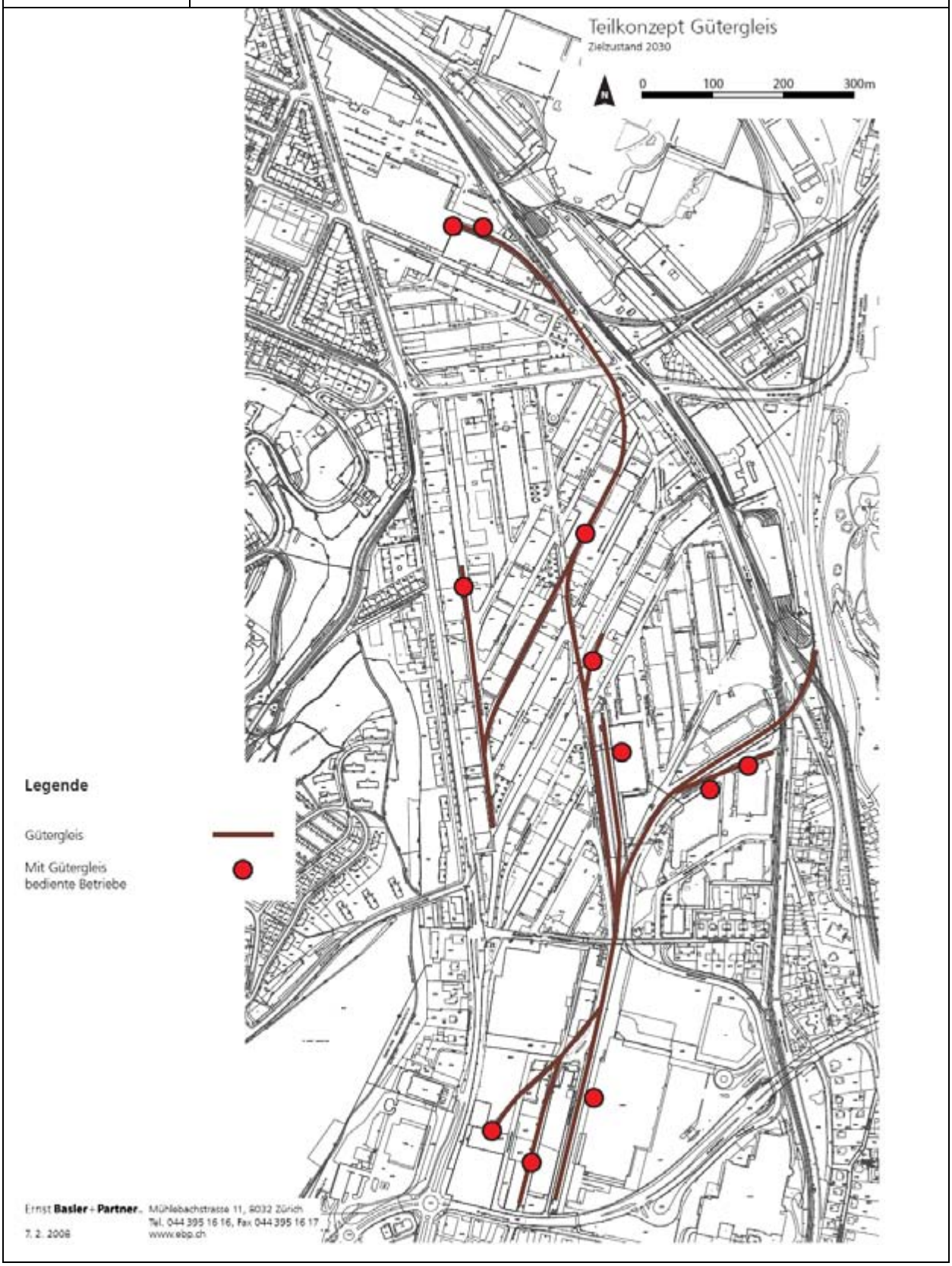
<table>
<tr><td>Nr. 73</td><td colspan="5">Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="5">Entlastung des künftigen mittleren Broadway</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="5">Kapitel 3.3.4 Gütergleise, insbesondere Anschlussgleis M-Parc, Kapitel 4.6 Gütergleise, Kapitel 5 Risiken für die Umsetzung des GVK</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="5">Der Rückbau der Gütergleise in der Wien-Strasse ist Voraussetzung für die Etablierung des (mittleren) Broadway, der eine wichtige Funktion für die Initiierung der Transformation im Dreispitz hat. Erst mit der Reduktion der Anzahl Gütergleise auf maximal eins kann die Fussgängerachse mittlerer Broadway (Nr. 22) realisiert werden. Für die Sicherstellung der Bedienung des M-Parc ist der Weiterbestand eines Gleises ab Frankfurt-Strasse Richtung Osten möglich, solange die Tramlinie noch nicht realisiert ist.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="5">• Betriebliche Bedürfnisse für Rangierbetrieb, dazu erforderliche Anlagen
• Provisorische resp. temporäre Gleisverbindung in den Broadway zur Bedienung M-Parc
• Konzeptionierung Bauablauf auf Grundlage Variantenentscheid Gütergleis Frankfurt-Strasse, Terminierung Rückbauarbeiten</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="3">Lage Gütergleis Frankfurt-Strasse muss entschieden sein, Nr. 74</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="3">Grundlage: Strategie, Nr. 71
Voraussetzung für Realisierung Tramlinie, Nr. 11 sowie der Fussgängerachse mittlerer Broadway, Nr. 22</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="3">Sehr hoch, Schlüsselmassnahme</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="3">Mittelfristig (2012); unterstützt Initiierung der Transformation</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="3">Quartierplanvertrag/städtebaulicher Vertrag zur Trasseefreimachung im Verbund mit Tramtrasseesicherung</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td colspan="2">BVD-BS, BUD-BL, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td colspan="2">Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="5"></td></tr>
</table>

Nr. 74	Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse

<table>
<tr><td>Nr. 74</td><td colspan="4">Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Optimierung Gleislage im Kreuzungsbereich mit dem zukünftigen Broadway</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.6 Gütergleise</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass vorläufig eine Gleisverbindung in den Nordteil des Dreispitz nach dem Rückbau der Gleise in der Wien-Strasse bestehen bleiben muss. Aus verschiedenen Gründen steht eine Verbindung in der Achse Frankfurt-Strasse gegenüber anderen denkbaren Lösungen klar im Vordergrund.

Für die Realisierung dieser Verbindung wurde das Modul 2 entwickelt, welches die Frankfurt-Strasse zweimal quert: südlich des Broadway im Bereich des Werkhofs und nördlich davon etwa auf Höhe Landi. Damit entstehen auf der wichtigen Verbindung für Radfahrer nicht nur gefährliche kleine Winkel der Gleise zur Fahrtrichtung, sondern gleichzeitig ist auch die Sicherung der beiden Übergänge enorm komplex und für die Verkehrsteilnehmer äusserst schwierig verständlich. Es ist deshalb eine Optimierung des Moduls 2 mit der Gleislage auf der Ostseite der Frankfurt-Strasse zu untersuchen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Projektstudie Gleistrassierung auf der Ostseite der Frankfurt-Strasse
• Anpassungen Strassenraum, Liegenschaften für definitive Gleislage
• Koordination/Anpassungen Umgestaltung Frankfurt-Strasse, Nr. 46
• Bauablauf, Kostenschätzung
• Koordination mit Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse, Nr. 73</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Voraussetzung für Reduktion und Rückbau Gütergleise Wien-Strasse, Nr. 73; Planerische Rahmenbedingung für Umgestaltung Frankfurt-Strasse, Nr. 46</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Realisierung zweckmässigerweise vor resp. spätestens mit Umgestaltung Frankfurt-Strasse, Nr. 46</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Hoch; erlaubt wesentliche Entlastung Frankfurt-Strasse zu Gunsten des Radverkehrs</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Trasseesicherung (Baurechtsparzellen CMS; auf Unterbaurechtsparzellen)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, BUD-BL, M’stein</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>X</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4">Ohne Betriebskosten</td></tr>
</table>

Nr. 75	Raumbedarf Lichtraumprofil Gütergleis



<table>
<tr><td>Nr. 75</td><td colspan="4">Raumbedarf Lichtraumprofil Gütergleis</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Sicherung des Betriebs auf den langfristig zu erhaltenden Gütergleisen</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.6 Gütergleise</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Die Zahl der Gütergleise im Dreispitz soll zwar erheblich reduziert werden, der Betrieb auf denjenigen Gleisen, die gemäss Konzept bestehen bleiben, ist jedoch langfristig zu sichern. Dies ist insbesondere für jene Gleise und Gleisverbindungen relevant, die zur Realisierung des Konzepts neu gebaut werden müssen.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Ermittlung des Raumbedarfs der Gütergleisanlagen auf Grund des Entscheids betr. die zu realisierenden Module
• Geeignete Form der rechtlichen Sicherung des Raumbedarfs
• Entschädigungsfragen</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Einfluss auf Planungsspielraum für die Umgestaltung Frankfurt-Strasse (Süd), Nr. 46
Die Trasseesicherung für das Gütergleis entlang der Frankfurt-Strasse nördlich Broadway erfolgt im Rahmen von Nr. 74</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">Strategie Reduktion Bedienungspunkte resp. Entscheid über die zu realisierenden Module muss vorliegen, Nr. 71</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Kurzfristig (2010)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">Trasseesicherung (Baurechtsparzellen CMS; auf Unterbaurechtsparzellen)</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

Nr. 76	Gleisanschluss M-Parc

<table>
<tr><td>Nr. 76</td><td colspan="4">Gleisanschluss M-Parc</td></tr>
<tr><td>Kurzbeschrieb</td><td colspan="4">Entwicklung von Alternativen zur heutigen oberirdischen Gleisbedienung des M-Parc</td></tr>
<tr><td>Bezug zum GVK</td><td colspan="4">Kapitel 4.6 Gütergleise</td></tr>
<tr><td>Erläuterungen, Erwägungen</td><td colspan="4">Eine längerfristige Beibehaltung des Gütergleisanschlusses M-Parc hat weit reichende Konsequenzen. Er erfordert die Durchquerung des ganzen Nordteils des Dreispitz mit einem Gleis, mit allen Folgen für die anderen Verkehrsteilnehmer und die künftigen Bewohner des Dreispitz. Zudem werden erhebliche Aufwendungen für die Anpassungen der Gleisanlagen ausgelöst, welche für die Sicherstellung des Anschlusses M-Parc infolge der Aufhebung der Gleise in der Wien-Strasse notwendig sind. Eine Aufhebung der Bedienung des M-Parc würde also eine ganze Reihe von Problemen auf einen Schlag eliminieren.

Gleichzeitig ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Belieferung des M-Parc auf der Schiene in einem bestimmten Umfang eine der Auflagen der Baubewilligung ist.

Es wurden bereits verschiedene Ideen für Alternativen angedacht, beispielsweise eine direkte unterirdische Einführung eines Anschlussgleises von Osten her oder die Bedienung auf der Strasse ab einem Umschlagspunkt im Dreispitz. Eine systematische Untersuchung erfolgte jedoch nicht.</td></tr>
<tr><td>Klärungsbedarf</td><td colspan="4">• Entwickeln von Alternativen zur heutigen oberirdischen Gleisbedienung des M-Parc quer durch den ganzen Dreispitz
• Projektstudien, Kostenschätzung
• Rechtliche Aspekte, bspw. Möglichkeiten zur Revision der Baubewilligung, Vorgehen</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Umsetzungsbezogene Aspekte</td><td colspan="2">Planerische Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</td><td colspan="2">Einfluss auf die Strategie Reduktion Bedienungspunkte, Nr. 71</td></tr>
<tr><td colspan="2">Abhängigkeiten zeitlich, bzgl. Realisierung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bedeutung im Kontext GVK</td><td colspan="2">Mittel</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zeithorizont planerische Abklärungen</td><td colspan="2">Längerfristig (2015)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Planrechtliche Festsetzung</td><td colspan="2">---</td></tr>
<tr><td>Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung</td><td>Federführung</td><td>CMS</td><td>Koordination mit</td><td>BVD-BS, SBB</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Investitionsaufwand</td><td colspan="2">Klein
(bis CHF 1 Mio.)</td><td>Mittel
(CHF 1 bis 5 Mio.)</td><td>Gross
(grösser CHF 5 Mio.)</td></tr>
<tr><td colspan="2">X</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td></tr>
</table>

A1 GVK Dreispitz; Erschliessungsachsen: Hauptfunktionen (29.10.08)

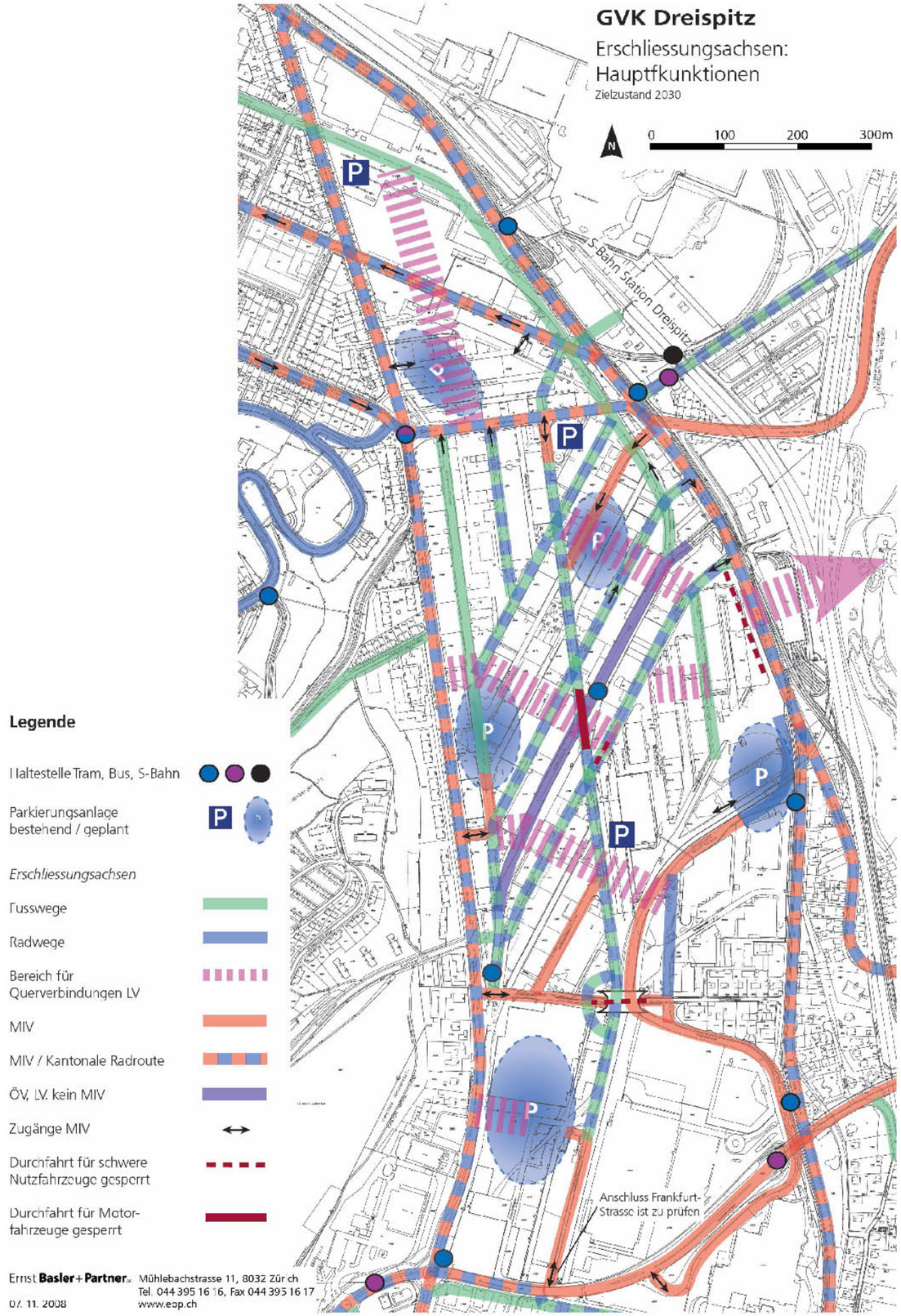
Abweichend von der Plandarstellung im GVK sind zum besseren Verständnis mit Blick auf die Verortung der Massnahmen auch die Gütergleise gemäss Teilkonzept Gütergleise des GVK dargestellt.

A2 Übersichtsplan Massnahmen

A3 Dreispitz-Areal: Unterbaurechtsparzellen

BVD-BS, 08.03.2001

A1 Gesamtverkehrskonzept: Erschliessungsachsen - Hauptfunktionen



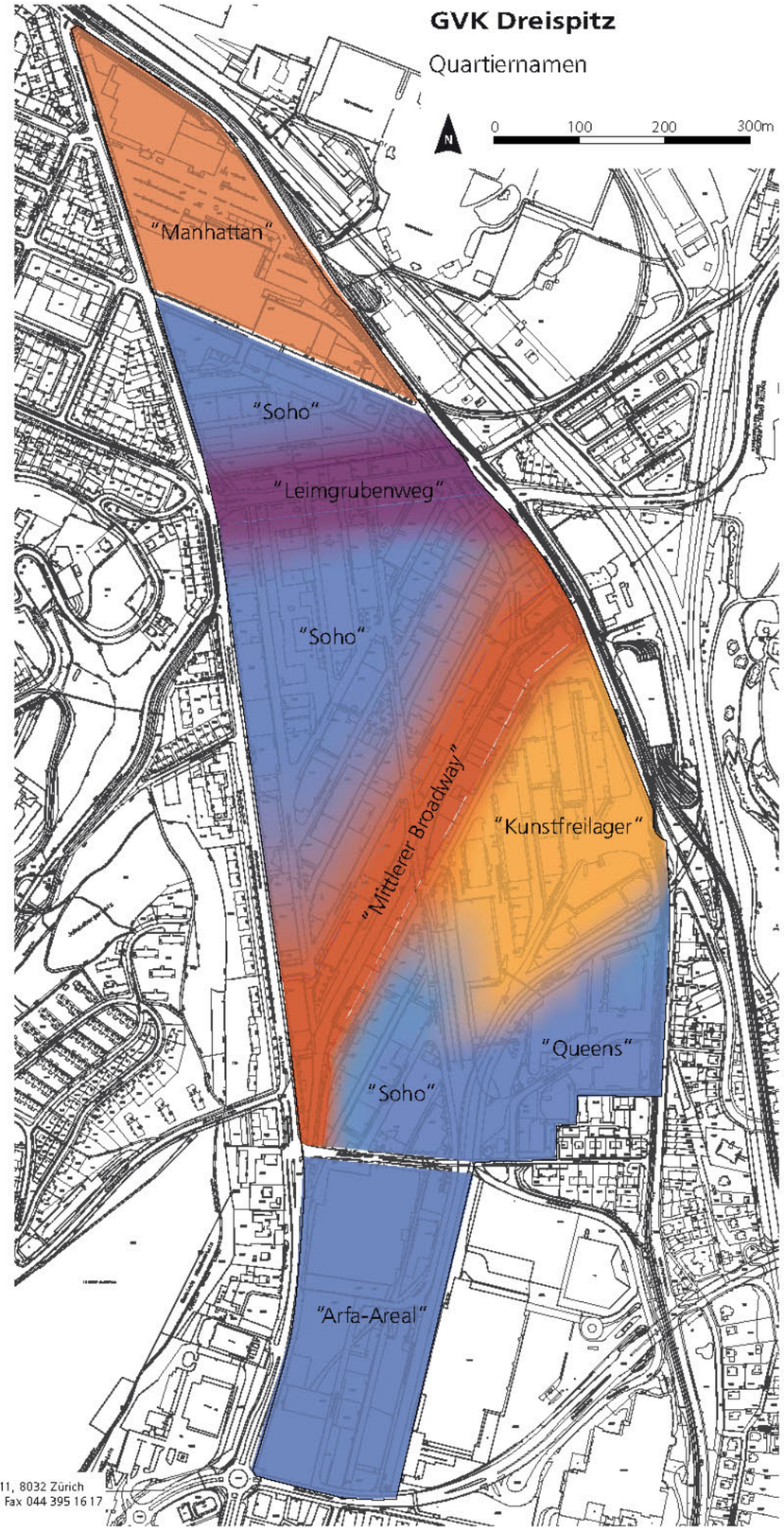
Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

07. 11. 2008

A2 Dreispitz Übersichtsplan

(Plangrundlage von Dreispitz Management AG)

A3 Dreispitz: Quartiernamen



Ernst Basler + Partner
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

A4 Wichtigste Konfliktbereiche

Legende

Konfliktbereiche

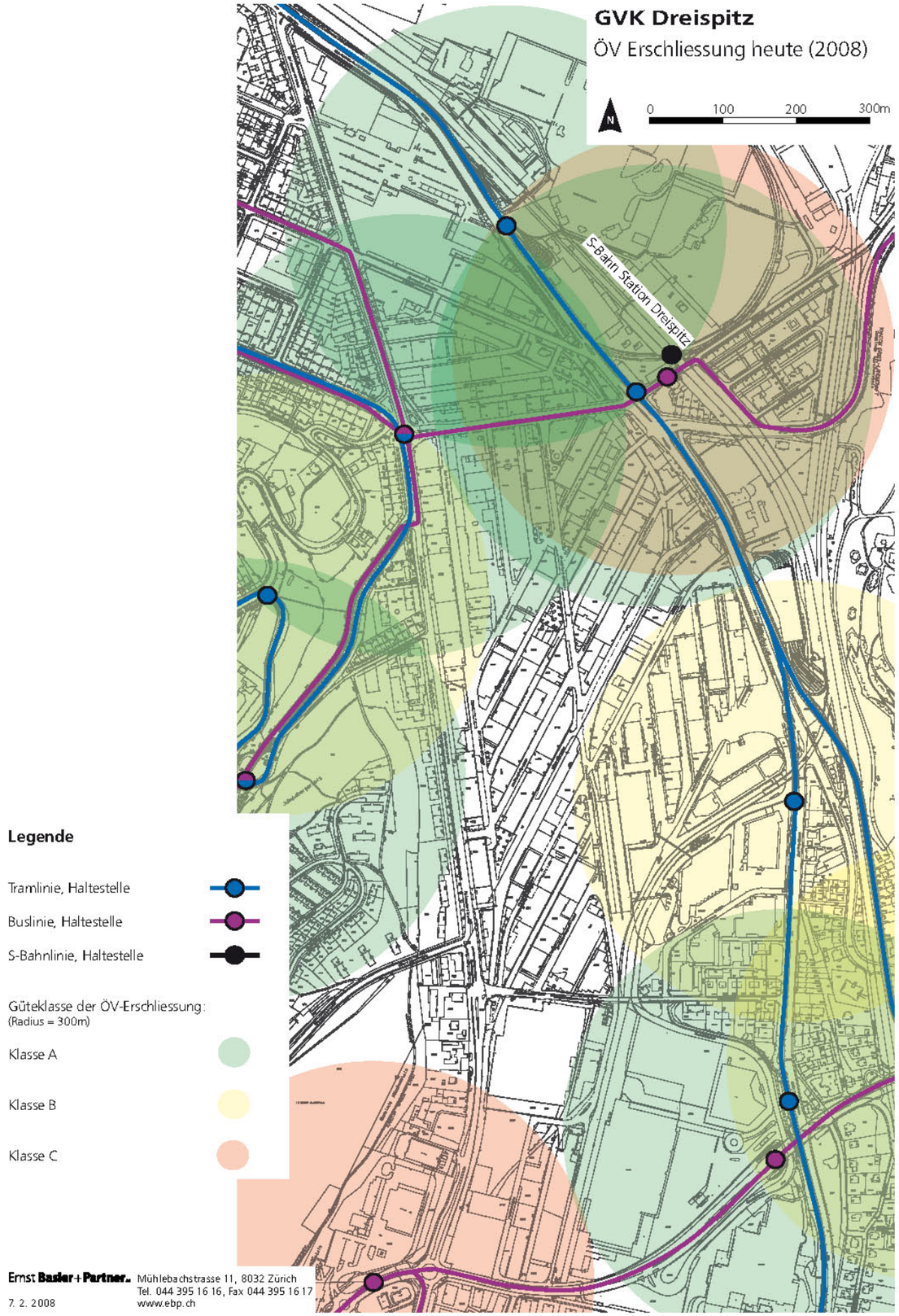
Bereits heute

Ziele GVK

Ernst Basler + Partner.
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

A5 Erschliessung öffentlicher Verkehr heute



Ernst Basler + Partner.
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

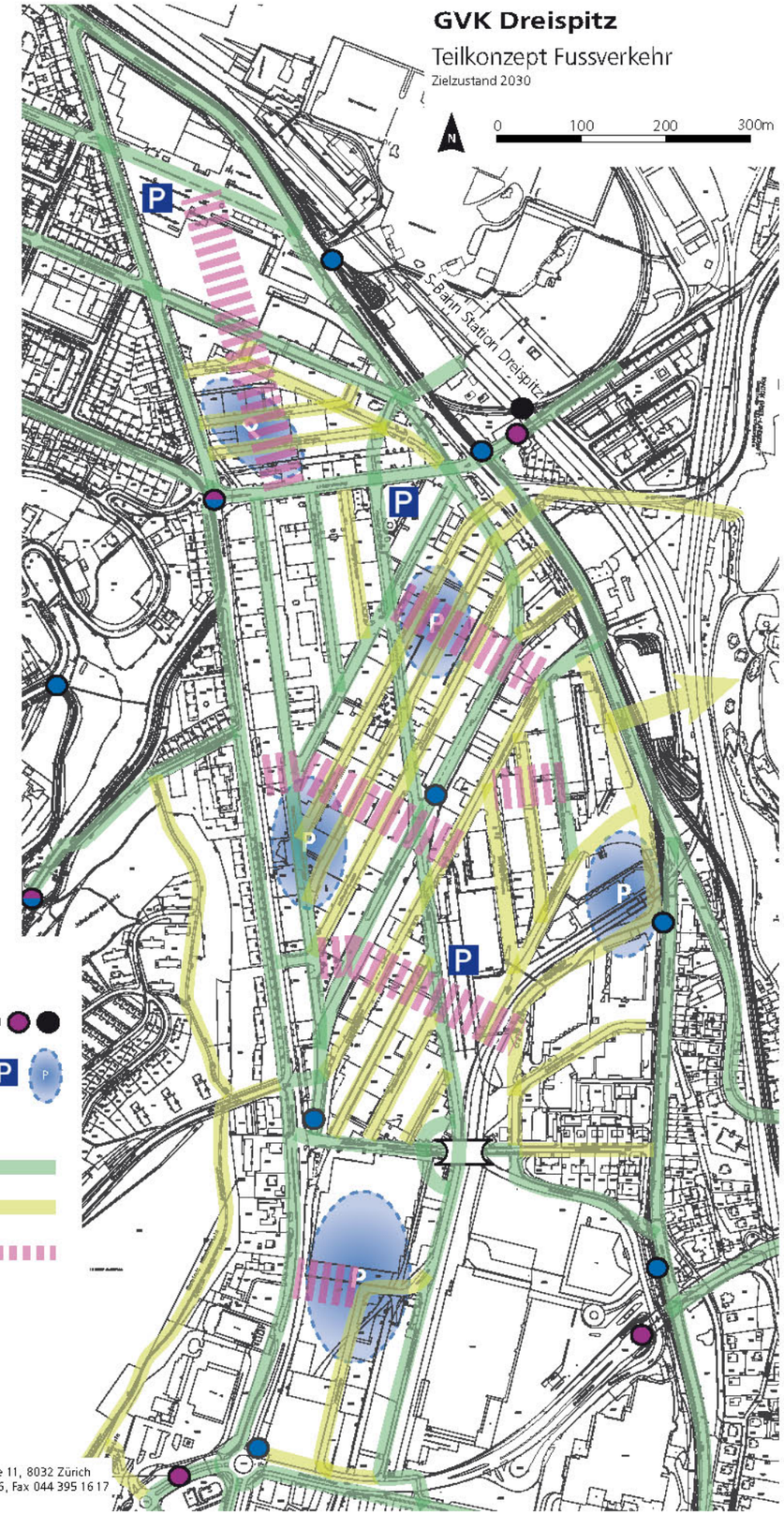
7. 2. 2008

A6 Teilkonzept öffentlicher Verkehr

Ernst Basler + Partner.
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

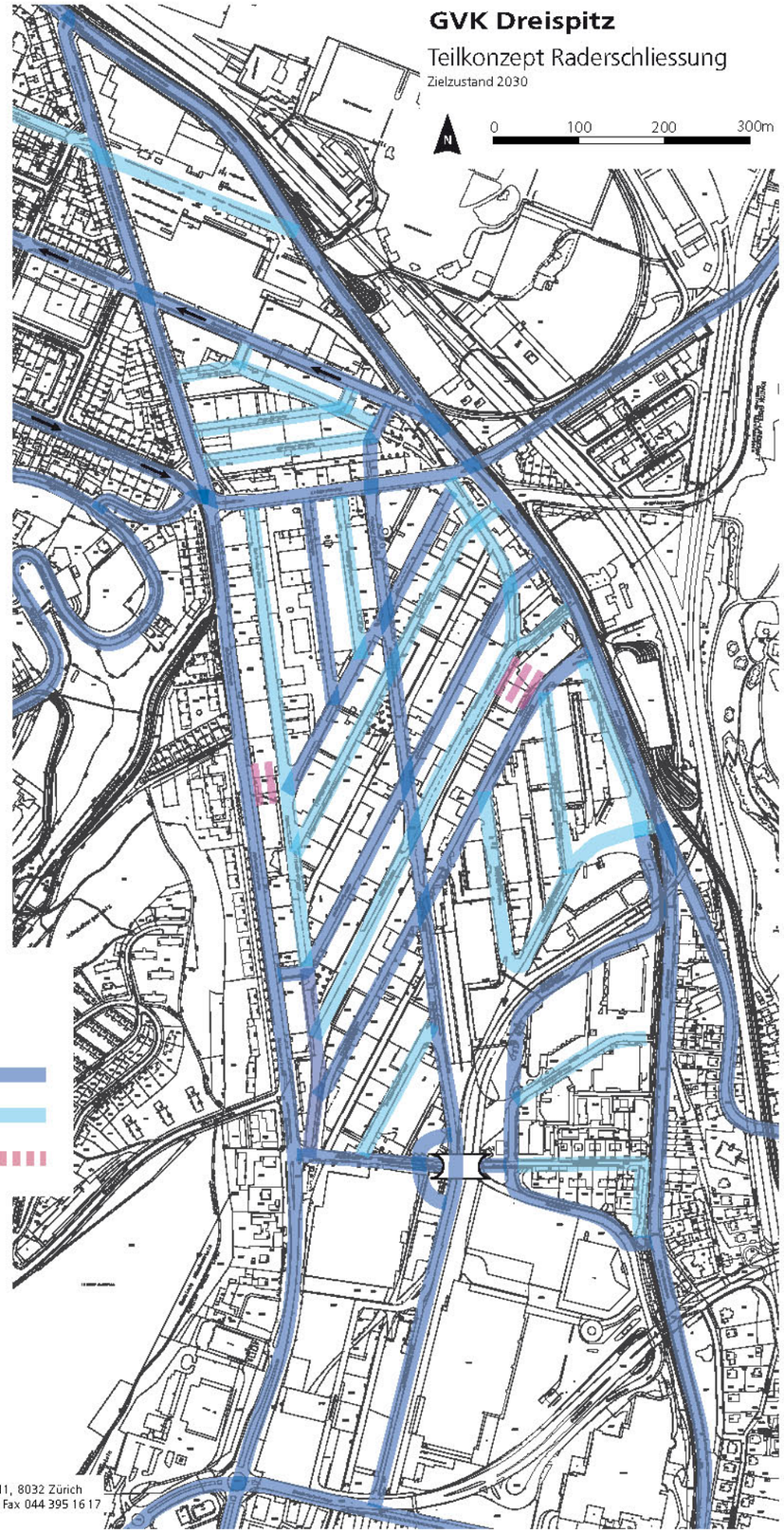
A7 Teilkonzept Fussverkehr



Ernst Basler + Partner
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

A8 Teilkonzept Radverkehr



Legende

Erschliessungsachsen

Radwege (grob)

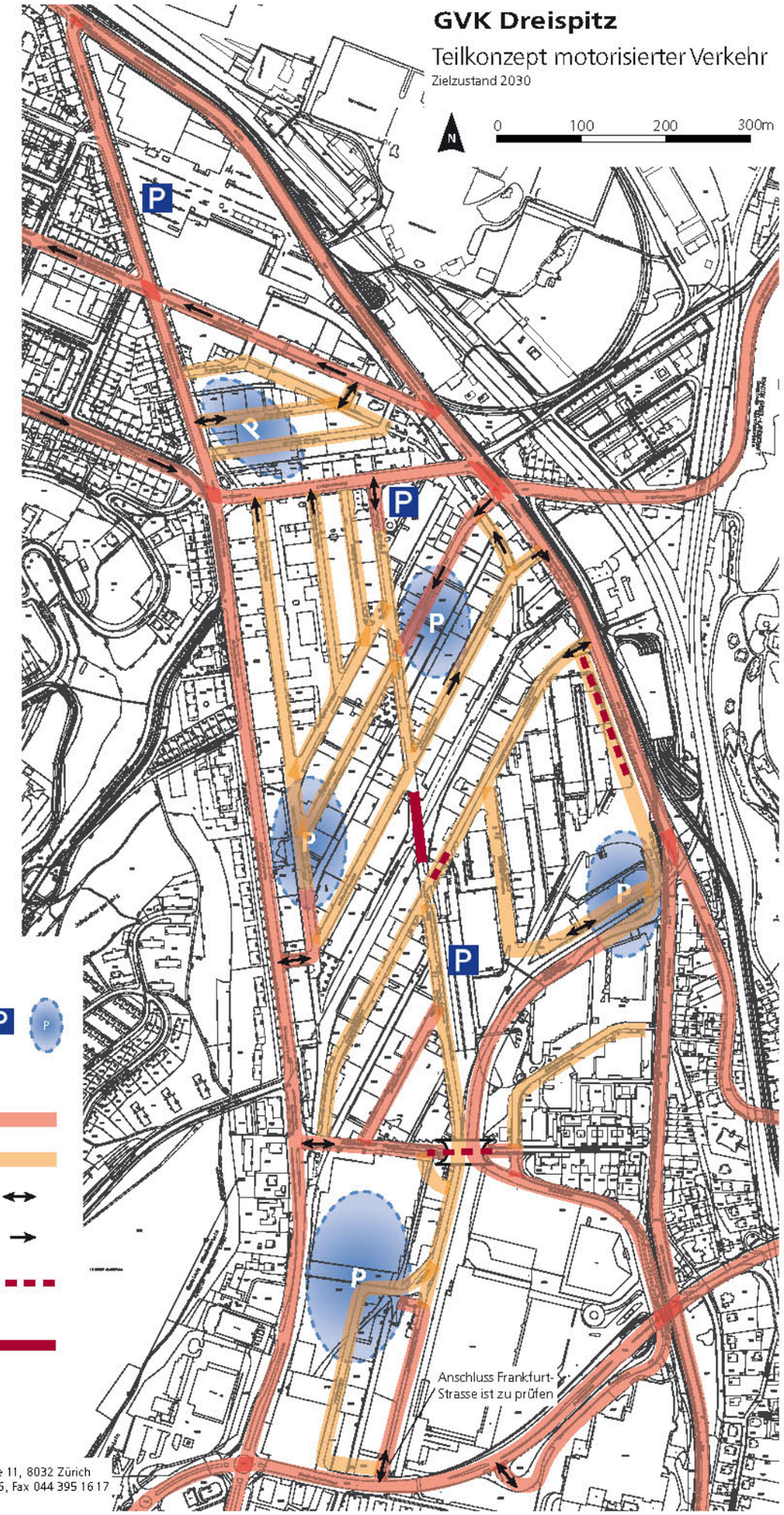
Radwege (fein)

Bereich für Querverbindungen

Ernst Basler + Partner.
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

A9 Teilkonzept motorisierter Verkehr



Ernst Basler + Partner
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

A10 Teilkonzept Verkehrsregime schwerer Nutzverkehr

Ernst Basler + Partner
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

7. 2. 2008

A11 Teilkonzept Gütergleise

Legende

Gütergleis

Mit Gütergleis bediente Betriebe

Ernst Basler + Partner
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

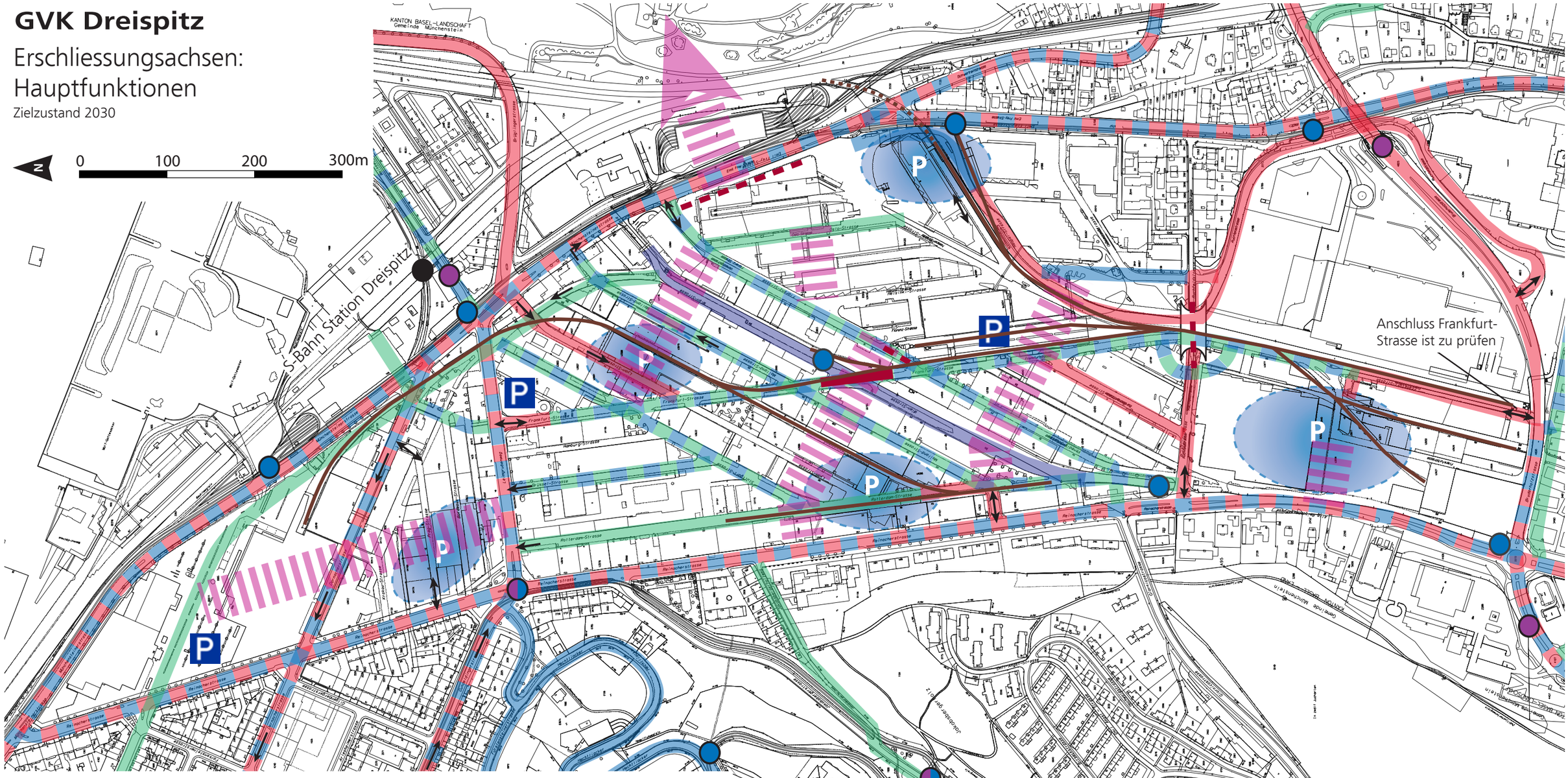
7. 2. 2008

GVK Dreispitz

Erschliessungsachsen: Hauptfunktionen

Zielzustand 2030

N 0 100 200 300m



Legende

- Haltestelle Tram, Bus, S-Bahn
- ÖV, LV, kein MIV
- Fusswege
- Radwege
- Bereich für Querverbindungen LV
- Gütergleise

- MIV
- MIV / Kantonale Radroute
- Parkierungsanlage bestehend / geplant
- Zugänge MIV
- Durchfahrt für schwere Nutzfahrzeuge gesperrt
- Durchfahrt für Motorfahrzeuge gesperrt

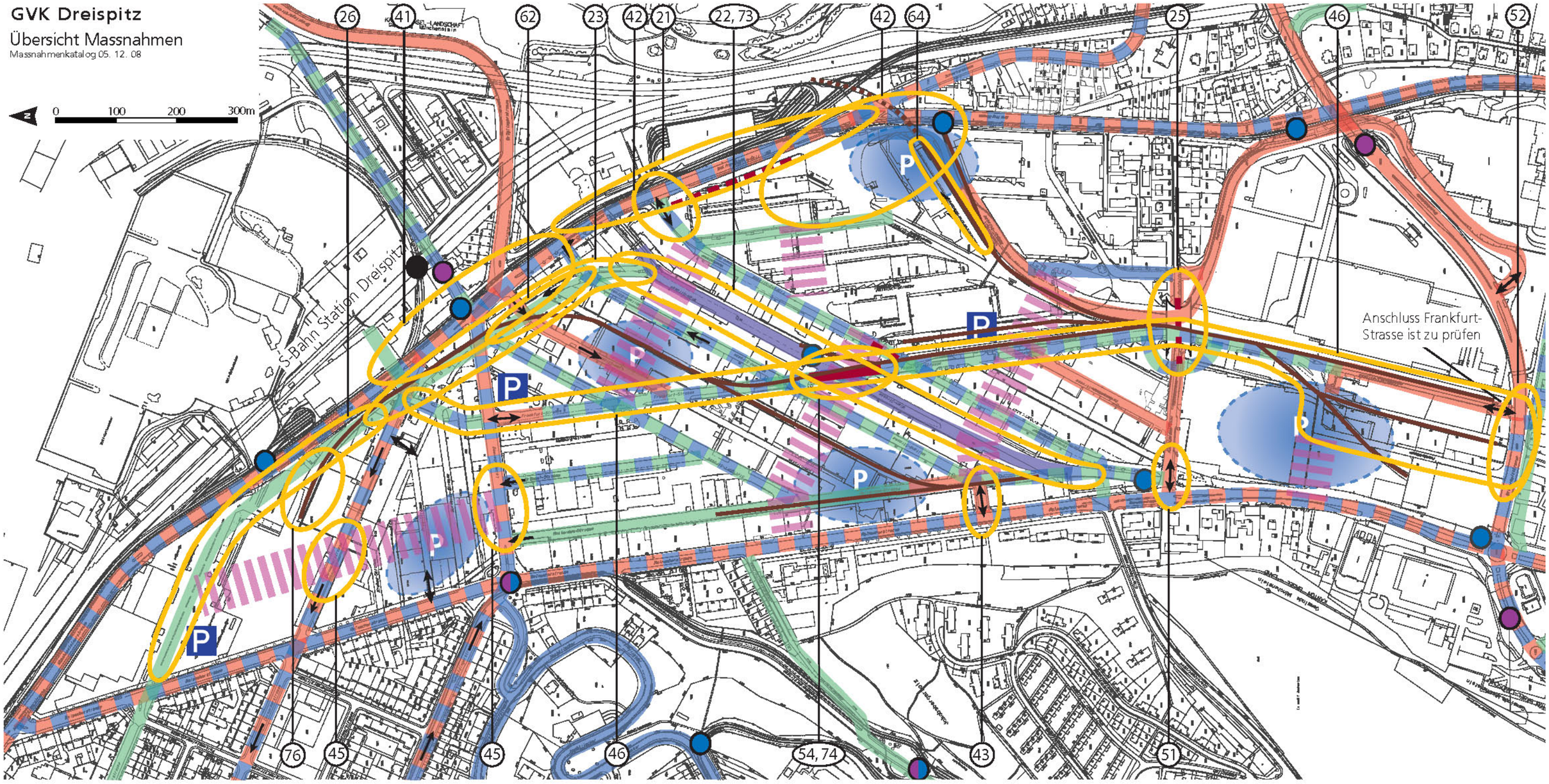
Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

29. 10. 2008

GVK Dreispitz

Übersicht Massnahmen

Massnahmenkatalog 05. 12. 08



Legende

- Haltestelle Tram, Bus, S-Bahn
- ÖV, LV, kein MIV
- Fusswege
- Radwege
- Bereich für Querverbindungen LV
- Gütergleise
- MIV
- MIV / Kantonale Radroute
- Parkierungsanlage bestehend / geplant
- Zugänge MIV
- Durchfahrt für schwere Nutzfahrzeuge gesperrt
- Durchfahrt für Motorfahrzeuge gesperrt

Auflistung Massnahmen gemäss Massnahmenkatalog

Kursiv: Massnahme nicht im Plan verzeichnet

11.	*Tram Dreispitz*
12.	*Konzept Busvorläuferbetrieb*
21.	Fusswegeanbindung Brüglinger Ebene
22.	Fussgängerachse mittlerer Broadway
23.	Fusswegverbindung Broadway von Wien-Strasse bis Dornacherstrasse
24.	*Arealinterne Querungen Fussgängerverkehr*
25.	Fussgängerunterführung Ruchfeldstrasse
26.	Fusswegverbindung Broadway in der Nordspitze
31.	*Einbindung Dreispitz in das übergeordnete Radroutennetz*
32.	*Arealinterne Querungen Radverkehr*
33.	*Kreuzungspunkte Radgroberschliessung – Gleisanlagen*

41.	Knotenbereich Dreispitz / Fussweganbindung S-Bahnstation Dreispitz
42.	Anschluss Kunstfreilager an Emil-Frey-Strasse und Zugang Tramhaltestelle Ruchfeld
43.	Anschlussknoten Tor 5
44.	*Gestaltung Anschlussknoten*
45.	Querung Leimgrubenweg und Dornacherstrasse
46.	Umgestaltung Frankfurt-Strasse
51.	Anschlussknoten Reinacher-/Ruchfeldstrasse
52.	Anschluss Frankfurt-Strasse an Bruderholzstrasse
53.	*Überprüfung Knotenauslastung*
54.	Sperrung Frankfurt-Strasse beim Broadway
55.	*Präzisierung Lage Parkhäuser*

61.	*Einrichtungsregime Nordteil*
62.	Schwerverkehrsverbindung Mailand-/Lyon-Strasse
63.	*Regime schwerer Nutzverkehr Südteil*
64.	Neue Zufahrt südlich Transitlager
71.	*Strategie Reduktion Bedienungspunkte*
72.	*Massnahmen bei nicht mehr benötigten Gütergleisen*
73.	Reduktion und Rückbau Gütergleise in der Wien-Strasse
74.	Lage Gütergleis in der Frankfurt-Strasse
75.	*Raumbedarf Lichtraumprofil Gütergleise*
76.	Gleisanschluss M-Parc

Ernst Basler + Partner AG Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Tel. 044 395 16 16, Fax 044 395 16 17
www.ebp.ch

20. 04. 2009