



An den Grossen Rat

16.0102.02

BVD/P160102

Basel, 14. Dezember 2016

Regierungsratsbeschluss vom 13. Dezember 2016

**Ratschlag  
Freiburgerstrasse  
Abschnitt Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach (CH/D)**

**für die Realisierung von verkehrstechnischen Anpassungen im Anschlussbereich  
Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse, den Umbau der Freiburgerstrasse zwischen  
Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach (CH/D) und des Einmündungsbereichs Frei-  
burgerstrasse/Neuhausstrasse für Verbesserungen zugunsten des MIV, des ÖV,  
des Velo- und Fussverkehrs und ökologische Aufwertung im Zuge der dringend  
anstehenden Erhaltungsmassnahmen**

**Projektanpassung und Projektergänzung zum Ratschlag Freiburgerstrasse  
(16.0102.01, Ratschlag vom 02.02.2016)**

## Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b>	<b>4</b>
2.1 Anstehende Erhaltungsarbeiten	4
2.2 Weitere Chancen im Projekt nutzen	5
2.3 Heutige Situation	6
2.4 Projektziele	9
<b>3. Projektentwicklung</b>	<b>9</b>
3.1 Vorgehen	9
3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen	10
3.3 Abstimmung mit der Erhaltung	11
<b>4. Projektbeschrieb</b>	<b>11</b>
4.1 Abschnitt A: Hochbergerstrasse bis Höhe DB-Brücken	12
4.2 Abschnitt B: Höhe DB-Brücken und entlang Naherholungsgebiet	14
4.3 Abschnitt C: Bässlergut bis Zoll Otterbach (CH/D)	16
4.4 Fazit Vorprojekt und Flächenbilanz	17
<b>5. Termine und Kosten</b>	<b>18</b>
5.1 Termine	18
5.2 Kosten	18
5.2.1 Ausgaben zulasten Investitionsrechnung	19
5.2.2 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung	20
5.2.3 Ausgaben Dritter	20
<b>6. Stellungnahme</b>	<b>21</b>
<b>7. Antrag</b>	<b>21</b>

## 1. Begehren

Mit Regierungsratsbeschluss 16/04/9 vom 2. Februar 2016 wurde der Ratschlag zur Freiburgerstrasse (P160102) an den Grossen Rat überwiesen. Aufgrund der mündlichen Berichterstattung der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission und der anschliessenden Diskussion im Grossen Rat, hat der Regierungsrat dem Grossen Rat beantragt, das Geschäft zur Überarbeitung an ihn zurückzuweisen.

Im Grossen Rat heftig diskutiert wurde besonders, dass mit den ursprünglich geplanten Massnahmen für verkehrstechnische Massnahmen sowie den Velo- und Fussverkehr 63 Parkplätze verloren gegangen wären. Der Regierungsrat hat das Anliegen des Grossen Rates aufgenommen und das Projekt Freiburgerstrasse mit der Vorgabe, möglichst viele Parkplätze zu erhalten, überarbeiten lassen. Aufgrund der Projektanpassung müssen von den bestehenden 102 Parkplätzen nur noch 26 aufgehoben werden, das heisst 76 Parkplätze können bestehen bleiben.

Durch die Überarbeitung hat sich das Vorhaben gegenüber der ersten Variante leicht verteuert. Ausschlaggebend dafür ist zum einen die zurückversetzte neue Veloführung durch die Grünanlage im Abschnitt A und die damit verbundene Perimetererweiterung sowie zum anderen, dass im Abschnitt B zusätzliche Anpassungen der Leitungsschächte, Kanalisation und Entwässerungsanlagen nötig werden. Zudem muss aufgrund der Parkplätze der Strassenunterbau für eine höhere Belastung (auch durch Lastwagen) ausgelegt werden; ursprünglich hätte ein Unterbau für ein Trottoir gereicht.

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für verkehrstechnische Anpassungen im Anschlussbereich Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse („System Wiesekreisel“), den Umbau der Freiburgerstrasse und des Einmündungsbereichs Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse zugunsten verkehrstechnischer Anpassungen sowie Verbesserungsmassnahmen für den Öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr und eine ökologische Aufwertung, im Abschnitt Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach (CH/D), Ausgaben von insgesamt 6'530'415 Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	1'745'000	neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen für Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehr zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“; (Tiefbauamt, Position 6170.250.20028)
Fr.	85'000	neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten der Projektanpassungen im Abschnitt A zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“; (Tiefbauamt, Position 6170.250.20028)
Fr.	91'600	neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten der Projektanpassungen im Abschnitt B zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“; (Tiefbauamt, Position 6170.250.20028)
Fr.	485'000	für die Pflanzung von 29 neuen Bäumen und die Erweiterung der Vegetationsflächen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Mehrwertabgabefonds; (Generalsekretariat, Position 6010.010.20247)
Fr.	30'000	als Entwicklungsbeitrag für die Bäume und Vegetationsflächen für die ersten fünf Jahre nach der Fertigstellung zulasten der Erfolgsrechnung des Bau-

und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds;  
(Generalsekretariat, Position 6010.100.00057)

Fr. 11'815 als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr. 3'070'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse;  
(Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)

Fr. 1'000'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen;  
(Tiefbauamt, Position 6170.250.56000)

Fr. 12'000 für die Erhaltung der ÖV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB.

Die gebundenen Teile können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Stimmvolk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden durch Dritte für Werkleitungserneuerungen auf Allmend Ausgaben in der Höhe von 507'900 Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an die Verkehrsinfrastrukturvorhaben. So auch mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation, für welches die entsprechenden Bundesmittel ab 2019 freigegeben werden. Um auch im Agglomerationsprogramm Basel der dritten Generation wieder von dieser Unterstützung des Bundes zu profitieren, wird der Regierungsrat Basel-Stadt der Trägerschaft des Aggloprogramms Basel dieses Vorhaben im 2016 für die Eingabe beantragen. Sollten entsprechende Gelder von schätzungsweise 670'000 Franken für dieses Vorhaben vom Bund gesprochen werden, werden diese dem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip.

## 2. Begründung

### 2.1 Anstehende Erhaltungsarbeiten

In der Freiburgerstrasse, von der Hochbergerstrasse bis zum Zoll Otterbach (CH/D), stehen neben der umfangreichen Gesamterneuerung des Strassenkoffers (Strassendeckbelag und gesamter Strassenunterbau/Tragschicht) auch dringende Werkleitungsarbeiten der IWB (Elektrizität, Wasser, Gas) und der Swisscom an. Des Weiteren müssen Ertüchtigungsmassnahmen im Sinne der Störfallverordnung umgesetzt werden.

Es sind Erhaltungsmassnahmen im gesamten Bereich der Freiburgerstrasse sowie in den Knotenbereichen zur Hochbergerstrasse und Neuhausstrasse notwendig.



Abbildung 1; Projektperimeter

## 2.2 Weitere Chancen im Projekt nutzen

Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Erhaltungsmassnahmen bietet sich die gute Chance, die Freiburgerstrasse auch funktional und gestalterisch aufzuwerten. Mit verhältnismässig geringen zusätzlichen Kosten von 2,41 Millionen Franken (von insgesamt Fr. 6,53 Mio.) können zentrale Verbesserungsmassnahmen für den motorisierten Verkehr, den ÖV, den Velo- und Fussverkehr sowie eine ökologische Aufwertung umgesetzt werden.

Im Bereich „System Wiesekeisel“, entlang der gesamten Freiburgerstrasse sowie im Einmündungsbereich Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse sind dringend verkehrstechnische Anpassungen notwendig, um die prognostizierte und bereits eingetretene Verkehrsentwicklung/Verkehrszunahme zu berücksichtigen. Dies soll im Zuge der ohnehin anstehenden Erhaltungsmassnahmen in der Freiburgerstrasse geschehen, wo neben einer umfangreichen Gesamterneuerung des Strassenkoffers auch dringende Werkleitungsarbeiten der IWB (Elektrizität, Wasser, Gas) und der Swisscom anstehen. Die Freiburgerstrasse ist für den motorisierten Verkehr eine wichtige Verbindungsachse zwischen der Autobahn und der Zollfreistrasse. Ausserdem ist sie eine wichtige Einfahrtsstrasse aus Deutschland in die Schweiz und nach Basel. Das vorliegende Umgestaltungsprojekt berücksichtigt die prognostizierte Verkehrsentwicklung auf dieser wichtigen Verbindungsachse, wobei auch für einen störungsfreien Busbetrieb gesorgt wird. Die Anordnung von Schrägparkplätzen an dieser Hauptverkehrsachse entspricht nicht den aktuellen verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen. In diesem Perimeter wird deshalb die Schrägparkierung durch eine Längsparkierung ersetzt, wodurch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht wird. Von den im Planungssperimeter bestehenden 102 bewirtschafteten Parkplätzen sind heute ca. 22 regelmässig genutzt. An wenigen Sommerwochenenden ist die Auslastung höher und es sind maximal 79 Parkplätze belegt. Das überarbeitete Projekt sieht neu 76 bewirtschaftete Parkplätze vor.

Entlang der Freiburgerstrasse sind Trottoirbereiche vorgesehen, welche künftig ausschliesslich den Fussgänger/-innen zur Verfügung stehen, womit der heute zum Teil bestehende Konflikt mit den Velofahrer/-innen beseitigt werden kann. Die Zugänge zum Naherholungsgebiet „Landschaftspark Wiese“ werden mit grosszügigen Trottoirbereichen aufgewertet. Gleichfalls wird das

Queren der Fahrbahn dank Fussgängerstreifen mit Mittelinseln sicherer und komfortabler. Für die Velofahrer/-innen ist entlang der Freiburgerstrasse ein sicherer Zweirichtungsveloweg vorgesehen. Der Veloweg erhält attraktive Anbindungen an das Veloroutennetz im Bereich Wiese, im Bereich „System Wiesekreisell“, der Neuhausstrasse sowie an das weiterführende Veloroutennetz in Deutschland. Die heute bestehenden Sicherheitsdefizite beim Queren der Freiburgerstrasse können beseitigt werden.

Heute kommt es auch im Einmündungsbereich Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse immer wieder zu Konflikten. Mit der Einrichtung eines Kreisverkehrs können diese reduziert und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden. Auch die Verkehrsführung durch den Zollbereich kann mit einer klaren Spurzuweisung verbessert werden.

Mit einer geringfügigen Lageverschiebung der Bushaltestellen wird auch eine sichere Anbindung der Neuhausstrasse an die Freiburgerstrasse möglich, was sowohl für den motorisierten Verkehr wie auch den Langsamverkehr einen wertvollen Nutzen bringt. Die Haltestellenbereiche der Buslinie 55 in der Freiburgerstrasse werden an die Anforderungen gemäss BehiG angepasst.

Das öffentliche Grün wird mit zusätzlichen Grünrabatten und 29 neuen Bäumen entlang der Freiburgerstrasse ökologisch aufgewertet. Das ist vor allem im Umfeld von stark belasteten Verkehrsachsen von Bedeutung.

Um die Freiburgerstrasse entsprechend den aktuellen gesetzlichen und verkehrstechnischen Anforderungen anzupassen sowie um die genannten Verbesserungsmassnahmen zu erreichen, ist eine Sanierung im Bestand nicht möglich. Es werden bauliche Anpassungen im gesamten Strassenraum der Freiburgerstrasse inkl. den Knotenbereichen zur Hochberger- und Neuhausstrasse erforderlich.

## **2.3 Heutige Situation**

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die Freiburgerstrasse, die Hochbergerstrasse und die Neuhausstrasse sind Hauptverkehrsstrassen. Auch sind Freiburgerstrasse, Hochbergerstrasse und Neuhausstrasse entsprechend dem Notfallachsenplan von Basel-Stadt Life-Line-Routen erster Priorität. Die Freiburgerstrasse und die Hochbergerstrasse in Richtung Autobahnanschluss sind ausserdem Ausnahmetransportrouten.

Der gesamte Knotenbereich „System Wiesekreisell“ ist als Knoten, welcher unmittelbar nach der Autobahnausfahrt folgt, im Zuständigkeitsbereich des Bundesamtes für Strassen (ASTRA–Perimeter). Für Änderungen in diesem Knotenbereich, welche Auswirkungen auf den Verkehrsabfluss von der Autobahn her kommend haben, braucht es folglich die Zustimmung des ASTRA.

Seit der Eröffnung der Zollfreistrasse per Anfang Oktober 2013 ist die Freiburgerstrasse die direkte Verkehrsanbindung an die B 317 in Deutschland. Diese verbindet auch Basel-Stadt bzw. die A2 mit Lörrach (D) und dem Wiesental. Die verkehrstechnischen Untersuchungen zeigen, dass der Verkehr in der Freiburgerstrasse zugenommen hat (s. dazu Kap. 3.2). Hauptgründe dafür sind die Lenkung auf das übergeordnete Netz und die Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen in Basel Nord. Die heutige Ausgestaltung der Einmündungsbereiche zur Hochbergerstrasse und zur Neuhausstrasse berücksichtigt diese Entwicklung noch nicht. Daher kommt es in den Spitzenstunden immer wieder zu Rückstausituationen in der Freiburgerstrasse, wodurch dann auch der öffentliche Verkehr behindert wird. Durch die hohe Anzahl der entlang der Freiburgerstrasse schräg angeordneten Parkplätze wird diese Situation zusätzlich verschärft. Das vorliegende Projekt trägt der genannten Entwicklung Rechnung.

Entlang der Fahrbahn und in Richtung Landesgrenze bestehen heute 100 bewirtschaftete Parkplätze (siehe Kap. 3.2). Im Laufe der Projekterarbeitung wurde die Parkplatzbelegung mehrfach erhoben. Mit der Erhebung im Jahr 2012, als die Parkplätze noch mehrheitlich unbewirtschaftet waren, lag die Parkplatzbelegung ausserhalb von Ereignissen wie Messen und anderen Grossveranstaltungen bei ca. 30 bis 50 Prozent. Aufgrund von Hinweisen zu Fahrzeugkennzeichen und Fluktuation ist davon auszugehen, dass ein Teil der Parkplätze als Langzeitabstellmöglichkeit genutzt wurde. Mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung sind die Parkplätze aktuell in der Regel zu ca. 20 Prozent belegt. Der Zoll Otterbach (CH/D) ist für Handelswarenverkehr teilweise gesperrt, somit haben wir hier keinen LKW-Transitverkehr.

### Öffentlicher Verkehr

In der Freiburgerstrasse verkehrt die Buslinie Nr. 55 in beide Fahrtrichtungen im 1/2h-Takt. In den Haltestellenbereichen „Otterbach Grenze“ sind die Wartezonen sehr schmal und die Zugänge zu den Haltestellen ungenügend. Beide Bushaltestellen sind heute nicht gemäss den Vorgaben des BehiG ausgebildet.

Durch die starke Zunahme des motorisierten Verkehrs in der Freiburgerstrasse kommt es in den Spitzenstunden im Kreuzungsbereich beim „System Wiesekreisel“ zu Rückstau und somit auch zu Behinderungen für den Bus.

### Veloverkehr

Entlang der Freiburgerstrasse verläuft die kantonale Veloroute in beide Fahrtrichtungen als Basisroute und Pendlerroute. Diese Route ist sehr stark frequentiert. Die Velofahrer/-innen, die vom Zoll her kommen, müssen sowohl unmittelbar nach dem Zoll den unübersichtlichen Einmündungsbereich der Neuhausstrasse als auch im weiteren Verlauf der Freiburgerstrasse die Fahrbahn queren. An beiden Stellen besteht ein Sicherheitsrisiko. Der viel zu schmale Mergelpfad westlich der Fahrbahn wird ausschliesslich von Velofahrer/-innen genutzt.



Abbildung 2; Bestand, Freiburgerstrasse



Abbildung 3; Bestand, Querung Freiburgerstrasse für Velos





Abbildung 4; Bestand, Anschluss Hochbergerstrasse

Vom „System Wiesekreisel“ her kommend, ist bei der Einmündung in die Freiburgerstrasse der Velostreifen nicht durchgehend markiert. Hinzu kommt, dass die Markierung des Velostreifens kaum noch erkennbar ist, weil dieser regelmässig vom motorisierten Individualverkehr überfahren und mitgenutzt wird. Dies führt teils zu sehr unschönen Situationen für die Velofahrer/-innen.

### **Fussgänger/-innen**

Entlang der Freiburgerstrasse gibt es heute kein durchgehendes Trottoir. Die Fussgängerführung im Einmündungsbereich Neuhausstrasse und vor dem Zoll ist ungenügend, da sie sehr unübersichtlich ist und Mittelinseln fehlen. Der Trottoirbereich, auf welchem heute Velos gestattet sind, ist zu schmal. Wegen der Unübersichtlichkeit in der Weiterführung der Fahrbahn bis zum Zoll nutzen Velofahrer/-innen vermehrt illegal das viel zu schmale Trottoir. Die Freiburgerstrasse und auch die Neuhausstrasse sind Teil des kantonalen Fusswegnetzes. Die Freiburgerstrasse erfüllt die Vorgaben an das kantonale Fusswegnetz nicht.

### **Umfeld**

Der Projektperimeter der Freiburgerstrasse erstreckt sich von der Hochbergerstrasse bis zur Landesgrenze beim Zoll Otterbach (CH/D). Eine Wohnnutzung gibt es nur westlich der Freiburgerstrasse und diese ist sehr gering. Unmittelbar vor dem Zoll befindet sich eine Tankstelle; im Anschluss an diese verläuft der Bahndamm entlang der Freiburgerstrasse bis zu den DB-Brücken. Zwischen Bahndamm und Freiburgerstrasse verläuft ein offener Graben. Der Abfluss dieses offenen Grabens quert die Freiburgerstrasse verdolt und führt in die Grundwasserschutzzonen, welche östlich der Freiburgerstrasse liegen. Daher muss der offene Graben entsprechend den Vorgaben zum Grundwasserschutz aufgehoben bzw. vollständig verdolt oder gesichert werden. Die entsprechenden Massnahmen werden unabhängig von diesem Projekt geplant. Die Umsetzung erfolgt koordiniert mit dem vorliegenden Projekt. Der Bahndamm ist Teil des im „Kantonalen Richtplan BS“ als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Bereichs des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs und ist auch im „Kantonalen Naturinventar BS“ aufgeführt. Diesem Umstand ist im Umgestaltungsprojekt Rechnung zu tragen.

Östlich der Freiburgerstrasse befinden sich vor der Landesgrenze verschiedene Infrastrukturgebäude der Zollverwaltung, an welche ein Kiosk angrenzt sowie eine Freifläche, welche im Sommer als Standort für das grosse Zelt eines Kinderzirkusses dient. Im weiteren Verlauf grenzen die Liegenschaften des Ausschaffungsgefängnisses inkl. zentraler Aufnahmestelle „Bässlergut“ und das Landschaftsschutzgebiet „Landschaftspark Wiese“ an die Freiburgerstrasse an. Der „Landschaftspark Wiese“ ist zusammen mit dem Tierpark „Lange Erlen“ ein wichtiges Naherholungsgebiet. Unmittelbar neben dem Zugang zum Naherholungsgebiet befindet sich ein Gebäude der IWB mit öffentlichen Toilettenanlagen, Telefonkabinen und einem gedeckten Unterstand. Dieser Ort respektive das Umfeld dieses Gebäudes wird regelmässig von Joggern, Familien, Hundehaltern und als Verweilort verschiedener Nutzergruppen der zentralen Aufnahmestelle Bässlergut genutzt. Dieser von der Öffentlichkeit stark genutzte Ort soll aufgewertet werden.



Ab dem Zoll bis zum Anschluss an den „Landschaftspark Wiese“ wird die Freiburgerstrasse von einer Baumallee gesäumt. Eine Ergänzung der Allee ist entsprechend des „Leitbildes Bäume im öffentlichen Raum“ zu prüfen.

Entsprechend dem „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)“ ist die Freiburgerstrasse eine historische Wegstrecke, die nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthält. Sie ist als historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung eingestuft, ist aber nicht Teil des Bundesinventars und steht somit nicht unter besonderem Schutz.

## **2.4 Projektziele**

Im Zuge von nicht mehr aufschiebbaren Erhaltungsmassnahmen soll auch die dringend erforderliche verkehrstechnische Anpassung im Bereich „System Wiesekreisel“ sowie der Umbau der Freiburgerstrasse und des Einmündungsbereichs Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse erfolgen, so dass der prognostizierten und bereits eingetroffenen Verkehrsentwicklung/Verkehrszunahme Rechnung getragen wird. In diesem Zusammenhang bietet sich die gute Chance, in der Freiburgerstrasse, im Abschnitt Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach (CH/D), weitere Verbesserungsmassnahmen zugunsten des ÖV, des Velo- und des Fussverkehrs sowie eine ökologische Aufwertung umzusetzen.

### **Motorisierter Individualverkehr**

- Anpassungen der Freiburgerstrasse samt Knoten- und Einmündungsbereich an das erhöhte Verkehrsaufkommen;
- Sicherstellung Hauptstrassenfunktion.

### **Öffentlicher Verkehr**

- störungsfreier ÖV-Betrieb;
- normgerechte Haltestellenbereiche unter Berücksichtigung des BehiG;
- komfortable und hindernisfreie Zugänglichkeit zu den Haltestellen.

### **Veloverkehr**

- sichere Veloführung entlang der gesamten Strecke sowie in den Kreuzungsbereichen und Einmündungsbereichen;
- wenn möglich Fahrbahnquerungen vermeiden.

### **Fussgänger/-innen**

- komfortable und normgerechte Trottoirbereiche;
- sichere Quermöglichkeiten;
- attraktive Anbindung an das Naherholungsgebiet „Landschaftspark Wiese“.

### **Umfeld**

- ökologische Vernetzungsräume qualitativ verbessern und mit den übergeordneten Landschaftsräumen verbinden.

## **3. Projektentwicklung**

### **3.1 Vorgehen**

Die Projekterarbeitung erfolgte in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe. Um die Anforderungen der Zollverwaltung an den Grenzübergang Otterbach (CH/D) und auch die Anforderungen des Gefängnisbetriebs Bässlergut (JSD, Bevölkerungsdienste und Migration; bestehende Infrastrukturgebäude und geplanter Neubau) zu berücksichtigen, wurde das Projekt mit den involvierten

Stellen abgestimmt. Die Anforderungen in Bezug auf die Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete sind über die Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz eingeflossen.

### 3.2 Verkehrstechnische Untersuchungen

Der Verkehr entlang der Freiburgerstrasse soll nicht behindert werden, bildet diese doch neu via Zollfreistrasse die Verbindungsroute für den vormals durch den Ortskern von Riehen rollenden Durchgangsverkehr. Die entsprechenden vom Grossen Rat bewilligten flankierenden Massnahmen in der Lörracherstrasse sollen dafür sorgen, dass die Zollfreistrasse entsprechend genutzt wird. Vor allem soll künftig der Bus entlang der Freiburgerstrasse nicht mehr behindert werden.

Unter Berücksichtigung der Stadtentwicklungen in Kleinhüningen sowie Basel Nord, der Autobahnanschlüsse zum Rheinhafen und der Eröffnung der Zollfreistrasse wurden für die Freiburgerstrasse im Zeitraum zwischen 2004 bis 2020 folgende Verkehrsmengen mittels Zählungen und modelltechnischen Berechnungen ermittelt:

- 2004: durchschnittlicher Werktagsverkehr von 12'700 Fahrzeugen;
- 2014: durchschnittlicher Werktagsverkehr von 17'000 Fahrzeugen;
- 2015: prognostizierter durchschnittlicher Werktagsverkehr von 18'900 Fahrzeugen;
- 2020: prognostizierter durchschnittlicher Werktagsverkehr von 18'000 Fahrzeugen.

Im Projekt reagiert man auf diese Verkehrsentwicklung, indem die zwei Aufstellspuren in der Knotenzufahrt soweit verlängert werden, dass der Verkehr heute und auch in Zukunft besser entflechtet wird und somit besser abfliessen kann. Eine darüber hinausgehende Verlängerung einer Aufstellspur mit der Option einer separaten Busspur ist betrieblich nicht erforderlich; dieser nicht beanspruchte Platz wird zugunsten eines Zweirichtungsvelowegs und neuer Baumstandorte genutzt. Die Anordnung einer Schrägparkierung an dieser stark befahrenen Hauptverkehrsachse entspricht nicht den aktuellen verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen. Deshalb müsste auch bei einer Sanierung im Bestand die Schrägparkierung durch eine Längsparkierung ersetzt werden, was zwingend zu einem Abbau an Parkmöglichkeit führt. Sämtliche neuen und bewirtschafteten Parkplätze werden demnach längs zur Fahrbahn angeordnet, wodurch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden klar verbessert wird.

Entlang der Fahrbahn und in Richtung Landesgrenze bestehen heute 102 bewirtschaftete Parkplätze:

- 27 blaue Parkplätze für Inhaber der Parkkarte 4057;
- 75 weisse Parkplätze mit einer max. Parkzeit von 3 Stunden, zwischen 8 und 19 Uhr.

Weitere 10 Parkplätze beim Zoll sind nicht bewirtschaftet und werden ausschliesslich durch den Zoll genutzt.

Auf dem Parkplatz Lange Erlen/Erlenparkplatz befinden sich 40 weitere, weisse Parkplätze mit einer maximalen Parkzeit von 3 Stunden (zw. 8 – 19 Uhr) sowie ein Parkplatz für Menschen mit einer Behinderung.

Als die Parkplätze noch mehrheitlich unbewirtschaftet waren (bis 2014), lag die Parkplatzbelegung ausserhalb von Ereignissen wie Messen und anderen Grossveranstaltungen bei ca. 30 bis 50 Prozent. Mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in 2015 waren die Parkplätze in der Regel zu ca. 20 Prozent belegt; dies trifft sowohl für die blauen als auch die weissen Parkplätze zu.

Im Rahmen der Projektüberarbeitung wurde im Sommer 2016 – zwischen dem 05. Juli und dem 28. August 2016, an Werktagen sowie samstags und sonntags – die Auslastung sämtlicher Parkplätze nochmals detailliert erhoben. Dabei wurden die Parkplätze entlang der Freiburgerstrasse und auch diejenigen des Parkplatzes Lange Erlen/Erlenpark erfasst: Die Parkplätze entlang der

Freiburgerstrasse sind zu den Spitzenstunden und an Werktagen im Mittel zu 35% belegt. An Wochenenden lag die maximale Auslastung der Parkplätze entlang der Freiburgerstrasse in Spitzenstunden bei 79% (24. Juli 2016). Im Mittel sind die Parkplätze zu den Spitzenstunden im erhobenen Zeitraum (Sommermonate) und an den Wochenenden zu 57,6% ausgelastet. Die 40 Parkplätze „Lange Erlen/Erlenpark“ dagegen haben eine recht hohe Auslastung. Im Mittel sind diese Parkplätze in den Spitzenstunden und werktags zu 90% belegt, an den Wochenenden gar zu 95%. Sowohl werktags als auch an Wochenenden gibt es einzelne Spitzen, zu denen die Parkplätze zu mehr als 100% ausgelastet sind. Dies obwohl im gleichen Zeitraum die Parkplätze entlang der Freiburgerstrasse teils unter 50% belegt sind.

Beim ursprünglichen Projekt Freiburgerstrasse haben zusätzliche Massnahmen für den Veloverkehr und für das subjektive Sicherheitsempfinden zu einer grösseren Reduktion von Parkplätzen geführt. Von den 102 Parkplätzen waren noch 39 möglich. Mit der vorliegenden Projektüberarbeitung gemäss ergänztem Ratschlag können neu 76 Parkplätze erhalten werden. Wo immer möglich wird entlang der gesamten Freiburgerstrasse Längsparkierung angeordnet. Die dafür notwendigen Projektanpassungen sind in den *Kapiteln 4.1 Abschnitt A* und *4.2 Abschnitt B* beschrieben. Die Art der Parkplatzbewirtschaftung wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Aufgrund der niedrigen Belegungsdichte der bestehenden 27 blauen Parkplätze und auch, dass die restlichen 75 Parkplätze kostenfrei sind (total 102), sind durch die Parkplatzreduktion keine finanziellen Einbussen für den Kanton zu erwarten.

### **3.3 Abstimmung mit der Erhaltung**

Wie eingangs erwähnt, ist die Freiburgerstrasse dringend sanierungsbedürftig, wobei der gesamte Strassenkoffer (Strassendeckbelag und gesamter Strassenunterbau/Tragschicht) erneuert werden muss. Aufgrund der Dringlichkeit wurden zwischen 2010 bis 2015 diverse Reparaturen im Bereich Fahrbahndeckbelag durchgeführt. Dadurch kann die Funktionalität der Strasse noch aufrecht erhalten werden; dies sind jedoch nur lebensverlängernde Massnahmen, die Tragstruktur wird dadurch nicht verbessert.

Die Gesamterneuerung der Strasse steht dringend bis 2020/2021 an. Die Berechnungen aus der koordinierten Erhaltungsplanung gemäss dem Geschäftsmodell Infrastruktur zeigen, dass die Strasse – bis auf die lebensverlängernden Reparaturmassnahmen und Teilbereiche des Trottoirs – abgeschrieben ist. Der Fahrbahnzustand ist sehr schlecht, die Randabschlüsse und Seitenbereiche sind in einem etwas besseren Zustand, weshalb die Erhaltungsmassnahmen nicht weiter hinausgeschoben werden können. Zusammen mit den Erhaltungsmassnahmen der Strasse werden auch Erhaltungsmassnahmen im Bereich der Abwasserkanalisation sowie der Werkleitungen von IWB und Swisscom notwendig. Für die bestehenden Bäume in der Freiburgerstrasse und im Bereich Zoll werden gleichzeitig dringend erforderliche Standortverbesserungen realisiert.

## **4. Projektbescrieb**

Der Projektperimeter umfasst den Strassenraum der Freiburgerstrasse, von der Hochbergerstrasse bis zum Zoll Otterbach (CH/D). Der insgesamt ca. 800 m lange Projektperimeter der Freiburgerstrasse wird in die drei Abschnitte unterteilt, womit den Anforderungen an die jeweiligen Teilabschnitte Rechnung getragen wird:

Abschnitt A – Hochbergerstrasse bis auf Höhe DB-Brücken;  
Abschnitt B – Höhe DB-Brücken und entlang Naherholungsgebiet;  
Abschnitt C – Bässlergut bis Zoll Otterbach (CH/D).

*Siehe dazu die erläuternde Graphik auf der nächsten Seite.*

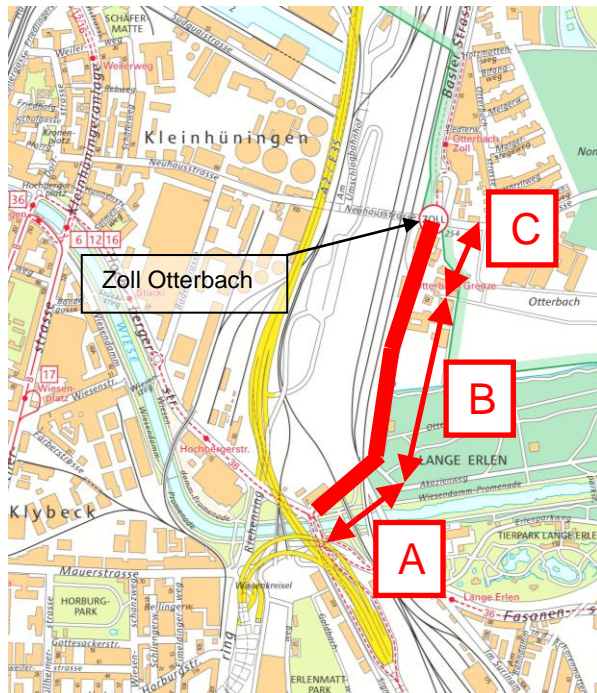


Abbildung 5; Teilabschnitte Projektperimeter

#### 4.1 Abschnitt A: Hochbergerstrasse bis Höhe DB-Brücken

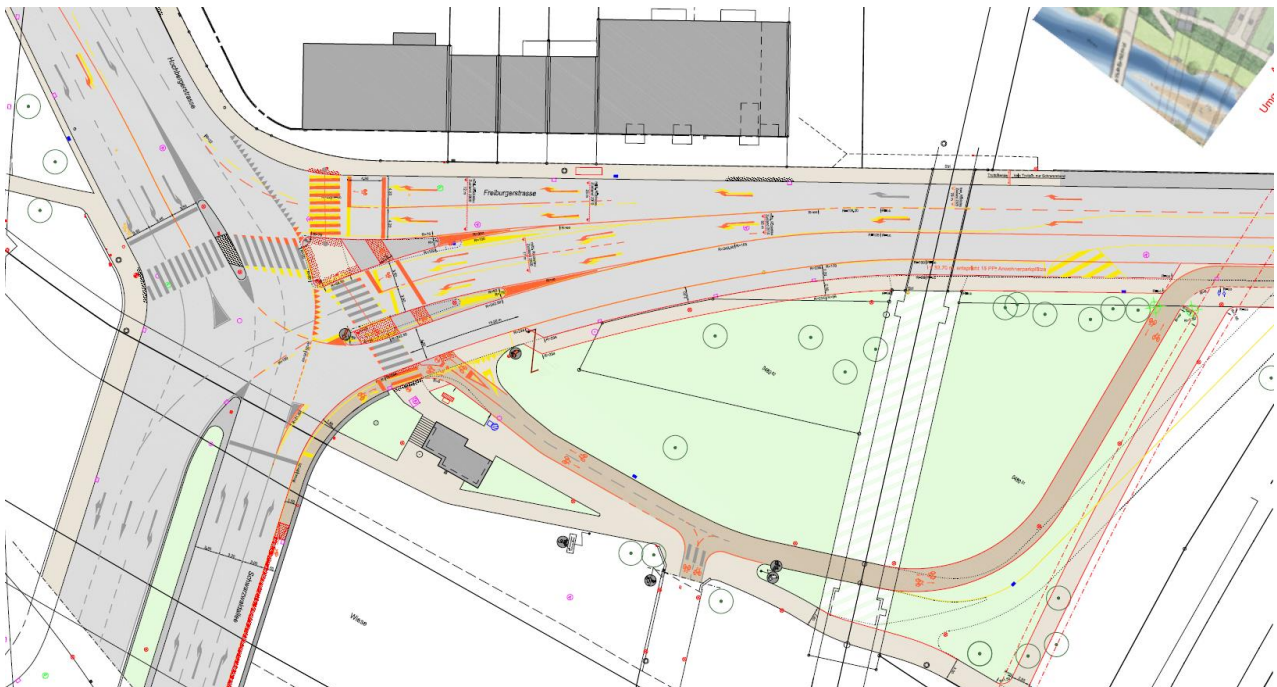


Abbildung 6; Projekt – Planausschnitt, Abschnitt A

### **Motorisierter Individualverkehr / Öffentlicher Verkehr**

Um die Verkehrszunahme in der Freiburgerstrasse aufnehmen zu können, ist im Zufahrtsbereich auf der Hochbergerstrasse eine Verlängerung der Aufstellspur in Richtung Freiburgerstrasse vorgesehen. Mit der vorliegenden Projektanpassung sind im Vergleich zum ersten Projektvorschlag zusätzliche 15 Parkplätze (z.B. Anwohnerparkplätze) vorgesehen.

### **Veloverkehr**

Zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrer/-innen soll der Velostreifen aus der Schwarzwaldallee in Richtung Freiburgerstrasse schon vor dem Abbiegebereich angehoben bzw. zum Veloweg werden. Das Überfahren des Velostreifens durch abbiegende Autos wird so verhindert.

Mit dem ersten Projektvorschlag war bereits mit Beginn der Freiburgerstrasse für die Velofahrer/-innen ein Zweirichtungsveloweg mit einer Breite von 3,00 m vorgesehen. Dieser Zweirichtungsveloweg entlang der Freiburgerstrasse wird nun erst ca. 100 m nach dem Knotenbereich angeboten. Die Velofahrer/-innen werden in diesem Bereich wie bisher hinter den Bäumen durch die Grünanlage geführt.

Der Kreuzungsbereich Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse wird für den Veloverkehr so ausgestaltet, dass der geplante Veloweg sicher an das Veloroutennetz entlang der Wiese und zum Badischen Bahnhof angebunden ist. Gleichzeitig sollen die Velofahrer/-innen neu die Möglichkeit erhalten, sich im Zufahrtsbereich der Freiburgerstrasse vor den Aufstellspuren des Individualverkehrs aufstellen zu können. Die hierfür vorgesehene Velofurt ist mittels Lichtsignalanlage geregelt und erfolgt im Zuge und im Schutz der Fussgänger-Grünphase. Mit dieser Massnahme werden für die Velofahrer/-innen alle Verkehrsbeziehungen ermöglicht.

### **Fussgänger/-innen**

Das bestehende Fusswegnetz bleibt grundsätzlich erhalten. Das Trottoir westlich der Fahrbahn hat eine Breite von mindestens 2,00 m und führt vom Knotenbereich „System Wiesekreisel“ entlang der fünf bestehenden Wohnhäuser und endet wie schon heute noch vor den DB-Brücken. Östlich der Freiburgerstrasse und unmittelbar nach dem Kreuzungsbereich verläuft das Trottoir zurückversetzt vom Strassenraum durch die Grünanlage und ab Höhe DB-Brücken wieder auf Allmendbereich, parallel zur Fahrbahn. Zusätzlich kann mit der hier vorgeschlagenen Projektanpassung ein 2,00 m breites Trottoir entlang der Freiburgerstrasse und vorbei an den Parkplätzen angeboten werden. Der Trottoirverlauf ist somit durchgehend und entlang der gut ausgeleuchteten Fahrbahn. Das Trottoir ist nach dem Umbau ausschliesslich den Fussgänger/-innen vorbehalten, die Mitbenutzung durch Velofahrer/-innen ist nicht gestattet. Die Trottoirflächen erhalten Normbreiten und werden somit komfortabler.

## 4.2 Abschnitt B: Höhe DB-Brücken und entlang Naherholungsgebiet

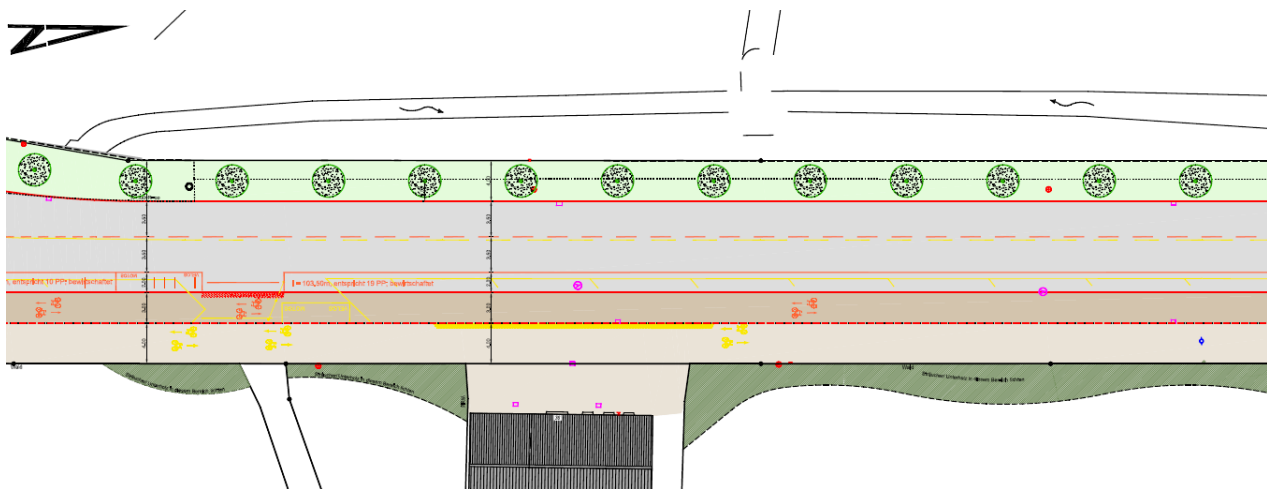


Abbildung 7; Projekt – Planausschnitt, Abschnitt B

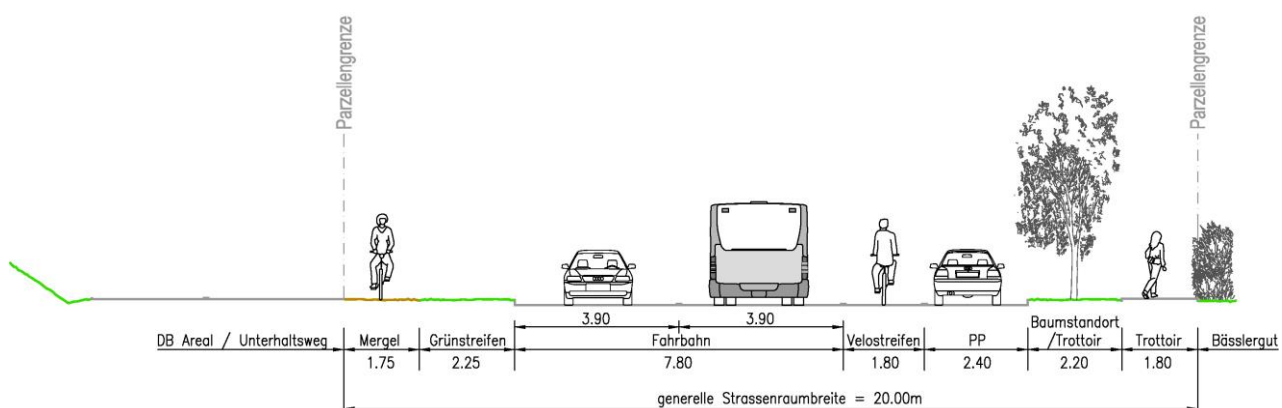


Abbildung 8; Bestand – Regelquerschnitt, Abschnitt B, Blick in Richtung Zoll

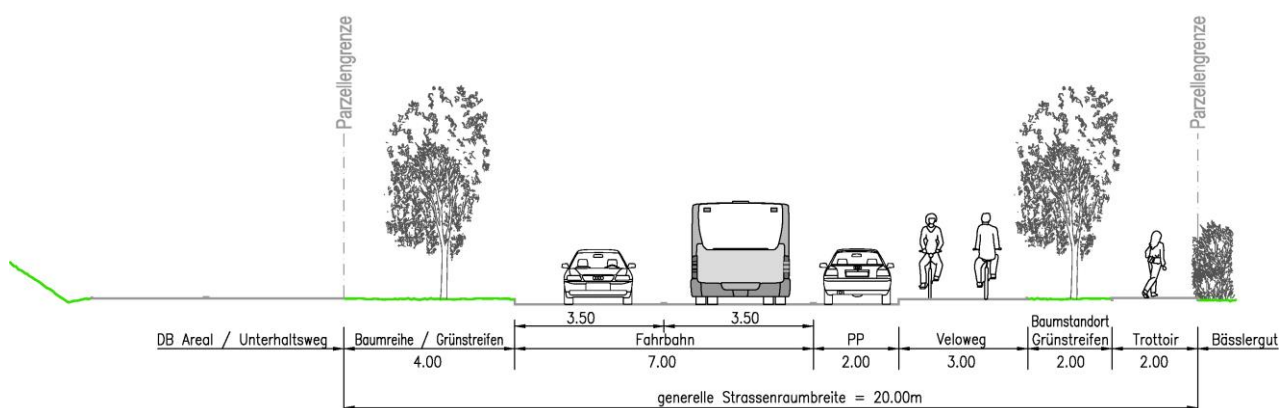


Abbildung 9; Projekt – Regelquerschnitt, Abschnitt B, Blick in Richtung Zoll

### **Motorisierter Individualverkehr / Öffentlicher Verkehr**

Auch für diesen Bereich ist je Fahrtrichtung eine Fahrspur mit jeweils 3,50 m Breite vorgesehen. Bus und motorisierter Individualverkehr teilen sich die Fahrspur in diesem Abschnitt problemlos. Zugunsten eines störungsfreien Verkehrs ist künftig keine Schrägparkierung mehr vorgesehen. Mit der Projektanpassung sind in diesem Bereich zusätzliche 22 Parkplätze vorgesehen.

### **Veloverkehr**

Der neue Zweirichtungsveloweg erstreckt sich über den gesamten Abschnitt östlich der Fahrbahn. Velofahrer/-innen, die vom Zoll her kommen, müssen künftig nicht mehr auf halber Höhe der Freiburgerstrasse die Fahrbahn queren. Dank der direkten Einbindung des Zweirichtungsveloweges in den Kreisverkehr an der Neuhausstrasse (Kapitel 4.3), entfällt die heute bestehende, gefährliche Fahrbahnquerung für Velofahrer/-innen. Der bestehende Mergelpfad westlich der Fahrbahn, der heute ausschliesslich von Velofahrer/-innen genutzt wird, wird aufgehoben.

### **Fussgänger/-innen**

Östlich der Fahrbahn ist neu ein komfortables Trottoir mit einer Mindestbreite von 2,00 m vorgesehen. Der Trottoirbereich ist von der Fahrbahn durch den Zweirichtungsveloweg und abschnittsweise auch durch Grünbereiche und Längsparkplätze abgetrennt. Die Anbindung an das Naherholungsgebiet „Landschaftspark Wiese“ wird mit grosszügigen Trottoirflächen attraktiver gestaltet.

### **Umfeld**

In der Mitte des Projektperimeters Freiburgerstrasse befindet sich das Gebäude der IWB, samt öffentlichen Toilettenanlagen, Telefonkabinen und gedecktem Unterstand. Um diesen Ort einladender und heller zu gestalten, waren mit dem ersten Projektvorschlag keine Parkplätze in diesem Abschnitt entlang der Fahrbahn vorgesehen. Die hiermit vorgeschlagene Projektanpassung sieht neu auch in diesem Bereich Längsparkplätze vor. Im unmittelbar daran angrenzenden Waldbereich soll das Unterholz gelichtet und somit das subjektive Sicherheitsempfinden verbessert werden.

Der westlich zur Fahrbahn gelegene, nicht mehr erforderliche Mergelweg wird zu einer Grünfläche umgestaltet. Die Baumreihe auf dieser Seite wird mit 29 neuen Bäumen verlängert und ergänzt.

Östlich der Fahrbahn werden die bestehenden Baumrabbatten zusammengefasst und vergrössert, wodurch für die bestehenden Bäume verbesserte Standortbedingungen geschaffen werden. Eine Fortführung der Baumreihe östlich der Fahrbahn und vor dem Naherholungsgebiet „Landschaftspark Wiese“ ist nicht vorgesehen, da mögliche Baumstandorte hier zu nahe am Waldrand stehen würden.



#### 4.3 Abschnitt C: Bässlergut bis Zoll Otterbach (CH/D)

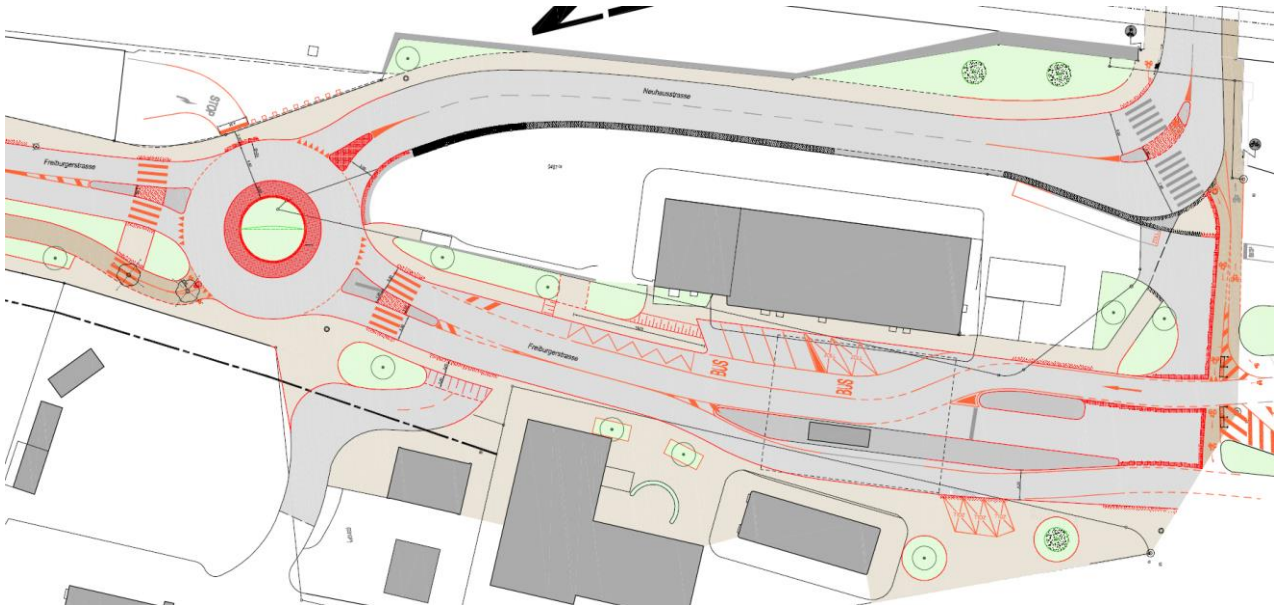


Abbildung 12; Projekt – Planausschnitt, Abschnitt C

##### **Motorisierter Individualverkehr**

Wie in den Abschnitten A und B ist auch hier je Fahrtrichtung eine Fahrspur mit einer Breite von 3,50 m vorgesehen. Bus und motorisierter Individualverkehr teilen sich die gleiche Fahrspur. Alle zehn Parkplätze im Zollbereich bleiben in ihrer Summe und Lage erhalten. Sie sind für den Zollbetrieb notwendig und diesem vorbehalten. Die in diesem Abschnitt bestehenden und längs zur Fahrbahn angeordneten Parkplätze bleiben erhalten.

Die heute für den Verkehr sehr unübersichtliche Einmündung der Neuhausstrasse wird zu einem Kreisverkehr umgebaut. Dadurch verbessert sich insbesondere die Einfahrtsituation aus der Neuhausstrasse in Richtung Zoll als direkte Verbindung via Autobahn zur Zollfreistrasse. Durch den neuen Kreisverkehr wird der Verkehr insgesamt verlangsamt, mit homogenem und stetigem Verkehrsfluss.

Der Gesamtauslastungsgrad für den Kreisverkehr, in den Morgen- und Abendspitzen, entspricht der Verkehrsqualitätsstufe C, also eine ausreichende Verkehrsqualität. Die Einfahrt in den Kreisverkehr vom Zollareal aus wird maximal ein- bis zweimal pro Tag und in Begleitung von Zollbeamten bedient. Sie dient nur zur Ausfahrt von Lastwagen, die zur Scan-Anlage und weiter zur Entladung, Warenkontrolle und Waage müssen. Die Verkehrsführung durch den Zollbereich wird übersichtlicher ausgestaltet. Die heute sehr breiten Fahrspuren werden baulich verkleinert.

##### **Öffentlicher Verkehr**

Die Bushaltestelle bei der Einreise in die Schweiz muss aus Zollkontrollgründen im unmittelbaren Bereich der Zollanlage bleiben und darf bei längerem Halt den Verkehr nicht behindern. Sie wird als Kaphaltestelle neben der Fahrbahn vorgesehen, so dass die Zufahrt in den Kreisverkehr nicht behindert wird. In Fahrtrichtung Deutschland ist die Bushaltestelle auch als Kaphaltestelle jedoch mit Bushalt auf der Fahrbahn vorgesehen. Für diese Fahrtrichtung ist auf Schweizer Seite kein verlängerter Aufenthalt aus zolltechnischen Gründen zu berücksichtigen. Beide Haltestellenbereiche werden entsprechend den Vorgaben des BehiG ausgestaltet.

## **Veloverkehr**

Der Zweirichtungsveloweg mündet direkt in den Kreisverkehr. Dies ermöglicht nicht nur eine optimale Anbindung der Neuhausstrasse an die Freiburgerstrasse, sondern macht auch das gefährliche Queren der Freiburgerstrasse überflüssig.

Durch den Zoll ist eine mehrspurige Verkehrsführung nicht gestattet. Dies gilt auch für Velostreifen. Daher ist eine vom motorisierten Verkehr getrennte Veloführung nicht möglich. Für den kurzen Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Zollanlage muss somit auf die Einrichtung eines Velostreifens verzichtet werden, hier gilt Tempo 20 km/h.

Die in der Neuhausstrasse vorgesehene Mittelinsel im Bereich des Fussgängerstreifens dient auch Velofahrer/-innen zum Schutz und zur Verbesserung der Sichtverhältnisse beim Queren der Neuhausstrasse.

Die bestehende Veloverbindung zwischen Neuhausstrasse, am Zoll vorbei, von und in Richtung Deutschland wird sicherer ausgestaltet. Die Reduktion der bestehenden drei Fahrspuren auf Deutscher Seite auf eine Fahrspur auf Schweizer Seite ist heute nur durch Fahrbahnmarkierungen angezeigt. Dies soll künftig zusätzlich mit Abschränkungen verdeutlicht und somit für Velofahrer/-innen sicherer werden.

## **Fussgänger/-innen**

Der Trottoirbereich östlich der Fahrbahn ist mit einer Breite von mindestens 2,00 m vorgesehen. Die Fussgängerstreifen in der Freiburgerstrasse und Neuhausstrasse werden mit Mittelinseln ausgestattet. Sie liegen in unmittelbarer Nähe zu den Bushaltestellen, deren Zugänglichkeit hiermit verbessert wird und den Vorgaben des BehiG entspricht. Die Zufahrt zwischen dem Standort des Kinderzirkusses und dem Kiosk wird mit einer Trottoirüberfahrt ausgestaltet.

## **Umfeld**

Auch in diesem Abschnitt wird der westlich der Fahrbahn liegende, ungenutzte Mergelbereich zur Grünfläche umgestaltet. Östlich der Fahrbahn werden die bestehenden Baumrabatten zusammengefasst und vergrössert.

## **4.4 Fazit Vorprojekt und Flächenbilanz**

Die in Kapitel 2.4 formulierten Projektziele können mit dem vorliegenden Projekt erfüllt werden. Die Anpassungen im Fahrbahnbereich und auch in den Knotenbereichen berücksichtigen die prognostizierten und bereits eingetroffenen Verkehrsentwicklung/Verkehrszunahme. Bushaltestellen und Fahrbahnübergänge werden entsprechend den Vorgaben des BehiG umgestaltet.

Den Velofahrer/-innen und Fussgänger/-innen stehen künftig wesentlich mehr eigene Flächen zur Verfügung. Mögliche Konflikte zwischen den beiden Gruppen werden beseitigt.

Bestehende Grünflächen werden erweitert und zusammengeführt. Die Pflanzung von 29 neuen Bäumen sorgt für ein besseres Klima. Das ist vor allem im Umfeld von stark belasteten Verkehrsachsen von Bedeutung.

<b>Flächenbilanz:</b>	<b>Bestand:</b>	<b>Ursprungsprojekt: P 16.0102</b>	<b>überarbeitetes Projekt:</b>
Trottoir	2'065 m <sup>2</sup>	4'100 m <sup>2</sup>	4'358 m <sup>2</sup>
Trottoir; Velos gestattet	2'145 m <sup>2</sup>	30 m <sup>2</sup>	120 m <sup>2</sup>
Veloweg / Velostreifen	790 m <sup>2</sup>	2'590 m <sup>2</sup>	2'231 m <sup>2</sup>
Fahrbahn	14'460 m <sup>2</sup>	11'680 m <sup>2</sup>	12'012 m <sup>2</sup>

davon bewirtschaftete PP	100 St.	39 St.	76 St.
PP, ausschliesslich vom Zoll genutzt	10 St.	10 St.	10 St.
davon Velo-PP	13 St.	16 St.	16 St.
Bushaltekannte entsprechend BehiG	0 St.	2 St.	2 St.
Mergelfläche, ungenutzt	200 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>
Grünfläche	1'835 m <sup>2</sup>	3'095 m <sup>2</sup>	2'774 m <sup>2</sup>
Bäume	53 St.	82 St.	82 St.

## 5. Termine und Kosten

### 5.1 Termine

Die Sanierung und Umgestaltung des Strassenraumes wird gleichzeitig mit den geplanten Werkleitungserneuerungen ausgeführt. Die Bauarbeiten sollen 2019/2020 beginnen und bis 2021 abgeschlossen sein.

Die Gefängnisserweiterung Bässlergut ist für ca. 2016/2017 vorgesehen und hat keine Auswirkungen auf das vorliegende Strassenprojekt.

Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an die Verkehrsinfrastrukturvorhaben. So auch mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation, für welches die entsprechenden Bundesmittel ab 2019 freigegeben werden. Um auch im Agglomerationsprogramm Basel der dritten Generation von der Unterstützung des Bundes zu profitieren, wird der Regierungsrat Basel-Stadt der Trägerschaft des Agglo-programms dieses Vorhaben im 2016 für die Eingabe beantragen.

Mit einem Entscheid des Bundes wird ab 2017 gerechnet. Sollten entsprechende Gelder von schätzungsweise 670'000 Franken für dieses Vorhaben vom Bund gesprochen werden, werden diese dem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht. Bei einem positiven Entscheid des Bundes betreffend Aufnahme ins Agglomerationsprogramm der dritten Generation werden die notwendigen Projektunterlagen beim Bund zur Vorbereitung einer Finanzierungsvereinbarung eingereicht. Sobald vorliegend, sind Projektgenehmigung und Finanzierungszusage auf kantonaler Ebene (Grossratsbeschluss) dem Bund ebenfalls einzureichen. Sie sind für die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund zwingend. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen dem üblichen Bruttoprinzip.

### 5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines verkehrssicheren und attraktiven Strassenraums in der Freiburgerstrasse. Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 6,531 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht Gesamtkosten</b>	<b>Fr.</b>
zulasten Investitionsrechnung und Darlehen BVB (siehe Kap. 5.2.1)	
– neue Ausgaben	2'406'600
– gebundene Ausgaben	4'082'000
zulasten Erfolgsrechnung (siehe Kap. 5.2.2)	
– jährliche Folgekosten	11'815
– Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre zulasten MWA-F.	30'000
<b>Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)</b>	<b>6'530'415</b>
<b>pro memoria</b>	
zulasten Dritter (IWB, Swisscom; siehe Kap. 5.2.4)	507'900

### 5.2.1 Ausgaben zulasten Investitionsrechnung

#### Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 2'406'600 Franken Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4). Sie umfassen die Kosten für die Neuorganisation der Freiburgerstrasse, den Anteil von 22% am Restwert des Bauwerkes Freiburgerstrasse sowie die Aufwendungen für die Erweiterung der Grünanlage und die Pflanzung von 29 neuen Bäumen zulasten des Mehrwertabgabefonds und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

<b>Übersicht neue Ausgaben</b>	<b>Fr.</b>
Kosten Neuorganisation Freiburgerstrasse (IB1)	1'180'000
Restwert	565'000
Kosten für die Projektanpassungen im Abschnitt A	85'000
Kosten für die Projektanpassung im Abschnitt B	91'600
Erweiterung Bäume und Vegetationsflächen, MWA-Fonds (IB1)	485'000
<b>Total neue Ausgaben</b>	<b>2'406'600</b>

#### Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der Strassen und ÖV-Infrastruktur ohne jegliche Veränderung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zulasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen, Abwasserableitungsanlagen (beide IB1) inkl. Darlehen an die BVB belaufen sich auf 4'082'000 Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2014 = 107.4).

[Kostengenaugigkeit ±20%]

<b>Übersicht gebundene Ausgaben</b>	<b>Fr.</b>
RAB Strassen (IB1)	3'070'000
RAB Abwasserableitungsanlagen (IB1)	1'000'000
Darlehen BVB	12'000
<b>Total gebundene Ausgaben</b>	<b>4'082'000</b>

### 5.2.2 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Grünrabatte samt Baumneupflanzungen entlang der Freiburgerstrasse das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen noch nicht erreicht ist, bedarf es in den ersten fünf Jahren nach Fertigstellung zusätzlich zum ordentlichen Pflegeaufwand eines Entwicklungsaufwandes. Der Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre zulasten des Mehrwertabgabefonds beträgt 30'000 Franken.

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen des Baumbestands verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Bäume und Vegetationsflächen. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kapitel 4 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Folgekosten zulasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 11'815 Franken pro Jahr.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

<b>Übersicht Ausgaben zulasten Erfolgsrechnung BVD</b>	<b>Fr.</b>
Mehrwertabgabefonds	
– Entwicklungsbeitrag für die ersten 5 Jahre, für Bäume und Vegetationsflächen (STG)	30'000
Unterhaltsbudgets	
– Reinigung (TBA)	0
– Pflege Bäume und Vegetationsflächen (STG)	11'815
<b>Total Ausgaben zulasten Erfolgsrechnung BVD</b>	<b>41'815</b>

### 5.2.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenaugigkeit ±20%]

<b>Übersicht Ausgaben Dritter</b>	<b>Fr.</b>
Werke	507'900
<b>Total Ausgaben Dritter</b>	<b>507'900</b>

Für das Projekt ist eine Aufnahme in das Agglomerationsprogramm des Bundes der dritten Generation vorgesehen. Mit einer Entscheidung des Bundes wird ca. Ende 2016 gerechnet. Sollten entsprechende Gelder für dieses Vorhaben vom Bund gesprochen werden, werden diese dem Projekt gutgeschrieben und in Abzug gebracht. Die hier vorliegenden Kostenanträge entsprechen somit dem üblichen Bruttoprinzip.

## **6. Stellungnahme**

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

## **7. Antrag**

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin  
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### **Beilagen**

Entwurf Grossratsbeschluss

Pläne:

- Ratschlagsplan; Situationsplan Abschnitt A; M: 1:200;
- Ratschlagsplan; Situationsplan Abschnitt B; M: 1:200;
- Ratschlagsplan; Situationsplan Abschnitt C; M: 1:200.

## Grossratsbeschluss

### Ratschlag

**für die Realisierung von verkehrstechnischen Anpassungen im Anschlussbereich Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse, den Umbau der Freiburgerstrasse zwischen Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach (CH/D) und des Einmündungsbereichs Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse für Verbesserungen zugunsten des MIV, des ÖV, des Velo- und Fussverkehrs und ökologische Aufwertung im Zuge der dringend anstehenden Erhaltungsmassnahmen**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst

1. den Gesamtbetrag von Fr. 6'530'415 für verkehrstechnische Anpassungen im Anschlussbereich Freiburgerstrasse/Hochbergerstrasse („System Wiesekreisel“), den Umbau der Freiburgerstrasse und des Einmündungsbereichs Freiburgerstrasse/Neuhausstrasse zugunsten verkehrstechnischer Anpassungen sowie Verbesserungsmassnahmen für den Öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr und eine ökologische Aufwertung, im Abschnitt Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach (CH/D) zu bewilligen. Ein allfälliger Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation von schätzungsweise Fr. 670'000 wird vom Gesamtbetrag in Abzug gebracht. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
  - Fr. 1'745'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen für Fuss-, Velo-, motorisierter und öffentlichem Verkehr zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“;
  - Fr. 85'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten der Projektanpassungen im Abschnitt A, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“;
  - Fr. 91'600 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen zugunsten der Projektanpassungen im Abschnitt B, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“;
  - Fr. 485'000 für die Erweiterung der Grünflächen und die Pflanzung von 29 neuen Bäumen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Mehrwertabgabefonds;
  - Fr. 30'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Mehrwertabgabefonds;
  - Fr. 11'815 Franken als jährliche Folgekosten nach der Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes;



- Fr. 3'070'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinginfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen;
- Fr. 1'000'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinginfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen;
- Fr. 12'000 für die Erhaltung der ÖV-Infrastruktur gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB.

Die gebundenen Teile können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Stimmvolk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.