



Fachexkursion

„Nordtangente Basel - verkehrliche und städtebauliche Chance“ Referate und Besichtigung

Freitag 30. Oktober 2009, Basel
09.30 bis 16.00 Uhr

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung zur Nordtangente	3
1.1	Facts zur Nordtangente	3
1.2	Ziele zur Nordtangente	3
1.3	Chronologie der Nordtangente	4
1.4	Kosten der Nordtangente	4
1.5	Öffentlichkeitsarbeit	5
1.6	Verkehrsentwicklung im Bereich der Nordtangente	5
2	Stadtentwicklung Basel Nord	6
2.1	Erlenmatt	6
2.2	Novartis Campus	6
2.3	ProVolta	7
3	Stadtstrassen Nordtangente (NT)	10
3.1	Ausgangslage	10
3.2	Vorgaben	10
3.3	Projekte Stadtstrassen	11
3.4	Projekte Grünanlagen und Restflächen	19

Dokumentation der Referate

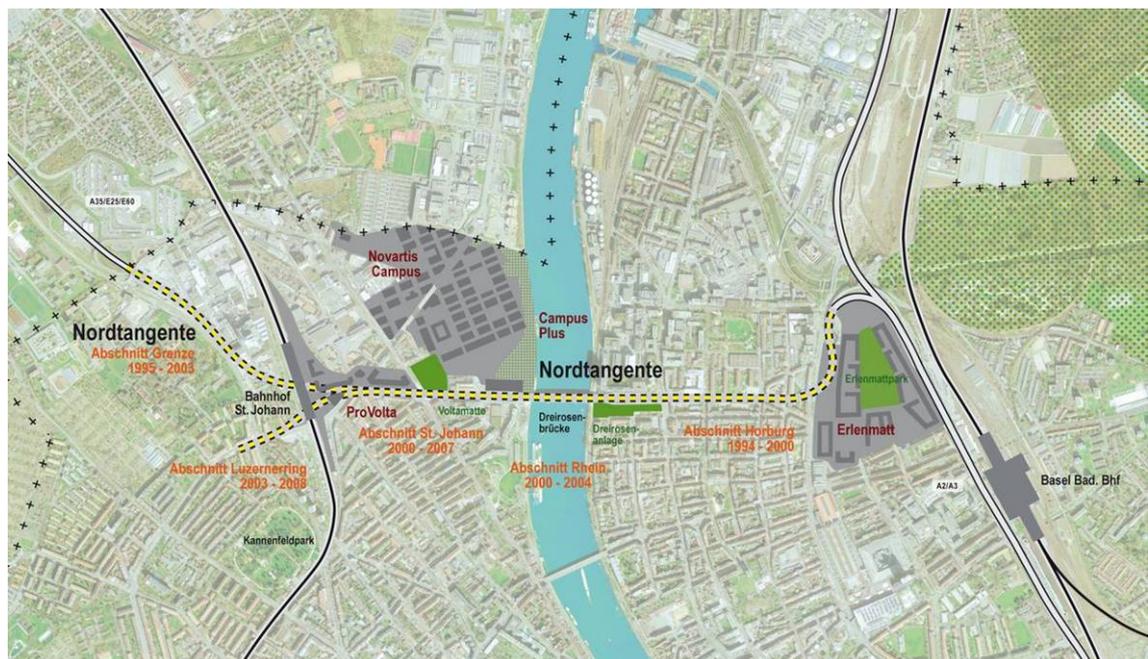
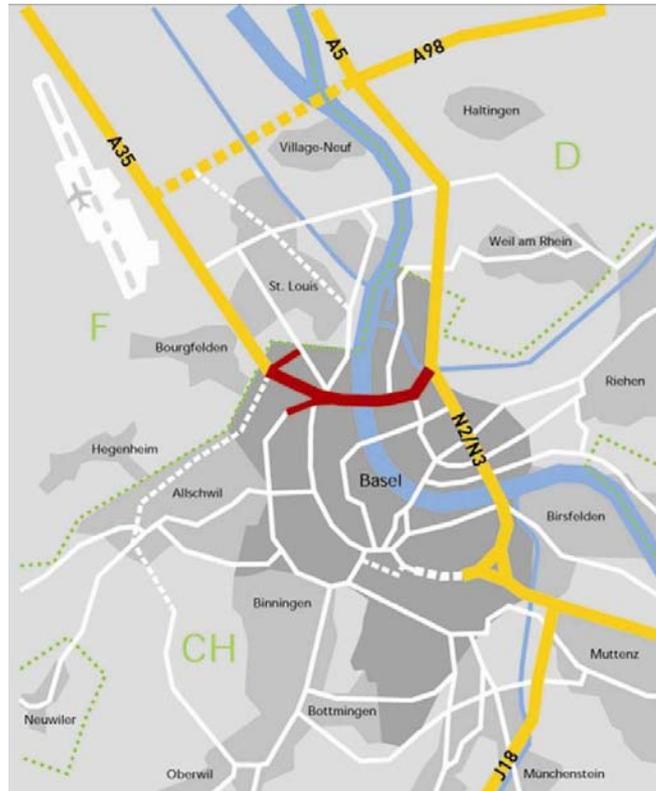
1 Einführung zur Nordtangente

1.1 Facts zur Nordtangente

- Länge 3 km
- 87% im Untergrund
- Über 20 Jahre Projektdauer
- 4 Abschnitte und Anschlüsse
- Direktverbindung von der A35 (F) zur A2 (CH)

1.2 Ziele zur Nordtangente

- Übernimmt bis zu 80% des motorisierten Individualverkehrs von über 40000 Fz. (DTV) pro Tag
- Entlastet die Wohn- und Arbeitsgebiete in Basel-Nord vom Transitverkehr
- Steigert die Attraktivität von Basel-Nord als Wohn- und Wirtschaftsstandort
- Erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert die Umweltbelastungen
- Schafft Voraussetzungen für eine fortschrittliche **Stadtentwicklung**



Abschnitte der Nordtangente mit Bauzeit und Stadtentwicklungsgebiete Basel-Nord

1.3 Chronologie der Nordtangente

1960	Festlegung des Nationalstrassennetzes durch die Bundesversammlung
1963	Staatsvertrag zwischen F und CH betreffend Zusammenschluss der beiden Autobahnnetze
1976	Auftrag des Bundes an den Kanton, ein Generelles Projekt für die Nordtangente auszuarbeiten
1986	Entscheid durch Grossen Rat (kant. Parlament) für unterirdische Variante
1986	Ablehnung der Initiative „Basel ohne Nordtangente“ durch das Volk
1987	Der Bundesrat genehmigt das Generelle Projekt
1989	Eröffnung der A35 (F) mit prov. Abnahme in Basel
1994	Der Bund genehmigt das erste Ausführungsprojekt, Abschnitt Horburg > Baubeginn
1995 - 1998	Weitere Ausführungsprojekte genehmigt
1999	Erste Teileröffnung, Abschnitt Horburg
2000 - 2006	Teilbetriebnahmen auf verschiedenen Abschnitten
2002	Abbruch der alten Dreirosenbrücke
2007	Eröffnung der Stammlinie der Nordtangente
2009	Die Umgestaltungsmassnahmen auf den Stadtstrassen sind Ende Oktober abgeschlossen



Baustellen Abschnitt und Anschluss St. Johann

1.4 Kosten der Nordtangente

• Projekt & Bauleitung	CHF	339 Mio.
• Landerwerb	CHF	165 Mio.
• Bauausführung	CHF	1086 Mio.

Total (Stand: 31.12.06)	CHF	1590 Mio.
-------------------------	-----	-----------

⇒ Anteil Bund 65%, Anteil Kanton 35%

1.5 Öffentlichkeitsarbeit

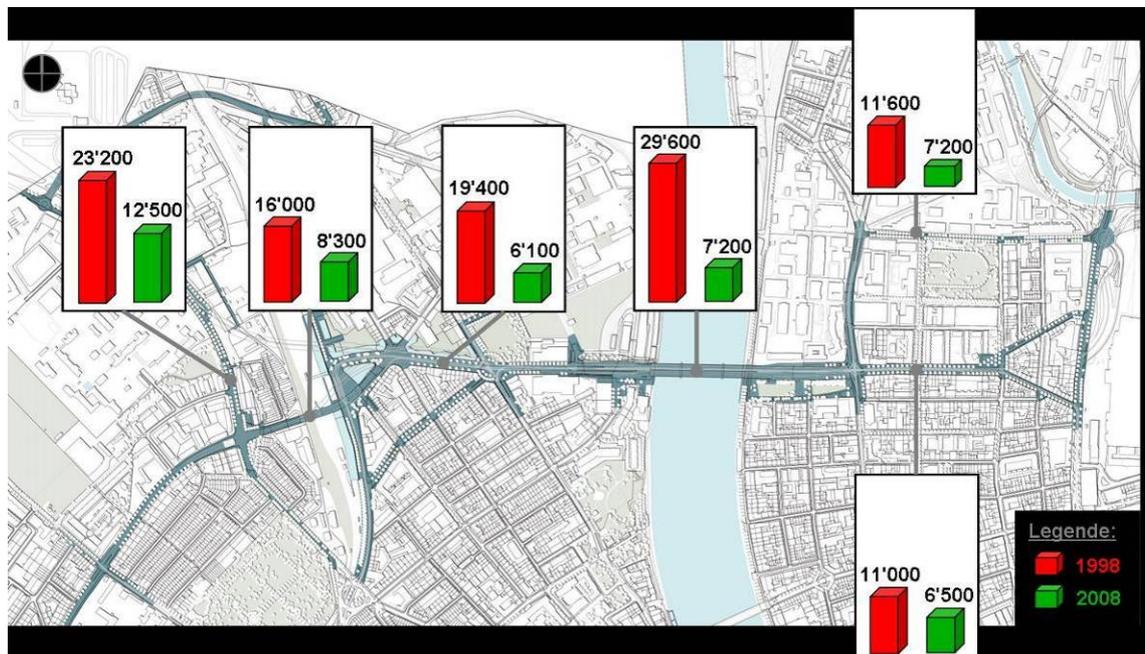
- Informationscenter UW Volta
- Medieninformation und -veranstaltungen
- Quartiersversammlungen
- Jährliche Infobroschüren (NT-Info 1-25), Flyer, etc.
- Eröffnungsfeste für Teilabschnitte
- Buch „Wanderung Basel Nord Tangente“, Christoph Merian Verlag, 2009

⇒ Der Öffentlichkeitsarbeit kommt bei einer Bauzeit von 15 Jahren eine grosse Bedeutung zu!



1.6 Verkehrsentwicklung im Bereich der Nordtangente

Die Nordtangente hat die Erwartungen betreffend Entlastung des Stadtstrassennetzes erfüllt!



Vergleich der Verkehrsentwicklung auf den Stadtstrassen zwischen 1998 und 2008

2 Stadtentwicklung Basel Nord

2.1 Erlentatt

Ein neues Stadtquartier mit:

- 700 Wohnungen
- 94'000 m² kommerziellen und Gewerbeflächen
- 8 ha Park



2.2 Novartis Campus

Masterplan:

„Vom Produktionsstandort zum Technologie-Campus“



2000

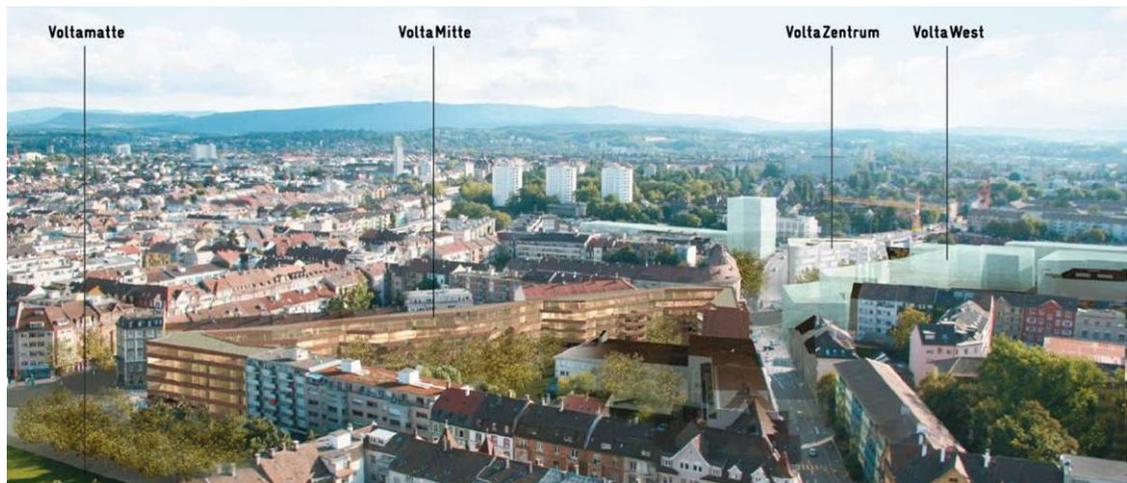
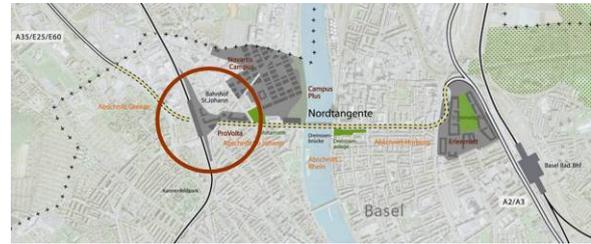


2030

- Funktionalität und Ästhetik als Grundlage für optimales Arbeitsumfeld
- Campus spielt eine entscheidende Rolle für die Attraktivität als Arbeitgeber

2.3 ProVolta

- Baufelder **Volta Mitte**, **Volta West** und **Volta Zentrum**
- **Erschliessung Äusseres St. Johann** mit Verkehrsdrehscheibe Bhf. St. Johann



Volta Mitte

Christ & Gantenbein / Marazzi GU 2005, Siegerprojekt „Cinzano“

- 110 Wohnungen
- 2'500 m² kommerzielle Flächen
- 78 Parkplätze



Volta West

Degelo, Iten Brechtbühl Architekten, Projektträgerausschreibung 2004

- 140 Wohnungen
- 2'500 m² kommerzielle und gewerbliche Flächen
- 125 Parkplätze

Volta Zentrum

Buchner Bründler Architekten

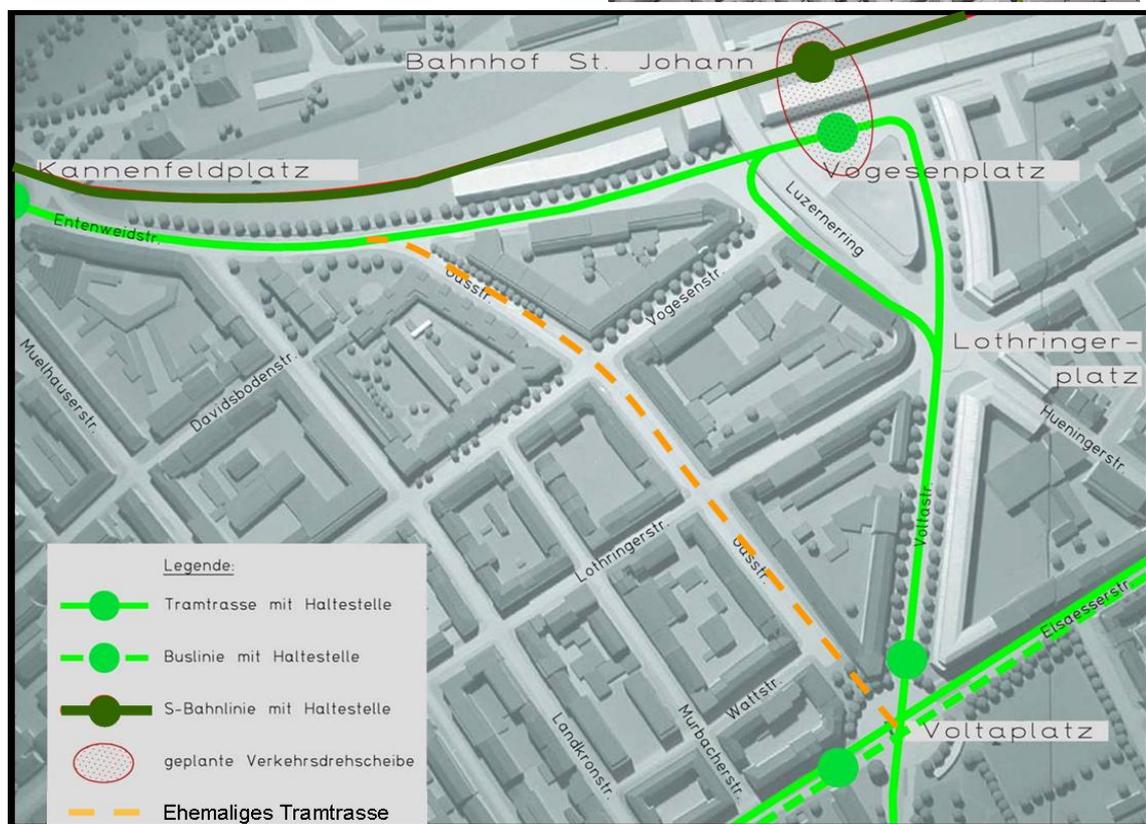
- 750 Wohnungen
- 1'500 m² kommerzielle Flächen
- 1'500 m² Büroflächen
- 200 Parkplätze



Erschliessung Äusseres St. Johann

Teilprojekte:

- Tramverlegung von Gas- in Voltastrasse
- Neugestaltung Vogesenplatz
- Tramwendeschlaufe, Hüningerstrasse
- Neugestaltung Entenweidstrasse Süd
- Neugestaltung Entenweidstrasse Nord (neu: Saint-Louis-Strasse)
- Neugestaltung Gasstrasse



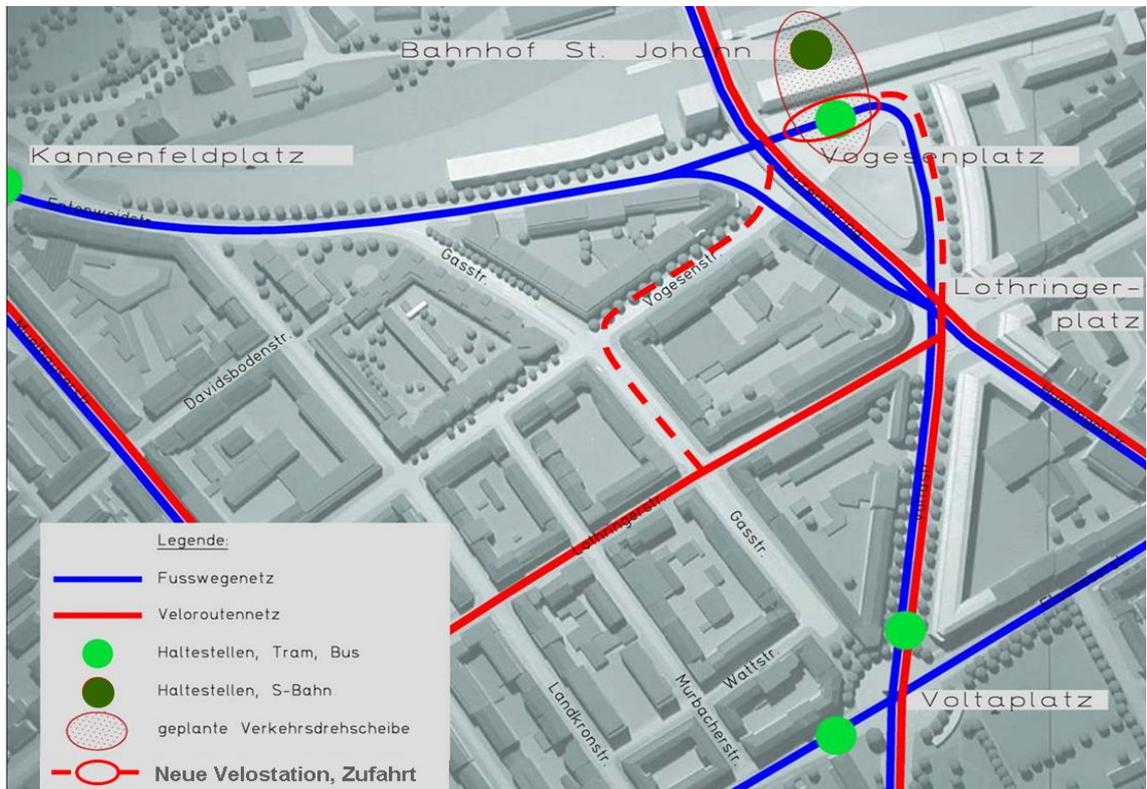
Tramverlegung und Verkehrsdrehscheibe Bahnhof St. Johann

Kosten zulasten Investitionsbereich ‚Öffentlicher Verkehr‘:

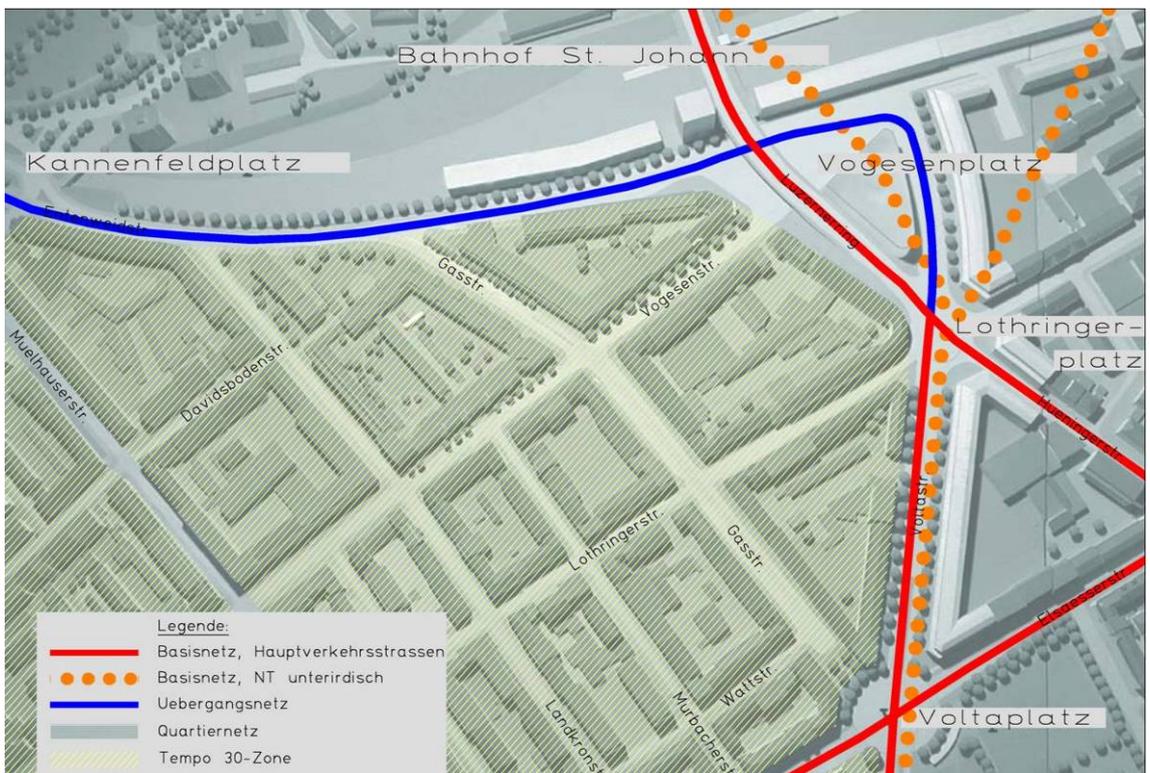
Umlegung Tramlinie 1	CHF 15'150'000.-
Tramwendeschlaufe	CHF 3'050'000.-
Total	CHF 18'200'000.-

Kosten zulasten Investitionsbereich ‚Strassen Stadtgestaltung‘

Vogesenplatz	CHF 11'220'000.-
Entenweidstrasse Süd	CHF 5'445'000.-
Entenweidstrasse Nord	CHF 1'970'000.-
Gasstrasse	CHF 3'365'000.-
Total	CHF 22'000'000.-



Fuss- und Veloverkehrskonzept mit Velostation am Bahnhof St. Johann



Konzept Netzhierarchie Individualverkehr

3 Stadtstrassen Nordtangente (NT)

3.1 Ausgangslage

Grundlagen:

- Teilpläne (ÖV-Netz, Teilpläne Fuss- und Veloverkehr, Strassennetzhierarchie)
- Verkehrsentwicklung (NT-Umlagerungseffekt, Stadtentwicklung, allgemeine Verkehrszunahme, neue ÖV-Angebote)
- Neue Verkehrsbeziehungen mit der NT

Hauptziele:

- Verkehrsentlastung auf der Lokalstrassenebene und Rückbau der Verkehrsinfrastruktur
- Aufwertung des Wohnumfelds
- flüssige Verkehrs-Abwicklung, möglichst tiefe Emissionen
- mehr Raum für öffentlichen Verkehr, Veloverkehr, Fussverkehr, Bäume

Vorteile:

- ÖV wird attraktiver, Busse und Trams kommen schneller bzw. unbehinderter voran
- Mehr Lebensqualität dank zusätzlichem Grün, weniger Belastung durch Lärm und Abgase
- mehr Verkehrssicherheit und attraktivere Verbindungen für den Langsamverkehr

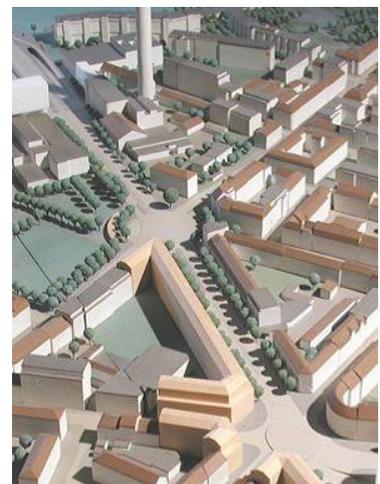
3.2 Vorgaben

Empfehlungen für die Stadtstrassen-Projekte:

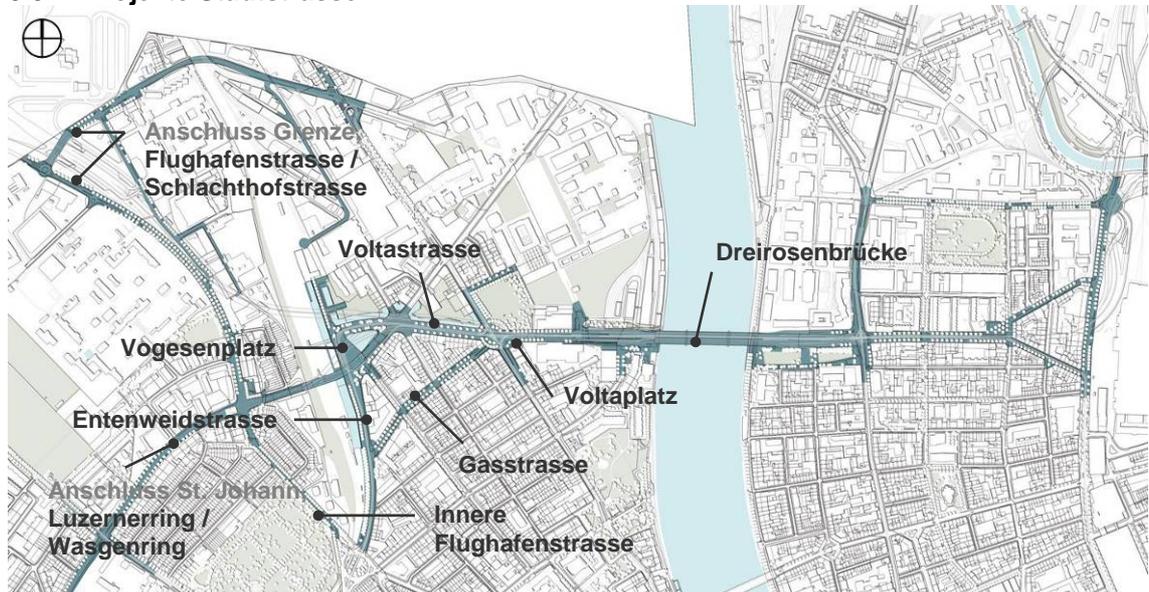
- Reduktion von Schleichverkehr in Wohnquartieren durch Kanalisierung auf den Hauptachsen
- Auf Stadtstrassen durchgehende Velostreifen markieren, auf den Brücken / bei Autobahnausfahrten auf Radwegen führen
- Auf den HVS separate ÖV-Trassen ausscheiden
- Unnötige Spuren reduzieren: Flächen zugunsten Fussgänger und Velofahrer
- Parkplätze zwischen den Bäumen anordnen: Vergrösserung Fussgängerflächen
- Ausstattung der Haltestellen mit neuen Wartehallen
- Schwerverkehrsführung optimieren

Gestaltungsgrundsätze:

- Schaffen einer attraktiven Verbindung zwischen Klein- und Grossbasel
- Steigern der Verbindungsqualität für den Langsamverkehr
- Schaffen einer Abfolge von qualitativen Aufenthaltsflächen
- Grundkonzept 'Boulevard' auf der Hauptachse als Rückgrat des öffentlichen Raums
 - Pflanzen durchgehender Baumreihen bzw. Alleen
 - Schaffen grosszügiger Gehbereiche
 - Anbieten separater Velospuren
 - Begrünen der Trameigentrasse
 - An den 'Boulevard' angrenzende Potentiale einbeziehen



3.3 Projekte Stadtstrassen



Übersicht über die Projekte

Anschluss Grenze, Flughafenstrasse / Schlachthofstrasse

- Rückwärtige Erschliessung des Industrie-/Gewerbegebietes



Radweg mit Querung über Schlachthofstrasse Veloausfahrt im Kreisel Schlachthofstrasse



Radweg Flughafenstrasse

Beidrichtungs-Radweg Schlachthofstrasse

Innere Flughafenstrasse

- Städtische Hauptverkehrsstrasse mit Linienbus



Radstreifen Flughafenstrasse



Bus-/Velospur vor Haltestelle

Projekt in 2 Phasen geplant, abhängig von Verkehrsentlastung durch Nordtangente:

Phase 1: Busspur stadtauswärts zur ungehinderten Fahrt und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs

Phase 2: durch Ummarkierung beidseitige Radstreifen, Busspur mit Velozulassung nur bei Haltestellen- / Kreiselfahrt

⇒ Dank Entlastungseffekt bereits bei Teiler ffnung der NT direkt Phase 2 umgesetzt!

Anschluss St. Johann, Luzernerring / Wasgenring

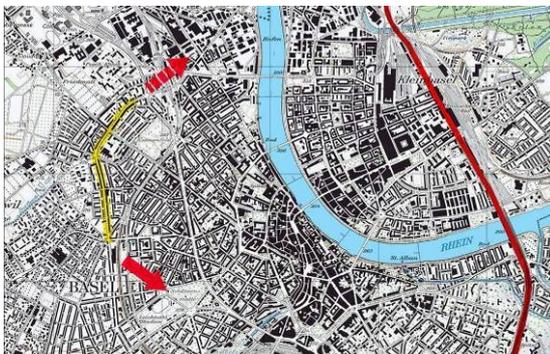
Ausgangslage:

- Anschluss Basel West an das Nationalstrassennetz
- Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung nach Eröffnung der Nordtangente (flankierende Massnahmen)

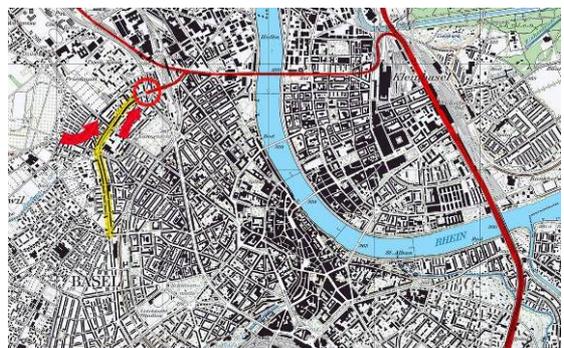
⇒ Betriebskonzept für flüssige, stetige und emissionsarme Verkehrsabwicklung

Differenzierung in 2 Abschnitte:

- Bereich 1, Flughafenstrasse – Hegenheimerstrasse (Luzernerring): Optimierung der bestehenden Verkehrsflächen, Kapazitätserhöhung an den Knoten
- Bereich 2, Hegenheimerstrasse – Allschwilerstrasse (Wasgenring): genereller Rückbau von 2 auf 1 Fahrstreifen je Fahrtrichtung



Anschluss Basel West / Allschwil vor NT



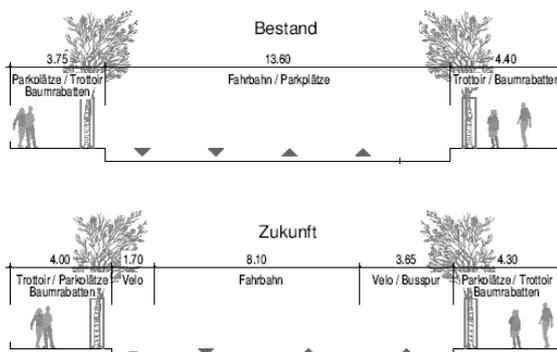
Anschluss Basel West / Allschwil nach NT

Massnahmen:

- durchgängige Radstreifen oder Bus-/Velospuren
- Kreisel statt LSA wo sinnvoll
- Bushaltestellen nach Knoten plazieren
- Parkplätze zwischen den Bäumen anordnen

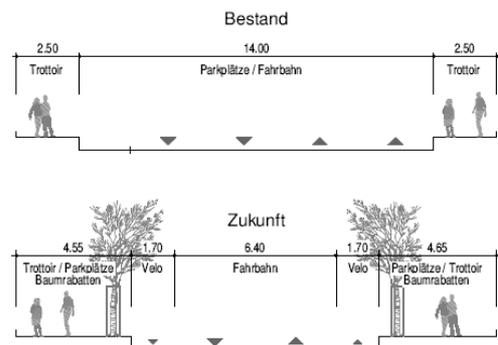
Querprofil 1

Abschnitt Gustav Wenk Strasse - Burgfelderstrasse



Querprofil 4

Abschnitt Blotzheimerstrasse - Allschwilerstrasse



Querprofil Luzernerring Nord

Querprofil Wasgenring Süd

Vorteile:

- Verflüssigung Verkehr, Reduzierung Schleichverkehr
- Beschleunigung öffentlicher Verkehr
- Mehr Platz für Fussgänger
- Durchgängig Velomassnahmen
- Mehr Grün (plus 71 Bäume)
- Mehr Lebensqualität für Quartierbevölkerung



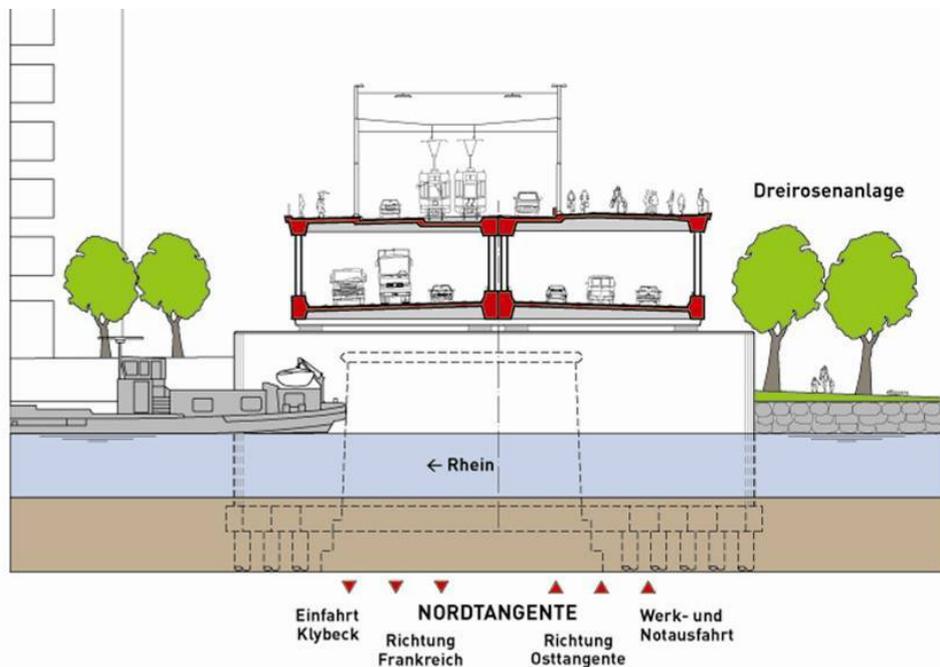
Vor und nach Umgestaltung des Wasgenrings

Kosten:

- Investition Strasse CHF 29.95 Mio
- Werkleitungen / AUE CHF 12.17 Mio
- BVB (Burgfelderstrasse) CHF 3.25 Mio
- Total CHF 45.41 Mio
- ohnehin anfallende Kosten CHF 35.42 Mio

Dreirosenbrücke

- Zweistöckige Brücke mit Lokalebene und Nationalebene



Ebene Stadtstrassen (Lokalebene):

- separates Tramtrasse, je eine Fahrspur MIV pro Richtung
- Fussweg bzw. Promenade auf beiden Brückenseiten
- Radweg Richtung Grossbasel oberwasserseitig, Radweg in beide Richtungen unterwasserseitig



Auf-/Abfahrt auf Kleinbasler Brückenseite mit separater Veloführung über Knoten

Voltastrasse / Voltaplatz

- Boulevard Voltastrasse
- Begrüntes Eigentrasse Tram
- Beidseitig Baumreihen bzw. Baumkreis um Platz
- Radstreifen
- Breite Trottoirflächen
- Parkierung zwischen den Bäumen
- Tramhaltestelle als Lichtinseln mit angehobenem Fahrbahnbereich
- Verkehrsfreier Zugang zum Quartier



Voltastrasse, Situation vorher – nachher mit begrünem Tramtrasse



Visualisierung Voltaplatz / Gasstrasse mit neuem Quartierplatz für Spiel und Aufenthalt

Gasstrasse

- Ehemalige Hauptverbindung mit Tram wird zur Erschliessungsstrasse ohne ÖV



Gasstrasse, Vergleich vorher - nachher (Visualisierung dipol Landschaftsarchitekten, 2003)

Massnahmen:

- Fahrbahn-Querschnitt verschmälern
- Baumallee, Verbreiterung der Fussgängerbereiche
- Integration in Tempo 30-Zone
- Durchfahrt zum Voltaplatz unterbinden (Schleichweg verhindern)
- Aufwertung der ehemaligen Strassen-Einmündung zum Quartierplatz (siehe Voltaplatz)

Entenweidstrasse

- Neue Tramverbindung zum Bahnhof St. Johann, siedlungsorientiertes Übergangsnetz



Entenweidstrasse, vorher – nachher Situation

Massnahmen:

- Begrüntes Eigentrassee Tram
- Verbreiterung des Trottoirs
- Doppelte Baumreihe mit Fussweg als stadträumlicher Abschluss zu den Gleisanlagen der SBB
- Erhöhung der Wohnqualität



Vogesenplatz

- Verkehrsdrehscheibe, Umsteigepunkt zwischen Tram / Velo und Bahn
 - neuer Bahnhof- und Quartierzentrumsplatz
 - Neue Bebauungen mit Wohn- und Zentrumsnutzungen (Volta Zentrum)
- Offener, verkehrsfreier Platz
 - Fussg ngerfreundlich, hohe Aufenthaltsqualität
 - Gute Veloabstellplätze
 - Gute Anbindung an Bahn



Bahnhof St. Johann, vor und nach Umgestaltung Vogesenplatz (Visualisierung)

Massnahmen:

- Gemeinsame Führung MIV / Tram
- Tramhaltestellen und -wendeschlaufe
- Velostation unter dem Vogesenplatz, Veloabstellplätze auf Luzernerringbr cke
- Neuer Gleiszugang ab Vogesenplatz (geplant)
- Neue Lift-/Treppenanlage vom Veloparking/Vogesenplatz zur Luzernerringbr cke
- Taxistellpl tze sowie Kiss&Ride auf Luzernerringbr cke (in Bau)

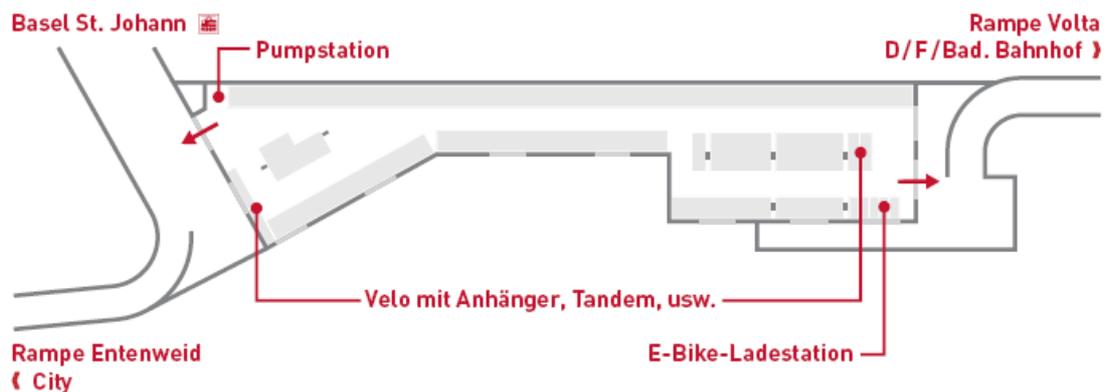


Vogesenplatz und Volta Zentrum kurz vor Bauabschluss

Velostation Bahnhof St. Johann

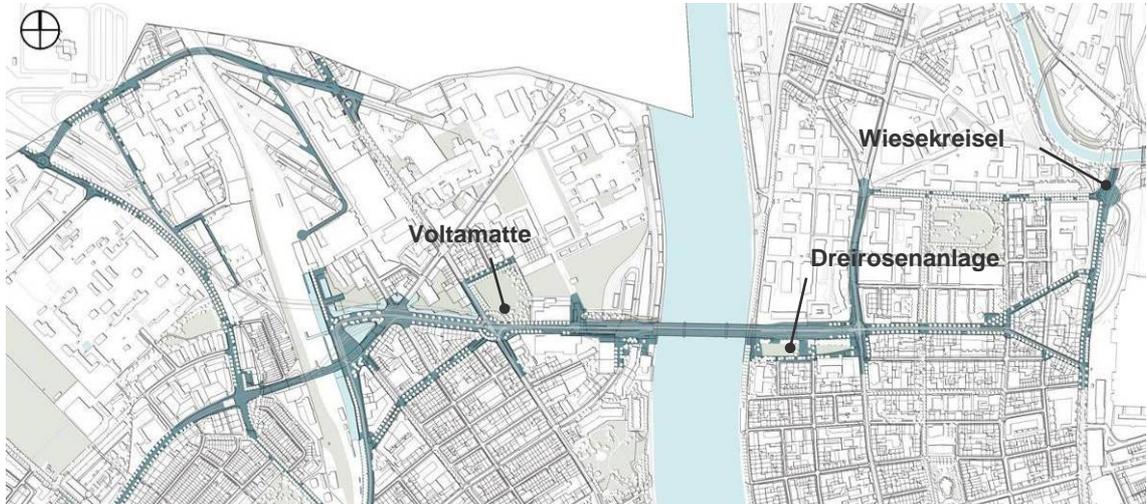


- Gratis-Benutzung, kontrollierter Zutritt (Bank-/Kreditkarte oder Dauermietkarte), videoüberwacht
- Etwa 300 Plätze, ausgelegt auf Ausbau Regio S-Bahn sowie Arealentwicklungen (Novartis Campus, Life Science, etc.)
- Zugang über zwei steile Rampen, definiert durch Leitungstunnel, Brückenbauwerk, Tiefgarage VoltaZentrum und Tramtrasse
- E-Bike-Ladestation, Pumpstation
- Öffnungszeiten 5.00 - 24.00 Uhr
- Kosten ca. CHF 1.5 Mio.



Velostation Bahnhof St. Johann, Schemaplan (anstalt für gestaltung, Zürich)

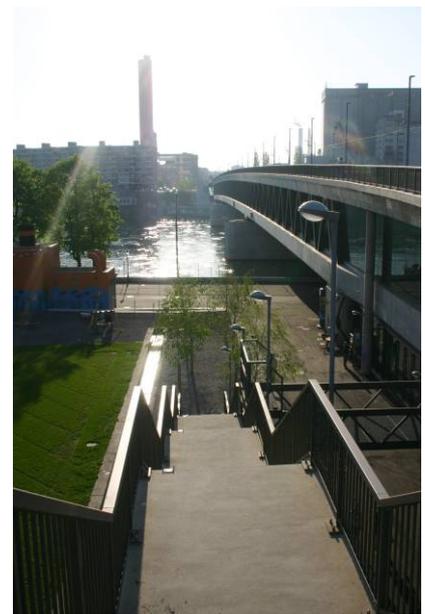
3.4 Projekte Grünanlagen und Restflächen



- Direkt im Perimeter der Nordtangente liegende Quartiergrünanlagen oder Restflächen von Verkehrsanlagen
- während der Bauzeit der Nordtangente als Bauinstallationsflächen zwischengenutzt
- Aufwertung der Anlagen nach Bauabschluss

Dreirosenanlage

- Planungswettbewerb, gewonnen von Landschaftsarchitekturbüro Ernst und Hausherr, Zürich
- Aufwertung der Anlagen nach Bauabschluss 2004-2006
- Grünanlage mit Spielplatz, Jugendtreff und Freizeitanlage



Bauinstallationsplatz Dreirosenanlage und neue Verbindung von der Brücke in die Anlage

Voltamatte

- Studienauftrag und Wettbewerb für die Erneuerung der Voltamatte
- Sanierung und Aufwertung der Parkanlage für CHF 4.4 Mio. sowie Baukredit für die Verlegung des Quartierspielplatzes der Robi-Spiel-Aktionen für CHF 1.9 Mio.
- Umsetzung 2010 bis 2012 geplant



Visualisierung Neugestaltung Voltamatte (Berchtold.Lenzin, Landschaftsarchitekten)

Kreisel Mauerstrasse / Riehenring

- Wettbewerb im Rahmen „Nordtangente – Kunsttangente“



Roter, schwebende Ring als künstlerischer Bezug zu den geschwungenen Autobahnbrücken