



An den Grossen Rat

14.1351.01

06.5221.04  
07.5266.05

BVD/P141351/P065221/P075266

Basel, 1. Oktober 2014

Regierungsratsbeschluss vom 30. September 2014

**Ratschlag zur Neuorganisation des Aeschengrabens zu einem für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz**

und

- Anzug Jan Goepfert und Konsorten betreffend Radstreifen am Aeschengraben
- Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengraben zum Boulevard

# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b>	<b>4</b>
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Perimeter	5
2.3 Ziele	5
<b>3. Projektentwicklung</b>	<b>6</b>
3.1 Vorgehen	6
3.2 Betriebskonzept	7
3.3 Zu berücksichtigende Geschäfte	9
3.3.1 Neuorganisation Aeschenplatz – Planungsausgaben zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität	9
3.3.2 Areal Aeschengraben	10
3.4 Information und Öffentlichkeitsarbeit	10
<b>4. Projekterläuterung</b>	<b>11</b>
4.1 Vorgaben aus dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt (Entwurf)	11
4.2 Stadtgeschichtliche Bedeutung des Aeschengraben	12
4.3 Gestaltungsprojekt	14
4.4 Verkehr	16
4.5 Infrastruktur	17
4.6 Umweltaspekte	17
<b>5. Termine und Kosten</b>	<b>18</b>
5.1 Termine	18
5.2 Kosten	18
5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	19
5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung	19
5.2.3 Ausgaben Dritter	20
<b>6. Parlamentarische Vorstösse</b>	<b>20</b>
6.1 Anzug Stephan Maurer und Konsorten	20
6.2 Anzug Jan Goepfert und Konsorten	21
<b>7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung</b>	<b>22</b>
<b>8. Antrag</b>	<b>22</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für die Neuorganisation des Aeschengrabens zu einem für Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz Ausgaben von insgesamt 8,060 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 3.035 Mio. für die Neuorganisation des Aeschengrabens zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 0.486 Mio. für die Gleisanpassungen im Rahmen der Neuorganisation des Aeschengrabens zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 0.016 Mio. als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 0.010 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. 1.036 Mio. für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 0.650 Mio. für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 2.827 Mio. für die Erhaltung der Schienen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen

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

Ferner werden durch Dritte (IWB und Swisscom) für Werkleitungen Ausgaben in Höhe von 2,273 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

## 2. Begründung

### 2.1 Ausgangslage

Der Aeschengraben ist eine wichtige Fussgänger Verbindung vom Bahnhof SBB via Aeschenplatz zur Innenstadt. Zwar bildet die mittige Grünanlage eine attraktive Promenade, doch das an zahlreiche Nutzungen angrenzende südliche Trottoir vom Parkweg bis zum Aeschenplatz ist zu schmal, gemessen an den Fussgängerströmen der Schüler und Passanten. Die Gestaltung lädt hier zudem weder zum Flanieren noch zum Verweilen ein. Für den Veloverkehr ist die Situation ebenfalls unbefriedigend und zudem unsicher, weil ein Velostreifen vom Parkweg zum Aeschenplatz fehlt, obwohl die Strecke Teil des Basler Veloroutennetzes ist (Pendlerroute).

Im Aeschengraben müssen alle unterirdischen Leitungen, sowie die Beläge und Tramgleise zustandsbedingt erneuert werden. Ein reines Erhaltungsprojekt im Bestand kann die vielfältigen, berechtigten Anforderungen nicht erfüllen: Allein für die Markierung eines Velostreifens zur Vervollständigung des Veloroutennetzes ist eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts um 1.50m in Richtung Häuserzeile nötig. Damit verbunden müssen die privaten Vorgärten der Häuserzeile angepasst und die eigentumsrechtlichen Belange geklärt werden.

Aufgrund der Bedeutung des Aeschengrabens und seiner innerstädtischen Lage sind seit Jahren vielfältige Ansprüche an diese wichtige Verbindung vom Bahnhof SBB via Aeschenplatz zur Innenstadt formuliert worden. Diese haben auch in politischen Vorstössen Niederschlag gefunden:

- Im Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengrabens zum Boulevard bitten die Anzugstellenden den Regierungsrat zu prüfen, wie zusammen mit den diversen Liegenschaftseigentümern die Gesamtsituation im Sinne eines Boulevards Aeschengraben verbessert werden könnte, wie die Realisierung unter Mitbeteiligung der diversen Anstösser aussehen könnte und ob gleichzeitig die Veloverbindung vom Parkweg bis zum Aeschenplatz verlängert werden könnte.
- Im Anzug Jan Goepfert und Konsorten betreffend Velostreifen am Aeschengraben bitten die Anzugsstellenden, aufgrund der zahlreichen Schulen und aus Sicherheitsgründen im Aeschengraben einen durchgehenden Velostreifen einzurichten.

Mit dem vorliegenden Projekt kann die seit Jahren postulierte Verbesserung der Fussgängerachse vom Bahnhof via Aeschenplatz in die Innenstadt eingelöst werden. Der Aeschengraben wird zu einem fussgängerfreundlichen, begrünten Boulevard ausgebaut. Der Velostreifen, der heute vor dem Hotel Hilton endet, wird vom Parkweg bis zum Aeschenplatz weitergeführt. Am Aeschenplatz wird die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger im Rahmen des Projekts verbessert und zudem die Tramhaltestelle stadteinwärts behindertengerecht gestaltet.

Bei der Erarbeitung des Projekts sind die beiden Geschäfte „Neuorganisation des Aeschenplatzes zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität“ sowie die Entwicklung des „Areal Aeschengraben“ berücksichtigt worden.

## 2.2 Perimeter

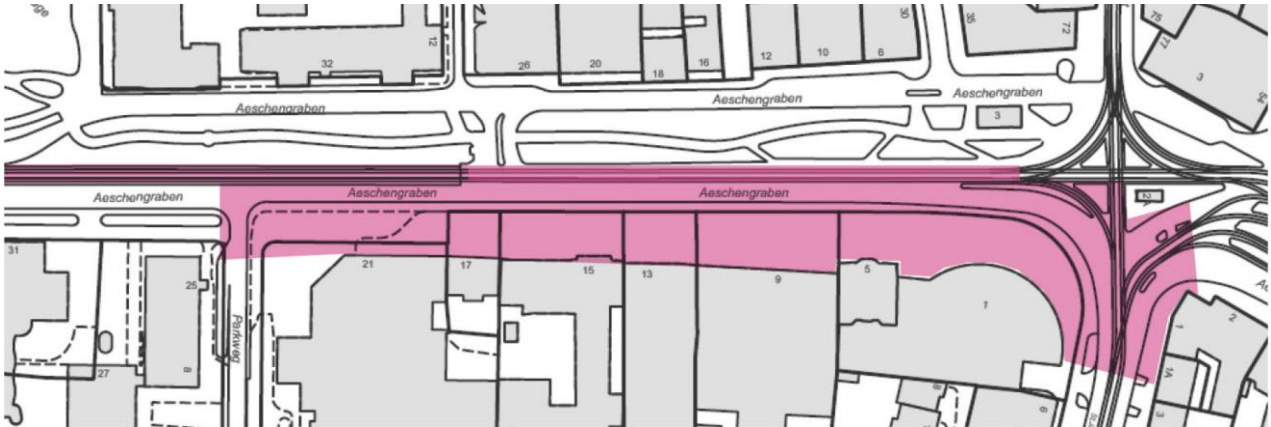


Abbildung 1: Der Projektperimeter erstreckt sich vom Parkweg bis zum Aeschengrabenplatz (farbig dargestellt)

Der Perimeter des Projekts umfasst den Aeschengraben im Abschnitt Parkweg bis Aeschengrabenplatz südlich der mittigen Grünanlage.

Aeschengrabenplatz und Aeschengraben liegen im Perimeter des Entwicklungsrichtplans Innenstadt. Dieser stimmt die Entwicklungen in den Bereichen Nutzung, Gestaltung und Verkehr aufeinander ab und bildet so die behördenverbindliche Grundlage für Planungen im Raum der Innenstadt.

## 2.3 Ziele

Die Aufwertung des Aeschengrabens verfolgt nachstehende Ziele:

- Bessere Fussgängerverbindung vom Bahnhof SBB via Aeschengrabenplatz zur Innenstadt,
- Gesteigerte Sicherheit und Verbindungsqualität für Velos durch Weiterführung des Velostreifens vom Parkweg bis zum Aeschengrabenplatz,
- Sichere Fussgängerquerungen,
- Umbau der Tramhaltestelle am Aeschengrabenplatz aus Richtung Bahnhof SBB stadteinwärts für ein niveaufreies Ein- und Aussteigen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

### **3. Projektentwicklung**

#### **3.1 Vorgehen**

Die Verbreiterung des Strassenquerschnitts zu Gunsten eines durchgehenden Velostreifens am Aeschengraben und der Umbau der Tramhaltestelle stadteinwärts für ein niveaufreies Ein- und Aussteigen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind nur möglich, wenn die Vorgärten der privaten Anstösser in den Projektperimeter miteinbezogen werden können. Vor diesem Hintergrund fand bei der Entwicklung des dem Ratschlag zu Grunde liegenden Vorprojekts ein direkter Austausch mit den jeweiligen Grundeigentümern der betreffenden Liegenschaften am Aeschengraben statt. Dabei wurden die eigentumsrechtlichen Belange einvernehmlich geklärt.

Die baurechtlich bindende Strassenlinie liegt seit mehreren Jahrzehnten vom jetzigen Trottoir zurückversetzt im Bereich der privaten Vorzone der Liegenschaften. Aus rechtlicher Sicht könnte deshalb der Kanton die Flächen vor der Strassenlinie enteignen. Im Gespräch mit den Liegenschaftseigentümern hat die kantonale Verwaltung angeboten, die Flächen vor der Strassenlinie (nicht relevant für Ausnützungsziffer der Parzelle) an den Kanton abzutreten. Dieses Angebot ist von keinem Eigentümer in Betracht gezogen worden. Stattdessen haben sich die kantonale Verwaltung und die Eigentümer geeinigt, dass ein schmaler Streifen der Parzellen an den Kanton abgetreten werden kann, damit ein ausreichend breiter Trottoirbereich entsteht. Dieser eigentliche Trottoirbereich kann mittels Dienstbarkeiten auf den Privatparzellen zu einem öffentlich nutzbaren breiten Boulevard aufgeweitet werden. Auf der Grundlage der daraufhin ausformulierten, aber noch nicht unterzeichneten Entwürfe der Dienstbarkeitsverträge haben alle Eigentümer schriftlich Ihre grundsätzliche Zustimmung zum vorliegenden Projekt gegeben.

Das Privatreal der Baloise, auf dem die Erweiterung des Hauptsitzes der Baloise und der Neubau eines Hotels als Ersatz des heutigen Hotels Hilton geplant sind (Areal Aeschengraben), ist nicht im Perimeter des vorliegenden Projekts Aeschengraben enthalten. Gleichwohl sind die beiden Projekte inhaltlich und terminlich abgestimmt und werden weiter koordiniert, damit eine hochwertige und funktionierende Gesamtlösung entsteht.

### 3.2 Betriebskonzept

Im Rahmen der räumlich-funktionalen Untersuchungen zum Betriebskonzept zeigte sich, dass die vorgegebenen Ziele am besten erreicht werden, wenn die Massnahmen im Aeschengraben auch eine schlüssige Fortsetzung am Aeschenplatz finden. Deshalb sind betriebliche Auswirkungen auch ausserhalb des eigentlichen Sanierungsperimeters berücksichtigt worden.

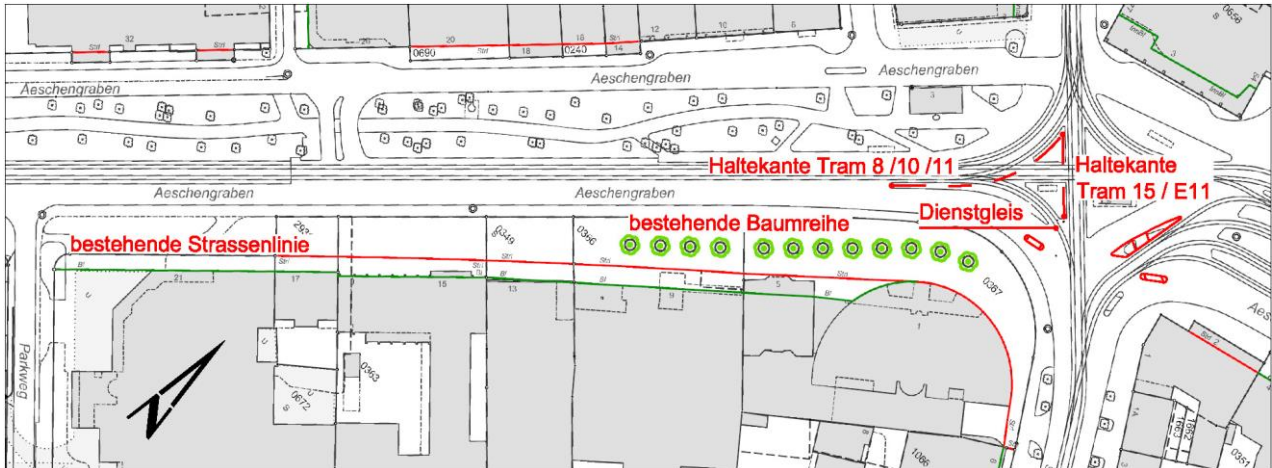


Abbildung 2: Situationsplan des bestehenden Zustands.

#### Bestand

Im Situationsplan des bestehenden Zustands sieht man die ansatzweise vorhandene Baumreihe, die auf den Privatparzellen steht (rot markiert ist die bestehende baurechtliche Strassenlinie).

Feste Vorgaben aus betrieblicher Sicht sind:

- die Lage der Tramhaltestelle für die Linien 8/10/11 stadteinwärts vor dem Knoten,
- die Abbiegemöglichkeit in die St. Jakobs-Strasse (Dienstgleis),
- bis auf Weiteres die Halteposition des Trams Nr. 15 in der Mitte des Knotens,
- eine zweispurige Zufahrt auf den Aeschenplatz,
- sichere Fussgängerquerungen mit Fussgängerinseln,
- Erhalt der bestehenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage für den motorisierten Individualverkehr.

Die Entwicklung des Betriebskonzepts kann wie folgt in drei Schritten erläutert werden:

### Schritt 1

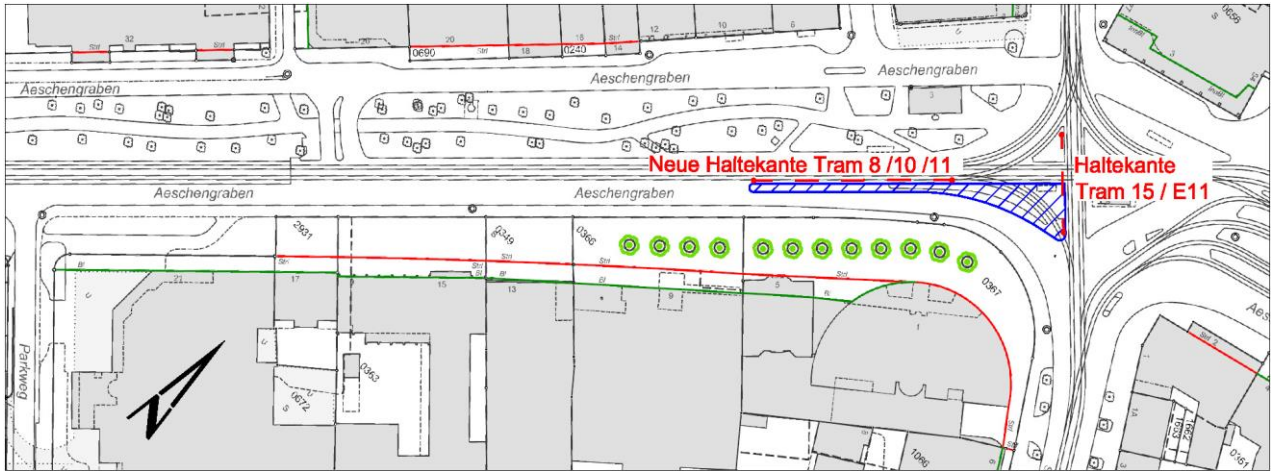


Abbildung 3: Situationsplan mit grafischer Darstellung der neuen Tramhaltekanten (Schritt 1)

Die neue Tramhaltestelle der Linien 8/10/11 (rot markiert) erfordert nach den Projektierungsrichtlinien der BVB eine gerade und erhöhte Haltekante auf 45m Länge vor dem Abbiegegleis. Deshalb wird die Inselhaltestelle in Richtung Aeschengraben verlängert (blau). Die Haltekante der Tramlinie Nr. 15 wird verlängert, damit der Tramzug auf der gesamten Länge in der Haltestelle stehen kann und nicht wie heute in die Fahrbahn hineinragt. Zudem erfüllt die Haltestelle das BehiG.

### Schritt 2

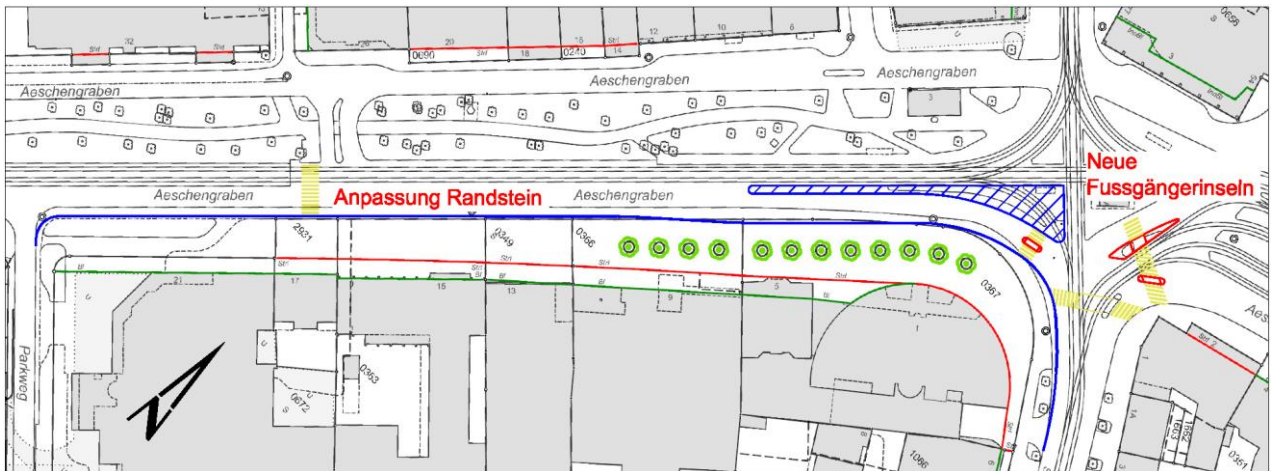


Abbildung 4: Situationsplan mit grafischer Darstellung der neuen Randsteinführung (Schritt 2)

Aufgrund der Verlängerung der Tramhaltestelle und des zusätzlichen Velostreifens müssen sowohl der Strassenquerschnitt als auch sein Verlauf angepasst werden (Anpassung Randstein blau markiert). Die Fussgängerquerungen am Aeschenplatz werden mit drei neuen Inseln gesichert (rot markiert).



### Schritt 3

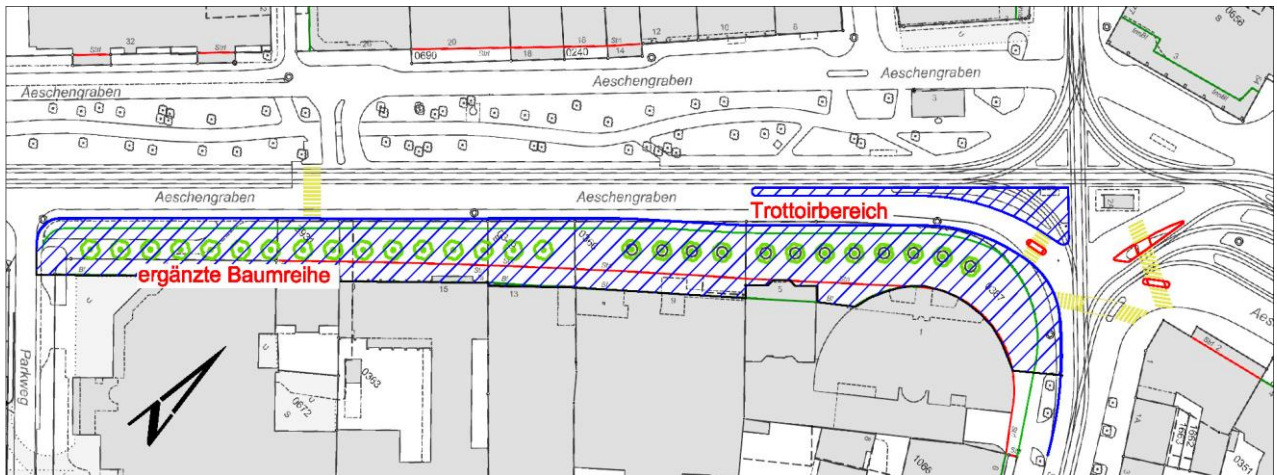


Abbildung 5: Situationsplan mit grafischer Darstellung des neuen Boulevards (Schritt 3)

Entlang des Aeschengrabens wird ein grosszügiger Fussgängerbereich geschaffen (blau schraffiert), indem die heutigen Vorgärten durchlässig gemacht und die bestehende Baumreihe ergänzt werden. Dadurch entsteht ein attraktiver grosszügiger Boulevard. Dienstbarkeiten gewährleisten die öffentliche Zugänglichkeit.

### 3.3 Zu berücksichtigende Geschäfte

#### 3.3.1 Neuorganisation Aeschenplatz – Planungsausgaben zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität

Der Grosse Rat hat am 11. September 2013 eine einmalige Ausgabe in der Höhe von 1,15 Mio. Franken für die Planung der Neuorganisation des Aeschenplatzes zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität bewilligt.

Die Neuorganisation des Aeschenplatzes soll der Entflechtung der verschiedenen Verkehre dienen und den Platz als Tor zur Innenstadt stärken. Die bestehende Verkehrsführung des MIV's und die zahlreichen Gleisquerungen des ÖV führen zu vielen Konfliktpunkten. Diese schwächen den Platz als Ganzes in seinen Funktionen als städtischen Raum. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind die Konfliktstellen auf ein Minimum zu reduzieren und der Platz ist für alle Nutzerinnen und Nutzer attraktiver zu gestalten. Auch müssen die Anforderungen an eine behindertengerechte Gestaltung der Haltestellen und der Fussgängerverbindungen in die Planung einfließen.

Da der Aeschenplatz ein sehr komplexer Verkehrsknoten und anspruchsvoller Stadtplatz ist, wird es schwierig, alle Ziele zu erfüllen. Ein mehrstufiger Planungsprozess soll daher aufzeigen, mit welchem Aufwand welche Ziele zu welchem Grad erreicht werden können. Zudem sind aufgrund der übergeordneten Bedeutung des Aeschenplatzes die Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem zu ermitteln. In einem zweiten Schritt schliesst – basierend auf der Empfehlung aus dem Studienauftrag und dem Beschluss des Grossen Rats zum finanziellen Umfang des Projekts – entweder ein Planungswettbewerb an (Projekt mit grossem Umfang) oder es folgt eine abschliessende Vorstudie (Projekt mit kleinem oder mittlerem Umfang). Dieser zweite Schritt dient als Basis für die Erarbeitung eines Antrags für Ausgaben für die Projektierungsphase (vgl. Ausgabenbericht Neuorganisation Aeschenplatz – Planungsausgaben zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität – Dokument 13.0630.01).

Das vorliegende Bauprojekt präjudiziert in keiner Art und Weise die künftige Organisation des Aeschenplatzes.

### 3.3.2 Areal Aeschengraben

Der Grosse Rat hat am 19. März 2014 beschlossen, die bauliche Entwicklung des Areals Aeschengraben zu ermöglichen (GRB 14/12/08G). Der neue Bebauungsplan ist rechtskräftig, die weiteren Planungsarbeiten sind im Gange. Die Gebäude auf den Baufeldern B und C werden im Rahmen eines Architekturwettbewerbs zurzeit von unterschiedlichen Architektenteams bearbeitet.

Der Aeschengraben, der Parkweg und speziell der neue öffentlich zugängliche Platz sind terminlich und gestalterisch koordiniert. Die Ausgestaltung des neuen Platzes und die Anbindung der neuen Bauten an das bestehende Verwaltungsgebäude der Basler Versicherungen AG über den Parkweg hinweg sind Gegenstand eines Varianzverfahrens, das termingerecht ausgeführt wird.

### 3.4 Information und Öffentlichkeitsarbeit

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Liegenschaftseigentümer, Pro Innerstadt und Vertreter der Gruppe Bahnhof bei der Projektbearbeitung zu zwei Informationsveranstaltungen eingeladen. Dabei wurde das Projekt mit den Vorstellungen und Bedürfnissen der Teilnehmer abgestimmt. Insbesondere wurden die eigentumsrechtlichen Aspekte besprochen. Die Teilnehmenden stimmten dem vorliegenden Projekt zu.

Das Projekt wurde in der Baumschutzkommission am 20. Februar 2014 behandelt. Die Kommission sieht, dass der Aeschengraben aufgewertet und dass die Aufenthaltsqualität verbessert werden kann. Allerdings weist sie darauf hin, dass das Projekt die Entnahme aller vorhandenen Gehölze im Planungssperimeter vorsieht. Durch das Anlegen des Boulevards würden die für den Standort – auch historisch bedingten – typischen Vorgartensituationen unwiderruflich verloren gehen. Sollte es die Projektierung schlüssig zulassen, würde es die Baumschutzkommission sehr begrüßen, wenn die bestehenden Grossbäume erhalten blieben.

Die Empfehlung der Baumschutzkommission ist aus planerischer Fachsicht nicht mit den Zielen des Projekts – etwa der Verbreiterung der Strasse zu Gunsten eines durchgehenden Velostreifens oder der Schaffung einer grosszügig dimensionierten Fussgängerverbindung – vereinbar.

Weiter empfiehlt die Kommission, bei durchzuführenden Baumfällungen an einem 1:1 Ersatz mit grosskronigen Bäumen festzuhalten.

Die Beurteilung der Kommission lässt die Interessensabwägung für oder gegen den Erhalt der Gehölze offen.

Die Interessensverbände Fussverkehr Schweiz, VCS Sektion Basel und Pro Velo beider Basel wurden ebenfalls in die Informationsarbeit miteinbezogen. Betreffend Projektperimeter und Zielvorgaben gaben die Anwesenden Ihre Zustimmung. Die Umsetzung wird aber vor allem vom VCS in folgenden zwei Punkten hinterfragt:

1. Der VCS ist der Meinung, dass eine einzige Fahrspur für den MIV vom Centralbahnplatz zum Aeschenplatz anstelle der heutigen zwei Spuren (Projektvorgabe für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage) ausreiche und dass ein Spurabbau ein politisches Versprechen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Elisabethenstrasse gewesen sei.

2. Der VCS empfiehlt die Fortführung des Velostreifens über den Aeschenplatz hinweg sowie dessen rote Einfärbung am Knoten Aeschenplatz. Diese Empfehlung widerspricht der einvernehmlich entwickelten Lösung der Fachstellen der Verwaltung, die den möglichen Konflikt zwischen geradeausfahrenden Velos und dem abbiegendem MIV am Aeschenplatz vermeidet, indem der Velostreifen zwanzig Meter vor dem Fussgängerstreifen nicht mehr markiert wird. Ab hier werden Velo und MIV auf einer Fahrspur geführt und zwar so, dass sie *hintereinander* (anstatt *nebeneinander*) in den Aeschenplatz einfahren und der MIV konfliktfrei abbiegen kann.

## 4. Projekterläuterung

### 4.1 Vorgaben aus dem Entwicklungsrichtplan Innenstadt (Entwurf)

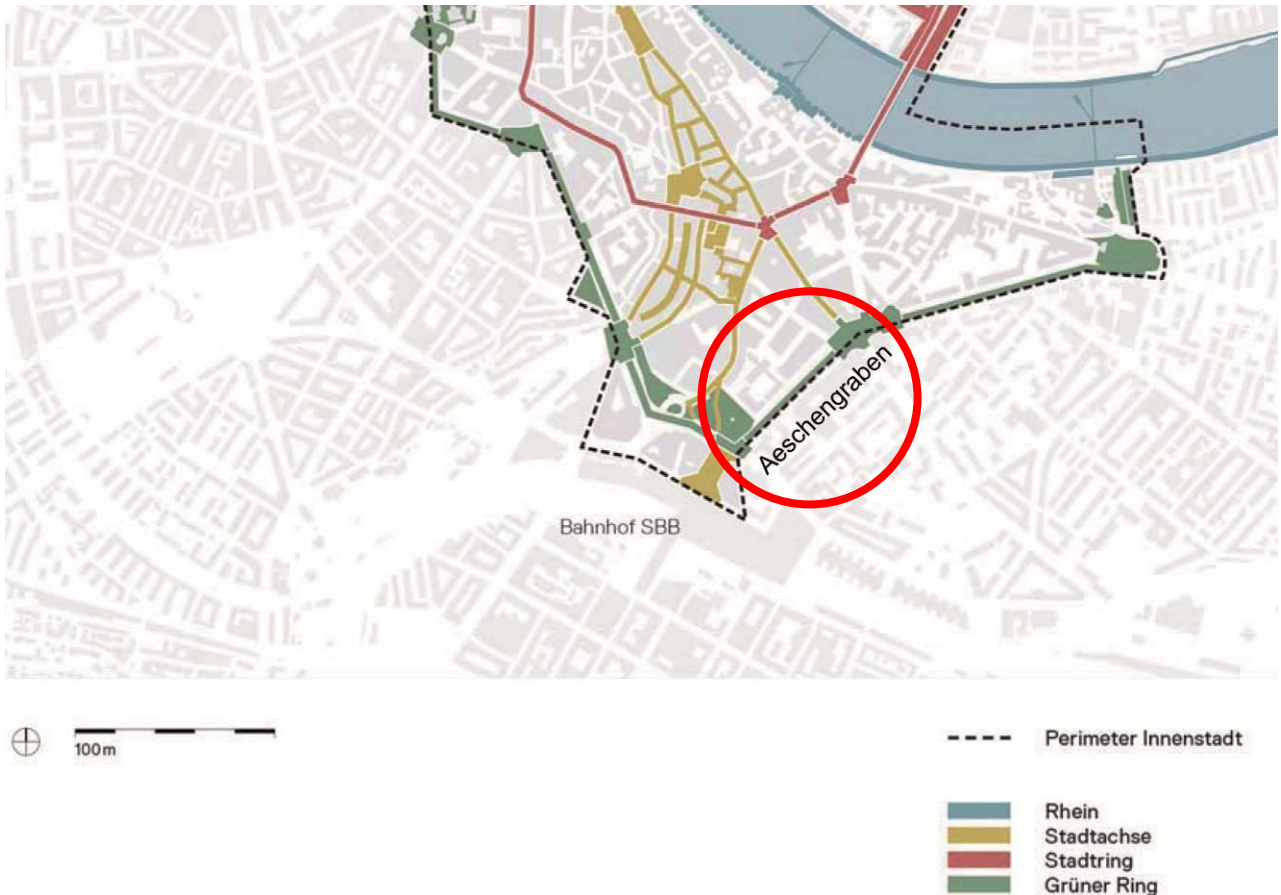


Abbildung 6: Der Aeschengraben befindet sich im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt

Der Aeschengraben befindet sich im Perimeter des Entwicklungsrichtplans Innenstadt und folglich im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt (GKI). Im GKI ist die Gestaltung des Grünen Rings wie folgt beschrieben:

*„Der Grüne Ring entlang der äusseren Stadtbefestigung fungiert als grünes Bindeglied zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen. Die bestehenden Stadttore werden als historische Fragmente räumlich zur Geltung gebracht und gut einsehbar gestaltet. Die Fahrbahnen für den dominierenden rollenden Verkehr liegen zentral und werden von grünen Seitenstreifen mit Bäumen und grosszügigen Trottoirbereichen flankiert. Gewisse Abschnitte weisen eine grüne Mittelpromenade auf. Um die Bindegliedfunktion zu erfüllen, sind optimale Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr entscheidend. Schwarzbelag ist angesichts der verkehrlichen Ausrichtung das dominante Bodenmaterial, kombiniert mit Vegetationsflächen und sickerungsfähigen Belägen für die grünen Bereiche. Lücken in den Alleebereichen werden mit grossen Allee-bäumen geschlossen.“*



## 4.2 Stadtgeschichtliche Bedeutung des Aeschengrabens



Abbildung 7: Der Aeschengraben um 1860 als Strasse entlang der Stadtmauer resp. dem Graben. Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt. Signatur: BILD Schn. 81

Die Ortsbezeichnung „Aeschengraben“ weist auf die alte Basler Stadtbefestigung hin. Dies bedeutet, dass die heutige Grünanlage und die Strasse über einem künstlichen Graben entlang der Stadtmauer entstanden sind. Der Aeschengraben gehörte zur äusseren Stadtmauer aus dem 14. Jahrhundert.

Die Grabenanlage wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit den Steinen der geschleiften Stadtmauer aufgefüllt. Die damalige Gestaltung des Aeschengrabens sollte den zeitgenössischen Anforderungen an einen grosszügigen und repräsentativen Boulevard zwischen dem Centralbahnhof und dem Aeschenplatz genügen. Mit den Plänen zu diesem Grüngürtel, die vom Münchner Hofgärtner Carl von Effner stammten, eiferte Basel im kleinen Massstab dem grossen Wiener Vorbild nach, wo auf dem Befestigungsring begrünte und von Repräsentativbauten gesäumte Ringstrassen angelegt wurden (*aus M. Gasser/M. Härri, CMS-Verlag, 2001: Die Basler Aeschenvorstadt – Bausteine einer wachsenden Stadt*).

Der Vorschlag der Regierung (vom Grossen Rat am 4. Januar 1861 genehmigt) sah vor, anstelle der Stadtmauer und des Grabens die städtebauliche Achse Bahnhof – Aeschenplatz als Grüngürtel mit breit angelegten Strassen zu bauen. In groben Zügen ist die ursprüngliche Idee umgesetzt worden, wobei die prägnanten Elemente wie beispielsweise der imposante Springbrunnen am Aeschenplatz im Laufe der Zeit verschwunden sind.



Abbildung 8: Gestaltungsprojekt Elisabethenanlage und Aeschengraben von Carl v. Effner aus: Bericht und Ratschläge zu den Promenaden und Anlagen von Basel und Umgebung von 1860



Abbildung 9: Aeschengraben und Aeschengraben im 19. Jahrhundert als grossstädtische Anlage



### 4.3 Gestaltungsprojekt



Abbildung 10: Plan des Gestaltungsprojekts Aeschengraben

Das Gestaltungsprojekt knüpft an die räumlichen Qualitäten der grosstädtischen Anlage aus dem 19. Jahrhundert an, indem die Verbindung zwischen Bahnhof und Aeschenplatz für zu Fuss Gehende und Velofahrende verbessert wird. Das Gestaltungsprojekt sieht einen grosszügig angelegten Boulevard Aeschengraben vor, der Raum für das Spazieren und Verweilen entlang der durchgehenden Baumreihe bietet. Ein breiter Fussgängerbereich mit Natursteinpflästerungen in den Vorzonen der Liegenschaften verbindet den Parkweg mit dem Aeschenplatz. Die Pflästerungen sind mehrheitlich schon vorhanden (BIZ bis Aeschengraben 9 und Areal der Baloise) und werden an die neuen Randsteinführungen angepasst respektive wo nicht vorhanden komplett neu verlegt. Fussgängerinnen und Fussgänger können sich im ganzen Fussgängerbereich frei bewegen, da die Verwaltung mit den jeweiligen Liegenschaftseigentümern Dienstbarkeitsverträge für die Liegenschaftsvorzonen abschliesst.



Abbildung 11: Der neu geschaffene Boulevard könnte beispielsweise durch ein Café belebt werden (Visualisierung).





Abbildung 12: Visualisierung des Aeschengrabens mit der ergänzten Baumreihe und dem Rasentrassée



Abbildung 13: bestehende Situation



## 4.4 Verkehr



Abbildung 14: Ausschnitt aus dem Gestaltungsprojekt Aeschengraben im Übergang zum Aeschenplatz

### Fussverkehr

Neben der Ausgestaltung des Trottoirs als Boulevard werden am Aeschenplatz die Fussgängerstreifen innerhalb des Projektperimeters mit Mittelinseln ausgestattet, so dass die Querungen für Fussgängerinnen und Fussgänger direkter und sicherer werden.

### Veloverkehr

Der Aeschengraben ist bereits heute als Veloroute ausgewiesen und hat zwei wichtige Verbindungsfunktionen: zwischen Bahnhof und Gebiet Kirschgarten/Wettsteinquartier sowie zwischen Bahnhof und Quartiere Breite/Gellert via Aeschenplatz. Gemäss Veloroutennetz Basel-Stadt ist der fehlende Velostreifen im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz zu vervollständigen.

### Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bis Ende 2023 behindertengerecht auszugestalten. Zudem müssen für die neuen Fahrzeuge der BVB die Haltestellen angepasst werden (insbesondere für die Tramlinie 15). Eine Teilanpassung erfolgt mit vorliegender Neugestaltung der Haltestelle aus Richtung Bahnhof SBB. Eine Teilanpassung erfolgt auch im Bereich der Haltestelle der Tramlinie 15 am Aeschenplatz. Weitere Anpassungen können jedoch erst bei der Umgestaltung des Aeschenplatzes vorgenommen werden.

### Motorisierter Individualverkehr

Der Aeschengraben hat gemäss aktueller Strassennetzhierarchie die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Er ist Verbindung von zwei wichtigen Verkehrsachsen: Centralbahnplatz – Wettsteinbrücke – Kleinbasel und Centralbahnplatz – Breite.

Die Inbetriebnahme der Nordtangente 2007/2008 brachte für den Aeschenplatz eine Entlastung vom MIV. Denn grossräumiger Durchgangsverkehr nutzt neu die Autobahn und fährt nicht mehr auf dem Stadtnetz. Dies hat Kapazitäten für verkehrliche Umgestaltungen in der Innenstadt, besonders im Gebiet Aeschen, geschaffen. Erste Massnahmen sind das Verkehrskonzept Innenstadt und die Umgestaltung der Elisabethenstrasse mit Teilsperre in Fahrtrichtung Kleinbasel. Diese Projekte werden den Verkehrsfluss im Quartier beeinflussen und teilweise langfristig verändern. Bei der Projektierung der Umgestaltung der Elisabethenstrasse sind deshalb Untersu-



chungen zur Verlagerung der Verkehrsströme bei der geplanten Teilspernung in Fahrtrichtung Kleinbasel gemacht worden. Da die Elisabethenstrasse Teil eine Durchfahrtsachse zwischen Basel Süd und Kleinbasel ist, muss nach der Teilspernung in Fahrtrichtung Kleinbasel eine ausreichende Kapazität erhalten bleiben. Diese besteht in der alternativen Verbindung via Aeschengraben–Aeschenplatz–Dufourstrasse. Im Ratschlag Elisabethenstrasse wird auch auf die Kapazitätserhöhung der zwei Linksabbiegespuren von der Elisabethenanlage in den Aeschengraben hingewiesen. Eine Reduktion der MIV-Fahrspuren von zwei auf eine im Aeschengraben würde sich nachteilig auf die Funktionalität des Centralbahnplatzes und ganz besonders auch auf den ÖV bei der Querung auswirken. Hinzu kommt, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Präjudizien für die künftige Verkehrsführung über den Aeschenplatz geschaffen werden sollen. Aus diesen Gründen wird auf eine Reduktion der MIV-Fahrspuren im Aeschengraben verzichtet.

## 4.5 Infrastruktur

### Werkleitungsbau

In Koordination mit den bevorstehenden Strassenerneuerungen werden die sanierungsbedürftigen Werkleitungen vollständig ausgewechselt. Dazu gehören alle Elektrizitäts-, Gas-, Wasser- und Kanalisationsleitungen. Die Leitungen der Fernwärme müssen nicht erneuert werden. Von den Sanierungsmassnahmen ist auch der nördlich von der mittigen Grünanlage gelegene Bereich des Aeschengrabens betroffen. Verteilkästen und Entlüftungsschächte werden in das Gesamtkonzept eingebunden und neu angeordnet. Alle sanierungsbedürftigen Hausanschlüsse werden durch die Werke ersetzt. Das Telekommunikationsnetz der Swisscom wird teilweise erneuert und verstärkt.

### Gleisbau

Im Aeschengraben (zwischen De Wette-Strasse und Hermann Kinkelin-Strasse) wird auf einer Strecke von 145 m ein 1 zu 1 Gleisersatz realisiert. Gleisoberbau und -unterbau werden ersetzt. In Richtung Aeschenplatz wird das Gleisstrasse wie bestehend mit Rasengittersteinen ausgebildet (Notfallachse Feuerwehr, Sanität, Polizei usw.). In Richtung Bahnhof SBB wird das Gleisstrasse wie bestehend als Rasenstrasse ausgebildet. Zwischen Hermann Kinkelin-Strasse und Aeschenplatz gibt es keinen Gleisersatz.

### Strassenbau

Aufgrund der Werkleitungsbauten und der Oberflächenanpassungen wird bei der Instandstellung die gesamte Strassenentwässerung inklusive Schachtbauten neu erstellt. Ausserdem werden alle Asphaltbeläge inkl. Unterbau nach den heutigen Standardnormen ersetzt. Der Strassenbau richtet sich nach den Werkleitungsetappen und wird in Baulose unterteilt.

## 4.6 Umweltaspekte

Die bereits bestehende Baumreihe im Abschnitt Aeschengraben Nr. 1 (BIZ) bis Nr. 9 bleibt erhalten. Um den vorgesehenen begehbaren Boulevard realisieren und den Strassenquerschnitt verbreitern zu können, müssen alle 24 Bäume in den Vorgärten, davon 10, welche gemäss Baumschutzgesetz (§ 4) unter Schutz stehen, gefällt werden. Im Rahmen des Projektes werden diese durch 16 grosskronige Bäume (Linden) ersetzt. Die Baumscheiben werden mit begehbaren Baumrosten ausgebildet.

Zur Umsetzung des Projektes müssen zudem ca. 600 m<sup>2</sup> Grünfläche, welche sich heute sowohl auf Allmend wie auch in den privaten Vorgärten der Liegenschaften Aeschengraben 13–21 befinden, entfernt und zu versiegelten Flächen umgewandelt werden. Vorgesehen sind vorwiegend Natursteinpflasterungen. Teilweise kann dieser Grünflächenverlust durch die Umwandlung von Asphaltflächen (im Bereich der Tramgleise) in ca. 360 m<sup>2</sup> Rasenstrasse kompensiert werden. Zudem werden im näheren Umfeld des Perimeters, im Rahmen der Umgestaltung der Tramhaltestellen St. Alban-Anlage und der St. Albantor-Anlage, neue Grünflächen und ein Rasenstrasse ausserhalb von Verkehrsflächen angelegt, so dass es zu keinem Grünflächenverlust kommt.

## 5. Termine und Kosten

### 5.1 Termine

1. Quartal 2016	Fertigstellung Bauprojekt
2. Quartal 2016	Öffentliche Planaufgabe
1. Quartal 2017	Bewilligungen und Projektfreigabe
1. Quartal 2017	Submissionen
2. Quartal 2017	Baubeginn
3. Quartal 2018	Fertigstellung

### 5.2 Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraums am Aeschengraben im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 8,06 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht Gesamtkosten</b>	<b>Fr.</b>
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 5.2.1)	
▪ Neue Ausgaben	3'521'000
▪ Gebundene Ausgaben	4'513'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 5.2.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	16'000
▪ Folgekosten	10'000
<b>Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)</b>	<b>8'060'000</b>
<b>pro memoria</b>	
zu Lasten Dritter (IWB, Swisscom; s. Kap. 5.2.3)	2'252'900

## 5.2.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

### 5.2.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 8% MWSt. 3,521 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2013 = 106.1). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht neue Ausgaben</b>	<b>Fr.</b>
Kosten Neuorganisation Aeschengraben inkl. Landerwerb	3'035'000
Kosten Gleisanpassungen infolge Umgestaltungsprojekt	486'000
<b>Total neue Ausgaben</b>	<b>3'521'000</b>

### 5.2.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung des heutigen Aeschengrabens (Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz) ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen, Abwasserableitungsanlagen (beide IB1) und Gleisanlagen (IB2) belaufen sich auf 4'513'000 Franken.

	[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht gebundene Ausgaben</b>	<b>Fr.</b>
RAB Erhaltung Strassen (IB1)	1'036'000
RAB Erhaltung Abwasserableitungsanlagen (IB1)	650'000
RAB Erhaltung Gleisanlagen (IB2)	2'827'000
<b>Total gebundene Ausgaben</b>	<b>4'513'000</b>

## 5.2.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Neuorganisation des Aeschengrabens 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 16'000 Franken.

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen des Baumbestands verändern sich die jährlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Mobiliar) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kap. 3 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 26'000 Franken pro Jahr. Diese werden im ZBE der jeweiligen Dienststelle kompensiert.

		[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>		<b>Fr.</b>
Mehrwertabgabefonds		
▪ Entwicklungsbeitrag		16'000
Unterhaltsbudgets		
▪ Reinigung (TBA)	7'600	
▪ Pflege Bäume und Vegetationsflächen (SF)	2'400	10'000
<b>Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung</b>		<b>26'000</b>

### 5.2.3 Ausgaben Dritter

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

		[Kostengenauigkeit ±20%]
<b>Übersicht Ausgaben Dritter</b>		<b>Fr.</b>
IWB		2'252'900
<b>Total Ausgaben Dritter</b>		<b>2'252'900</b>

## 6. Parlamentarische Vorstösse

Durch das Umgestaltungsprojekt können die Forderungen und Wünsche aus den politischen Vorstössen (Anzug Stephan Maurer und Konsorten und Anzug Jan Goepfert und Konsorten) grösstenteils erfüllt werden. Dazu gehört insbesondere die Verlängerung des Velostreifens vom Parkweg zum Aeschengraben.

Gestützt auf die nachfolgenden Berichte beantragen wir Ihnen, die beiden Anzüge abzuschreiben.

### 6.1 Anzug Stephan Maurer und Konsorten

#### Bericht zum Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengrabens

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. November 2007 den nachstehenden Anzug Stephan Maurer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

*„Der Aeschengraben zwischen Bahnhof Basel SBB und Aeschengraben ist die bedeutendste Verbindung zur Innerstadt. Obwohl der Aeschengraben sehr grosszügig dimensioniert ist, wird dieses vorhandene Potenzial auf der Strassenseite zwischen Hotel Hilton und dem Parkhaus Aeschen nicht genutzt. Die Strasse wirkt vorstädtisch und verwaist. Das schmale Trottoir und die uneinheitlichen Gehwege entlang der stark befahrenen Strasse bieten für die Fussgänger kaum Qualitäten. Die ganze Strassenseite verfügt über zu wenig Aufenthalts- und Gehwegflächen. Zudem fehlt ein einheitliches Erscheinungsbild. Ein Grossteil der eigentlich vorhandenen Flächen*

wird im Mittelteil durch Grünanlagen, Hecken und kleinteiligen Vorhöfen privater Eigentümer und des KV unvorteilhaft besetzt. Mit der Umgestaltung - analog der Situation vor dem Botta/BIZ-Bau - könnte eine zusammenhängende Flanierzone geschaffen werden, die dem Aeschengraben die Bedeutung zurückgibt, die er ursprünglich hatte. Mit einer Aufenthaltsqualität, die sowohl der Aeschenplatz wie auch der Centralbahnplatz nicht bieten kann. Gleichzeitig könnten mehrere Liegenschaften aufgewertet werden und die Situation für die Velofahrer verbessert werden.

Die Anzugsteller bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- wie zusammen mit den diversen Liegenschaftseigentümern die Gesamtsituation auf dieser Strassenseite im Sinne eines Boulevards Aeschengraben verbessert werden könnte
- wie die Realisierung unter Mitbeteiligung der diversen Anstösser aussehen könnte
- ob gleichzeitig der Veloweg vom Parkweg bis zum Aeschenplatz verlängert werden könnte.

*Stephan Maurer, Christoph Wydler, Dieter Stohrer, Markus Benz, Hansjörg M. Wirz, Martin Lüchinger, Roland Engeler-Ohnemus, Arthur Marti, Jörg Vitelli, Hans Rudolf Lüthi, Peter Zinkernagel, Helen Schai-Zigerlig, Eveline Rommerskirchen“*

## **Ausgangslage**

Der Regierungsrat hat am 13. Januar 2010 erstmals zu diesem Anzug berichtet. Damals wurde ausgeführt, dass im Aeschengraben Fahrbahn-, Gleis- und Leitungssanierungsarbeiten anstehen und dass die Verwaltung daran ist, ein entsprechendes Projekt zu erarbeiten, dass die im Anzug aufgeworfenen Fragen untersucht.

Der Grosse Rat hat den Anzug dem Antrag des Regierungsrats folgend stehengelassen.

Am 22. November 2011 hat der Regierungsrat erneut zu diesem Anzug berichtet. Da sich an der Beantwortung der Fragen zum Anzug Stephan Maurer keine wesentlichen Änderungen ergeben haben, ist der Grosse Rat dem Antrag des Regierungsrats auf stehen lassen gefolgt.

## **Aeschenplatz**

Für die Verkehrsoptimierung am Aeschenplatz hat die Verwaltung dem Grossen Rat den Ausgabenbericht „Neuorganisation Aeschenplatz – Planungsausgaben zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität“ unterbreitet. Dabei handelt es sich um Planungsmittel zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Aeschenplatz. Die beiden Geschäfte Aeschengraben und Aeschenplatz sind inhaltlich und terminlich koordiniert.

Das Gestaltungsprojekt Aeschengraben erfüllt die Forderungen des Anzugs vollumfänglich. In Absprache und im Einverständnis mit den Liegenschaftseigentümer/-innen sieht das Projekt vor, einen fussgängerfreundlichen Boulevard mit durchgehender Baumreihe zu gestalten. Zudem kann auch die Forderung nach einem durchgehenden Velostreifen erfüllt werden.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, den Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengrabens abzuschreiben.

## **6.2 Anzug Jan Goepfert und Konsorten**

### **Bericht zum Anzug Jan Goepfert und Konsorten betreffend Radstreifen am Aeschengraben**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 25. Oktober 2006 den nachstehenden Anzug Jan Goepfert und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

*"Am Aeschengraben befindet sich die Handelsschule KV Basel. Auch das De Wette- Schulhaus und das Gymnasium Kirschgarten grenzen an den Aeschengraben. Ein Teil der Lehrlinge, Schülerinnen und Schüler kann den Veloweg auf der Westseite des Aeschengrabens benutzen. Ein grosser Teil des Veloverkehrs wickelt sich aber nach wie vor über die Hauptspur des Aeschengrabens ab. Aus Sicherheitsgründen sollte zwischen Bahnhof und KV sowie insbesondere zwischen KV und Aeschenplatz ein Velostreifen vorgesehen werden.*

*Im Abschnitt Parkweg - Aeschenplatz drängt sich dabei eine ähnliche Lösung auf, wie wir sie heute in der Münchensteinerstrasse, vor dem Lonza-Hochhaus kennen. Die Fahrbahn wurde aufgeteilt in einen Radstreifen und eine überbreite Autofahrspur. Diese Massnahme hat sich in der Praxis bewährt. Die Velofahrenden können sicher auf dem Radstreifen fahren und die Motorfahrzeuge können sich gleichwohl in zwei Kolonnen auf der überbreiten Fahrspur einreihen. Die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr bleibt erhalten und die Sicherheit der Velofahrenden wird massiv verbessert.*

*Die Unterzeichneten bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob im Aeschengraben ein durchgehender Radstreifen von der Nauenstrasse bis zum Aeschenplatz markiert werden kann, wobei im Abschnitt Parkweg - Aeschenplatz ein Radstreifen mit überbreiter Autofahrspur markiert wird, ähnlich wie beim Lonza-Hochhaus.*

*Jan Goepfert, Jörg Vitelli, Helen Schai-Zigerlig, Martin Hug, Rolf Stürm, Martina Saner, Michael Wüthrich, Dieter Stohrer, Dominique König-Lüdin"*

## **Ausgangslage**

Der Regierungsrat hat am 24. September 2008 erstmals zu diesem Anzug berichtet. Damals wurde ausgeführt, dass ein Radstreifen (Velostreifen) im Aeschengraben (Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz) aus Platz- und Kapazitätsgründen derzeit nicht möglich sei und dass bei einer allfälligen Umgestaltung des Aeschenplatzes dem Wunsch der Anzugssteller Rechnung getragen werden kann.

Ein Velostreifen soll gemäss den geltenden Normen eine Breite von nicht unter 1.20 Meter aufweisen. Um die Leistungsfähigkeit nicht erheblich zu mindern, ist für einen überbreiten Fahrstreifen, wie vom Anzugsteller angeregt, eine Breite von mindestens 5.20 Meter erforderlich. Die bestehende Fahrbahn im Aeschengraben im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz ist somit für einen Velostreifen und einen überbreiten Fahrstreifen um mindestens 0.90 Meter zu eng.

Der Grosse Rat hat den Anzug dem Antrag des Regierungsrats folgend stehengelassen.

Der Grosse Rat hat letztmals an der Sitzung vom 2. März 2011 vom Zwischenbericht des Regierungsrats, in dem auch die Neuorganisation des unteren Aeschengrabens angekündigt wurde, Kenntnis genommen.

Das Gestaltungsprojekt Aeschengraben erfüllt die Forderungen des Anzugs, einen durchgehenden Velostreifen zu markieren. Deshalb beantragen wir Ihnen, den Anzug Jan Goepfert und Konsorten betreffend Radstreifen am Aeschengraben abzuschreiben.

## **7. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung**

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

## **8. Antrag**

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

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat, die folgenden Anzüge abzuschreiben:

- Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengrabens,
- Jan Goepfert und Konsorten betreffend Radstreifen am Aeschengraben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Beilage**

- Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Ratschlag

#### **Neuorganisation des Aeschengrabens zu einem für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz**

(vom [Datum eingeben])

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

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 8'060'000 für die Neuorganisation des Aeschengrabens zu einem für Fussgänger und Velofahrer attraktiven Strassenraum im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
  - Fr. 3'521'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation des Aeschengrabens zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Position 6170.250.20001).
  - Fr. 1'036'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000).
  - Fr. 650'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Position 6170.250.56000).
  - Fr. 2'827'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen (Mobilität/BVB, Pos. 6618.500.29001).
  - Fr. 16'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
  - Fr. 10'000 Franken wiederkehrend für den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.