Geschäft	Bericht an den Einwohnerrat vom 18. Juni 2019
Vorstoss	**Bewilligung einer Investitionsausgabe für Strassenkorrektion (CHF 1,44 Mio) und Abwasserleitungsbau (CHF 2,51 Mio) in der Benkenstrasse**
Info	Das kommunale Langsamverkehrskonzept von 2012 sieht vor, die kantonale Radroute von Basel nach Biel-Benken im Bereich der Benkenstrasse für den Fussgänger- und Radverkehr zu verbessern. Die Massnahme wurde im Agglomerationsprogramm 3. Generation des Bundes angemeldet. Zudem hat der Gemeinderat im 2016 zur Verkehrsberuhigung eine Temporeduktion von Tempo 50 auf Tempo 40 beschlossen, wie dies bereits für andere kommunale Strassenzüge mit übergeordneter Funktion (Sammelstrassen/Busbetrieb) erfolgreich umgesetzt wurde. Tempo 40 ist Bestandteil des vorliegenden Projekts. Der Strassenabschnitt zwischen Kronenplatz und Melchtalstrasse ist in einem schlechten Zustand und weist schon heute diverse sicherheitsrelevante Schäden am Belag auf. Gemäss aktuellen Erhebungen zum Strassenzustandskataster ist dieser Abschnitt dringend zu sanieren. Die genannten Massnahmen für den Fussgänger- und Radverkehr können mit der Strassensanierung, Temporeduktion und notwendigen Werkleitungsarbeiten vereint werden. Die Strassenkorrektion sieht bergwärts einen neuen Radstreifen vor. Die Parkplätze werden neu ostseitig und vereint mit der Trottoirfläche angeordnet. Mit der Strassenkorrektion kann gleichzeitig die Bushaltestelle Kronenplatz der BLT (Linie 61, beide Richtungen) behindertengerecht ausgebaut werden. Weitere punktuelle Massnahmen sind im oberen Abschnitt zwischen Im Kugelfang und Drisselweg geplant, mit Fahrbahnverengungen zur Verkehrsberuhigung. Der Generelle Entwässerungsplan (GEP) sieht für die Benkenstrasse ein Trennsystem mit einer Sauberwasserleitung vor. Das Projekt zu Lasten der Spezialfinanzierung Abwasser sieht vor, auf der ganzen Länge von 1 185 Metern eine Sauberwasserleitung zu verlegen und in Betrieb zu nehmen. Das Strassenprojekt, bei welchem auch die öffentliche Strassenbeleuchtung und -entwässerung angepasst werden müssen, löst Kosten von CHF 1,44 Mio. aus. Die neue Sauberwasserleitung kostet total CHF 2,51 Mio. Die koordinierten Bauarbeiten benötigen eine Bauzeit von 10 bis 12 Monaten und sollen Ende 2019 / Anfang 2020 beginnen.
Antrag	1. Für die Strassenkorrektion in der Benkenstrasse wird zu Lasten Konto 1.6150.5010.XY/80200 gemäss Kostenvoranschlag eine Investitionsausgabe von CHF 1,44 Mio. inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent) bewilligt. 2. Für die Sauberwasserleitung in der Benkenstrasse wird zu Lasten Spezialfinanzierung Abwasserbeseitigung Konto 1.7201.5030.XY/90100 gemäss Kostenvoranschlag eine Investitionsausgabe von CHF 2,51 Mio. inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent) bewilligt.

Gemeinderat Binningen

Gemeindepräsident:
Mike Keller

Verwaltungsleiter:
Christian Häfelfinger

1. Ausgangslage

1.1 Grundlagen, Strassenzustand/Sanierungsbedarf und Temporegime

Bei der Benkenstrasse handelt es sich gemäss kommunalem Strassennetzplan im unteren Abschnitt um eine verkehrsorientierte Hauptsammelstrasse (Kronenplatz – Im Kugelfang), im mittleren Abschnitt um eine Quartiersammelstrasse (Im Kugelfang – Im Klosteracker) und im oberen Abschnitt um eine Erschliessungsstrasse (Im Klosteracker – Grenze Oberwil/Hohestrasse). Die Strassenraumgestaltung ist dementsprechend abschnittsweise sehr unterschiedlich ausgeführt. Der Abschnitt Kronenplatz bis Melchtalstrasse (Strassenbreite insgesamt 12 Meter) weist beidseitig 2 m breite Trottoirs auf, teilweise versetzte und teilweise beidseitige Parkfelder. Der Abschnitt Melchtalstrasse bis Im Kugelfang (Strassenbreite 11 Meter inklusive beidseitig je rund 2 m breite Trottoirs) wurde zur Verkehrsberuhigung vor über 20 Jahren mit Parkbuchten und Rabatten ausgestattet. Der Abschnitt Im Kugelfang bis Fuchshagweg Bottmingen (in der Regel Strassenbreite 11 Meter inklusive beidseitig je rund 2 m breite Trottoirs) weist grösstenteils keine Parkierungsmöglichkeiten/Parkfelder auf (ausgenommen abschnittweise Parallelweg), jedoch bergwärts einen durchgehenden Radstreifen. Der oberste Abschnitt ab Fuchshagweg Bottmingen bis Grenze Oberwil/Hohestrasse ist heute eine nicht normenkonform ausgebaute Strasse mit einer Breite von 6 bis 7 Metern ohne Trottoir, welche als Zubringer dient, sowie der Buslinie 61 als Durchgangsverbindung nach Oberwil.

Im Jahre 2012 wurde das kommunale Langsamverkehrskonzept erarbeitet mit dem Ziel, den Fussgänger- und Radverkehr auf den Gemeindestrassen zu verbessern. Für die Benkenstrasse wurden Massnahmen für eine streckenbezogene Verbesserung für Fussgänger und Radfahrer vorgesehen. Des Weiteren verlangt das Behindertengleichstellungsgesetz, die Bushaltestellen so anzupassen, dass Behinderte in der Lage sind, den öffentlichen Verkehr autonom zu nutzen. Dies bedingt eine Anpassung der Ein-/Aussteigebereiche hinsichtlich Höhen und Flächen.

Basierend auf einem Verkehrsgutachten hat der Gemeinderat im Jahre 2016 eine Temporeduktion von 50 auf 40 km/h für die Benkenstrasse beschlossen. Mit dieser Temporeduktion kann insbesondere die Schulwegsicherheit rund um das Schulhaus Spiegelfeld, das Hallenbad und die Sportanlage Spiegelfeld verbessert werden. Die Reduktion der Geschwindigkeit wurde mit der Betreiberin der Buslinie 61, welche auf der gesamten Benkenstrasse verkehrt, besprochen. Die BLT begrüsst das geplante bauliche Vorhaben und die Einführung von Tempo 40. Beide Anpassungen ermöglichen einen besseren Verkehrsfluss und vermindern die Gefahr von Fahrgastunfällen durch eine ruhigere Fahrweise erheblich. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 40 hat zudem kaum Auswirkungen auf die Fahrzeit der Busse. Dies ist – neben der Tatsache, dass die Strasse bei Tempo 40 vortrittsberechtigt bleibt - der Grund, weshalb die BLT die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit begrüsst. Die Benkenstrasse sammelt den Verkehr aus den anstossenden Quartieren und bringt ihn zum Kronenplatz. Mangels Alternativen wird mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit keine Verkehrsverlagerung erwartet. Zudem liegen die übrigen Quartierstrassen in Tempo 30 Zonen und sind somit keine Alternativen. Im August 2012 wurde auf den Gemeindestrassen Paradiesstrasse ab Einmündung Neubadrain, Im Kirschgarten, Bollwerkstrasse ab Einmündung Allschwilerweg und Allschwilerweg ab Einmündung Tiefengrabenstrasse bis Gemeindegrenze Allschwil Tempo 40 umgesetzt. Tempo 40 funktioniert auf den entsprechend signalisierten Strassen (ebenfalls mit Betrieb der Buslinie 61), die Regelung hat sich bewährt. Die Bewilligung einer Temporeduktion auf 40 km/h obliegt den kantonalen Behörden (Verkehrsabteilung). Sie wird erteilt bei Erfüllung verschiedener Auflagen, insbesondere bezüglich verkehrsberuhigender Massnahmen.

Der bauliche Strassenzustand ist abschnittsweise sehr unterschiedlich. Der untere Strassenabschnitt zwischen Kronenplatz und Melchtalstrasse ist in einem schlechten Zustand. Der Strassenzustandskataster (mit flächendeckender Aktualisierung 2018) zeigt einen Zustandsindex von I1 zwischen 3 und 3.2, was bedeutet, dass dieser Abschnitt dringend saniert werden muss. Der Abschnitt zwischen Melch-

talstrasse und Fuchshagweg (Bottmingen) befindet sich in ausreichendem bis mittlerem Zustand (Zustandsindex I1 im Bereich von 1 bis 2). Eine Strassensanierung ist nicht dringlich und erfolgt nach Festlegung der gestalterischen, baulichen Massnahmen zu einem späteren Zeitpunkt. Der Abschnitt Fuchshagweg (Bottmingen) bis Grenze Oberwil/Hohestrasse weist einen knapp ausreichenden Zustand auf mit Index 2.4, ist jedoch entsprechend der Strassenkategorie Erschliessungsstrasse ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt auszubauen / zu erneuern.

1.2 Projektziele der Strassenkorrektion

Mit der Realisierung des Strassenprojekts verfolgt die Gemeinde folgende Ziele:

- *Werterhaltung der Strasseninfrastruktur (Sicherstellung Werterhalt langfristig)*
- *Erhalten möglichst vieler öffentlicher Parkplätze (Parkraumbewirtschaftung)*
- *Umgestaltung des Strassenraums von Hinterkante Trottoir bis Hinterkante Trottoir (Verkehrsberuhigung, Behindertengerechtes Bauen, Sicherheit)*
- *Möglichst kein Landerwerb (Kostenoptimierung und Vermeidung von Projektrisiken)*
- *Umsetzung von Massnahmen zu Gunsten der Velofahrer (Sicherheit, Förderung Langsamverkehr)*
- *Behindertengerechte Ausführung sämtlicher Neuanlagen (Behindertengerechtes Bauen, Einhaltung Behindertengleichstellungsgesetz)*
- *Strassengestaltung im Hinblick auf Tempo 40 (Verkehrsberuhigung, Lärmreduktion, Sicherheit)*
- *Verdeutlichung der Übergänge von der Benkenstrasse in die Quartierstrasse mittels Trottoirüberfahrten (Sicherheit)*

1.3 Abwasserleitungsbau gemäss GEP, neue Sauberwasserleitung

Der Generelle Entwässerungsplan (GEP) sieht für die Benkenstrasse im Abschnitt Kronenplatz bis Im Klosteracker ein Trennsystem vor. Entsprechend ist eine neue Sauberwasserleitung für die getrennte Ableitung des Regenwassers geplant. Der Einwohnerrat hat am 21. April 2008 für die Planung des Abwasserleitungsbaus an der Benkenstrasse einen Kredit von CHF 90 000 bewilligt.

1.4 Werkleitungskoordination, Bedarf Werke

Die Industriellen Werke Basel (IWB) müssen im Rahmen ihrer Werterhaltung der Wasserversorgung für die Gemeinde Binningen einzelne Wasser-Hausanschlüsse erneuern. Die Primeo Energie AG (ehemals EBM) ersetzen die Querung des Elektrotrassees von der Trafostation im Hallenbad Spiegelfeld in die Weinbergstrasse.

2. Technische Ausführung, kombiniertes Strassen- und Werkleitungsprojekt

Die aus den in Kapitel 1 beschriebenen Grundlagen hervorgehenden Massnahmen erfordern eine Anpassung des Erscheinungsbildes und somit eine abschnittsweise resp. punktuelle Umgestaltung der Benkenstrasse. Für die gestalterischen Aspekte bei der Projektierung wurde ein Landschaftsplaner beigezogen. Die Umsetzung der Massnahmen führt insgesamt zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden. Die notwendige, dringliche Strassensanierung kann mit den gestalterischen Massahmen und Werkleitungsarbeiten verbunden und koordiniert realisiert werden.

2.1 Temporeduzierende Massnahmen als Auflage zu Tempo 40, Vorprüfung Kanton

Gemäss Bericht der bewilligenden Behörde des Kantons (Verkehrsabteilung) zum Tempo-40-Gutachten ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nur mit flankierenden Massnahmen sinnvoll und um-

setzbar. Im untersten, dringend sanierungsbedürftigen Abschnitt können die Anforderungen über eine komplette Neugestaltung des Strassenraums erreicht werden (vgl. Abschnitt 2.2). Im Strassenabschnitt zwischen Melchtalstrasse und Im Kugelfang gibt es schon heute bestehende, zweckmässige Grünrabatten und Parkplätze mit temporeduzierender Wirkung. Für den Abschnitt Im Kugelfang bis Drisselweg sind punktuelle, geschwindigkeitsreduzierende und Bus-verträgliche Massnahmen vorzusehen. Die Verkehrsabteilung hat das vorliegende Projekt vorgeprüft und eine Bewilligung in Aussicht gestellt.

2.2 Strassensanierung und Umgestaltung der Benkenstrasse zwischen Kronenplatz und Melchtalstrasse

Durch die neu einseitige Anordnung der projektierten Parkplätze auf der Ostseite kann eine 6 m breite Kernfahrbahn geschaffen werden. Das ostseitige Trottoir wird auf 4 m verbreitert und teilweise für die längsseitigen Parkfelder genutzt. Mit der Umgestaltung müssen die Randabschlüsse, die Strassenentwässerung und die Strassenbeleuchtung erneuert oder angepasst werden. Der Oberbau (Asphaltbelag) wird ersetzt, die Fundationsschicht kann weitgehend erhalten bleiben. Bei den Strasseneinmündungen der Melchtalstrasse, Steinenkreuzstrasse und Unter dem Hölzli werden die Trottoirs durchgezogen. Dies verdeutlicht den Sammelstrassencharakter der Benkenstrasse und der Übergang in die Tempo-30-Zone wird hervorgehoben.

2.2.1 Radstreifen bergwärts (Westseitig)

Die kantonale Radroute verläuft vom Kronenplatz über die Benkenstrasse weiter Richtung Oberwil und Biel-Benken. Um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen wird deshalb ein 1.5 m breiter Radstreifen bergwärts mit gelber Farbe als gestrichelte Linie aufgetragen. Die bestehenden Parkplätze entlang dem projektierten Radstreifen werden entfernt bzw. verlegt. Dadurch wird das Sicherheitsrisiko für Radfahrer durch sich öffnende Autotüren ausgeschlossen.

2.2.2 Parkplätze

Durch den neu geplanten Radstreifen bergwärts müssen in diesem Bereich insgesamt 16 bestehende Parkplätze aufgehoben werden. Auf der Ostseite werden die bestehenden Parkplätze auf das Niveau des Trottoirs angehoben. Dabei können zu den 9 bestehenden, neu 6 zusätzliche Parkplätze eingerichtet werden. 10 Parkplätze werden demnach ersatzlos gestrichen. In den letzten 10 Jahren wurden jedoch an der Benkenstrasse bzw. in unmittelbarer Umgebung einige Neubauten mit insgesamt 54 Parkplätzen, davon 12 Besucherparkplätze, realisiert. Der Wegfall von 10 Parkplätzen reduziert damit lediglich den Ausbau der vergangenen Jahre auf 44 Parkplätze. Ein Parkplatzproblem für Anwohner der unteren Benkenstrasse besteht demnach nicht. Die heutigen Parkfelder werden grösstenteils als Park & Ride-Parkplätze innerhalb der Gemeinde genutzt.

Die Veloabstellanlage an der Benkenstrasse oberhalb des Kronenplatzes wird durch eine neue, überdachte Anlage ersetzt. Aufgrund der örtlichen Disposition der Anlage, der Zufahrten und Sichtweiten ist sie aus Sicherheitsgründen um 40 Meter nach Süden (unmittelbar oberhalb Bushaltestelle) zu verlegen.

2.2.3 Landerwerb

Alle Einfriedungsmauern der angrenzenden Parzellen stehen direkt hinter der Parzellengrenze, so dass kein Landerwerb erforderlich ist. Einzig bei der Parzelle 557 (Oberwilerstrasse 2) ist für die Optimierung der Geometrie ein flächengleicher Landabtausch von rund 7 m² vorgesehen. Die entsprechenden Kosten (Baumassnahme und Verurkundung) sind im Projekt eingerechnet.

2.2.4 Behindertengerechtes Bauen

Die beiden Bushaltestellen «Kronenplatz» der BLT Linie 61 werden behindertengerecht umgebaut und überdachte Warteräume eingerichtet. Es werden dabei die Haltekanten nach den Typenplänen und Richtlinien des kantonalen Tiefbauamtes angepasst. Dies ermöglicht ein autonomes Umsteigen von Personen mit einer Behinderung. Die anderen Bushaltestellen an der Benkenstrasse werden im Zuge von Belagsersatzarbeiten zu gegebener Zeit angepasst.

Die Randabschlüsse der Fahrbahn werden mit zweireihigen Schalensteinen ausgebildet, wodurch sie für Sehbehinderte mit dem Gehstock tastbar sind. Auf den durchgezogenen Trottoirs bei den Strasseneinmündungen Melchtalstrasse, Steinenkreuzstrasse und Unter dem Hölzli werden auf den Trottoirüberfahrten taktil-visuelle Markierungen als Orientierungshilfen für Sehbehinderte aufgetragen.

2.2.5 Beleuchtung

Die bestehenden Strassenbeleuchtungen werden durch energieeffiziente LED-Lampen ersetzt. Die bestehenden Standorte der Kandelaber müssen teilweise angepasst werden, damit die Benkenstrasse gleichmässig ausgeleuchtet wird. Der Fussgängerstreifen vor der Liegenschaft 19 muss normgerecht ausgeleuchtet werden und wird mit einer zusätzlichen Lampe versehen. Die neuen LED-Lampen sind dimmbar und für eine intelligente Steuerung programmierbar. Zu diesem erprobten System gibt es auch schon positive Erfahrungen in Binningen.

2.3 Massnahmen Abschnitt Melchtalstrasse bis Im Kugelfang

Der Strassenzustand verlangt noch keine Sanierung. Die bestehenden verkehrsberuhigenden Massnahmen genügen zudem den Anforderungen an Tempo 40, sodass in diesem Abschnitt keine baulichen Massnahmen erforderlich sind.

2.4 Massnahmen Abschnitt Im Kugelfang bis Fuchshagweg (Bottmingen)

Der Strassenzustand verlangt noch keine Sanierung. Im Abschnitt Im Kugelfang bis Fuchshagweg (Bottmingen) sind kleinere temporeduzierende Massnahmen in Form von Proviblöcken (Betonrandsteinelemente für provisorische Verkehrsinseln) vorgesehen, um den Anforderungen an Tempo 40 gerecht zu werden. Diese provisorische Massnahme kann zum Zeitpunkt einer grossflächigen Instandstellung der Strasse durch eine definitive Lösung ersetzt werden.

Beispielbild: Proviblock

2.5 Strassenausbau Abschnitt Fuchshagweg (Bottmingen) – Grenze Oberwil (Hohestrasse) mit separatem Projekt

An der oberen Benkenstrasse ab Drisselweg besteht heute auf beiden Strassenseiten ein Trottoir bis zum Fuchshagweg (Bottmingen). Damit auf diesem Strassenabschnitt die Sicherheit für Fussgänger verbessert wird, ist ab Fuchshagweg bis zur Gemeindegrenze Oberwil ein Gehweg aus Mergel geplant. Hierzu soll für den Fussgängerverkehr ostseitig ein 2 m breiter Fussweg mit einem Mergelbelag und einem Grünstreifen angelegt werden. Der projektierte Mergelweg liegt grösstenteils auf Boden der Gemeinde Bottmingen. Die bestehende Bepflanzung soll gebührend einbezogen werden. Die Fahrbahn wird normgerecht und unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine Erschliessungsstrasse und den Busbetrieb projektiert. Die angrenzenden Gemeinden (insbesondere Bottmingen als Eigentümerin) sind in die Projektierung einbezogen. Der Kreditantrag für diesen Teilabschnitt wird dem Einwohnerrat nach Projektverabschiedung zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt. Die Realisierung ist als letzte Bauetappe vorgesehen und die prognostizierten Kosten sind im Investitionsplan für 2021 eingestellt (vgl. 3. Abschnitt).

2.6 Sauberwasserleitung im Abschnitt Kronenplatz bis Im Klosteracker

Das Projekt des Abwasserleitungsbaus sieht die Realisierung einer Sauberwasserleitung (Trennsystem) vor. In der Benkenstrasse wird basierend auf der hydraulischen Berechnung eine Leitung des Kalibers von 300 mm bis 500 mm auf einer Länge von insgesamt rund 1 185 Metern erstellt. Aus den in Abschnitt 1 genannten Gründen wird das Projekt im Abschnitt Kronenplatz bis Melchtalstrasse als kombiniertes Projekt mit der Strassenneugestaltung realisiert. Im Abschnitt Melchtalstrasse bis Im Klosteracker wird der Bau der Sauberwasserleitung als reines GEP-Projekt umgesetzt. Für Kontrollen, Unterhalts- und Sanierungsarbeiten werden insgesamt 16 Kontrollschächte sowie 1 Regenentlastungsschacht erstellt. Mit dem Vollzug der Arbeiten wird das Abwassertrennsystem für das angeschlossene Gebiet abflusswirksam und die Strassenentwässerung wird an die Sauberwasserleitung angeschlossen.

Weitere Details können den beiliegenden Situationsplänen (Anhänge 5 bis 7) entnommen werden.

Der Zustand der bestehenden Mischabwasserleitung wurde im Rahmen der kontinuierlichen Werterhaltung im 2015 aufgenommen und der Sanierungsbedarf beurteilt. Im Abschnitt Kronenplatz bis Wassergrabenstrasse ist die bestehende Mischwasserkanalisation in einem guten Zustand ohne Sanierungsbedarf. Im Abschnitt Wassergrabenstrasse bis Fuchshagweg besteht mittlerer bis geringer Sanierungsbedarf. Diese Sanierungsarbeiten werden unabhängig von der Sauberwasserleitung zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt. Die privaten Hausanschlüsse wurden alle bereits auf ihren Zustand hin untersucht, zwischenzeitlich saniert oder es bestand kein Sanierungsbedarf. Die Eigentümer der privaten Liegenschaften werden im Vorfeld des Projektes informiert und angefragt, ob sie ihre Liegenschaften im Rahmen des vorliegenden Projektes in ein Trennsystem überführen möchten. Neun Liegenschaften könnten mit geringem Aufwand in das Trennsystem überführt werden, da diese bereits bis in die Strasse vorbereitet sind. Nach kommunalem Abwasser-Reglement stehen den Eigentümern nach Abschluss des kommunalen Trennsystem-Projektes 20 Jahre für die Umsetzung des Trennsystems auf der Parzelle zur Verfügung.

3. Finanzielle Auswirkungen und Termine

3.1 Kosten und Finanzierung

Die Kosten wurden im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojektes mittels Kostenvoranschlag erhoben und sind nach NPK-Positionen gegliedert (Anhang 4 und 8). Sie weisen gemäss SIA eine Genauigkeit von

+/- 10 Prozent auf. Die Kosten (inkl. MWST) für die verschiedenen Leistungsträger setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenerneuerung (inkl. öffentliche Beleuchtung)	CHF	1,44 Mio.
Abwasserleitungsbau (zu Lasten der Spezialfinanzierung)	CHF	2,51 Mio.

Da das Projekt etwa zur Hälfte als kombiniertes Bauprojekt realisiert werden kann, reduzieren sich die Planungs- und Erstellungskosten erfahrungsgemäss um ca. 10% im kombinierten Perimeter gegenüber einem Einzelprojekt. Die Kostenreduktionen von ca. CHF 87 000 bei der Strassensanierung und ca. CHF 25 000 bei der Sauberwasserleitung sind in den vorliegenden Kostenvoranschlägen bereits berücksichtigt.

Netto-Aufwand insgesamt (CHF)		Periode
Einmalig (E)	3 950 000	2019-2020
Wiederkehrend (W)	-	

Finanzierung (CHF)				
Konto	Betrag	Jahr/e	E / W	Kreditart *
6150.5010.XY/80200	1 440 000	2019-2020	E	Investition (VK)
7201.5030.XY/90100	2 510 000	2019-2020	E	Investition (VK)
Bei Kreditverschiebung: Kompensationskonto / i				
Bei Nachtragskredit: Stand insgesamt (CHF)				

* VK = Voranschlagskredit, NK = Nachtragskredit, KV = Kreditverschiebung

Die Details zu den Kosten können den Kostenvoranschlägen (Anhang 4 und 8) entnommen werden. Die Investitionsausgaben der Strassensanierung und des Abwasserleitungsbaus wurden im Investitionsplan eingestellt. Da die Kosten für beide Teilprojekte mehr als CHF 0,1 Mio. betragen, sind sie als Investition zu beschliessen.

Für das Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde die Massnahme zur Verbesserung der Veloroute an der Benkenstrasse eingegeben und es wurde ein Beitrag in der Höhe von CHF 24 000 für die Realisierung des neuen Radstreifens im unteren Abschnitt in Aussicht gestellt. Der Beitrag wird mit der Abrechnung der Investitionsausgabe der Strassenkorrektion nach Bauende ausgewiesen.

Für die Projektrealisierung des obersten Strassenabschnittes zwischen Fuchshagweg (Bottmingen) und Grenze Oberwil (Hohestrasse) wurde in der Investitionsplanung für 2021 ein zusätzlicher Betrag von CHF 0,3 Mio. eingestellt. Dieser Finanzierungsbeschluss wird dem Einwohnerrat nach Abschluss des vorliegenden Bauprojekts (Projektbeschluss) unterbreitet.

3.2 Terminplan, Baustellenverkehrsregime, Bauablauf

Die Ausführung für die untere Benkenstrasse zwischen Kronenplatz und Melchtalstrasse wird grundsätzlich in Etappen erneuert, wobei jeweils eine Fahrbahnhälfte gebaut wird. Der Verkehr kann somit vom Kronenplatz kommend auf der anderen Hälfte im Einbahnregime geleitet werden. In der Gegenrichtung muss der Verkehr über die Melchtalstrasse umgeleitet werden. Für die Werkleitungsarbeiten zwischen Weinbergstrasse und Melchtalstrasse kann der Verkehr voraussichtlich mit einer Lichtsignal-Anlage (LSA) einspurig an der Baustelle vorgeführt werden.

3.2.1 Busbetrieb

Der Busbetrieb wird während der Bauzeit jederzeit aufrechterhalten. Es wird im Vorfeld der Bauarbeiten mit der BLT noch festgelegt, ob der Bus Richtung Kronenplatz über die Melchtalstrasse umgeleitet, oder ob er mit einer Lichtsignal-Anlage neben der Baustelle vorbeigeführt wird (was eine provisorische Haltestelle in der Paradiesstrasse bedingen würde).

3.2.2 Bauzeit

Für die Bauarbeiten (Strassenbau und Werkleitungen) wird auf Grund der aufwendigen Sauberwasserarbeiten mit einer Bauzeit von insgesamt rund 10 bis 12 Monaten gerechnet.

3.2.3 Zeitplan

Das Ausführungsprojekt und die Ausschreibung können im Herbst 2019 erstellt und durchgeführt werden. Der Baubeginn kann ab Winter 2019 erfolgen.

Anhänge:
Strassenkorrektion
- 1 Situationsplan Strassensanierung und Randabschlüsse 1:200
- 2 Situationsplan Signalisierung und Markierung 1:200
- 3 Massnahmenkonzept 1:500
- 4 Technischer Bericht

Sauberwasserleitung
- 5 Übersichtsplan 1:1000
- 6 Situationsplan Etappe 1 (Kronenplatz bis Im Rehwechsel) 1:200
- 7 Situationsplan Etappe 2 (Im Rehwechsel bis Im Klosteracker) 1:200
- 8 Kostenvoranschlag Sauberwasserleitung