



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

13.0800.01 / 07.5009.05

BVD/P130800
Basel, 29. Mai 2013

Regierungsratsbeschluss
vom 28. Mai 2013

Ratschlag

Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen

zur Umgestaltung der Basel- und Lörracherstrasse im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze als flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion

Vergrösserung der Fussgängerflächen, Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs, behindertengerechte ÖV-Haltestellen, Begrünung und Aufwertung des Strassenraumes im Sinne der Wohnumfeldaufwertung

und

Beantwortung des Anzugs Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse (P075009)

AGGLO PROGRAMM BASEL



Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Zusammenfassung	4
3. Auslöser, Auftrag	4
4. Projektperimeter	6
5. Ausgangslage	7
6. Projektziele	9
7. Betriebskonzept	10
7.1 Verkehrsbelastung; Grundlage und Prognose	10
7.2 Trassenwahl	11
8. Projektbeschrieb	15
8.1 Abschnitt A: Baselstrasse (Gartengasse bis Inzlingerstrasse)	15
8.2 Abschnitt B: Lörracherstrasse (Kreuzungsbereich Inzlinger-/Weilstrasse)	18
8.3 Abschnitt C: Lörracherstrasse (Weilstrasse bis Friedhofweg)	22
8.4 Abschnitt D: Lörracherstrasse (Friedhofweg bis Riehen Grenze)	25
8.5 Fazit	28
9. Auswirkungen auf die Umwelt	34
9.1 Lärmsanierung	34
9.2 Temporegime und seine Auswirkungen auf den ÖV	35
9.3 Grundwasserschutz	36
10. Koordination mit weiteren Vorhaben	37
11. Bauvorgang und Termine	37
12. Kosten	38
12.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	38
12.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	39
12.3 Ausgaben Dritter	40
13. Beantwortung des Anzugs Roland Engeler-Ohnemus und Kon- sorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse (P075009)	40
14. Antrag	42
Plananhang	43

1. Begehren

Gemäss dem Bericht der Finanzkommission zum Ratschlag und Bericht 11.1273.01 betreffend Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 15. Februar 2012 beantragen wir dem Grossen Rat, den Gesamtbetrag von 31,239 Mio. Franken für die Umgestaltung der Basel- und Lörracherstrasse als flankierende Massnahme zur Zollfrei-strasse zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 6.922 Mio. für die Umgestaltung und Aufwertung der Baselstrasse–Lörracherstrasse zu Lasten Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 7.395 Mio. für die Gleiserneuerung im Rahmen der Umgestaltung und Aufwertung der Baselstrasse–Lörracherstrasse zu Lasten Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“
- Fr. 0.068 Mio. als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 0.024 Mio. als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt.

- Fr. 3.3 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 13.53 Mio. für die Erhaltung der Schienen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen

Gemäss § 28 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 14. März 2013 beschliesst der Regierungsrat abschliessend über Ausgaben zu Lasten von Fonds.

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

Ferner werden zu Lasten der Werke (IWB), der Gemeinde Riehen und Swisscom Werkleitungen in Höhe von 5,858 Mio. Franken erneuert (nicht Bestandteil des Ratschlags).

Im Agglomerations-Programm des Bundes 2009 ist die Umsetzung von flankierenden Massnahmen in der Lörracherstrasse als Massnahmenprojekt M93 aufgenommen. Der Bund wird sich mit 40% an den Gesamtkosten beteiligen, jedoch mit maximal 4,5 Mio. Franken (zuzüglich Teuerung und MWST). Für den Kostenanteil des Bundes zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, sie sind daher Teil des Ratschlags.

2. Zusammenfassung

Die heute bestehende Verbindung zwischen Weil am Rhein (D) und Lörrach (D) sowie zwischen Basel und Lörrach/Wiesental (D) verläuft für den motorisierten Individualverkehr über die Achsen Weilstrasse–Lörracherstrasse und Äussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse. Mit Inbetriebnahme der Zollfreistrasse (Ende 2013) wird dieser Verkehr künftig über die Zollfreistrasse geführt. Dies bedingt eine Verkehrsabnahme durch den Ortskern von Riehen. Um diese Verkehrsabnahme nachhaltig zu sichern sind für die gesamte Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen zwingend flankierende Massnahmen/Umbaumassnahmen notwendig.

Unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben und unter Miteinbezug des Quartiersentwicklungsplanes Lörracherstrasse (Gemeinde Riehen) sind mit diesem Projekt Umbaumassnahmen zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion, zur allgemeinen Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität vorgesehen.

Die ÖV-Haltestellenbereiche werden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben behindertengerecht umgebaut, die Zugänglichkeit für alle Fahrgäste verbessert. Trottoirbereiche sind durchgängig und in komfortabler Breite zu beiden Seiten der Fahrbahn vorgesehen. Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger werden ergänzt und sicherer ausgestaltet. Entlang der gesamten Strecke und in beide Fahrtrichtungen sind Velostreifen vorgesehen. Zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion wird über den gesamten Umgestaltungsperimeter ein Mischtrasse (Tram/MIV) angeboten. Der Tempo 30-Bereich vor dem Zoll soll bis über die Haltestelle Lörracherstrasse erweitert werden, was gleichzeitig auch eine erhebliche Lärmreduktion für diesen Abschnitt bedingt. Neben der Erweiterung mit Grünflächen ist gleichzeitig die Pflanzung von 62 neuen Bäumen vorgesehen.

Durch die Vielzahl der Massnahmen zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden sowie durch die gestalterischen Eingriffe soll eine gesamthafte Aufwertung der Baselstrasse–Lörracherstrasse erreicht werden.

3. Auslöser, Auftrag

Die heute bestehende Verbindung zwischen Weil am Rhein (D) und Lörrach (D) verläuft über die Weilstrasse und Lörracherstrasse; gleichfalls verläuft momentan die direkte Verbindung zwischen Basel und Lörrach/Wiesental (D) über die Achse Äussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse. Die Zollfreistrasse (Inbetriebnahme Ende 2013) schafft künftig die direkte Verbindung sowohl zwischen Weil am Rhein und Lörrach als auch zwischen Basel und Lörrach/Wiesental. Die Verkehrsverlagerung der heutigen Verbindungsachsen auf die Zollfreistrasse wird für Riehen eine Verkehrsabnahme zur Folge haben.

Um diese Verkehrsreduktion nachhaltig zu sichern, sind für die gesamte Baselstrasse und Lörracherstrasse in Riehen zwingend flankierende Massnahmen notwendig. Die Verkehrsberuhigung in Riehen durch die Umgestaltung der Lörracherstrasse ist Bestandteil des Richtplans Basel 2009 (M2.2 Kantonsstrassen). Auch ist die Umsetzung von flankierenden Massnahmen im Bereich der Lörracherstrasse in Riehen als A-Projekt im Agglomerations-Programm des Bundes 2009 enthalten.

Die Baselstrasse–Lörracherstrasse ist im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze in einem baulich schlechten Zustand. Dies betrifft den Strassenbelag und vor allem die Tramgleise (Schiene und Unterbau), sie sind dringend zu erneuern. Mit GRB-Nr. 10/25/11G vom 23. Juni 2010 wurden für die Umsetzung von flankierenden Massnahmen im Zuge der Eröffnung der Zollfreistrasse Planungs- und Projektierungsgelder in Höhe von 300'000 Franken bewilligt. Die erforderlichen Sanierungsmassnahmen und die Umsetzung von flankierenden Massnahmen bedingen umfangreiche bauliche Arbeiten, was eine Aufwertung des gesamten Strassenraumes möglich macht.

4. Projektperimeter

Die mit der Zollfreistrasse verbundene Verkehrsreduktion betrifft neben der Äusseren Baselstrasse auch die gesamte Ortsdurchfahrt durch Riehen entlang der Basel- und Lörracherstrasse als auch die Weilstrasse.



Der Kreuzungsbereich Baselstrasse/Bettingerstrasse sowie der Tramhaltestellenbereich Bettingerstrasse sind Bestandteil des Projektes zur Umsetzung von Grundwasserschutzmassnahmen in der Äusseren Baselstrasse. Das Vorhaben wurde durch den GR mit Beschluss Nr. 10/09/10G (P102346) vom 2. März 2011 genehmigt, die Ausführungsarbeiten sind für 2013–2016 vorgesehen.

Die Sanierung der Baselstrasse im Abschnitt Bettingerstrasse bis Kilchgässli wurde auf Grund dringender Gleissanierung bereits in 2012 abgeschlossen.

Für den Haltestellenbereich Riehen Dorf stehen für ca. 2019 umfangreiche Gleissanierungsarbeiten an. In diesem Zusammenhang sollen die gesamte Platzsituation überprüft und unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben aus dem BehiG sowie der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden neu geplant sowie dem Platz als zentraler Ort in Riehen ein entsprechendes Gesicht verliehen werden.

Die Baselstrasse im Abschnitt Schmiedgasse bis Gartengasse wurde bereits 2006 saniert.

In der Weilstrasse stehen momentan, auch in Zusammenhang mit dem Neubau des Rieher Freibades, Verkehrsuntersuchungen durch das Bau- und Verkehrsdepartement - Amt für Mobilität an. Ob und in welchem Umfang ein Umbau im Rahmen der für 2016 anstehenden Sanierungsarbeiten notwendig wird, lässt sich noch nicht abschliessend sagen.

Der nun anstehende Projekt-/Umgestaltungsperimeter schliesst in der Baselstrasse unmittelbar an die Gartengasse an und erstreckt sich ab da über den gesamten Bereich der Baselstrasse–Lörracherstrasse bis zur Landesgrenze.

5. Ausgangslage

Öffentlicher Verkehr

In der Baselstrasse–Lörracherstrasse verkehrt die Tramlinie Nr. 6 im 7½ Minuten-Takt in beide Richtungen. Zusätzlich verkehrt früh morgens die Tramlinie Nr. 2 mit neun Kursen bis zur Tramwendeschleife Fondation Beyeler und mit zwei Kursen bis Riehen Grenze. Die Buslinie 3 (SWEG-D) verkehrt im 1 Std.-Takt von Lörrach via Inzlingen zur Haltestelle Weilstrasse und retour mit Endaufenthalt von bis zu zehn Minuten bei der Haltestelle Weilstrasse. Dieser Endaufenthalt der Buslinie 3 (SWEG-D) führt zu regelmässigen Konfliktsituationen im Bereich Baselstrasse/Inzlingerstrasse. Die Buslinie 16/6 (SWEG-D) verkehrt im ½ Std.-Takt via Weil–Stetten in der Lörracherstrasse und Weilstrasse. Die Buslinien 7300 und 7301 (WTV-D) verkehren von Lörrach zum Bad. Bf. mit neun Kursen pro Tag durch die Baselstrasse–Lörracherstrasse.

Die Haltestellenbereiche im Projektperimeter sind heute kaum benutzerfreundlich, geschweige denn behindertengerecht. Ein- und Ausstieg erfolgen teils auf Fahrbahnhöhe, die Wartebereiche/Inseln sind zu schmal. Sie sind schlecht zugänglich, weil Fussgängerstreifen teils nur auf einer Seite des Haltestellenbereiches vorhanden sind und jeweils ohne Fussgängerinseln über zwei Fahrspuren führen.

Fussgänger/-innen

Basel- und Lörracherstrasse sind Teil des kantonalen Fusswegnetzes. Der Bereich des Projektperimeters ist für Fussgänger/-innen allerdings unattraktiv, die Trottoirbreiten sind zu schmal (z.B. entlang des Sarasinparks und entlang der Lörracherstrasse, Seite ungerade Hausnummern). Zudem erweist sich das Queren der heute viel befahrenen Fahrbahn für Fussgänger/-innen als problematisch. Die Fussgängerstreifen bieten zu wenig Sicherheit, da sie ohne Fussgängerinsel über die gesamte Fahrbahn bzw. über zwei Fahrspuren führen. Der bereits beschriebene Endaufenthalt der Buslinie 3 (SWEG - D) verleitet zu Überholmanövern und damit zu einer Gefährdung der Fussgänger/-innen. Gesamthaft wurden im Projektperimeter über den Zeitraum von fünf Jahren zehn Unfälle mit Fussgängerbeteiligung registriert, wobei sich diese auf Höhe Kreuzungsbereich Baselstrasse/Inzlingerstrasse konzentrierten.

Velo

Die kantonalen Velorouten (Basisrouten) verlaufen parallel zur Baselstrasse–Lörracherstrasse entlang des Mühlesteichs sowie entlang der Bahnstrecke auf schwach belasteten Strassen. Das Quartier um die Lörracherstrasse ist betreffend Langsamverkehr via der vielbefahrenen Lörracherstrasse (ohne Velomassnahmen) über die Route entlang dem Mühlesteich, an den Ortskern von Riehen bzw. weiter nach Basel angebunden.

Entsprechend dem Entwurf für den neuen Teilrichtplan Veloverkehr ist für die gesamte Baselstrasse–Lörracherstrasse eine Einstufung als Velo-Pendlerroute beabsichtigt.

Motorisierter Individualverkehr

Bei der Baselstrasse–Lörracherstrasse im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse innerorts mit Geschwindigkeitsregelung von 50 km/h,

kurz vor der Zolldurchfahrt ist die Geschwindigkeit in einem kurzen Abschnitt auf 30 km/h beschränkt. Über den Abschnitt des Projektperimeters wird der Verkehr teils im Mischverkehr, teils mit Eigentrasse für Tram/Bus geführt. Die durchschnittliche Werktagsbelastung (DWV) in der Baselstrasse beträgt 16'000 MFZ/24 Std., in der Lörracherstrasse haben wir ein DWV von 20'100 MFZ/24 Std., der Schwerverkehrsanteil ist mit zwei bis vier Prozent zu vernachlässigen. Die gesamte Achse Äussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse ist Teil des kantonalen Notfallachsenplanes und als Life-Line-Achse 1. Priorität eingestuft.

Aktuell führt die hohe Verkehrsbelastung durch den Ortskern von Riehen zu regelmässiger Staubildung, vor allem in den Abendspitzenstunden in Richtung Zoll, mit Staulängen von bis zu 780 m (vom Zoll bis auf Höhe Sarasinpark). Diese Situation wird in Zusammenhang mit dem hohen Verkehrsaufkommen durch die Überlastung der Lichtsignalanlage in Lörrach–Stetten (D) im Kreuzungsbereich Basler-Strasse/Dammstrasse verursacht.

Im gesamten Projektperimeter wurden im Zeitraum von fünf Jahren (2006–2010) 41 Verkehrsunfälle registriert mit den Schwerpunkten auf Höhe Kreuzungsbereich Baselstrasse/Inzlingerstrasse sowie vor der Tramwendeschleife Riehen Grenze.

Es ist zu erwarten, dass die Eröffnung und Inbetriebnahme der Zollfreistrasse (Ende 2013) vor allem den Pendlerverkehr auf der gesamten Achse Äussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse und Weilstrasse reduzieren wird.

Lärmbelastung

Sowohl am Tag als auch bei Nacht werden die bestehenden Lärmimmissionsgrenzwerte in der Lörracherstrasse erheblich überschritten mit Spitzenwerten bis zu 69.5 dB (bei Tag) bzw. 58 dB (bei Nacht). Die Immissionsgrenzwerte von maximal 65 dB (bei Tag) bzw. 50 dB (bei Nacht) sind einzuhalten.

Gestaltung/Begrünung/Wohnumfeld

Die im Vorfeld beschriebene Situation der einzelnen Verkehrsteilnehmenden, die hohe Verkehrsbelastung und damit verbundene hohe Lärmbelästigung, ein durch den Verkehr praktisch zweigeteilter Strassenraum mit überbreiten Fahrbahnflächen und fehlender Begrünung im Strassenraum belasten die Wohnqualität in der Lörracherstrasse sehr.

Durch die Eröffnung der Zollfreistrasse wird die Achse Baselstrasse–Lörracherstrasse erheblich vom Durchgangs- bzw. Pendlerverkehr entlastet. Sie bildet jedoch auch weiterhin das Rückgrat sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Individualverkehr in Riehen und ist Teil der einzigen Verbindungsstrasse nach Inzlingen. Die Funktion der Baselstrasse–Lörracherstrasse lässt sich jedoch nicht alleine auf den Verkehr reduzieren. Sie ist vielmehr auch zentraler öffentlicher Raum und lebendige Achse im Dorfzentrum von Riehen und für das Quartier um die Lörracherstrasse. Sie erfüllt auch künftig, insbesondere für den Langsamverkehr und den ÖV eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Quartier und das grenznahe Ausland (Stetten - D).

6. Projektziele

Entsprechend dem politischen Auftrag mit GRB-Nr. 10/25/11G vom 23. Juni 2010, den Vorgaben aus dem Agglomerations-Programm des Bundes 2009 und unter Miteinbezug des Quartiersentwicklungsplanes Lörracherstrasse (Gemeinde Riehen) lassen sich die Projektziele wie folgt zusammenfassen:

- zuverlässiger und störungsfreier ÖV-Betrieb mit guter Erreichbarkeit, gute Umsteigebeziehungen und Umsetzung behindertengerechter Haltestellen;
- Verbesserung der Verkehrssituation für Fussgänger/-innen;
- Verbesserung der Verkehrssituation für den Velo-/Mofaverkehr;
- nachhaltige Sicherung der Verkehrsreduktion und gute Erschliessung;
- Massnahmen zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte;
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch gestalterische Aufwertung und Begrünung des Strassenraumes.

7. Betriebskonzept

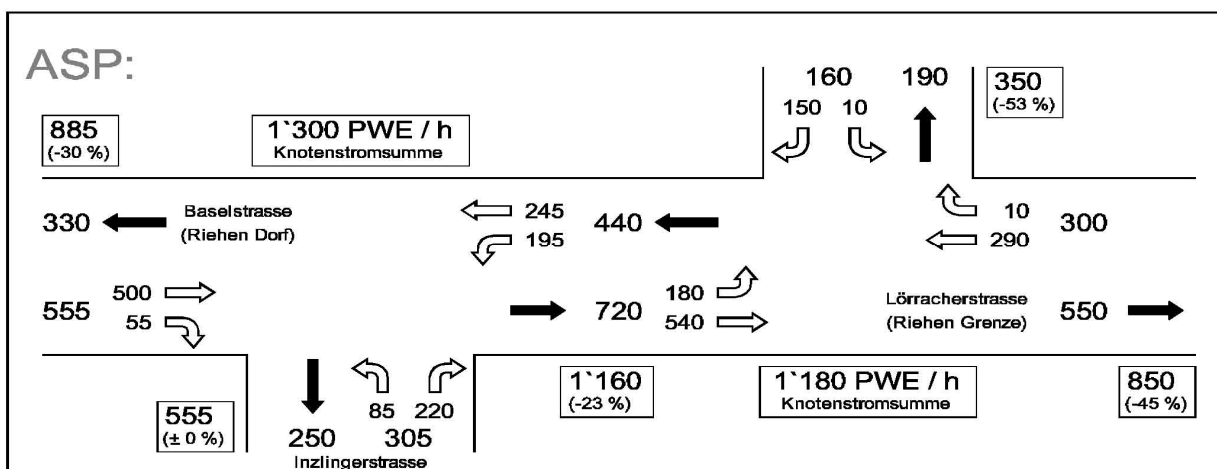
7.1 Verkehrsbelastung; Grundlage und Prognose

Grundlage dieses Umgestaltungsprojektes ist die durch das Bau- und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, durchgeführte Verkehrsstudie (bereits erwähnt mit Ausgabenbericht, GRB 10/25/11G vom 23. Juni 2010; Planungs- und Projektierungsgelder für die Umsetzung von flankierenden Massnahmen im Zuge der Eröffnung der Zollfreistrasse). Die Zollfreistrasse ist ein rund 700 m langes Verbindungsstück der deutschen Bundesstrasse 317 zwischen den Städten Weil am Rhein (D) und Lörrach (D) auf Schweizer Gebiet und entlang des Wieseuferes. Die Verkehrsverlagerung auf die Zollfreistrasse führt in der Baselstrasse–Lörracherstrasse sowie in der Weilstrasse zur Verkehrsentlastung. Die auf Basis des Verlagerungseffektes hergeleitete Entlastung beträgt für die Baselstrasse 20–30%, für die Lörracherstrasse und Weilstrasse 40–50%.

Strassenabschnitt	Verkehrsbelastung Bestand DWV [MFZ/24Std.]	Verkehrsentslastung Prognose [%]	Verkehrsbelastung Prognose DWV [MFZ/24Std.]
Baselstrasse	16'200	20–30	11'000–13'000
Lörracherstr.: Inzlingerstr.–Weilstr.	19'400	25–30	13'800–14'400
Lörracherstr.: Weilstr.–Riehen Grenze	20'100	40–50	10'000–12'000
Weilstrasse	9'500	50	4'500–5'000
Inzlingerstrasse	7'100	–	7'100

Verkehrsbelastung: Bestand/Prognose

DWV = durchschnittlicher Werktagsverkehr (Mo–Fr)



Knotenbelastung (Inzlingerstrasse/Weilstrasse): Prognose in der Abendspitzenstunde (ASP)

7.2 Trassenwahl

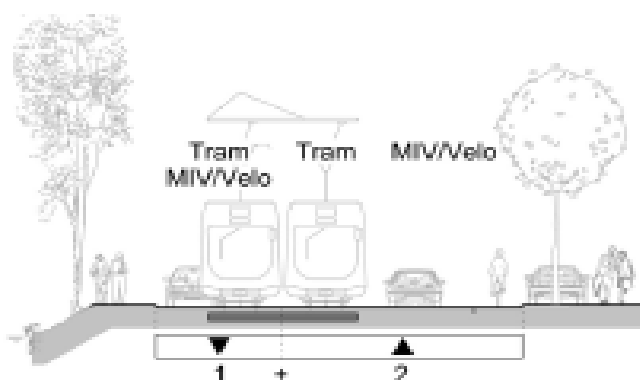
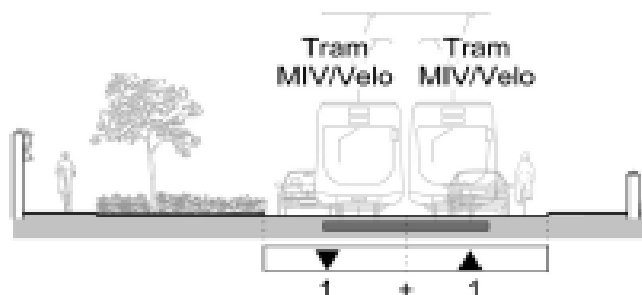
Heutige Situation

Durch den engen Ortskernbereich der Baselstrasse bis zur Inzlingerstrasse haben wir in beide Fahrrichtungen ein Mischtrasse, sprich es teilen sich der öffentliche sowie Individualverkehr jeweils in beide Fahrrichtungen eine Fahrspur. Im Kreuzungsbereich Inzlinger- und Weilstrasse verfügen Tram und Bus (Haltestellenbereich) aktuell in beide Fahrrichtungen über ein Eigentrassee Tram/Bus (Haltestellenbereich). Für den Individualverkehr besteht zudem neben der Fahrspur noch jeweils eine Linksabbiegespur. In der Fortführung der Lörracherstrasse, ab Weilstrasse bis Riehen Grenze, teilen sich in Richtung Basel öffentlicher und Individualverkehr eine Fahrspur (Mischtrasse). In Richtung Riehen Grenze gibt es neben dem Eigentrassee Tram/Bus eine separate Fahrspur für den Individualverkehr.

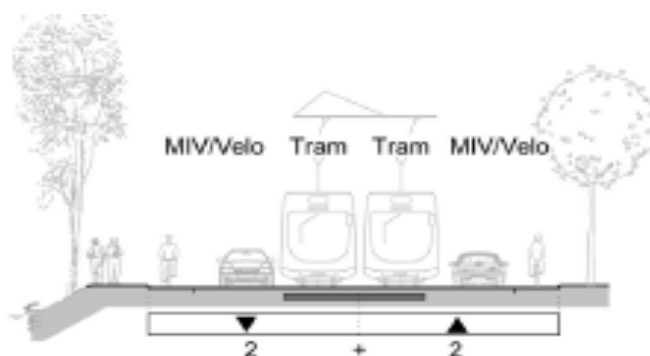
Untersuchte Varianten

Entsprechend den Vorgaben aus der Verkehrsstudie wurden im Rahmen dieses Projektes die möglichen Varianten zur Verkehrsführung untersucht. Für den Abschnitt der Baselstrasse bis zur Inzlingerstrasse ergeben sich aufgrund der Platzverhältnisse keine Optionen für die Trassenwahl. Hier muss daher auch künftig für beide Fahrrichtungen ein Mischtrasse (Tram/MIV) vorgesehen werden. Für den weiteren Verlauf der Lörracherstrasse ab Inzlingerstrasse bis Riehen Grenze lassen die Platzverhältnisse unterschiedliche betriebliche Lösungsansätze zu, die im Rahmen der Projekterarbeitung eingehend untersucht wurden.

System „1 + 1“
(ÖV und MIV teilen sich in beide Fahrrichtungen jeweils eine Fahrspur)



System „1 + 2“
(ÖV und MIV teilen sich die Fahrspur nur in eine Richtung, in die andere Richtung werden ÖV und MIV getrennt geführt)



System „2 + 2“
(ÖV und MIV werden in beide Fahrrichtungen getrennt geführt)

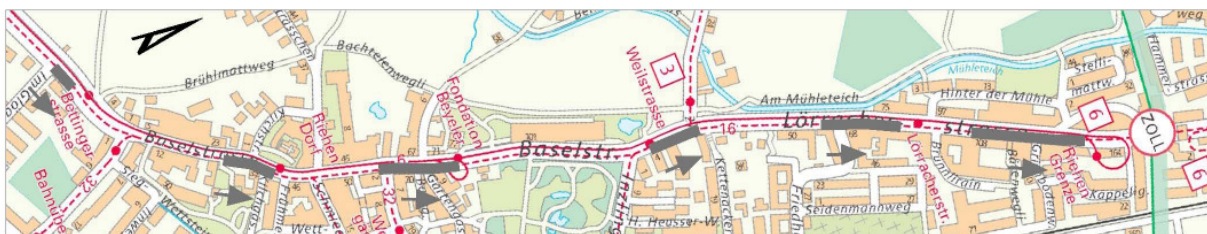
Entscheid Betriebskonzept

Die Verkehrsverlagerung auf die Zollfreistrasse führt wie in der Baselstrasse–Lörracherstrasse auch auf Seiten Lörrach–Stetten (D) in der Basler-Strasse zu einer Verkehrsentslastung. Die Lichtsignalanlage in Lörrach (D) auf Höhe Basler-Strasse/Dammstrasse wird künftig nicht mehr überlastet sein, somit auch nicht mehr zu MIV-Stau in der Lörracherstrasse beitragen.

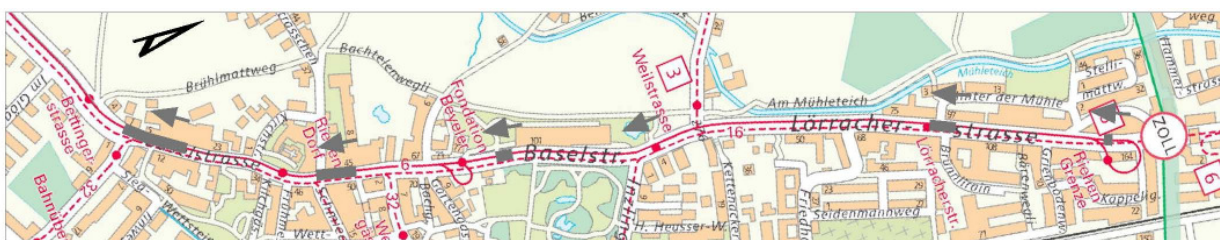
Unter Berücksichtigung der künftigen Verkehrsbelastung, der Projektziele (v.a. nachhaltige Sicherung der Verkehrsreduktion) sieht das Umgestaltungsprojekt entlang der Baselstrasse–Lörracherstrasse in beide Fahrrichtungen jeweils ein Mischtrasse vor, sprich öffentlicher und Individualverkehr teilen sich jeweils eine Fahrspur.

Mit Endausbauzustand (also Umsetzung weiterer Projektvorhaben in der Baselstrasse, hierzu siehe Schemadarstellung Seite 15) werden sämtliche Haltestellen durch den Ortskern von Riehen bis zur Haltestelle Lörracherstrasse als Kapphaltestellen ausgebildet mit Ausnahme der Haltestelle Weilstrasse (Haltestelleninseln).

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsreduktion sind Rückstaubildungen in der Lörracherstrasse ab dem Zoll nicht mehr zu erwarten, dies vor allem weil durch die Verkehrsreduktion die LSA in Deutschland nicht mehr überlastet sein wird. Mischtrasse und die Kapphaltestellen werden zudem bewirken, dass der MIV hinter dem Tram herfahren wird. Bei einem allfälligen Grenzstau bei z.B. Grenzkontrollen verhindert das Tram einen weiteren Aufbau des Staus. Für den Haltestellenbereich Weilstrasse wurde die Überholmöglichkeit MIV/Tram beibehalten.



Maximale Fahrzeugkolonne MIV hinter dem Tram in Richtung Grenze (Abendspitzenstunde)



Maximale Fahrzeugkolonne MIV hinter dem Tram in Richtung Dorf (Morgenspitzenstunde)

Haltestellenanordnung

Die Haltestellenanordnungen wurden über den Projektperimeter hinaus (ab Haltestelle Bettingerstrasse) untersucht.

Aufgrund der Fahrgastzahlen wird die heute provisorische Haltestelle Fondation Beyeler als Definitivum eingerichtet. Eine Verlegung vor die Tramwendeschleufe (so dass die Haltestelle auch von den morgendlichen Kursen der Linie 2 bedient werden kann) ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Diese Haltestelle wird, um die Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen, hinter die Tramwendeschleufe verlegt und für beide Fahrtrichtungen als Kapphaltestelle ausgeführt. Der Endaufenthalt für die morgendlichen Kurse wird im Tramschlaufenbereich belassen.

Unter Berücksichtigung der Trassenwahl und der Verkehrsregelung für den Knotenbereich zwischen Inzlinger- und Weilstrasse sieht das Umgestaltungsprojekt für den Bereich der Haltestelle Weilstrasse, in beide Fahrtrichtungen Haltestelleninseln vor. Die Bushaltestelle für die Buslinien 7300 und 7301 (WTV-D) liegt ebenfalls für beide Fahrtrichtungen im Bereich dieser Haltestelleninseln. Die Haltestelle für beide Fahrtrichtungen der Buslinien 3 und 16/6 (SWEГ-D) befindet sich in der Weilstrasse, dabei ist der Wartebereich für den Endaufenthalt im Seitenbereich der Weilstrasse vorgesehen.

Im Bus- und Tramhaltestellenbereich Lörracherstrasse sind beidseitig Kapphaltestellen vorgesehen.

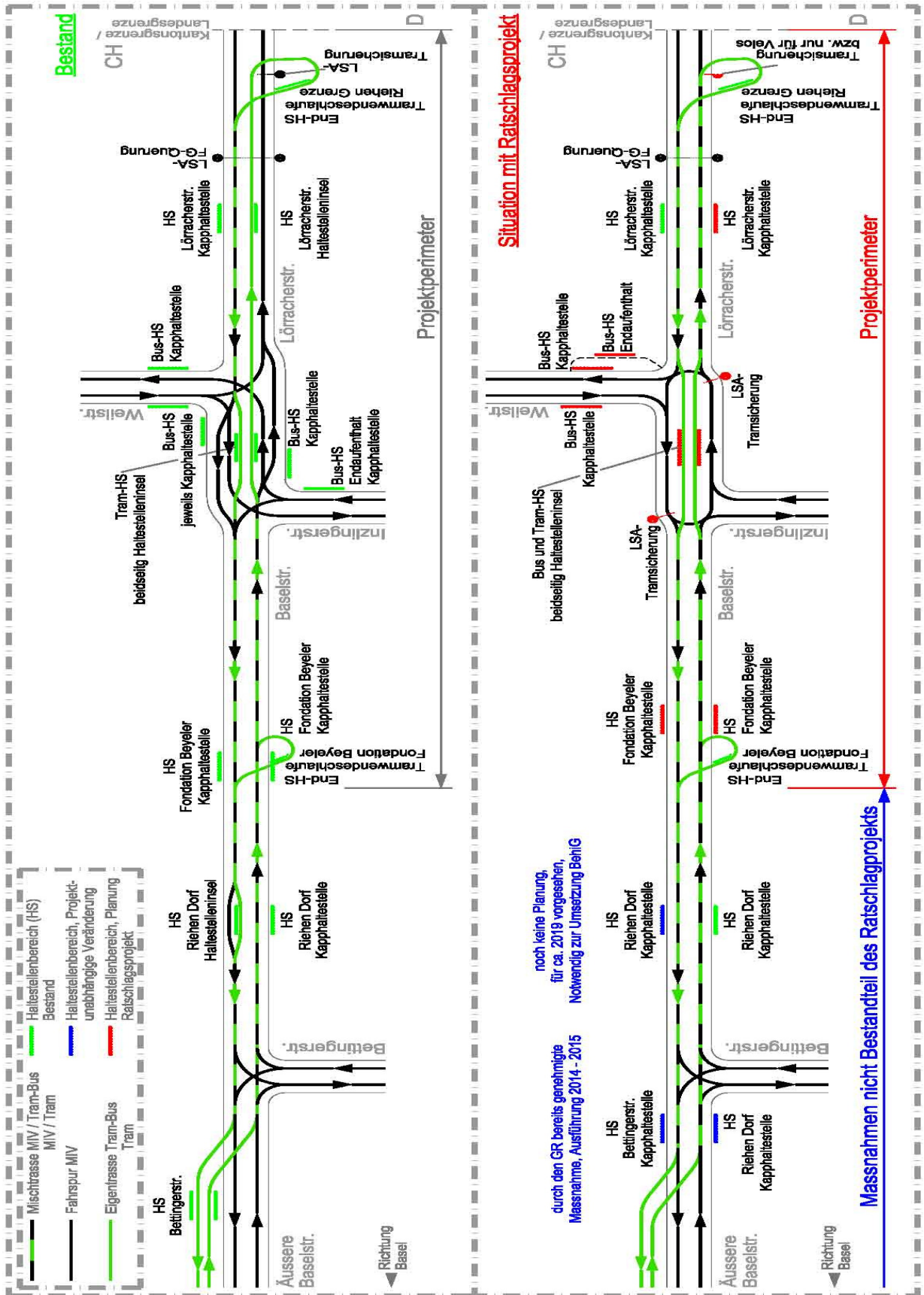
Aufgrund der zahlreichen Grundstückszufahrten sowie der Nähe zur Haltestelle Lörracherstrasse lässt sich die Tramhaltestelle Riehen Grenze nicht in den Fahrbahnbereich verlegen und wird in bestehender Lage belassen.

Entscheid Velomassnahmen

Die kantonalen Velorouten (Basisrouten) verlaufen parallel zur Baselstrasse–Lörracherstrasse. Entsprechend dem Entwurf des neuen Teilrichtplans Velo 2013 ist für die gesamte Baselstrasse–Lörracherstrasse eine Einstufung als Velo-Pendleroute beabsichtigt.

Nach Inbetriebnahme der Zollfreistrasse wird für die Lörracherstrasse von einer Verkehrsbelastung von 10'000–12'000 FZ (DWV, durchschnittlicher Werktagsverkehr) ausgegangen; dies entspricht einem DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) von 9'000–11'000 FZ. Entsprechend werden für den gesamten Umgestaltungssperimeter geeignete Velomassnahmen vorgesehen. Dadurch können das Quartier um die Lörracherstrasse, der grenznahe Raum aus Deutschland (Pendlerverkehr und Erschliessung) und eventuell weitere Entwicklungsgebiete im Grenzbereich sowohl auf Schweizer als auch auf deutscher Seite via direkter Veloverbindung an das Veloroutennetz nach Riehen/Basel angeschlossen werden. Die Veloroute entlang der Achse Baselstrasse–Lörracherstrasse verfügt damit über ein starkes Potenzial.

Betriebskonzept: bestehend/geplant (schematische Darstellung)



8. Projektbeschreibung

Die räumlichen Gegebenheiten sowie auch die Nutzungsanforderungen sind innerhalb des langgestreckten Projektperimeters sehr unterschiedlich. Für die einzelnen Abschnitte werden deshalb unterschiedliche Ansätze gewählt und in der Folge jeweils separat beschrieben. Die Abschnitte sind:

Abschnitt A: Baselstrasse (Gartengasse bis Inzlingerstrasse)

Abschnitt B: Lörracherstrasse (Kreuzungsbereich Inzlinger-/Weilstrasse)

Abschnitt C: Lörracherstrasse (Weilstrasse bis Friedhofweg)

Abschnitt D: Lörracherstrasse (Friedhofweg bis Riehen Grenze)

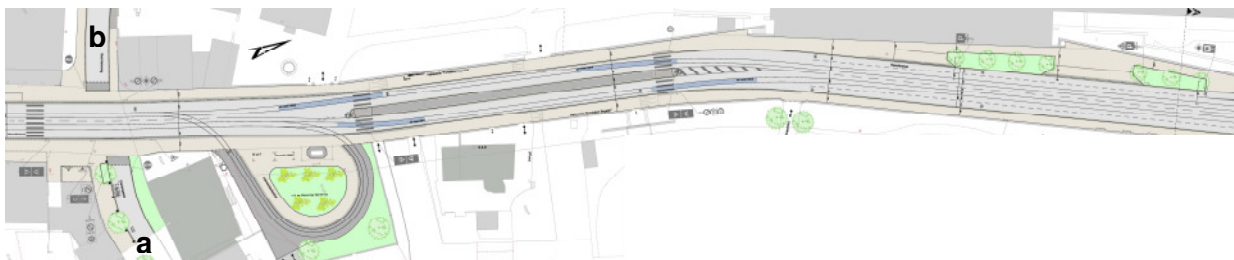
8.1 Abschnitt A: Baselstrasse (Gartengasse bis Inzlingerstrasse)

Bestand



Dieser rund 280 m lange Strassenabschnitt wird beidseitig auf der gesamten Länge durch Bauten begrenzt. Auf der westlichen Seite ist dies die Fondation Beyeler, ein wichtiger Anziehungspunkt für Besucher/-innen aus dem In- und Ausland, sowie auf der östlichen Seite die Mauer des Sarasinparks mit seinem teils sehr imposantem Baumbestand. Der Strassenraum wirkt eher eng, wird durch die Verkehrsfläche dominiert und lädt nicht zum Verweilen ein. Das viel zu schmale Trottoir entlang des Sarasinparks (> 0.9 m) wird eher als Schrammbord wahrgenommen und daher von Fussgängerinnen und Fussgängern nicht genutzt. Aufgrund der geringen Gesamtbreite ist der Spielraum für neue Lösungen in diesem Abschnitt gering.

Planung

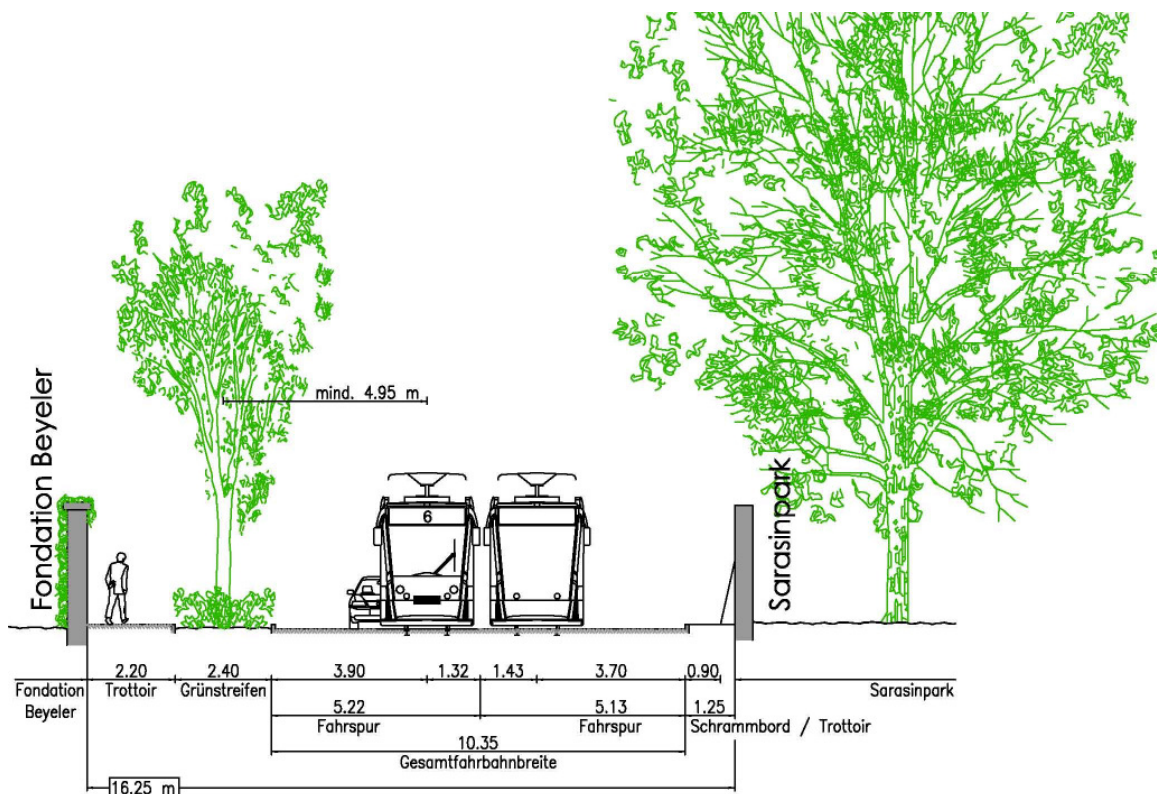


Geplante Situation

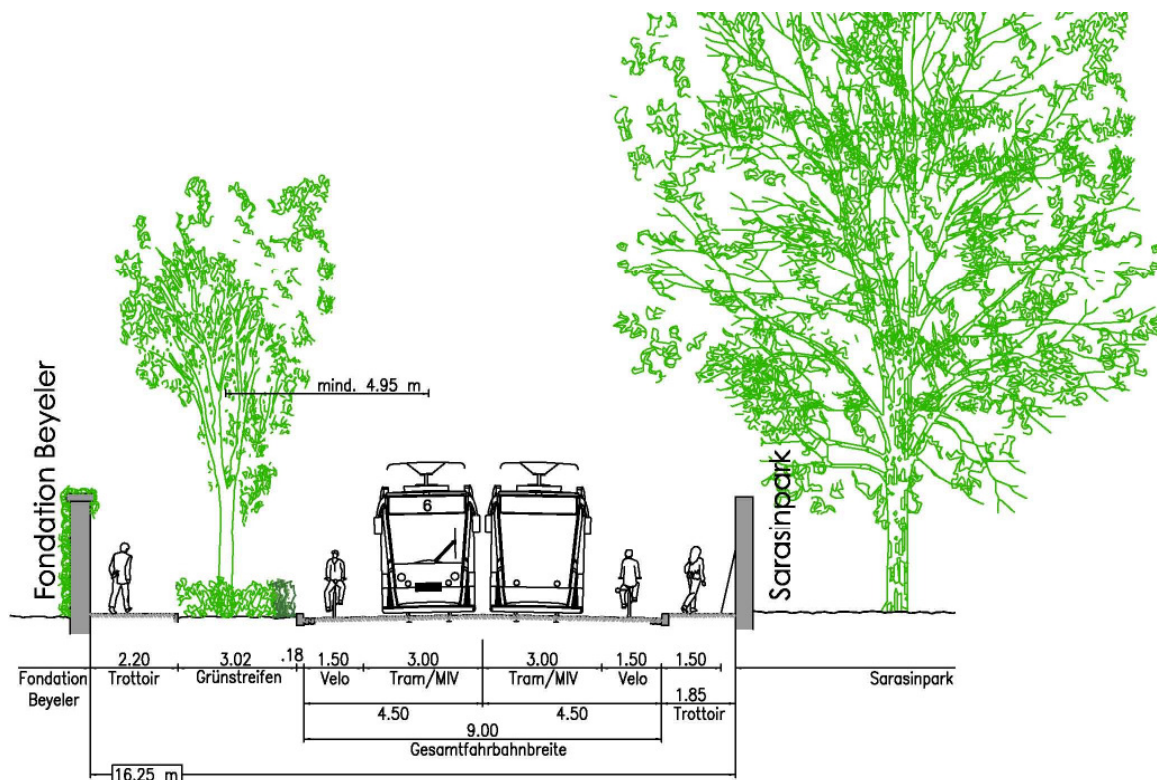
Das Umgestaltungsprojekt knüpft beidseitig mit Trottoirüberfahrten bei der Gartengasse (a) und Bachtelenweg (b) und mit einer Querschnittsaufteilung wie im bereits 2006 sanierten Abschnitt an. Die Querschnittsaufteilung in diesem kurzen Abschnitt bis zur Haltestelle Fondation Beyeler sieht neben den beiden Trottoirbereichen (≥ 2.00 m) eine Gesamtfahrbahnbreite von 8.10 m (Mischtrasse und Überholmöglichkeit Tram/Velo sowie PW/Velo) vor.

Der Haltestellenbereich Fondation Beyeler wird als Kapphaltestelle ausgebildet, Fahrgäste steigen somit direkt vom Trottoirbereich in das Tram ein und aus. In beide Fahrrichtungen wird der Haltestellenbereich in der jeweils vorderen Hälfte behindertengerecht, also mit hoher Haltekante (27 cm) für niveaugleichen Ein-/Ausstieg ausgestaltet. Für die jeweils hintere Hälfte des Haltestellenbereiches gewährleisten geringe Randsteinhöhen, dass die in diesem Bereich sich befindenden Grundstückszufahrten bedient werden können. Hierfür ist auch der mittlere Bereich des Pflasterstreifens zwischen den beiden Fussgängerinselns abge-senkt. Zu beiden Enden des Haltestellenbereiches sind Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vorgesehen. Ab der Haltestelle Fondation Beyeler bis zur Inzlingerstrasse ist neben dem jeweiligen Mischtrasse (Tram/MIV) von 3.00 m Breite für beide Fahrrichtungen ein 1.50 m breiter Velostreifen vorgesehen. Entlang des Sarasinparks ist eine Trottoirverbreiterung auf 1.85 m möglich.

Heute ist das Tempo im Ortskern von Riehen in der Baselstrasse bis über die Haltestelle Fondation Beyeler auf 40 km/h beschränkt. Danach gilt für den weiteren Bereich der Baselstrasse in Richtung Riehen Grenze Tempo 50 km/h. Durch die Verschiebung der Haltestelle Fondation Beyeler muss auch das bestehende Temporegime überprüft und angepasst werden. Eine Herabsetzung der Maximalgeschwindigkeiten von 40 km/h auf 30 km/h ist auf Basis des GR-Geschäftsvorfalles Nr. 12.0788, 10. Mai 2012, zu prüfen und nicht Bestandteil des hier vorliegenden Umgestaltungsprojektes. Das Tempo-Regime kann unabhängig von der baulichen Ausstattung angepasst werden.



Bestehende Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Geplante Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze

8.2 Abschnitt B: Lörracherstrasse (Kreuzungsbereich Inzlinger-/Weilstrasse)

Bestand

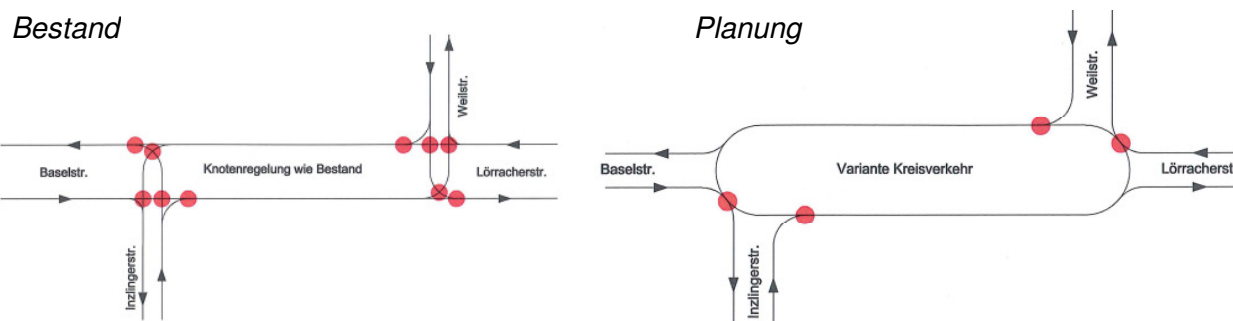
Dieser sehr weitläufige und breite Strassenabschnitt verfügt heute über keine räumliche Identität. Durch die Zufahrten Inzlingerstrasse und Weilstrasse wird dieser sehr durch den Verkehr dominierte Bereich als ein einziger grossräumiger Verkehrsknoten wahrgenommen. Die Einmündungsbereiche von Inzlinger- und Weilstrasse sind sehr unübersichtlich und für Linksabbieger entsprechend problematisch und gefährlich. Der gesamte Abschnitt ist weder fussgänger-, velofahrer-, noch ÖV-fahrgastfreundlich. Über den Zeitraum von fünf Jahren wurden für diesen Bereich 15 Unfälle registriert, fünf davon mit Fussgängerbeteiligung.

Planung

Um die Verkehrsbeziehungen im Knotenbereich Baselstrasse/Inzlingerstrasse–Lörracherstrasse/Weilstrasse zu entflechten, wurde für diesen Knotenbereich nach einer Lösung gesucht, welche

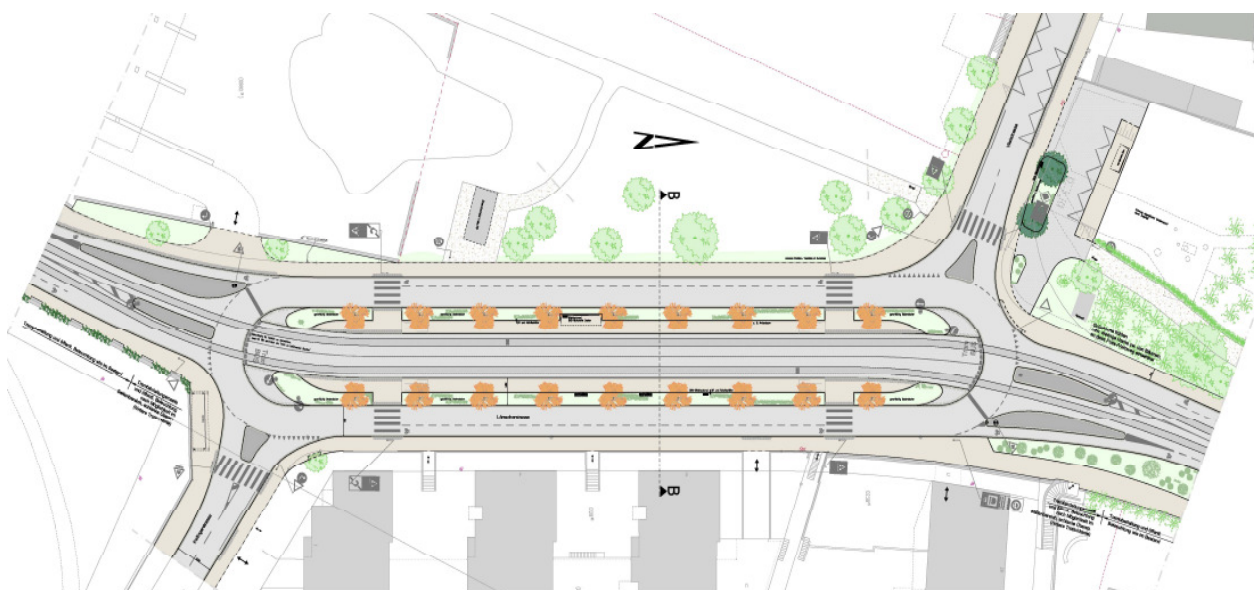
- die Verkehrsflächen auf ein Minimum reduziert und dabei dennoch alle Verkehrsbeziehungen ermöglicht,
- die bestehenden Konfliktpunkte (und somit Unfallpunkte) reduziert,
- die heutige Vorfahrt entlang der Baselstrasse–Lörracherstrasse (und damit verbundener Tempoüberschreitung/Lärm) zurücknimmt,
- die Sicherheit der Verkehrsbeziehung Inzlingerstrasse–Baselstrasse verbessert,
- den nötigen Platz schafft, um die Haltestellenbereiche normgerecht unterzubringen,
- den gestalterischen Spielraum bietet, um diese Verkehrsfläche auch optisch zu unterbrechen, sie zu beruhigen und zu entschleunigen.

Für diesen Bereich wird eine Verkehrsführung gewählt, die über den gesamten Knotenbereich analog einem Kreisverkehr funktioniert. So bleiben alle Verkehrsbeziehungen erhalten, jedoch werden Wegstrecken für Linksabbieger geringfügig länger. Konfliktpunkte und Unfallschwerpunkte infolge von Abbiegebeziehungen werden eliminiert. Der Verkehr entlang der Baselstrasse–Lörracherstrasse ist in diesem Knotenbereich nicht mehr vortrittsberechtigt und wird dadurch – vor allem auch ausserhalb der Spitzenstunden – verlangsamt. Bei maximaler Beeinträchtigung durch die Tram-Priorisierung ist für den Knotenbereich in den Abendspitzenstunden von einer Verkehrsqualitätsstufe C (zufriedenstellend) auszugehen.



Konfliktpunkte MIV mit bestehender bzw. geplanter Kreuzungssituation

Durch die für diesen Knotenbereich gewählte Verkehrslösung entstehen für die Fahrbeziehung Inzlingerstrasse–Baselstrasse und Weilstrasse–Lörracherstrasse jeweils Umwege von 120 m, was für Velofahrende wenig attraktiv ist. Allerdings sind diese Verkehrsbeziehungen für Velofahrende von geringer Bedeutung, da diese aus der Inzlingerstrasse via Rössligasse–Gartengasse (kantonale Veloroute) in die Baselstrasse gelangen. Als Veloroute mit grossem Potenzial wird hingegen die Achse Baselstrasse–Lörracherstrasse gesehen. Für den Pendlerverkehr als auch zur Erschliessung des Quartiers um die Lörracherstrasse und des grenznahen Auslands wird die ausgebaute Veloverbindung entlang der Lörracherstrasse wesentlich an Bedeutung gewinnen. Zur Verbesserung der Sicherheit von Velofahrenden entlang dieser Achse werden jeweils im Ausfahrtsbereich des lang gezogenen „Kreisels“ Velobypässe eingerichtet.



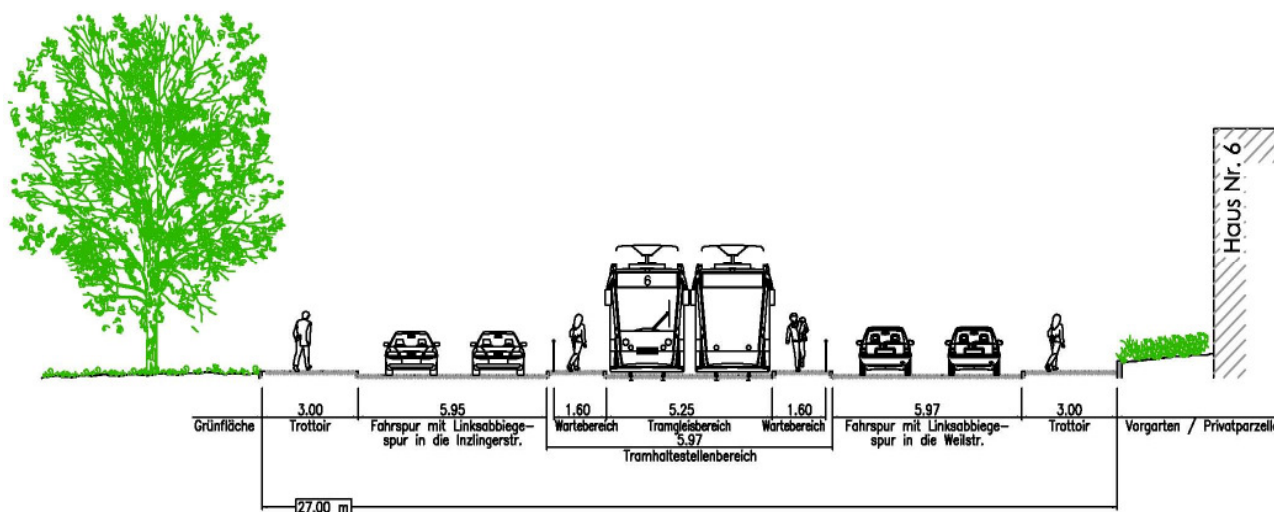
Geplante Situation

Anknüpfend an den Abschnitt A ist auch hier eine Querschnittsaufteilung mit beidseitigen Trottoirbereichen (>2.00 m), Velostreifen (1.50 m) und Fahrspuren (3.00 m) geplant. Für den ÖV sind jeweils Haltestelleninseln mit einem Wartebereich von 2.00 m vorgesehen. Die durch den Wegfall der Linksabbiegespuren gewonnene Fahrbahnfläche kann zur Einrichtung von normgerechten Haltestellenbreiten sowie zur Begrünung genutzt werden, welche vor allem die sehr breite Verkehrsfläche optisch unterbrechen soll. Zwischen Haltestellenwartebereich und MIV-Fahrspur wird beidseitig je ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen eingerichtet. Die Haltekanten im Bereich der Haltestelleninseln werden behindertengerecht, also mit hoher Haltekante (27 cm) ausgebildet. Die Haltekantenhöhe im hinteren Bereich der Inseln ist auf Busse abgestimmt (22 cm). Auch hier sind zu beiden Enden des Haltestellenbereiches Fussgängerstreifen vorgesehen. Durch die neue Verkehrsführung in diesem Knotenbereich müssen Fussgänger/-innen nur noch jeweils eine Spur queren.

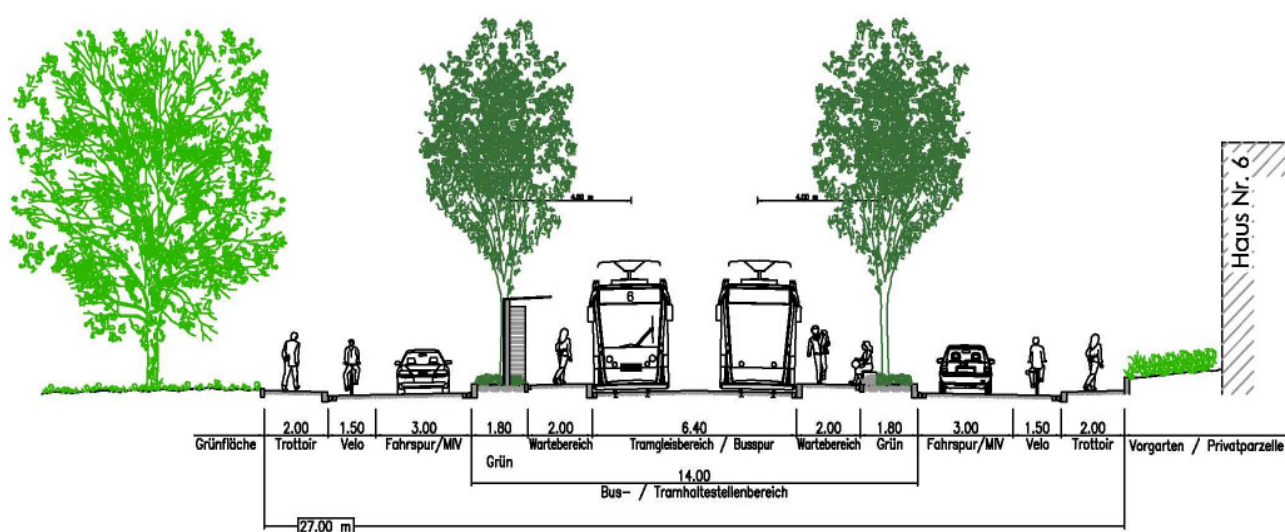
Die bestehende Endhaltestelle der Buslinie 3 in der Inzlingerstrasse, mit Wartezeit von vier bis zehn Minuten, führt regelmässig zu riskanten Überholmanövern und dadurch zur Gefährdung aller Verkehrsteilnehmenden vor allem aber der Fussgänger/innen. Als Endaufenthalt

sieht das Umgestaltungsprojekt für die Buslinie 3 daher den heutigen Seitenbereich bzw. die Parkfläche im Einmündungsbereich der Weilstrasse vor. Aufgrund der Platzverhältnisse müssen beide Bushaltestellen in der Weilstrasse (Richtung Weil am Rhein - D) überschenkbar bzw. überfahrbar sein. Ein behindertengerechter Einstieg ist mittels Busklapprampe gewährleistet.

Die Fussgängerstreifen im Einmündungsbereich der Inzlingerstrasse und Weilstrasse können aus Platzgründen nicht mit Fussgängerinseln ausgestattet werden. Dank der den Fussgängerstreifen vorgelagerten Verkehrsinseln und der Reduktion/Bündelung der Abbiegebeziehungen wird die Verkehrssicherheit für Fussgänger/-innen dennoch erhöht.



Bestehende Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Geplante Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Bestehende Situation



Geplante Situation; Visualisierung

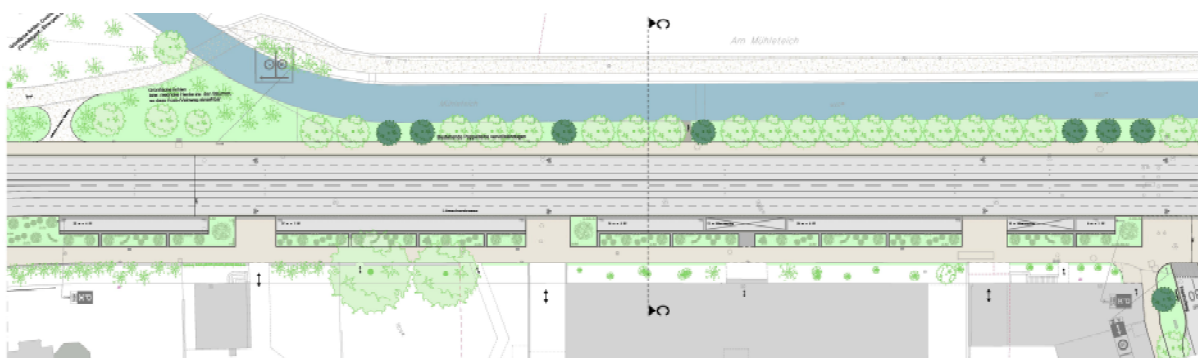
Westpol Landschaftsarchitektur

8.3 Abschnitt C: Lörracherstrasse (Weilstrasse bis Friedhofweg)

Bestand

Dieser etwa 200 m lange Strassenabschnitt wird vor allem durch die entlang des westlichen Fahrbahnrandes verlaufende Pappelreihe geprägt. Die nur einseitige Bebauung verleiht diesem Strassenabschnitt einen anderen Charakter als den eines typischen Innerortsbereiches. Dies widerspiegelt sich auch in der gefahrenen Geschwindigkeit und damit zusätzlicher Lärmbelästigung wieder. Durch das Eigentrassee von Tram/Bus in Richtung Riehen Grenze und einer Parkplatzanordnung (auf Seite der Bebauung) entlang des gesamten Streckenabschnittes sowie im Fahrbahnbereich entsteht eine überdurchschnittliche Gesamtfahrbahnbreite von rund 13 m. Die hohe Verkehrsbelastung und breite Verkehrsflächen führen auch hier praktisch zu einer Zweiteilung des gesamten Strassenraums.

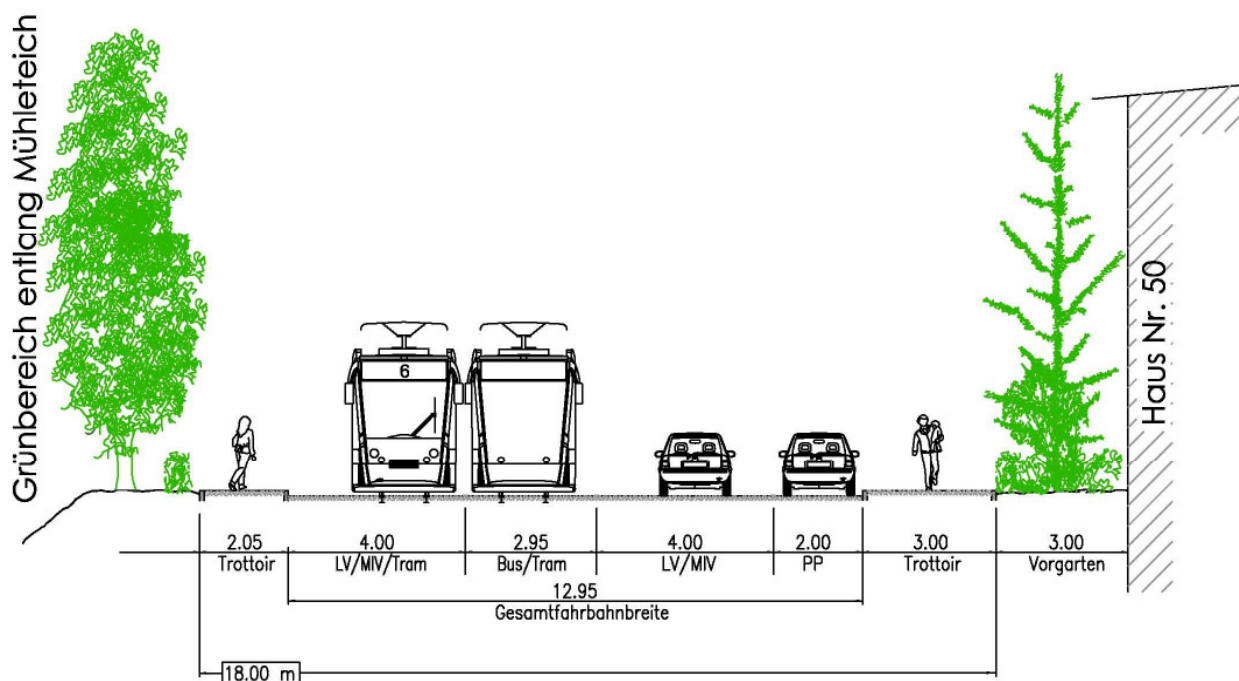
Planung



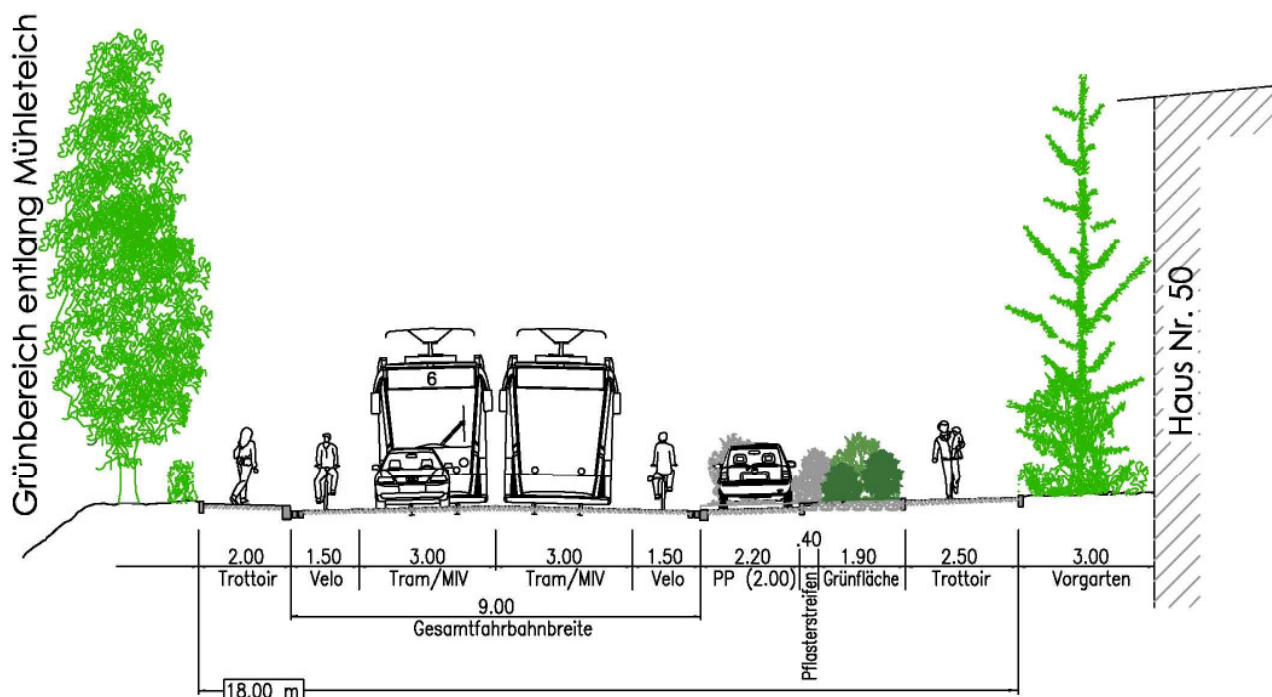
Geplante Situation

Die bestehende Pappelreihe zwischen Trottoirbereich und Mühleiteich soll im Rahmen des Umgestaltungsprojektes vervollständigt werden.

Durch Wegfall des Eigentrasses kann die Gesamtfahrbahnbreite neu aufgeteilt werden. Die neue Querschnittsaufteilung sieht auch hier ein Mischtrasse (3.00 m) für beide Fahrrichtungen und beidseitige Velostreifen (1.50 m) vor. Die Parkplätze werden im Seitenbereich angeordnet und durch einen niedrigen Randstein von der Fahrbahn getrennt. Zwischen Parkstreifen und Trottoirbereich sind Grünstreifen geplant, welche partiell bis zum Fahrbahnrand vorgezogen werden. Durch die nur einseitige Bebauung ergeben sich in diesem Abschnitt keine Fussgängerquerbeziehungen, weshalb auch künftig keine Fussgängerstreifen eingerichtet werden.



Bestehende Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Geplante Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Bestehende Situation



Geplante Situation; Visualisierung

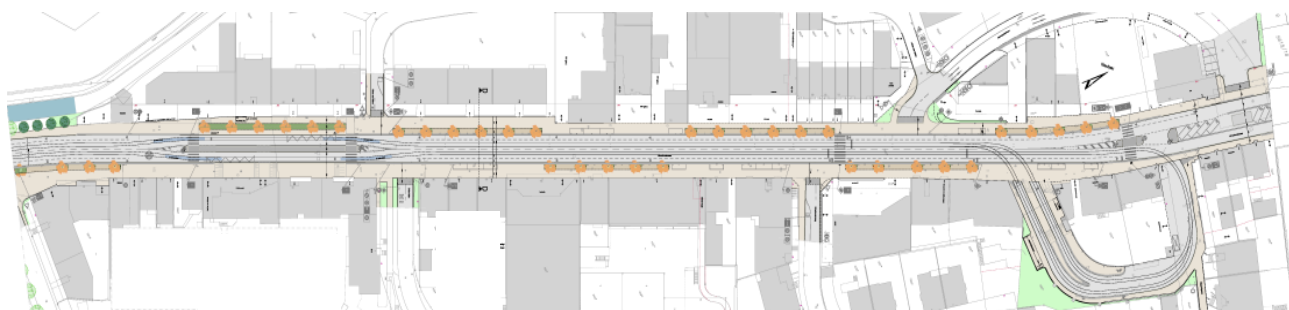
Westpol Landschaftsarchitektur

8.4 Abschnitt D: Lörracherstrasse (Friedhofweg bis Riehen Grenze)

Bestand

Dieser fast 500 m lange Strassenabschnitt wird durch die Nähe zum Zoll und die aktuell damit verbundene hohe Verkehrsbelastung geprägt; er wird durch den Verkehr praktisch zweigeteilt. Querungsmöglichkeiten für Fussgänger/-innen gibt es nur wenige. Sowohl lokale als auch aus dem angrenzenden Ausland pendelnde Velofahrende meiden diesen von PWs dominierten Strassenabschnitt fast gänzlich. Die teils beidseitige Parkplatzanordnung im Fahrbahnbereich sowie das Eigentrassee von Tram/Bus führen zu einer überbreiten Fahrbahn von 15 m. Hinzu kommt eine hohe Verkehrsbelastung mit einer entsprechenden Lärm-belästigung (Überschreitung Lärmimmissionsgrenzwerte). All diese Faktoren schmälern die Wohnqualität in diesem Abschnitt sehr.

Planung



Geplante Situation

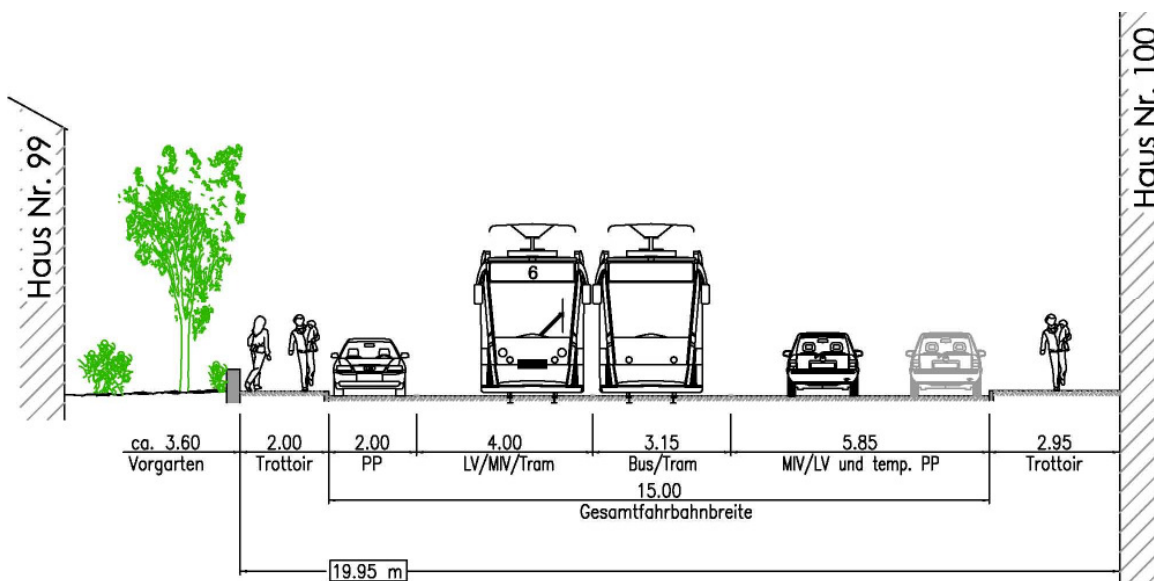
Auch hier kann die gewonnene Fahrbahnfläche teils zugunsten von Langsamverkehrsmassnahmen (beidseitigen Velostreifen) teils von Baumpflanzungen genutzt werden. Das Projekt sieht Baumreihen von jeweils vier bis fünf Bäumen vor. Um eine Alleinwirkung zu vermeiden, werden diese abwechselnd rechts oder links der Fahrbahn in begehbaren Pflasterstreifen angeordnet. Parkplätze sind im Pflasterbereich zwischen den Bäumen angeordnet, also auch hier im Seitenbereich. Die beidseitig sehr breiten und durchgehenden Trottoirbereiche bieten Nutzungsmöglichkeiten für die bereits vorhandenen und auch künftigen Entwicklungen in den Erdgeschossbereichen. Zwischen Trottoir/Pflasterstreifen und Fahrbahn sind niedrige Randsteine vorgesehen. Sämtliche Einmündungsbereiche der Zufahrtsstrassen werden mit Trottoirüberfahrten ausgebildet.

Der Haltestellenbereich Lörracherstrasse wird als Kapphaltestelle ausgebildet, Fahrgäste steigen somit direkt vom Trottoirbereich in das Tram ein und aus. In beide Fahrrichtungen gewährleisten hohe Haltekanten von 27 cm in der jeweils vorderen Hälfte, dass die Haltestellen behindertengerecht sind. Die Randsteinhöhen im hinteren Haltestellenbereich in Richtung Riehen Grenze sind so gestaltet, dass die dortigen Grundstückszufahrten bedient werden können. Dazu wird auch der entsprechende Teil des Pflasterstreifens zwischen den beiden Fussgängerinselns abgesenkt. Für den in diesem Bereich haltenden Bus wird der behindertengerechte, niveaugleiche Ein-/Ausstieg mittels Klapprampe gewährleistet. Stadteinwärts beträgt die Haltekantenhöhe im hinteren Bereich 22 cm (Bus). An beiden Enden des Haltestellenbereiches sind Fussgängerstreifen mit Mittelinseln vorgesehen.

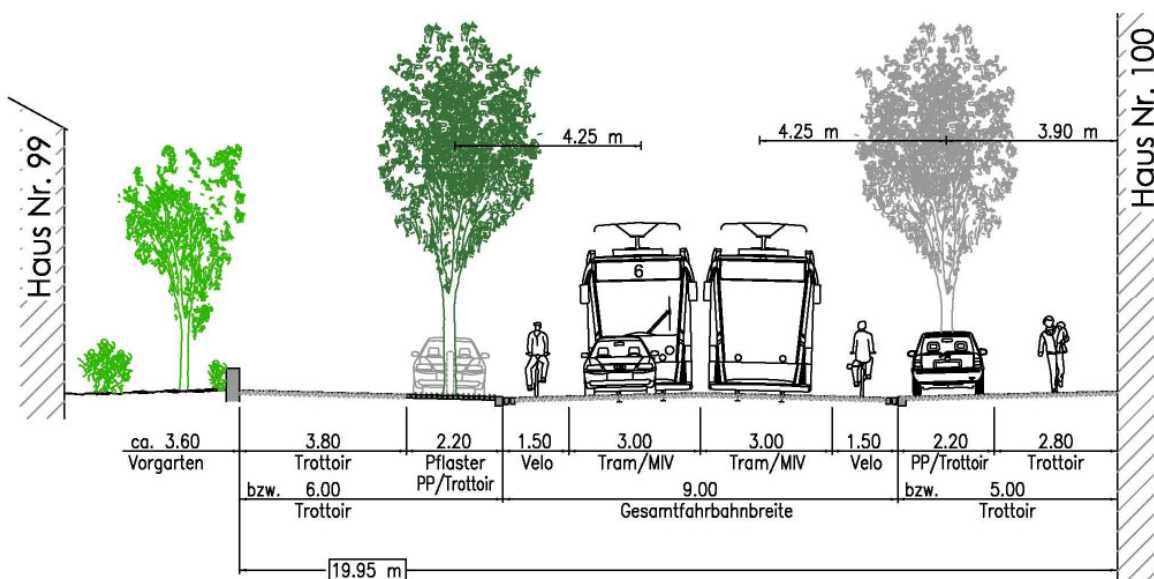
Der heute lichtsignalanlagengesteuerte Fussgängerstreifen auf Höhe Grienbodenweg bleibt beibehalten. Der Fussgängerstreifen vor dem Zoll wird auch mit einer Mittelinsel ausgestattet.

Der Haltestellenbereich Riehen Grenze kann mindestens in Teilbereichen behindertengerecht, also mit hoher Haltekante (27 cm) ausgestattet werden. Damit ist ein niveaugleicher Tramein-/ausstieg im Bereich der Türen 2 und 3 möglich.

Für diesen Abschnitt ist eine Verlängerung des bestehenden Tempo 30-Bereichs vor dem Zoll bis über die Haltestelle Lörracherstrasse geplant, nähere Erläuterungen hierzu in Kapitel 9.1 (Lärmsanierung).



Bestehende Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Geplante Querschnittsaufteilung, Blick in Richtung Riehen Grenze



Bestehende Situation



Geplante Situation; Visualisierung

Westpol Landschaftsarchitektur

8.5 Fazit

Massnahmen für den öffentlichen Verkehr

Alle Haltestellenbereiche im Umgestaltungsperimeter können entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgeführt werden, so dass künftig ein niveaugleicher Ein-/Ausstieg an allen Haltestellen – zumindest in Teilbereichen – möglich ist. Grundsätzlich verfügen alle Trams der BVB (als auch BLT) bei Tür 2 über Vorrichtungen für Rollstuhlfahrer. Der entsprechende Bereich ist grundsätzlich an allen Haltestellen im Umgestaltungsperimeter (auch Endhaltestelle Riehen Grenze) niveaugleich. Wartebereiche/Trottoirflächen bei Kapthaltestellen haben eine Mindestbreite von 2.50 m, Haltestelleninseln eine Mindestbreite von 2.0 m. Durch die Ausstattung aller Haltestellen mit beidseitigen Fussgängerstreifen werden sämtliche Zugänge verbessert und sicherer für die Fahrgäste.

Für den lang gezogenen „Kreisel“ sind Tramsicherungsanlagen vorgesehen, die den ÖV bei der Ausfahrt aus der Haltestelle gegenüber dem MIV priorisieren.

Massnahmen für die Fussgänger/-innen

Dank der neuen Querschnittsaufteilung können beidseitig komfortable Trottoirbereiche angeboten werden. Sämtliche Trottoirs sind mindestens 2.00 m breit, bis auf das Teilstück entlang des Sarasinparks, wo das Trottoir auf rund 100 m Länge aufgrund der Platzverhältnisse nur 1.85 m breit ist. Entlang des gesamten Umgestaltungsperimeters von 1.20 km entstehen neu beidseitig fast zusammenhängende Trottoirbereiche. Mit Ausnahme der Einmündungen Inzlingerstrasse und Weilstrasse werden sämtliche Einmündungen der Zufahrtsstrassen mit Trottoirüberfahrten ausgebildet.

Die Zugänge zu allen Haltestellen werden verbessert und erweitert, alle Haltestellen werden zu beiden Enden mit Fussgängerstreifen ausgestattet.

Entlang des Umgestaltungsperimeters in der Baselstrasse–Lörracherstrasse werden alle ungesicherten Fussgängerstreifen mit Fussgängerinseln ausgestattet, so dass künftig nur jeweils eine Fahrspur gleichzeitig überquert werden muss. Beim Fussgängerstreifen Grienbodenweg (Kindergartenweg) kann aus Platzgründen keine Fussgängerinsel eingerichtet werden; der Fussgängerstreifen bleibt LSA-gesteuert. Im heute durch den Verkehr am meisten belasteten Abschnitt der Lörracherstrasse, zwischen der Haltestelle Lörracherstrasse bis zur Riehen Grenze, lassen sich Fussgängerquerungsbedürfnisse nicht abschliessend ausmachen. Sie bestehen auf jeden Fall im Haltestellenbereich, im Bereich Grienbodenweg (Kindergarten) und vor dem Zoll (Pendler/-innen). Die angestrebte Verkehrsreduktion, die Umgestaltung/Aufwertung der Lörracherstrasse sowie eine möglicherweise verstärkte gewerbliche Nutzung der Erdgeschossbereiche ermöglichen erstmals die Entwicklung von Fussgängerquerbeziehungen in diesem Abschnitt. Zusammen mit der für diesen Abschnitt beabsichtigten Temporeduktion auf 30 km/h (siehe Kapitel 9.1; Lärmsanierung) sollen hierdurch die Querungsmöglichkeiten für Fussgänger zusätzlich zu den eingerichteten Fussgängerstreifen gestärkt werden und weiter zur Reduktion der Verkehrsdominanz beitragen.

Durch die Verlängerung des Tempo 30-Bereichs vor dem Zoll bis über die Haltestelle Lörracherstrasse, befinden sich künftig alle Fussgängerstreifen und auch Fussgängerquerungs-

beziehungen in Strassenabschnitten, die mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden, was zusätzlich zur Sicherheit der Fussgänger/-innen beiträgt.

Massnahmen für den Veloverkehr

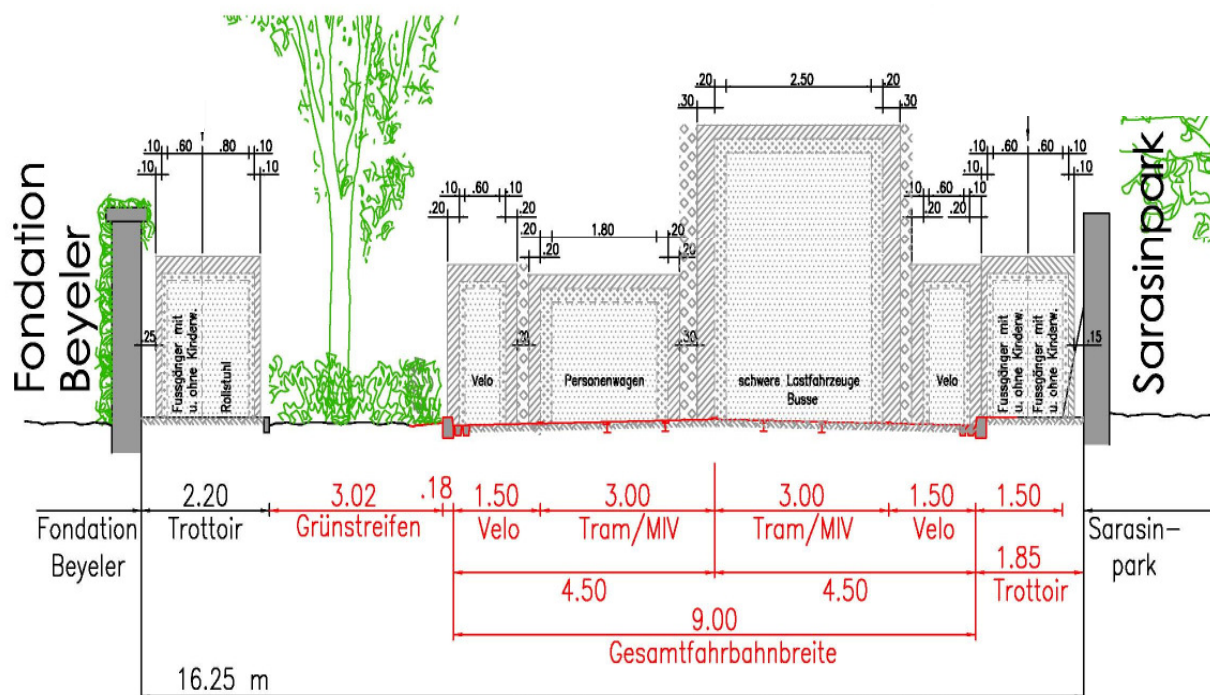
Mit dem vorliegenden Umgestaltungsprojekt sind Velomassnahmen entlang der gesamten Strecke dieser nach wie vor verkehrsorientierten Strasse vorgesehen. Damit werden das Quartier um die Lörracherstrasse, der grenznahe Raum in Deutschland und eventuell weitere Entwicklungsgebiete im Grenzbereich an das Veloroutennetz nach Riehen/Basel via direkte Veloverbindung angeschlossen.

Die Attraktivität der parallel zur Lörracherstrasse verlaufenden Veloroute entlang Mühleleich beschränkt sich weiterhin vor allem auf den Freizeitverkehr.

Für den Tramhaltestellenbereich Weilstrasse wurden bereits in früheren Projekten gedeckte Veloabstellplätze auf beiden Strassenseiten vorgesehen. Das 2011 erneuerte Veloabstellfeld im Kreuzungsbereich Inzlingerstrasse muss im Rahmen des vorliegenden Projektes verschoben und um 2.50 m gekürzt werden. Bei der Haltestelle Riehen Grenze sieht das Umgestaltungsprojekt neue gedeckte Veloabstellplätze mit einer Gesamtlänge von 15 m vor.

Massnahmen für den motorisierter Individualverkehr und Parkplatzsituation

Entsprechend den Erläuterungen in Kapitel 7.2 (Trassenwahl) wird zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion über den gesamten Umgestaltungsperimeter ein Mischtrasse (Tram/MIV) für beide Fahrrichtungen angeboten.



Regelquerschnittsaufteilung entsprechend VSS SN (hier im Bereich Fondation Beyeler)

Als verkehrsorientierte Strasse und ihrer Funktion einer Hauptverkehrsstrasse mit reduziertem Ausbauzustand entsprechend, wurde für die Baselstrasse–Lörracherstrasse als Grundbegegnungsfall die Begegnung PW/LKW sowie LKW/LKW mit reduzierter Geschwindigkeit berücksichtigt. Die Vorgaben für den Ausbauzustand einer Life-Line-Achse (kantonaler Notfallachsenplan) werden im gesamten Umgestaltungsabschnitt erfüllt.

Im Abschnitt A der Baselstrasse (Gartengasse bis Inzlingerstrasse) gibt es an Parkplätzen nur diejenigen für Cars vor der Fondation Beyeler. Diese bleiben mit dem Umgestaltungsprojekt bestehen und sind neu im Trottoirbereich, also ausserhalb des Fahrbahnbereiches angeordnet. Im weiteren Verlauf der Lörracherstrasse bestehen aktuell 53 Parkplätze sowie 17 zusätzliche Nachtparkplätze. Das Umgestaltungsprojekt sieht insgesamt 62 Parkplätze vor. Sämtliche Parkplätze werden künftig seitlich der Fahrbahn bzw. im Trottoirbereich/Pflasterstreifen angeordnet, um den Fahrbahnbereich nicht zusätzlich aufzuweiten. Über eine allfällige Bewirtschaftung der Parkplätze entscheidet die Gemeinde Riehen im Rahmen ihres Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, das etwa Mitte 2013 abgeschlossen sein wird.

Massnahmen zur Lärmsanierung

Die gesetzlichen Vorgaben machen eine Lärmsanierung nötig. Mit vorliegendem Projekt sind zur Lärmsanierung in erster Priorität aktive Lärmschutzmassnahmen zu prüfen (Massnahmen an der Lärmquelle). Entsprechend den Untersuchungen des Amtes für Umwelt und Energie werden mit dem Umbauprojekt – ergänzt durch die vorgesehene Verlängerung des Tempo 30–Bereichs vor dem Zoll bis über den Haltestellenbereich Lörracherstrasse hinaus – die Lärmimmissionsgrenzwerte eingehalten. Detaillierte Erläuterungen dazu finden sich im Kapitel 9.1 (Lärmsanierung) dieses Berichts. Es sind keine weiteren passiven Lärmschutzmassnahmen (Schallschutzfenster) notwendig.

Massnahmen zugunsten Gestaltung/Begrünung/Wohnumfeld

Durch die Verkehrsverlagerung im Zuge der Eröffnung der Zollfreistrasse und der dadurch bedingten annähernden Halbierung des Verkehrs, wird die Baselstrasse–Lörracherstrasse bereits eine enorme Aufwertung erfahren. Das gewählte Betriebskonzept soll die Verkehrsreduktion nachhaltig sichern. Über den gesamten Umgestaltungsperimeter wurde mit der neuen Querschnittsaufteilung eine Verkehrsflächenaufteilung gewählt, die sich am neuen Verkehrsaufkommen orientiert und die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die gewonnenen Verkehrsflächen werden zugunsten von bisher fehlenden Langsamverkehrsmassnahmen und Begrünung genutzt, was zu einer dringend notwendigen Aufwertung dieses Strassenabschnitts führt.

Der Bereich der Tramwendeschleife vor der Fondation Beyeler soll ebenfalls aufgewertet werden z.B. mit mehrstämmigem Japanischen Blütenhartriegel.



*Japanischer Blütenhartriegel
(Pflanzbeispiel)*

Für den Kreuzungsbereich Inzlinger-/Weilstrasse sieht das Umgestaltungsprojekt im Bereich der Haltestelleninseln beidseitige Grünstreifen mit insgesamt 18 neuen Bäumen vor. Für die Grünfläche wird eine immergrüne, niedrige Flächenbepflanzung vorgeschlagen, (z.B. kleines Immergrün, Vinca minor, ein über den ganzen Sommer verteilt weiss blühender heimischer Bodendecker der kaum Ansprüche an den Standort stellt). Für die Baumneupflanzungen wird ein hochstämmiger, straff aufrecht wachsender Baum mit einer schmalen Krone vorgeschlagen wie z.B. der Amberbaum. Eine Besonderheit dieses Baumes ist seine eindrucksvolle Herbstfärbung: Sein dunkelgrün glänzendes Laub verfärbt sich im Herbst in karminrot mit gelben Farbnuancen.



*Amberbaum
(Pflanzbeispiel)*

Für die Grünrabatten im Bushaltestellenbereich/Seitenbereich Weilstrasse wird aufgrund der darunter liegenden Schachtbauwerke (Tiefe ca. 4–5 m) eher eine strauchartige Bepflanzung mit flachen Wurzeln gewählt, dabei wird die Haltestelleneinsicht gewährleistet.

An der Lössacherstrasse, zwischen Weilstrasse bis Friedhofweg, wird die bestehende Pappelreihe entlang des westlichen Fahrbahnrandes um die fehlenden sieben Pappeln ergänzt. Östlich des Fahrbahnrandes sieht das Umgestaltungsprojekt zwischen Parkbuchten und Trottoirbereich Grünstreifen mit einer vielfältigen Strauchbepflanzung vor. Vorgeschlagen werden hier Sträucher unterschiedlicher Höhe und unterschiedlicher Blütezeit, teils duftend, teils immergrün, teils mit auffälliger Herbstfärbung wie z.B. Federbuschstrauch, Winterblühender Schneeball, Winterblühendes Geissblatt, Japanischer Etagen-Schneeball, Frühlingspiere oder Prunkspiere.



*Strauchbepflanzung
(Pflanzbeispiel)*

In der Lössacherstrasse sind zwischen Friedhofweg bis Riehen Grenze 37 neue Baumstandorte vorgesehen. Der Baumstandort soll jeweils von einer Pflasterung mit Rasenfugen umgeben werden. Für die markierten Parkplätze zwischen den Bäumen soll das gleiche Pflaster verwendet werden, jedoch wegen des Grundwasserschutzes allerdings in Beton verlegt werden. Auch hier wird ein hochstämmiger, straff aufrecht wachsender Baum mit einer schmalen Krone wie etwa der Amberbaum vorgeschlagen.

Im Rahmen des Vorprojektes wurde durch die Gemeinde Riehen für diesen Abschnitt der Lössacherstrasse eine mögliche Fassadenbegrünung untersucht, was aber nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlagprojektes ist. Die Gemeinde Riehen führt die Abklärungen zu möglichen Standorten in der Lössacherstrasse zwischen Hausnummer 70 bis 126 durch. Abklärungen und Vereinbarungen betreffend Unterhalt der Fassadenbegrünung werden durch die Gemeinde Riehen übernommen. Mögliche Standorte sollten hierfür bis zur Erarbeitung

des Ausführungsprojektes feststehen, damit die Projektierung und Ausführung der entsprechenden Massnahmen (Pflanzlöcher) einfließen können.

Die Vielzahl der Massnahmen zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden sowie die gestalterischen Eingriffe führen zu einer gesamthaften Aufwertung der Baselstrasse–Lörracherstrasse.

Kennwerte/Flächenbilanz	<i>Bestand</i>	<i>Planung</i>
Trottoirfläche/Haltestellenbereich	6'540 m ²	9'855 m ²
<i>davon Nutzung als PP möglich</i>	45 m ²	490 m ²
Fahrbahnfläche	16'650 m ²	11'795 m ²
<i>davon Velomassnahmen/Velostreifen</i>	0 m ²	2'100 m ²
<i>davon Eigenstrasse Tram Bus</i>	3'713 m ²	725 m ²
<i>davon für LW überfahrbare Verkehrsinsel</i>	0 m ²	214 m ²
<i>davon Nutzung als PP möglich</i>	585 m ²	0 m ²
<i>davon Nutzung als Nacht-PP möglich</i>	187 m ²	0 m ²
Grünfläche	154 m ²	1'196 m ²
Bäume	0	55 + 7
PW-Parkplätze	53 +(5 privat) PP	56 PP
<i>davon Nacht-Parkplätze</i>	17 PP	0 PP
PW-Parkplätze Zoll	6 PP	6 PP
Parkverbotsfelder	0 m	30 m
Car-Parkplätze	2 PP	2 PP
Landerwerb		43 m ²
Landabtretung		33 m ²

9. Auswirkungen auf die Umwelt

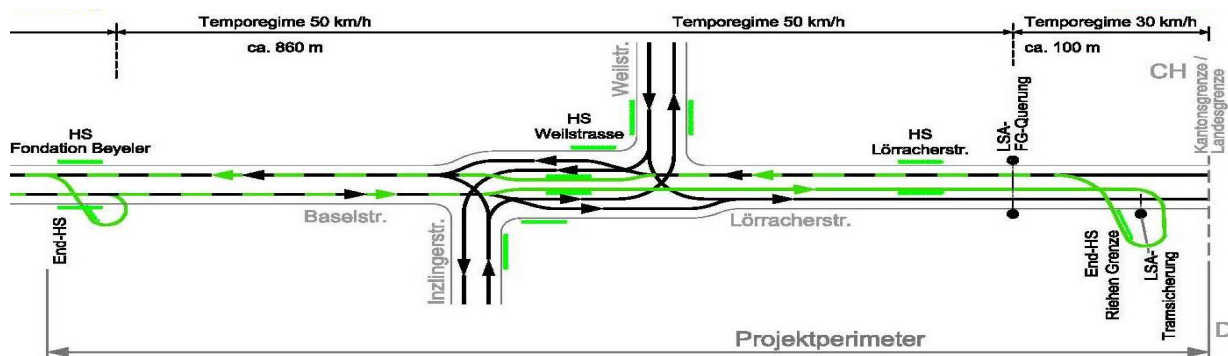
9.1 Lärmsanierung

Sowohl am Tag als auch bei Nacht werden die bestehenden Lärmimmissionsgrenzwerte in der Lörracherstrasse erheblich überschritten, mit Spitzenwerten bis zu 69.5 dB (bei Tag) bzw. 58 dB (bei Nacht). Die Immissionsgrenzwerte von maximal 65 dB (bei Tag) bzw. 50 dB (bei Nacht) sind einzuhalten.

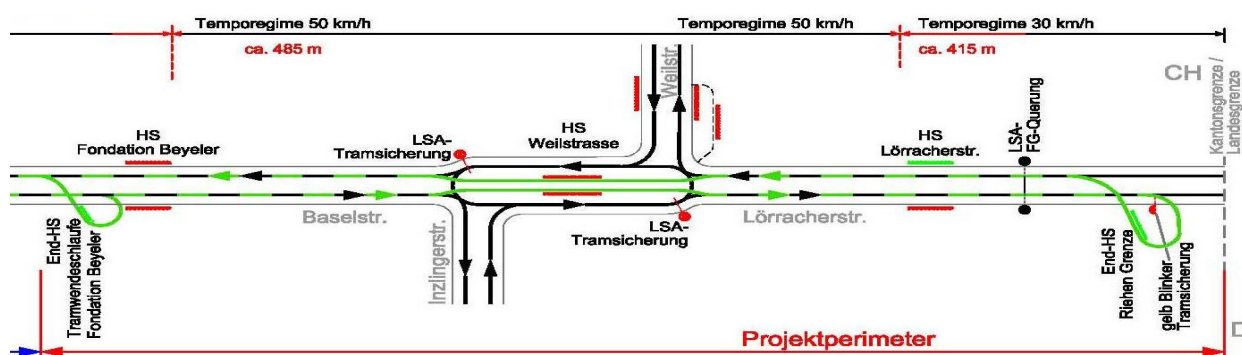
Mit dem nun anstehenden Umgestaltungsprojekt sind Massnahmen zur Lärmsanierung (Bundesverordnung Nr. 814.41, Kap.4, Abs.13–18) zu ergreifen. Gemäss Art. 108, Abs. 2, SSV kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Auch der Ratschlag betreffend Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30/GR-Geschäftsvorfall Nr. 12.0788 sieht in begründeten Ausnahmefällen und bei mangelnden Alternativen auf verkehrsorientierten Strassen die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30km/h vor. Die möglichen Begründungen dazu sind im Verkehrsrecht abschliessend geregelt. Mögliche Ausnahme-Orte können aufgrund der oben genannten Kriterien v.a. Hauptachsen durch Orts-/Quartierzentren und auf Schulwegen sowie stärker belastete Strassen mit nahe angrenzender Bebauung (Kanalwirkung) sein.

Das Amt für Umwelt und Energie (BS - WSU/AUE) hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Hierbei wurden die prognostizierte Verkehrsreduktion, die neue Querschnittaufteilung und Begrünung sowie neueste Materialanwendung für Tramgleise und Fahrbahnbelag berücksichtigt. Zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte sind diese Massnahmen jedoch noch nicht ausreichend. Als weitere aktive Lärmschutzmassnahme wurde das Einbringen von Flüsterbelag untersucht. Aufgrund der fehlenden Langzeituntersuchungen und Messwerte für Geschwindigkeiten <50 km/h sowie der verkürzten Lebensdauer und porösen Oberfläche wird der Einbau von Flüsterbelag zwischen den Tramschienen nicht empfohlen. Von einem Einbau im Umgestaltungssperimeter wird daher abgesehen. Gängige moderne Strassenbeläge mit hohem Bitumenanteil leisten bereits einen erheblichen Beitrag zur Lärmreduktion.

Als weitere aktive Massnahme zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte wurde eine Temporeduktion geprüft. Mit einer Verlängerung des bereits bestehenden Tempo 30-Abschnittes vor dem Zoll um rund 315 m bis über die Haltestelle Lörracherstrasse hinaus können die Lärmimmissionsgrenzwerte eingehalten werden. Negative Auswirkungen auf den MIV sind nicht zu erwarten; im Gegenteil, der Verkehr verlangsamt sich vor dem Zoll und wird somit flüssiger und homogener durch den Zoll geführt. Zusätzlich befinden sich in diesem insgesamt 415 m langen Tempo 30-Abschnitt drei ungesicherte Fussgängerstreifen (mit Fussgängerinsel) und einen LSA-gesicherter Fussgängerstreifen (auch heute im Tempo 30-Bereich, Kindergartenweg).



Schemadarstellung Temporegime; Bestand



Schemadarstellung Temporegime; Planung

9.2 Temporegime und seine Auswirkungen auf den ÖV

Für den gesamten Umgestaltungsabschnitt der Baselstrasse–Lörracherstrasse ist in beide Fahrrichtungen ein Mischtrasse für Tram/MIV geplant mit Überholmöglichkeit MIV/Tram im Bereich der Haltestelle Weilstrasse.

Die geplante Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h betrifft den Abschnitt zwischen der Haltestelle Lörracherstrasse bis zum bereits bestehenden Tempo 30-Abschnitt vor dem Zoll, bzw. vor der Tramwendeschlaufe Riehen Grenze.

Der Abstand zwischen den beiden Haltestellen in diesem Bereich (Haltestelle Lörracherstrasse bis zur Ein-/Ausfahrt der Haltestelle Riehen Grenze) ist mit 230 m eher gering, Verzögerungen im Trambetrieb sind mit Verlängerung des Tempo 30-Bereiches nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung des geänderten Temporegimes (von 50 km/h auf 30 km/h/ und unter Berücksichtigung von 80% der maximalen Beschleunigung/Bremsverzögerung für das Tram (Herstellerangaben) summiert sich der Zeitverlust für beide Fahrrichtungen auf max. 14s. Der behindertengerechte Ausbau der Tramhaltestellen im Umgestaltungsperimeter erleichtern allen Fahrgästen das Ein- und Aussteigen. Durch die Tramsicherungsanlage im Haltestellenbereich Weilstrasse entfallen künftig Behinderungen des ausfahrenden Trams durch den MIV. Damit wird ein eventueller Zeitverlust aufgrund der Temporeduktion auf jeden Fall kompensiert. Zudem kann angenommen werden, dass ein Beschleunigen des Trams auf

50 km/h auf der kurzen Strecke zwischen den beiden Haltestellen, in der Praxis kaum umsetzbar ist. Unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter verbleibt lediglich eine Strecke von rund 100 m, auf der das Tram überhaupt mit 50 km/h fahren könnte. Eine fast gänzlich aus Beschleunigung und Abbremsen bestehende Fahrt zwischen den Haltestellen ist für die Fahrgäste nicht wirklich angenehm. Die mit dem Umgestaltungsprojekt geplante Temporeduktion lässt keine negativen Auswirkungen auf den ÖV erwarten.

9.3 Grundwasserschutz

Gemäss Verordnung über Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereiche (Grundwasserverordnung 783.410) befindet sich der gesamte Umgestaltungsabschnitt der Baselstrasse–Lörracherstrasse in der Grundwasserschutzzone S3 (weitere Schutzzone). Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind hier, wie auch bereits bestehend, die entsprechenden Schutzzonenvorschriften zu beachten; so ist etwa bei den im Abschnitt D im Bereich der Pflasterstreifen vorgesehenen PP das Pflaster in Beton zu verlegen.

10. Koordination mit weiteren Vorhaben

Die Umgestaltung und Erneuerung des Strassenraumes wird gleichzeitig mit den geplanten BVB-Gleiserneuerungen ausgeführt. Dazu muss die BVB-Fahrleitung ebenfalls angepasst und in Teilbereichen komplett erneuert werden. Gleichzeitig werden notwendige Erneuerungen im Werkleitungsbereich von den Industriellen Werken Basel sowie durch die Gemeinde Riehen durchgeführt.

Nicht Bestandteil dieses Projektes, aber dennoch mit diesem Projekt betreffend Machbarkeit untersucht, wurde die Tramgleisverlängerung über die Grenze nach Lörrach (D). Mit IBA-Basel Projektvorschlag Nr. 31 wird neben einer neuen S-Bahn-Haltestelle im Grenzbereich zwischen Lörrach und Riehen auch eine bessere Anbindung der Regio-S-Bahn an das Tramnetz vorgeschlagen. Die planerischen Untersuchungen (Tramverlängerung ev. bis S-Bahn Haltestelle Lörrach-Stetten) hierzu laufen momentan bei den zuständigen Amtsstellen der Stadtverwaltung Lörrach. Eine Weiterführung der Tramgleise nach Lörrach wäre ohne erneute Gleisverschiebung machbar.

11. Bauvorgang und Termine

Im Agglomerations-Programm des Bundes 2009 ist die Umsetzung von flankierenden Massnahmen in der Lörracherstrasse als Massnahmenprojekt M93 aufgenommen. Demzufolge wird sich der Bund mit 40% an den Gesamtbaukosten beteiligen, jedoch mit maximal 4,5 Mio. Franken (zuzüglich Teuerung und MwSt.). Parallel zum vorliegenden Ratschlag wurden die Projektunterlagen beim Bund im Rahmen der Kostenbeteiligung des Bundes entsprechend Agglomerationsprogramm des Bundes 2009 eingereicht. Von einer Finanzierungszusage des Bundes bzw. Finanzierungsvereinbarung zwischen Kanton Basel-Stadt und Bund wird für ca. Mitte/Ende 2014 ausgegangen.

Sobald vorliegend, sind Projektgenehmigung und Finanzierungszusage auf kantonaler Ebene dem Bund nachzureichen; sie sind für die Finanzierungszusage des Bundes zwingend. Die Bauarbeiten sollen Ende 2014/Anfang 2015 beginnen und bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

12. Kosten

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 31,239 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 12.1)	
▪ Neue Ausgaben	14'317'000
▪ Gebundene Ausgaben	16'830'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 12.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	68'000
▪ Folgekosten	24'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)	31'239'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, Gemeinde Riehen, Swisscom; s. Kap. 12.3)	5'858'000

12.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

12.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 14,317 Mio. Franken (Position 6170.250.20006, Baupreisindex Nordwestschweiz, Oktober 2011 = 106.1) und beinhalten einen Anteil von 57% am Restwert des Bauwerkes Baselstrasse–Lörracherstrasse.

Es kann festgehalten werden, dass sich – vorbehältlich der Zustimmung der eidgenössischen Räte – der Bund voraussichtlich an den Gesamtkosten mit 40% beteiligen wird, jedoch mit maximal 4,5 Mio. Franken (zuzüglich Teuerung und MWST).

Sollten entsprechende Gelder für dieses Vorhaben vom Bund gesprochen werden, wird ein Verteilschlüssel zwischen IB 1 und IB 2 anteilmässig gemäss den Erstellungskosten gewählt. Die Bundesbeiträge werden diesem Projekt gutgeschrieben. Für den Kostenanteil des Bundes zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, er ist daher Teil des Ratschlags. Die neuen einmaligen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen.

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten Umgestaltung Baselstr.–Lörracherstr. IB 1	5'592'000
Restwert	1'330'000
<i>Total Umgestaltung zu Lasten IB 1</i>	<i>6'922'000</i>
Kosten Gleisanpassungen infolge Umgestaltungsprojekt IB 2	7'395'000
Total neue Ausgaben	14'317'000

12.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung der heutigen Baselstrasse–Lörracherstrasse ohne jegliche Veränderung der Situation, unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerks Baselstrasse–Lörracherstrasse. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen belaufen sich auf 16,83 Mio. Franken.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Erhaltung Strassen (IB 1)	3'300'000
RAB Erhaltung Gleisanlagen (IB 2)	13'530'000
Total gebundene Ausgaben	16'830'000

12.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Aufwertung der Grenzacherstrasse das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen noch nicht erreicht ist, bedarf es in den ersten fünf Jahren zusätzlich zum ordentlichen Pflegeaufwand einen Entwicklungsaufwand von insgesamt 68'000 Franken.

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen am Baumbestand verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kap. 8 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 24'000 Franken pro Jahr.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	Fr.
Mehrwertabgabefonds	
▪ Entwicklungsbeitrag	68'000
Unterhaltsbudgets	
▪ Pflege Bäume und Vegetationsflächen	24'000
	Stadtgärtnerei
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	92'000

12.3 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.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	5'308'000
Gemeinde Riehen	260'000
Swisscom	290'000
Total Ausgaben Dritter	5'858'000

13. Beantwortung des Anzugs Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse (P075009)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 27. Juni 2012 den nachstehenden Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten stehen gelassen:

„Im Jahr 2009 wird zwischen Lörrach und Weil die Zollfreie Strasse dem Verkehr übergeben. In Riehen erhofft man sich, dass diese Umfahrungsstrasse zu einer merklichen Reduktion des Durchgangsverkehrs führen wird.

Dieser Effekt trifft aber nur ein, wenn das bestehende Strassennetz entsprechend angepasst wird. Der Einwohnerrat von Riehen hat deshalb an seiner Sitzung vom 26. Oktober 2006 mit der Verabschiedung des Leistungsauftrags 8 (Allmend und Verkehr) die Gemeindeexekutive beauftragt, flankierende Massnahmen zur Zollfreien Strasse so zu planen, dass sie nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse unverzüglich umgesetzt werden können.

Die Einflussmöglichkeiten der Gemeindebehörden sind in dieser Sache allerdings stark beschränkt, handelt es sich doch bei der Durchgangsstrasse durch Riehen (Lörracherstrasse–Baselstrasse–Äuss. Baselstrasse, resp. Bäumlhofstrasse) um Kantonsstrassen.

Die unterzeichnenden Mitglieder des Kantonsparlaments erwarten deshalb vom Kanton, dass er die Gemeinde Riehen beim Erreichen des Ziels nachhaltige Reduktion des Durchgangsverkehrs ab Eröffnung der Zollfreien Strasse unterstützt.

Sie bitten deshalb den Regierungsrat,

- in Zusammenhang mit den Behörden der Gemeinde Riehen sowie in Absprache mit denjenigen des Landkreises Lörrach ein Projekt mit baulichen, organisatorischen und verkehrstechnischen Massnahmen auszuarbeiten, die Finanzierung sicherzustellen und so umzusetzen, dass das Ziel einer nachhaltigen Reduktion des Durchgangsverkehrs unmittelbar nach der Eröffnung der Zollfreien Strasse erreicht werden kann.

Roland Engeler – Ohnemus, Annemarie Pfeifer, Thomas Grossenbacher, Rolf von Aarburg, Heinrich Ueberwasser, Guido Vogel, Anita Lachenmeier-Thüring, Helen Schai-Zigerlig, Michael Martig, Jörg Vitelli, Beat Jans, Michael Wüthrich, Urs Joerg, Stephan Maurer, Sabine Suter, Christian Egeler“

Anzugsbeantwortung:

Mit Schreiben vom 22. April 2009, 23. Juni 2010 und 5. Mai 2012 hat der Regierungsrat zum vorliegenden Anzug berichtet und seine abschliessende Beantwortung mit dem Kreditbegehren für die Umgestaltung der Lörracherstrasse an den Grossen Rat in Aussicht gestellt. Diese lautet wie folgt:

Die Verkehrsverlagerung auf die Zollfreistrasse hat eine Verkehrsreduktion entlang der gesamten Achse Äussere Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse als auch Weilstrasse zur Folge. Zwar ist die Hauptverkehrsachse durch Riehen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Zollfreistrasse noch nicht durchgehend baulich angepasst, verschiedene Bauarbeiten werden jedoch bereits für einen temporären Verlagerungseffekt im Sinne flankierender Massnahmen sorgen. Dies sind die geplanten Bauarbeiten auf der Äusseren Baselstrasse (umfassende Baumassnahmen wie Belagserneuerung, Grundwasserschutz und Gleissanierung, GRB 10/09/10G - P102346 vom 2. März 2011) deren Umsetzung in 2013–2015 vorgesehen ist. Die Umbauarbeiten für die Baselstrasse–Lörracherstrasse, Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze, stehen 2014/2015 bis 2016 an.

Mit Fertigstellung dieses Umgestaltungsabschnittes ist auch der letzte Abschnitt entlang der gesamten Achse der Äusseren Baselstrasse–Baselstrasse–Lörracherstrasse saniert. Unter Berücksichtigung der neuen Verkehrszahlen wurde ein Betriebskonzept gewählt, mit dem die nachhaltige Verkehrsreduktion sichergestellt werden soll. Für die Umsetzung von flankierenden Massnahmen wird auf den vorliegenden Ratschlag verwiesen.


14. Antrag

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

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

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Plananhang

Im Ratssaal aufgelegt: Situationspläne Nr. 13'541-04; A bis C; vom 5. Oktober 2012
M: 1:200

Grossratsbeschluss

betreffend

Ratschlag zur Umgestaltung der Basel- und Lörracherstrasse in Riehen

im Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze, als flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse zur nachhaltigen Sicherung der Verkehrsreduktion

Beantwortung des Anzugs Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen zur Zollfreistrasse (P075009)

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Den Gesamtbetrag von Fr. 31`239`000 für die Sanierung/Umgestaltung und Umsetzung von flankierenden Massnahmen in der Baselstrasse–Lörracherstrasse, Abschnitt Gartengasse bis Riehen Grenze zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 6`922`000 für die Umgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“ (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20006)
Die erwarteten Beiträge des Bundes sind dem Kredit anteilmässig gutzuschreiben.
- Fr. 7`395`000 für die Umgestaltung zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“ (Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.53323)
Die erwarteten Beiträge des Bundes sind dem Kredit anteilmässig gutzuschreiben.

- Fr. 3`300`000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
(Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52000)
Dieser gebundene Teil kann vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.
- Fr. 13`530`000 für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen
(Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.53324)
Dieser gebundene Teil kann vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.
- Fr. 68`000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
(Generalsekretariat, Position 6010.100.00038)
- Fr. 24`000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.