



An den Grossen Rat

14.1351.02

06.5221.05

07.5266.06

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 1. April 2015

Kommissionsbeschluss vom 1. April 2015

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

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

und

zu zwei Anzügen

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, für die Neuorganisation des Aeschengrabens im südlich der Grünanlage in der Strassenmitte liegenden Abschnitt Parkweg bis Aeschengraben (vgl. Abbildung 1) Ausgaben von 8.06 Mio. Franken zu bewilligen. Ein Anteil von 4.51 Mio. Franken entfällt dabei auf finanzrechtlich gebundene Erhaltungsmassnahmen für Tramschienen (2.83 Mio. Franken), Strasse (1.04 Mio. Franken) und Abwasserableitungsanlagen (0.65 Mio. Franken). Grund für den Ratschlag sind finanzrechtlich neue Ausgaben in der Höhe von 3.55 Mio. Franken für die Neugestaltung von einzelnen Bereichen der Strasse. Nicht Bestandteil des Ratschlags sind die bei den IWB und der Swisscom für Werkleitungserneuerungen anfallenden Kosten von insgesamt 2.27 Mio. Franken.

Abbildung 1: Projektperimeter



Aus Altersgründen müssen im Aeschengraben die Leitungen im Untergrund, das Tramgleis und der Strassenbelag erneuert werden. Dabei handelt es sich um Erhaltungsmassnahmen. Gleichzeitig möchte der Regierungsrat einen für den Fuss- und Veloverkehr sichereren und attraktiveren Strassenraum schaffen. Für die Velofahrenden ist zwischen Parkweg und Aeschengraben ein Velostreifen vorgesehen. Der Aeschengraben ist Teil des kantonalen Veloroutennetzes (Pendlerroute). Das an verschiedene Nutzungen angrenzende südliche Trottoir des Aeschengrabens ist gemessen an den Fussgängerströmen (Schüler, Passanten) zu schmal. Seine Gestaltung lädt weder zum Flanieren noch zum Verweilen ein. Neu soll unter Inanspruchnahme von privaten Parzellen ein Boulevard entstehen. Schliesslich sieht das Projekt eine behindertengerechte Tramhaltestelle im Aeschengraben (in Fahrtrichtung Innenstadt) vor.

Die geplanten Umgestaltungen gehen auch auf zwei Vorstösse aus dem Grossen Rat zurück:

- Der Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengrabens zum Boulevard fordert den Regierungsrat auf zu prüfen, wie zusammen mit den 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 Aeschengraben verlängert werden könnte.
- Der Anzug Jan Goepfert und Konsorten betreffend Velostreifen am Aeschengraben fordert aufgrund der zahlreichen Schulen und aus Sicherheitsgründen im Aeschengraben einen durchgehenden Velostreifen.

Eine Erhaltung des Aeschengrabens im Bestand würde die aus Sicht des Regierungsrats berechtigten Forderungen nicht erfüllen.

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

Aeschenplatz und Bericht zu zwei Anzügen am 12. November 2014 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 5. und 26. November 2014, 7. und 28. Januar, 11. Februar sowie 19. März 2015 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Den vorliegenden Bericht hat sie am 1. April 2015 verabschiedet.

2. Projekt des Regierungsrats

Der Velostreifen zwischen Parkweg und Aeschenplatz und die behindertengerechte Tramhaltestelle im Aeschengraben bedingen eine Verbreiterung des Strassenraums. Eine solche ist nur unter Einbezug eines Teils der Vorgärten der dortigen Liegenschaften möglich. Die baurechtlich bindende Strassenlinie liegt vom heutigen Trottoir zurückversetzt im Bereich der Vorzone der Liegenschaften. Die Eigentümer dieser Liegenschaften treten einen schmalen Streifen ihrer Parzellen an den Kanton ab, damit auch nach Anpassung des Strassenquerschnitts ein ausreichend breites Trottoir möglich ist. Der Bereich hinter dem Trottoir soll mittels Dienstbarkeiten auf den Privatparzellen zu einem öffentlich nutzbaren, breiten Boulevard aufgeweitet werden. Auf Grundlage von ausformulierten, aber noch nicht unterzeichneten Dienstbarkeitsverträgen haben alle Eigentümer schriftlich ihre Zustimmung zum vorliegenden Projekt gegeben.

Das Gestaltungskonzept sieht in den Vorzonen der Liegenschaften einen Boulevard mit durchgehender Baumreihe vor. Der Fussgängerbereich soll – abgesehen vom asphaltierten Trottoir – mit Natursteinen gepflastert werden. Die Pflasterungen sind teilweise schon vorhanden (BIZ bis Aeschengraben 9 und Areal der Baloise). Sie werden an die neuen Randsteinführung angepasst und wo nicht vorhanden neu verlegt. Die Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen sich in Zukunft auf den gepflasterten Liegenschaftsvorzonen frei bewegen. Um den Boulevard realisieren und den Strassenquerschnitt verbreitern zu können, müssen 24 Bäume gefällt werden. Sie werden durch 16 grosskronige Linden ersetzt. Die Baumreihe zwischen Aeschengraben 1 (BIZ) und 9 bleibt erhalten.

Als weitere Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger ist auf den Fussgängerstreifen am unteren Ende des Aeschengrabens und vor dem Turmhaus auf dem Aeschenplatz je eine Mittelinsel vorgesehen. Die Querung von Aeschengraben und Aeschenplatz wird damit sicherer.

Der Aeschengraben ist eine offizielle Veloroute mit wichtiger Verbindungsfunktion zwischen dem Bahnhof Basel SBB und den Quartieren Wettstein, Breite und Gellert. Gemäss kantonalem Veloroutennetz ist der fehlende Velostreifen im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz zu ergänzen.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen gemäss eidgenössischem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) bis Ende 2023 behindertengerecht sein. Für die vom Bahnhof Basel SBB kommenden Trams befindet sich die Haltestelle Aeschenplatz in Kurvenlage und verfügt im vorderen Teil über keine Haltekante. Im Rahmen der Neugestaltung soll sie in den Aeschengraben verlegt werden, künftige also in eine Gerade liegen. Eine Teilanpassung erfolgt auch bei der Haltestelle der Tramlinie 15. Die weiteren Tramhaltestellen auf dem Aeschenplatz werden im Rahmen der Umgestaltung des Platzes angepasst.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) hat der Aeschengraben gemäss Strassennetzhierarchie die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Er ist Bestandteil der Verkehrsachsen Centralbahnplatz – Wettsteinbrücke – Kleinbasel sowie Centralbahnplatz – Gellert – Breite. Auch wenn die Inbetriebnahme der Nordtangente am Aeschenplatz zu einer Entlastung vom MIV geführt hat, möchte der Regierungsrat an zwei MIV-Spuren im Aeschengraben festhalten. Er bezeichnet die Möglichkeiten für verkehrliche Umlagerungen im Raum Aeschen mit der Sperrung der Elisabethenstrasse in Fahrtrichtung Kleinbasel und dem Verkehrskonzept Innenstadt als ausgeschöpft. Nach der Teilspernung der Elisabethenstrasse würde sich eine Reduktion auf eine Fahrspur im Aeschengraben nachteilig auf die Funktionalität des Centralbahnplatzes und auf den die Nauenstrasse querenden ÖV auswirken. Zudem soll kein Präjudiz für die künftige Verkehrsführung über den Aeschenplatz geschaffen werden.

Zusammenfassend verfolgt die Aufwertung des Aeschengrabens die folgenden Ziele:

- Fussgängerfreundliche Verbindung vom Bahnhof Basel SBB über den Aeschenplatz in die Innenstadt
- Höhere Sicherheit und Verbindungsqualität für Velofahrende durch Verlängerung des Velostreifens vom Parkweg bis zum Aeschenplatz
- Sicherere Fussgängerquerungen auf dem Aeschenplatz
- Niveaufreies und damit behindertengerechtes Ein- und Aussteigen an der Haltestelle Aeschenplatz (Fahrtrichtung Innenstadt)

Sollte der Grosse Rat oder im Falle eines Referendums das Volk das Projekt ablehnen, könnte der Regierungsrat die finanzrechtlich gebundenen Ausgaben in eigener Kompetenz beschliessen. Dies käme einer Sanierung des Aeschengrabens im heutigen Bestand gleich.

3. Erörterungen der UVEK

3.1 Kompatibilität zum Projekt Aeschenplatz

Im Rahmen der Behandlung des Ratschlags ist in der UVEK mehrfach festgestellt worden, dass das künftige Aussehen des Aeschengrabens eigentlich zusammen mit jenem des Aeschenplatzes definiert werden müsste. Die Gestaltung der Strassen rund um den Aeschenplatz orientierten sich optimalerweise an dessen *künftiger* Gestaltung und Funktionalität. Der Grosse Rat hat am 11. September 2013 für die Neuorganisation des Aeschenplatzes zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität Planungsmittel in der Höhe von 1.15 Mio. Franken freigegeben.

Aus Planersicht müsste der Aeschenplatz das Hauptprojekt sein. Fakt ist aber, dass der Aeschengraben saniert werden muss, lange bevor die Lösung für den künftigen Aeschenplatz vorliegt. Auslöser für das Projekt Aeschengraben sind einzig und allein Erhaltungsmassnahmen: IWB, BVB und Tiefbauamt müssen ihre jeweilige Infrastruktur erneuern. Die notwendigen Arbeiten sollen zeitlich auf die Umgestaltung der Elisabethenstrasse abgestimmt und mit den Neubauten der Baloise koordiniert werden. Auf dem Areal der Baloise steht eine grosse bauliche Entwicklung bevor. Gemäss den IWB ist die Wasserleitung im Aeschengraben so alt, dass die von den Bauarbeiten im Geviert der Baloise ausgelösten Erschütterungen mit einer nicht vernachlässigbaren Wahrscheinlichkeit zu einem Wasserrohrbruch führen würden.

Die Verwaltung hat gegenüber der UVEK festgehalten, das vorliegende Projekt sei auf jeden Fall kompatibel zum Funktionieren des künftigen Aeschenplatzes. Die Eingriffe am Knoten Aeschengraben / Aeschenplatz werden bewusst klein gehalten. Zur künftigen Gestaltung des Aeschenplatzes liegen erste Ideen vor, von einem Vorprojekt ist man aber noch weit entfernt. Es besteht Handlungsbedarf in verschiedenen Bereichen: So befindet sich beispielsweise nur eine der zahlreichen Tramhaltestellen – jene im Aeschengraben in Richtung Bahnhof Basel SBB – in einer Gerade und ist damit (nach Erhöhung der Haltekante) behindertengerecht. Auch die Umsteigebeziehungen sind alles andere als optimal. Die Gestaltung der zu- und wegführenden Strassen hängt selbstverständlich stark von der Funktionsweise des künftigen Aeschenplatzes ab. Würde dieser zu einem grossen Kreisel umgebaut, müssten auch die Zu- und Wegfahrten angepasst werden. Es wäre logisch, zuerst über die Umgestaltung des Aeschenplatzes und danach über die Zufahrten zu entscheiden. Dies ist aber zumindest beim Aeschengraben nicht möglich.

Weil nicht davon auszugehen ist, dass die Umgestaltung des Aeschenplatzes in den nächsten zehn Jahren erfolgt, wurden und werden auf dem Aeschenplatz kleinere Verbesserungsmassnahmen umgesetzt. Im Rahmen des Projekts Aeschengraben sollen die beiden Fussgängerstreifen am Ende des Aeschengrabens und vor dem Turmhaus auf dem Aeschenplatz mit Mittelseln sicherer gemacht werden. Für die Velofahrenden ist bereits die Zufahrt von der Dufourstrasse auf den Aeschenplatz verbessert worden.

Würde der Aeschengraben in einem ersten Schritt im Bestand saniert und erst im Rahmen der Erneuerung des Aeschenplatzes umgestaltet, wäre dies gemäss Bau- und Verkehrsdepartement mit einer grossen Restwertvernichtung verbunden. Aus finanzieller Optik sei es deshalb zwingend, die im Raum stehenden politischen Forderungen – durchgehender Velostreifen und Aufwertung des Fussgängerbereichs zu einem Boulevard – im Rahmen der anstehenden Sanierungsarbeiten zu erfüllen. Eine Umgestaltung ein paar Jahre danach widerspräche dem Grundsatz, Strassen und Plätze jeweils im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen umzugestalten. Diesem Grundsatz folgend würde eine jetzige Sanierung im Bestand bedeuten, dass sich am heutigen Erscheinungsbild des Aeschengrabens in den nächsten 40 bis 50 Jahren nichts ändert. Sollte sich zeigen, dass mit der Neuorganisation des Aeschenplatzes eine Spur für den MIV im Aeschengraben ausreicht, könnte der geforderte Velostreifen nachträglich realisiert werden. Andernfalls bliebe er langfristig „auf der Strecke“, obwohl es sich beim Aeschengraben um eine offizielle Velo-Pendlerroute handelt.

3.2 Boulevard Aeschengraben

Vor dem Botta-Bau befindet sich bereits heute eine Art Boulevard mit Pflasterung und Bäumen. Diese Zone ist öffentlich zugänglich, obwohl es sich um Privatareal handelt. Geht man weiter in Richtung Bahnhof, verschwindet der Boulevard-Charakter der Strasse, obwohl auch die weiteren Häuser weit hinter der Strassenlinie stehen. Erst wieder die Vorzone der Baloise-Gebäude vor der Einmündung des Parkwegs ist gepflästert. Der Ratschlag sieht vor, auch die Vorzonen der dazwischen liegenden Häuser (Nr. 15, 17 und 19) zu pflästern. Das Erscheinungsbild vor dem Gebäude der BIZ soll inklusive der Baumreihe im ganzen Projektperimeter realisiert werden. Das verbindende Element für die Fussgängerinnen und Fussgänger bliebe das asphaltierte Trottoir. Auch vom Centralbahnplatz aus gesehen soll sich der Aeschengraben in Zukunft einladender präsentieren. An Stelle des eher abweisend wirkenden Hotels Hilton tritt ein offener Platz.

Da es sich bei den zur Pflasterung vorgesehenen Parzellen um Privatareal handelt, beabsichtigt der Kanton, mit den Liegenschaftseigentümern Dienstbarkeitsverträge abzuschliessen, die das freie Begehen der Flächen erlauben. Der Boulevard Aeschengraben kann in Zukunft auch gespielt werden. Alle betroffenen Hauseigentümer sind mit dem Projekt einverstanden und haben dies schriftlich bekräftigt. Unterzeichnet werden die Verträge aber erst vor Ausführung des Projekts. Dienstbarkeitsverträge sind an die Liegenschaft gebunden, gelten grundsätzlich unbefristet und werden im Grundbuch eingetragen.

Während die Boulevard-Flächen in privatem Eigentum bleiben, gehört das Trottoir auch in Zukunft dem Kanton. Weil die Randsteine in Folge der Verbreiterung der Strasse zurückversetzt werden müssen, treten die Eigentümer einen Teil der für das (neue) Trottoir benötigten Flächen an den Kanton ab. Die Kosten für diesen Landerwerb betragen 150'000 Franken. Da die BIZ kein Land abtreten will, umfasst das Servitut bei der BIZ auch einen Teil des Trottoirs.

In der UVEK ist die Notwendigkeit der Pflasterung des Boulevards und der Baumpflanzungen hinterfragt worden. Mit einem Schwarzbelag an Stelle der Pflasterung liessen sich gemäss Berechnung der Verwaltung 660'000 Franken einsparen, mit einem Verzicht auf die Bäume auf dem Boulevard weitere 338'000 Franken. Bei den Baumpflanzungen handelt es sich allerdings um Ersatz für jene Bäume, die projektbedingt gefällt werden müssen. Zwischen den einzelnen Grundstücken hat es Stufen und Mauern, die zu Gunsten des Boulevards beseitigt werden müssen. Mit der Erstellung des Velostreifens, der Randsteinverschiebung und der Anpassung des Trottoirs lassen sich die bestehenden Bäume mit breitem Wurzelwerk nicht halten.

3.3 Anzahl der Fahrspuren

Um die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Aeschengrabens zu erhalten, sind gemäss Regierungsrat auch in Zukunft zwei Fahrspuren für den MIV notwendig. Ein Teil der UVEK-Mitglieder bestreitet dies. Mit nur einer – allenfalls überbreiten – Spur könnte der geforderte Velostreifen ohne Landerwerb realisiert werden. Ausserdem wäre die Situation für die Velofahrenden am Knoten Aeschengraben / Aeschenplatz übersichtlicher und sicherer. Das Nadelöhr sei der Aeschenplatz,

nicht der Aeschengraben. Eine zeitgemässe Verkehrsplanung würde den Verkehr mit Ziel Breite oder Kleinbasel nicht über den Aeschenplatz, sondern via Gellert-Dreieck um die Stadt herum führen. Dies würde sowohl den Aeschenplatz als auch den Aeschengraben entlasten.

Die Gegenseite argumentiert, mit der Sperrung der Elisabethenstrasse in Richtung Bankverein werde die Verkehrskapazität zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Innenstadt bereits um rund einen Drittel reduziert. Die Sperrung führt zu einer Verkehrsverlagerung in den Aeschengraben. Das Gesamtverkehrsmodell geht im Aeschengraben im Jahr 2030 von über 16'000 Fahrzeuge pro Tag aus. 2008 waren es im Aeschengraben knapp 9'000, in der Elisabethenstrasse etwa 6'500. Mit einem Spurabbau im Aeschengraben würde die Kapazität nicht um ein, sondern um zwei Drittel reduziert. Dies wäre auch vor dem Hintergrund der Forderung des Gegenvorschlags zur Städteinitiative unrealistisch. Die vom Volk geforderte Reduktion des MIV um 10% bedeutet, dass der Verkehr insgesamt, nicht aber auf jeder einzelnen Strasse um diese Quote abnehmen muss.

Der Verzicht auf eine Spur im Aeschengraben hätte zudem wesentlich längere Rückstaus zur Folge. Auch wenn der Aeschenplatz das Nadelöhr sein mag, lassen sich die dortigen Probleme nicht mit einer Umgestaltung des Aeschengrabens lösen. Es braucht im Aeschengraben eine gewisse Aufstellfläche für den Verkehr, der nicht auf den Aeschenplatz abfliessen kann. In den Hauptverkehrszeiten reichen die Rückstaus schon heute über die Hermann Kinkelin-Strasse hinaus. Ist die Einfahrt aus der Hermann Kinkelin-Strasse in den Aeschengraben blockiert, sind davon auch die Busse der Linien 80 und 81 betroffen. Mit nur noch einer Spur im Aeschengraben müsste auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten mit Staus über die Hermann Kinkelin-Strasse hinaus gerechnet werden. In den Hauptverkehrszeiten würde sich der Verkehr möglicherweise bis zur Nauenstrasse stauen.

3.4 Veloführung

Die UVEK begrüsst einen Velostreifen im Aeschengraben grossmehrheitlich. Er ermöglicht es den Velofahrenden, an einer stehenden Fahrzeugkolonne vorbeizufahren. Das Ende des Velostreifens befindet sich gemäss Ratschlag rund 20 Meter vor dem Fussgängerstreifen am unteren Ende des Aeschengrabens (vgl. Abbildung 2). Die Velofahrenden sollen sich dort in die rechte MIV-Spur einordnen. Jene, die danach auf dem Aeschenplatz in das Brunngässlein in Richtung Wettsteinbrücke abbiegen, können im Schutz der neuen Mittelinsel des Fussgängerstreifens beim Turmhaus auf den Velostreifen in der Strassenmitte wechseln. Jene, die den Aeschenplatz in Richtung St. Alban-Anlage überqueren oder in die St. Jakobsstrasse abbiegen, befinden sich bereits in der richtigen Spur.

4. Anträge aus der Mitte der UVEK

Die Mitglieder der UVEK beurteilen das vom Regierungsrat vorgelegte Projekt stark unterschiedlich. Entsprechend war die Zahl der gestellten Anträge hoch. Schliesslich hat sich die UVEK aber dennoch darauf einigen können, dem Grossen Rat nur einen einzigen Antrag zu stellen. In den Kapiteln 4.1 bis 4.3 schildert sie aber dennoch alle in der Kommission gestellten Anträge und die damit verbundenen Diskussionen.

4.1 Antrag auf Nichteintreten

Einige Mitglieder der UVEK wollen nicht auf den Ratschlag eintreten. Als Argument führen sie zum einen die ungeklärte Zukunft des Aeschengraben an und verweisen zum anderen auf die Kosten der Umgestaltungsmassnahmen.

Würde der Grosse Rat nicht auf den Ratschlag eintreten, gäbe er dem Regierungsrat zu erkennen, dass der Aeschengraben im Bestand saniert werden soll. Velostreifen und Boulevard würden nicht realisiert. Ob die Tramhaltestelle mittels separatem Ausgabenbericht im Rahmen der Bauarbeiten am Aeschengraben oder erst zu einem späteren Zeitpunkt in ihrer Lage verschoben und behindertengerecht ausgestaltet würde, wäre gemäss Auskunft der Verwaltung offen. Bei einer Sanierung im Bestand würde der Aeschengraben sein heutiges Erscheinungsbild voraussichtlich in den nächsten 40 bis 50 Jahren beibehalten, erfolgen Umgestaltungen doch im Grundsatz immer koordiniert mit Erhaltungsmaßnahmen.

Ein Nichteintreten würde bedeuten, dass der Grosse Rat von den von ihm mit Überweisung bzw. Stehenlassen der beiden Anzüge von Jan Goepfert und Stephan Maurer gewünschten Massnahmen (Velostreifen und Aufwertung zu einem Boulevard) wieder Abstand nimmt.

Die UVEK hat den Antrag auf Nichteintreten mit 9:4 Stimmen abgelehnt.

4.2 Antrag auf Rückweisung

Einige Mitglieder der UVEK sind mit dem Ratschlag nicht zufrieden, weil dieser im Aeschengraben zwei Spuren für den MIV vorsieht. Mit Verweis auf die Umsetzung des vom Stimmvolk angenommenen Gegenvorschlags zur Städteinitiative sowie die hängige Strasseninitiative soll der Ratschlag verbunden mit dem Auftrag, ein Projekt mit nur einer Spur für den MIV vorzulegen, an den Regierungsrat zurückgewiesen werden. Der Strassenraum soll im Sinne der Strasseninitiative nicht vergrössert, sondern verkleinert werden. Das Projekt sei nicht kompatibel mit den Zielen der Basler Verkehrspolitik, die eine Reduktion des MIV um 10% bis 2020 und die Förderung des ÖV und des Veloverkehrs vorsieht. Mit Zustimmung zum Ratschlag würde ein Stadtbild zementiert, das Vergangenheit sein sollte. Der Verkehr soll nicht durch, sondern um die Stadt herum geführt werden.

Gemäss Bau- und Verkehrsdepartement würde eine Rückweisung des Ratschlags zu einem zeitlichen Konflikt führen: Die Tramgleise im Aeschengraben müssen mit hoher Dringlichkeit ersetzt werden, damit der Tramverkehr aufrechterhalten werden kann. Zudem liegt im Aeschengraben eine über 100 Jahre alte Wasserleitung, die bei grösseren Erschütterungen zu bersten droht. Sie muss vor den anstehenden Bauarbeiten auf dem Areal der Baloise (Abriss Hotel Hilton und diverse Neubauten) ersetzt werden. Die Erarbeitung eines neuen Projekts, dessen Behandlung durch den Grossen Rat und das Abwarten der Referendumsfrist würde „zu lange“ dauern. Eine Verzögerung hätte im Weiteren zur Folge, dass die Arbeiten in der Elisabethenstrasse und im Aeschengraben nicht aufeinander abgestimmt werden könnten. Gleichzeitige Bauarbeiten in beiden Strassen hätten gravierende Konsequenzen für den Verkehr. Die Arbeiten im Aeschengraben sind nach Phase 1, aber vor Phase 2 der Umgestaltung der Elisabethenstrasse geplant. Nach Phase 2 wird die Elisabethenstrasse in Fahrtrichtung Bankenplatz für den MIV gesperrt, stünde während der Bauarbeiten im Aeschengraben also nicht mehr als Umfahnrouten zur Verfügung. Baubeginn ist gemäss Ratschlag im zweiten Quartal 2017. Die Baloise beginnt mit ih-

ren Arbeiten bereits 2016. Der Regierungsrat behält sich vor, im Falle einer Rückweisung die in seiner Kompetenz liegenden, finanzrechtlich gebundenen Massnahmen umzusetzen – dem Grossen Rat also keinen neuen Ratschlag zu unterbreiten. Faktisch könnte eine Rückweisung also auf das Gleiche hinauslaufen wie ein Nichteintreten auf den Ratschlag.

Aus Sicht derjenigen UVEK-Mitglieder, die sich trotz der obigen Einwände für eine Rückweisung aussprechen, darf sich der Grosse Rat von der Androhung des Regierungsrats, im Falle einer Rückweisung den Aeschengraben im Bestand zu sanieren, nicht einschüchtern lassen. Er sollte vielmehr mit der Rückweisung ein politisches Zeichen setzen.

Die UVEK hat den Antrag auf Rückweisung des Ratschlags an den Regierungsrat mit 8:3 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

4.3 Antrag auf Ausgabenreduktion

Einige Mitglieder der UVEK unterstützen zwar den Velostreifen und die neue, behindertengerechte Tramhaltestelle im Aeschengraben, wollen aber aus finanziellen Gründen auf die durchgehende Pflasterung sowie den Ersatz der Bäume, die zur Verbreiterung des Strassenquerschnitts gefällt werden, verzichten. Mit der Verschlinkung des Projekts könnten rund 1 Mio. Franken eingespart werden.

Das Bau- und Verkehrsdepartement weist darauf hin, dass in den (noch nicht unterzeichneten) Dienstbarkeitsverträgen mit den Hauseigentümern vereinbart ist, die Flächen vor den Häusern zu pflastern und den Aeschengraben im Bereich des Boulevards mit einer durchgehenden Baumreihe aufzuwerten. Der Boulevard Aeschengraben befindet sich nicht auf Allmend, sondern auf privaten Grundstücken. Würde auf die beiden Aufwertungsmassnahmen aus finanziellen Gründen verzichtet, müssten die Dienstbarkeitsverträge neu ausgehandelt werden. Eine Umfrage bei den betroffenen Liegenschaftseigentümern hat gezeigt, dass diese einem Verzicht auf Pflasterung und Baumpflanzungen ablehnend gegenüberstehen. Sie erwarten für ihre Leistung – Erlaubnis zum Begehen ihrer Parzellen – eine Gegenleistung des Kantons. Die ausgehandelte Vereinbarung lautet „Erlaubnis zum Begehen der Flächen *und* deren Pflasterung auf Kosten des Kantons“. Ein Nichtzustandekommen der Dienstbarkeiten mit den Hauseigentümern hätte zur Folge, dass der Strassenquerschnitt nicht vergrössert werden und der Platz für den Velostreifen damit fehlen würde.

In Folge der Erkenntnis, dass der Verzicht auf Pflasterung und Baumersatz vermutlich zur Folge hätte, dass die Dienstbarkeitsverträge mit den Liegenschaftseigentümern nicht zustande kämen, ist der Antrag auf Kürzung der Ausgabenbewilligung zurückgezogen worden.

4.4 Antrag auf Projektanpassung

Nach den Entscheiden, auf den Ratschlag einzutreten und diesen nicht zurückzuweisen, hat sich die UVEK mit 9:2 Stimmen bei einer Enthaltung dafür ausgesprochen, dem Ratschlag zuzustimmen, allerdings verbunden mit dem Wunsch, die alternative Veloführung gemäss den Ausführungen in Kapitel 3.4 umzusetzen.

Die alternative Veloführung ist aus Sicht der Fachleute von Kantonspolizei, Amt für Mobilität sowie Städtebau und Architektur eine denkbare Variante. Sollte der Grosse Rat an der Projektanpassung gemäss Kapitel 3.4 festhalten, würde sie auch umgesetzt. Aus Sicherheitsgründen empfehlen die Fachleute allerdings die im Ratschlag vorgeschlagene Führung des Veloverkehrs. Die Geschwindigkeit der Autos ist vor dem Knoten relativ tief. Reihen sich die Velofahrenden dort in den MIV ein, ist dies weniger gefährlich als ein Spurwechsel auf dem Aeschensplatz. Zudem bestünde für Velofahrende bei der alternativen Variante ein zusätzliches Konfliktpotenzial durch aus dem Aeschengraben in die St. Jakobsstrasse abbiegende Autos. Fahren die Velos nicht neben, sondern vor bzw. hinter den Autos, besteht diese Gefahr nicht.

5. Antrag

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 9:2 Stimmen bei einer Enthaltung, dem *Ratschlag zur Neuorganisation des Aeschengrabens zu einem für den Fuss- und Veloverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum im Abschnitt Parkweg bis Aeschenplatz* zuzustimmen. Sie empfiehlt, den Veloverkehr im Aeschengraben gemäss den Ausführungen in Kapitel 3.4 bzw. Abbildung 3 zu führen.

Weiter beantragt die UVEK mit 8:0 Stimmen bei einer Enthaltung, die beiden Anzüge *Jan Goepfert und Konsorten betreffend Radstreifen am Aeschengraben* sowie *Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung des Aeschengraben zum Boulevard* abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 1. April 2015 einstimmig verabschiedet und Michael Wüthrich zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Dr. Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

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

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 14.1351.01 des Regierungsrats vom 1. Oktober 2014 sowie den Bericht Nr. 14.1351.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 1. April 2015:

Der 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 wird bewilligt. 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 unterliegt dem Referendum.