



**An den Grossen Rat**

**16.0102.03**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 21. Juni 2017

Kommissionsbeschluss vom 21. Juni 2017

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

### **zum Ratschlag Freiburgerstrasse, Abschnitt Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach**

sowie

### **Bericht der Kommissionsminderheit**

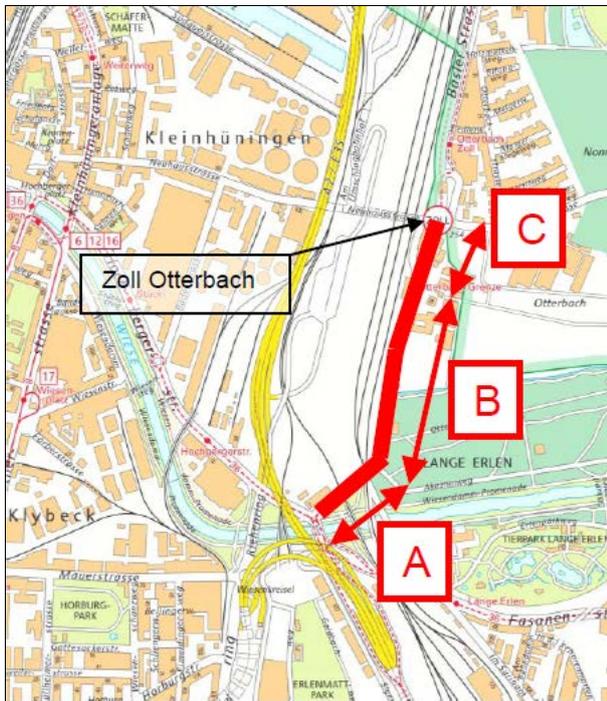
## 1. Ausgangslage

Mit dem *Ratschlag 16.0102.02 für die Realisierung von verkehrstechnischen Anpassungen im Anschlussbereich Freiburgerstrasse / Hochbergerstrasse, den Umbau der Freiburgerstrasse zwischen Hochbergerstrasse bis Zoll Otterbach und des Einmündungsbereichs Freiburgerstrasse / Neuhausstrasse* legt der Regierungsrat ein angepasstes und ergänztes Projekt vor. Einen ersten Ratschlag hat der Grosse Rat – trotz einstimmiger Befürwortung durch die vorberatende Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) – am 29. Juni 2016 an den Regierungsrat zurückgewiesen.

Die Freiburgerstrasse führt vom Knoten Hochbergerstrasse / Schwarzwaldallee bis zur Landesgrenze beim Zoll Otterbach. Das Projekt wird ausgelöst durch Erhaltungsmassnahmen (Werkleitungsarbeiten und Gesamterneuerung des Strassenkoffers) auf der gesamten Länge der Strasse sowie in den Knotenbereichen zu Hochberger- und Neuhausstrasse. Weiter werden Ertüchtigungsmassnahmen im Sinne der Störfallverordnung umgesetzt. Der Regierungsrat schlägt vor, die Freiburgerstrasse im Rahmen dieser sowieso anstehenden Arbeiten funktional und gestalterisch aufzuwerten. Vom Gesamtbetrag von CHF 6.53 Mio. entfallen CHF 2.41 Mio. auf die über die reine Erhaltung hinausgehenden Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr sowie eine ökologische Aufwertung.

Moniert worden ist im Grosse Rat, dass mit den gemäss erstem Ratschlag geplanten verkehrstechnischen Massnahmen und Verbesserungen 63 von 102 Parkplätzen verloren gegangen wären. Der Regierungsrat interpretierte die Rückweisung gemäss dem Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements dahingehend, dass der Grosse Rat eine möglichst hohe Zahl an Parkplätzen erhalten will.

**Abbildung 1: Projektperimeter**



Das nun vorliegende zweite Projekt sieht insgesamt 76 Parkplätze vor. Es ist verglichen mit dem ersten um rund CHF 175'000 teurer. Gründe dafür sind die zurückversetzte neue Veloführung durch die Grünanlage und die damit verbundene Erweiterung des Perimeters im Abschnitt A sowie zusätzliche Anpassungen der Leitungsschächte, Kanalisation und Entwässerungsanlagen im Abschnitt B. Weiter muss wegen der Parkplätze der Strassenunterbau auf eine höhere Belastung

(auch durch Lastwagen) ausgelegt werden; ursprünglich hätte ein Unterbau für ein Trottoir gereicht. Der Projektperimeter und die drei Projektabschnitte sind in Abbildung 1 dargestellt.

## 2. Vergleich zum ursprünglichen Projekt

Der Regierungsrat hat die Rückweisung des ersten Ratschlags zum Anlass genommen, das Projekt zu überarbeiten. Diese Überarbeitung erfolgte mit dem Ziel, die Zahl der Parkplätze zu erhöhen, ohne die anderen Projektziele aufzugeben. Die meisten der im ersten Projekt vorgesehenen Änderungen und Anpassungen finden sich deshalb auch im zweiten.

Im Abschnitt A zwischen Hochbergerstrasse und den Brücken der Deutschen Bahn sind für die Fussgänger normgerechte Trottoirbreiten und sichere Quermöglichkeiten, für die Velofahrer ein Zweirichtungsveloweg mit Anbindung an das weiterführende Velonetz und für die Autofahrer eine Verlängerung der Aufstellspuren mittels Fahrspurumwidmung und damit eine Erhöhung der Verkehrskapazität vorgesehen. Damit entlang der Strasse Parkbuchten mit 15 Parkplätzen eingerichtet werden können, muss die Veloführung verändert werden. Die Velos werden nicht entlang der Strasse geführt, sondern wie schon heute in einer Schlaufe durch die Grünanlage beim Freiburgersteg. Gegenüber dem ersten Projekt erfolgt ein Abtausch mit den Fussgängern: Diese gehen neu entlang der Strasse; die Parkplätze bedingen ein danebenliegendes Trottoir. Die Anpassungen haben Mehrkosten von CHF 85'000 zur Folge, da zum einen der bestehende Veloweg verbreitert werden muss (neu in beide Fahrtrichtungen), zum anderen der Strassenbelag höhere Lasten aushalten muss.

Im Abschnitt B entlang des Naherholungsgebiets Lange Erlen sind ein den Fussgängern vorbehaltenes Trottoir und daneben der Zweirichtungsveloweg geplant. Der Eingangsbereich zu den Langen Erlen sollte gemäss erstem Projekt durch eine Umgestaltung des Aufenthaltsbereichs vor dem IWB-Häuschen übersichtlicher und attraktiver werden. Darauf verzichtet das überarbeitete Projekt zugunsten von 22 weiteren Parkplätzen. Aufgrund des anderen Strassenaufbaus und weiteren Anpassungen führt dies zu Mehrkosten von CHF 91'600.

Im Abschnitt C zwischen Bässlergut und Zoll Otterbach ändert sich gegenüber dem ersten Projekt nichts. Ein Kreisel soll zur Verbesserung der Fahrbeziehungen und des Verkehrsflusses führen. Für die Velofahrenden ist eine eigene Spur in den Kreisel geplant, die Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgestaltet. Insgesamt erhöhen die Projektanpassungen die Summe aller Neuinvestitionen von CHF 2'271'800 auf CHF 2'448'400.

## 3. Kommissionsberatung

Die in Kapitel 2 dargestellten Veränderungen gegenüber dem ursprünglichen Ratschlag sind in der UVEK kontrovers aufgenommen worden. Anlass zu Diskussionen gab in erster Linie die Zahl der Parkplätze. Für die eine Seite handelt es sich beim nun vorliegenden zweiten Projekt um einen Kompromiss, für die andere um eine Maximierung der im Projektperimeter möglichen Zahl an Parkplätzen. Weil die heutige Querparkierung aufgrund neuer Normen in Längsparkierung geändert werden muss, lässt sich die aktuelle Zahl an Parkplätzen nicht aufrechterhalten. Dies gälte auch bei einer Sanierung im Bestand.

Da die Auslastung der Parkplätze an der Freiburgerstrasse zeitweise sehr tief ist, wurde in der UVEK zur Disposition gestellt, statt die Parkplatzzahl an der Freiburgerstrasse zu erhöhen temporäre Parkplätze in der Fasanenstrasse einzurichten – analog jenen an der Grenzacherstrasse beim Rankhof. An der Fasanenstrasse zu parkieren dürfte für viele Parkplatzsuchende attraktiver sein als an der Freiburgerstrasse – beispielsweise für den Besuch des Tierparks. Die Verwaltung weist darauf hin, dass das Parkieren an der Fasanenstrasse zwischen Schorenweg und Im Surinam an Sonn- und Feiertagen schon heute erlaubt ist. Zumindest an diesen Tagen können mit einer solchen Massnahme also keine zusätzlichen Parkplätze angeboten werden. Für den Bus-

verkehr sind an der Fasanenstrasse abgestellte Fahrzeuge nicht optimal. Deshalb ist dies nur an Tagen mit eher geringem Verkehrsaufkommen erlaubt.

Eintreten auf den Ratschlag wurde in der UVEK nicht bestritten. Nach drei Sitzungen stand jedoch fest, dass sich die Kommission auf keinen gemeinsamen Antrag einigen kann. Zu dieser Erkenntnis trugen auch die in den Fraktionen abgeholten Feedbacks bei. Die UVEK legt dem Grossen Rat deshalb einen Mehr- und einen Minderheitsantrag vor. Die Erwägungen der Kommissionsmehrheit finden sich im nachfolgenden Kapitel 4, jene der Kommissionsminderheit im Anhang.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Antrag der Mehrheit: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Antrag der Minderheit: Beat Braun, Remo Gallacchi, Thomas Müry, Daniela Stumpf, Heiner Vischer, Felix Wehrli.

## **4. Erörterungen der Kommissionsmehrheit**

### **4.1 Heutige Belegung der Parkplätze**

Zwischen dem 5. Juli und dem 28. August 2016 hat das Ingenieurbüro Rapp die Parkplatzauslastung an der Freiburgerstrasse erhoben. Es hat die Belegung an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten (ausser in der Nacht) festgehalten. In diese Phase sind auch einige schöne Sommerwochenenden gefallen, an denen die Auslastung – neben den Tagen mit Marschübungen in der Zeit vor der Basler Fasnacht – üblicherweise am höchsten ist. Im Mittel über alle Stunden waren die 102 Parkplätze (Zählung Rapp: 100 Parkplätze) zu etwa 20% belegt, in den Spitzenstunden im Mittel zu 35%. Der absolute Spitzenwert lag in der Beobachtungsperiode an einem Wochenende bei 79% bzw. 81 belegten Parkplätzen. Die Nachfrage nach Parkplätzen war in der Freiburgerstrasse vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung relativ hoch. Seither ist sie massiv zurückgegangen.

Das vom Grossen Rat an den Regierungsrat zurückgewiesene Projekt enthielt 39 Parkplätze (und zusätzlich 10 Parkplätze ausschliesslich für Nutzung durch den Zoll). Diese Zahl genügt auch in den Spitzenstunden, mit Ausnahme einiger absoluten Sommer-Wochenend-Spitzen.

### **4.2 Parkplätze für einzelne wenige Spitzenstunden**

Das überarbeitete Projekt richtet die Parkplatzkapazität auf wenige Spitzenstunden aus. Dies ist aus Sicht der Kommissionsmehrheit grundsätzlich – also auch bei anderen Infrastrukturen – nicht sinnvoll. Der Grosse Rat hat bei seiner Rückweisung im Juni 2016 den Regierungsrat beauftragt, die Zahl der Parkplätze zu erhöhen, ohne die Belegungszahlen zu kennen. Die Erhebungen zeigen nun, dass die im ursprünglichen Projekt vorgesehenen Parkplätze sogar in Spitzenstunden ausreichen. Auch in Ausnahmespitzenstunden waren in der Beobachtungsperiode von den 102 Parkplätzen entlang der Freiburgerstrasse mindestens 20% leer. Die Nachfrage dürfte in Zukunft ähnlich sein wie heute. Mit den im überarbeiteten Ratschlag vorgesehenen zusätzlichen 37 Parkplätzen lassen sich auch die äusserst seltenen Ausnahmen an Spitzenstunden abdecken.

Die Kosten pro zusätzlichen Parkplatz sind stolz, wenn man davon ausgeht, dass die Belegung tief sein wird. Die Mehrkosten der Projektanpassung betragen auf einen Parkplatz heruntergerechnet im Abschnitt A etwa CHF 5'500 und im Abschnitt B etwa CHF 4'000.

### **4.3 Parkplatzbewirtschaftung**

Heute stehen in der Freiburgerstrasse 27 blau und 73 weiss markierte Parkplätze zur Verfügung. In der blauen Zone kann man mit Parkscheibe maximal 90 Minuten und mit Anwohnerparkkarte



Im Abschnitt A müssten also gemäss neuem Projekt die Velos eine grosse Kurve fahren, während die Fussgänger der Strasse entlang auf dem Trottoir gingen. Dass es neben den Parkplätzen ein Trottoir braucht, leuchtet ein. Intuitiv müsste die Anordnung aber umgekehrt sein. Deshalb stellt sich die Frage, wie sich verhindern lässt, dass Fussgänger auf dem Veloweg gehen und Velofahrende das Trottoir benutzen. Um Klarheit zu schaffen, müsste eine entsprechende Signalisation aufgestellt werden. Welcher der beiden Wege von Fussgängern und Velofahrerinnen präferiert wird, dürfte auch von der Tageszeit abhängen.

Die neue, aus Sicht der Kommissionsmehrheit unglückliche Veloführung, ist eine Folge des Wunsches nach mehr Parkplätzen. Sie schlägt als bessere Lösung die optimalere Führung des Veloverkehrs und damit einhergehend den Verzicht auf diese 15 Parkplätze vor. Wie oben ausgeführt, ist der Mehrbedarf an Parkplätzen selbst bei einer hohen Nachfrage an wenigen Wochenenden nicht gegeben. Hinzu kommt, dass die Führung der Velos und der FussgängerInnen dadurch dem logischen Verkehrsverhalten entspricht. So ist wenigstens eine Veloführung gemäss erstem Ratschlag möglich.

#### 4.5 Wenig attraktiver Eingangsbereich zum Naherholungsgebiet

Die Kommissionsmehrheit empfände den Eingangsbereich zu den Langen Erlen im Abschnitt B als ohne Parkplätze weitaus attraktiver. Sie wünscht sich einen attraktiven Zugang von der Bushaltestelle in die Langen Erlen und stellt mit Erstaunen fest, dass es offenbar keine Rolle spielt, wie man in die „schöne grüne Natur“ gelangt bzw. wie es ausserhalb dieses Gebiets aussieht. Die Bevölkerung sollte nicht mit dem Auto, sondern auf eine ökologische Art und Weise ins Naherholungsgebiet kommen. Die zusätzlichen 22 Parkplätze im Abschnitt B lösen Mehrkosten von über CHF 90'000 aus.

#### 4.6 Weitere Feststellungen

Die Kommissionsmehrheit nimmt erfreut zur Kenntnis, dass aufgrund der Anregungen aus der UVEK die Breite der Kreiselausfahrt angepasst worden ist.

#### Abbildung 3: Anpassung Kreiselausfahrt

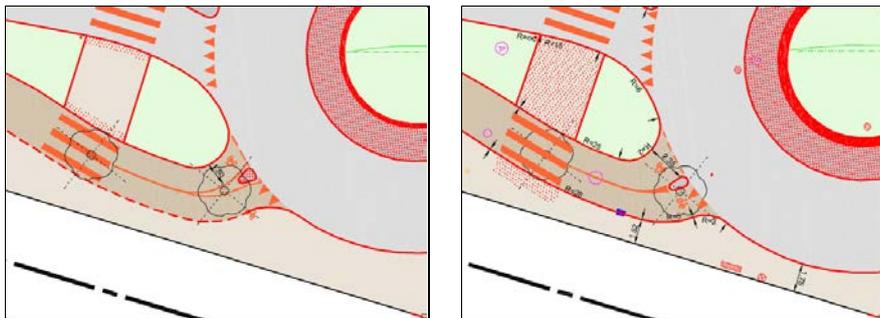


Bild links: erster Ratschlag; Bild rechts: zweiter Ratschlag

Im vorliegenden Projekt bittet die Kommissionsmehrheit folgenden Punkt noch zu überarbeiten: Bei der Bushaltestelle der Linie 55 (Fahrtrichtung Deutschland) ist vorgesehen, den Fussgängerstreifen zur Bushalteinsel auf Niveau Trottoir anzuheben. Dies hat zur Folge, dass die Velofahrenden auf dem Radweg mit steilen Anrampungen den Fussgängerstreifen überfahren müssen. Dies wäre einmalig in der Region Basel. Für die Sicherheit und den Fahrkomfort auf dem Radweg bietet sich an, die Rampe zur Bushaltestelle stirnseitig anzuordnen oder die Anrampung beim Fussgängerübergang so flach auszugestalten (max. 2% Steigung), dass diese kaum wahrnehmbar überfahren werden kann.

## 4.7 Fazit

Beim überarbeiteten Projekt handelt es sich um eine Verschlimmbesserung in verschiedenen Bereichen. Der neue Ratschlag weckt das Gefühl, der Grosse Rat habe dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, möglichst viele Parkplätze zu schaffen. Kritisiert wurde im Grossen Rat die deutliche Reduktion, es hat aber niemand gesagt, es sei die maximal mögliche Anzahl Parkplätze zu schaffen. Mit den Parkplätzen sind viele Nachteile und wenig Vorteile verbunden. Sogar in üblichen Spitzenstunden besteht eine Parkplatzreserve von über 100%. Überträgt man dies auf den ÖV, müsste das Tram während der gesamten Betriebszeit in einem 3'-Takt fahren, nur weil einzelne Kurse in der Spitzenzeit stark ausgelastet sind. Das Angebot auf über 100% der Spitzennachfrage zu dimensionieren ist unverhältnismässig. Mit einem verträglichen Mass an Parkplätzen wäre es möglich, den Eingang in die Langen Erlen attraktiver zu gestalten.

Den Umweg für die Velofahrenden im Abschnitt A stuft die Kommissionsmehrheit als kritisch ein, weil es dort voraussichtlich zu Konflikten mit zu Fuss gehenden kommen wird. Es braucht eine Lösung, die sowohl für den Velo- als auch den Fussverkehr akzeptabel ist. Einzelne Mitglieder der Kommissionsmehrheit favorisieren deshalb das im ersten Ratschlag aufgelegte Projekt. Dieses genügt allen Ansprüchen. Gemäss der Zählung des Ingenieurbüros Rapp ist die Parkplatzzahl auch in Spitzenstunden (mit Ausnahme weniger absoluten Wochenend-Spitzen) ausreichend, die Fuss- und Veloführung ist besser und der Eingang zum Naherholungsgebiet attraktiver. Im Sinne eines Kompromisses hat sich die Kommissionsmehrheit aber entschlossen, auf eines ihrer Anliegen zu verzichten: Anstelle des attraktiven Eingangsbereichs sollen im Abschnitt B zusätzliche 22 Parkplätze eingerichtet werden. Mit einer aktiven Parkraumbewirtschaftung stehen so auch in den Spitzenstunden an Sommer-Wochenenden und in den Zeiten der Marschübungen vor der Basler Fasnacht genügend Parkplätze zur Verfügung. Gleichzeitig können im Abschnitt A die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt werden. Das Entgegenkommen ist mit Abstrichen bei der Attraktivität des Zugangs zu den Langen Erlen über die Freiburgerstrasse verbunden.

Der Verzicht auf die 15 Parkplätze im Abschnitt A führt zu einer Reduktion der Kosten um CHF 85'000 CHF. Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat, die neuen Ausgaben in dieser Höhe für bauliche Massnahmen zugunsten der Projektanpassungen im Abschnitt A nicht zu genehmigen.

## 5. Antrag der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 4 dieses Berichts beantragt die Mehrheit der UVEK dem Grossen Rat mit 7:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfs. Den vorliegenden Bericht hat sie mit 7:0 Stimmen verabschiedet und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Dr. Michael Wüthrich  
Präsident

### Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss  
Bericht der Kommissionsminderheit

## Grossratsbeschluss

**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 .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 16.0102.02 vom 14. Dezember 2016 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.0102.03 vom 21. Juni 2017, beschliesst:

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 6'445'415 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) bewilligt. 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-, motorisiertem und öffentlichem Verkehr 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 Verkehrsdepartements;
- Fr. 3'070'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen;
- Fr. 1'000'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, 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.

## Bericht der Kommissionsminderheit

### 1. Ausgangslage und Zusammenfassung

Im Juni 2016 hat der Grosse Rat den *Ratschlag 16.0102.01 Freiburgerstrasse, Abschnitt Hochbergstrasse bis Zoll Otterbach [...]* an den Regierungsrat zur Überarbeitung zurückgewiesen. Unbestritten waren die notwendigen Massnahmen zur dringenden umfangreichen Gesamterneuerung des Strassenkoffers, die Werkleitungsarbeiten der IWB sowie der Swisscom. Den Verlust von 63 Parkplätzen zu Gunsten von verkehrstechnischen Massnahmen sowie Velo- und Fussverkehr wollte die Ratsmehrheit jedoch nicht in Kauf nehmen.

Der neue Ratschlag (16.0102.02) sieht nur noch eine Aufhebung von 26 Parkplätzen vor, 76 Parkplätze bleiben bestehen. Eine Minderheit der UVEK empfindet diesen Vorschlag als pragmatisch und lösungsorientiert. Er berücksichtigt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Es handelt sich dabei um einen Kompromiss: Parkplätze werden zwar abgebaut, es bleibt aber genügend Kapazität bestehen, sodass auch an Spizentagen (wie z.B. an schönen Wochenenden, an Marschübungen für die Fasnacht, an Messen etc.) genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Der Abbau von 26 Parkplätzen wird notwendig, da von Querparkierung auf Längsparkierung umgestellt wird. Dies verbessert die Situation für alle Verkehrsteilnehmer. Deshalb beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat, dem Ratschlag zuzustimmen.

### 2. Sanierungsarbeiten: Notwendig und dringend

Die dringenden Erhaltungsmassnahmen und die damit notwendigen gebundenen Ausgaben sind unbestritten. Die Abstimmung mit anderen Bauprojekten ist ebenfalls vorhanden: Mit dem Umbau der Freiburgerstrasse wird erst begonnen, wenn die Lörracherstrasse und die Äussere Baselstrasse in Riehen umgebaut sind.

### 3. Verkehrstechnische Anpassungen: Vorteile für alle

Wird die prognostizierte Verkehrszunahme auf dieser wichtigen Verbindungsachse berücksichtigt, sind verkehrstechnische Anpassungen für den Öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr notwendig. Die im Ratschlag vorgeschlagenen Massnahmen sind deshalb sinnvoll und nachvollziehbar. Insbesondere sind folgende Punkte hervorzuheben:

#### *Fussgänger*

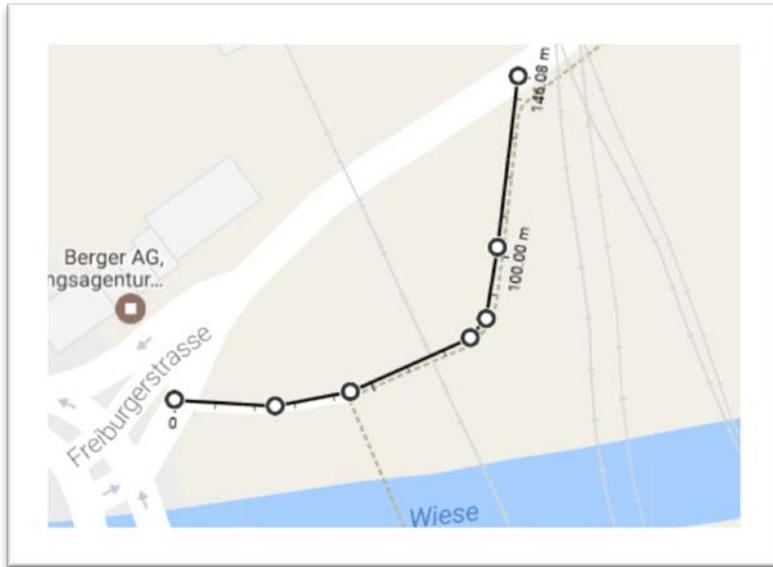
- Grosszügige Trottoirbereiche entlang der Freiburgerstrasse ohne Konflikte mit Velofahrenden
- Trotz den Parkplätzen ist der Zugang für die Fussgänger zu den Langen Erlen frei. Ein eigentliches Eingangsportal ist somit nicht notwendig.

#### *Velos*

- Attraktive und sichere Anbindungen an das Veloroutennetz bei der Wiese, nach Deutschland und nach Kleinhüningen über die Neuhausstrasse.
- Kein gefährliches Überqueren der Freiburgerstrasse mehr.
- Verbesserte Sicherheit durch den Zweirichtungsveloweg ohne Konflikte mit Fussgängern und dem motorisierten Verkehr



### Abbildung 3: Distanzmessung Veloführung zweiter Ratschlag (wie bisher)



Quelle: Google Maps

#### ÖV

- Die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind erfüllt
- Der Verkehrsfluss wird erhöht

#### Motorisierter Verkehr

- Erhöhung der Sicherheit durch Längs- statt Schrägparkierung
- Erhöhter Verkehrsfluss durch Kreisverkehr
- 76 Parkplätze bleiben bestehen. Dies ist genügend, um den Bedarf auch an den Tagen mit einer Spitzenbelegung zu decken.

Zudem ist die ökologische Aufwertung mit 29 neuen Bäumen positiv zu erwähnen.

## 4. Schlussfolgerung und Antrag der Kommissionsminderheit

Gegenüber dem ersten Ratschlag des Regierungsrats benachteiligt der zweite nicht einseitig den motorisierten Verkehr, sondern berücksichtigt die Anliegen sämtlicher Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gleichermassen. Die verkehrstechnischen Anpassungen sind schlüssig und bringen Verbesserungen in Effizienz und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Gestützt auf ihre obigen Ausführungen beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat mit 6:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Den vorliegenden Bericht hat sie mit 6:0 Stimmen verabschiedet und Beat Braun zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Minderheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Braun', written in a cursive style.

Dr. Beat Braun

**Beilage**  
Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### **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 .....

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 16.0102.02 vom 14. Dezember 2016 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.0102.03 vom 21. Juni 2017, beschliesst:

Es wird ein 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) bewilligt. 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-, motorisiertem 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 Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen;
- Fr. 1'000'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, 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.