

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates

zum

**Ratschlag Nr. 9371 betreffend Erschliessung
Äusseres St. Johann - Pro Volta®**

sowie zum

**Bericht des Regierungsrates zum Anzug Bruno
Mazzotti und Konsorten betreffend Verknüpfung
des OeV im Bereich Kannenfeldplatz**

vom 18. November 2004 / 041409 / 037449

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
gestellt am 26. November 2004

1. Einleitung

Am 20. Oktober 2004 hat der Grosse Rat den Ratschlag betr. Erschliessung Äusseres St. Johann – Pro Volta® der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Beratung überwiesen. Bereits vorher, nämlich am 23. September 2004 hat sich die Kommission durch die Verwaltung im Inforum Nordtangente beim Volaplatz anhand von Plänen und des Modells das Projekt vorstellen lassen. Anschliessend orientierten sich die UVEK-Mitglieder bei einer Begehung über die Situation vor Ort. Die inhaltliche Beratung des Ratschlags durch die Kommission erfolgte am 4. November 2004.

Mit der Erschliessung des Stadtentwicklungsgebietes Pro Volta im Äusseren St. Johann (nachfolgend kurz „Erschliessung“ genannt) sollen von Februar 2006 bis November 2009 im Bereich zwischen Volaplatz – Lothringerplatz – Bahnhof St. Johann – Entenweidstrasse – Gasstrasse Umgestaltungen vorgenommen werden, um nach Abschluss der Nordtangente-Bauarbeiten im Jahr 2007 die Erschliessung des Quartiers sicherzustellen und eine rasche Aufwertung des Wohnumfelds zu ermöglichen. Die Anpassungen in der Voltastrasse und am Lothringerplatz gehören zwar zum Gesamtprojekt, diese Massnahmen werden jedoch durch das Projekt Nordtangente finanziert und sind daher nicht Gegenstand des Ratschlags und dieses Berichts.

Die UVEK stellt sich hinter das Gesamtprojekt und beantragt dem Grossen Rat, die dafür notwendigen Kredite von insgesamt 40,2 Mio. Franken zu bewilligen.

2. Erwägungen der Kommission

a. Notwendigkeit von Aufwertungsmassnahmen im St. Johann

Der Nordtangentebau hat eine hässliche Wunde ins St. Johann-Quartier geschlagen, ganze Häuserzeilen mussten weichen, der Baulärm ist enorm und das Überqueren des Volaplatzes eine Geduldprüfung. Es ist unbestritten, dass etwas unternommen werden muss, damit nach Abzug der Baumaschinen das betroffene Gebiet rasch wieder aufgewertet wird, Menschen wieder dort wohnen, arbeiten und einkaufen können. In der Presse war bereits von „Verslumung“ des St. Johann die Rede, dem muss etwas entgegen gesetzt werden.

Die UVEK wertet das vorliegende Erschliessungs- und Aufwertungsprojekt als eine Chance für das ganze Quartier, damit es wieder den Anschluss zur Stadt findet und sich entwickeln kann. Ein unverzichtbares Element dafür ist ein guter ÖV-Anschluss, welcher durch die neue Führung der Tramlinie 1 über den Bahnhof St. Johann und die Erstellung der Tramwendeschleife im Bereich Vogesenplatz / Hünigerstrasse gewährleistet werden soll. Auch die übrigen Massnahmen im Rahmen des zu bewilligenden Projekts (Umgestaltung des Vorplatzes beim Bahnhof St. Johann zum neuen Vogesenplatz, Neugestaltung und Verlängerung Entenweidstrasse, Neugestaltung Gasstrasse und Zuführung zu Tempo 30) haben eine hohe städtebauliche Bedeutung. Die Kommission

ist überzeugt, dass von den umgestalteten Strassen und Plätzen und der partiellen Verkehrsberuhigung auch die angrenzenden Gebiete profitieren werden.

Die Realisierung des Novartis Campus ist in Wechselwirkung mit dem vorliegenden Erschliessungsprojekt verbunden: Die 2000 bis 3000 Arbeitsplätze sollen eine gute ÖV-Anbindung erhalten, andererseits werden die Angestellten die Aufwertung des Gebietes und die Geschäfte an der Voltastrasse schätzen.

b. Tramverlegung und Wendeschlaufe beim Bahnhof St. Johann

Die Anbindung des Bahnhofs St. Johann an das BVB-Schienennetz macht aus Sicht der UVEK sehr viel Sinn: Das direkte Umsteigen von der S-Bahn auf das Tram erhöht die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs, und der Bahnhof St. Johann kann so zu einer eigentlichen Verkehrsdrehscheibe werden. Daher ist es richtig, die jetzige Tramlinie 1 neu durch die Voltastrasse vor den Bahnhof St. Johann (Vogesenplatz) zu führen und via Entenweidstrasse zum Kannenfeldplatz. Die Gasstrasse, in welcher heute das Tramtrasse liegt, kann nach der Verlegung umgestaltet und zu einer Tempo 30-Zone gemacht werden.

Um den Bahnhof St. Johann noch stärker aufzuwerten und um die Tramlinien vom Bahnhof SBB in die Innerstadt zu entlasten, soll künftig eine zusätzliche direkte Tramverbindung von der Innerstadt via Schifflande – Volaplatz zum Bahnhof St. Johann angeboten werden. Diese zusätzliche Linie benötigt allerdings eine Wendeschlaufe im Bereich des Bahnhofs St. Johann.

Die UVEK hätte sich gewünscht, mehr Details bezüglich künftiger Linienführungen der Trams und den zu erwartenden zusätzlichen Betriebskosten zu erfahren, beispielsweise, welche Linie allenfalls von der Innerstadt bis zum Bahnhof St. Johann verlängert werden soll (die Rede war u.a. von der Linie 16, welche neu hier ihre Endstation finden könnte). Insbesondere wurden in der Kommission auch Bedenken laut, dass die Linie 11 nicht mehr bis an die heutige Endstation St. Louis Grenze geführt würde, sondern am Volaplatz zum Bahnhof St. Johann abbiegt. Dies sollte nicht geschehen: Das Äusserste St. Johann (Volaplatz bis Grenze) darf nicht zugunsten der Aufwertung des Gebiets um den St. Johann-Bahnhof vom ÖV „abgehängt“ werden.

Über die künftige Linienführung und die Mehrkosten von zusätzlichen Tramkursen von der Stadt ins St. Johann wird der Grosse Rat – sofern das ÖV-Gesetz angenommen wird – im Rahmen des ÖV-Programms und dem Leistungsauftrag an die BVB beschliessen können. Da die neuen Tramschienen erst im Jahr 2009 in Betrieb genommen werden, kann sich die UVEK damit abfinden, zum heutigen Zeitpunkt noch nicht alle Details zu kennen. Mit den Erschliessungsarbeiten und der Tramverlegung werden ja auch erst die Grundlagen gelegt für künftige höhere Passagierzahlen, daher ist es nachvollziehbar, dass die BVB die Linienführungen aufgrund der dann aktuellen Nachfrage festlegen.

Jedenfalls ist die UVEK überzeugt, dass die Tramschleife beim Bahnhof St. Johann eine sinnvolle Investition ist, um mit der heutigen Planung künftige Potentiale des ÖV's ausschöpfen zu können. Ausserdem bringt die Schleife bei Betriebsstörungen eine zusätzliche Wendemöglichkeit.

c. Anzug Mazzotti betr. Verknüpfung des OeV im Bereich Kannenfeldplatz

Der Anzug von Bruno Mazzotti bezweckt die Verknüpfung der Regio-S-Bahn mit dem bestehenden BVB-Netz im Bereich des Kannenfeldplatzes. Grundsätzlich wäre die Idee prüfenswert gewesen. Mit Zustimmung des Grossen Rates zum Ratschlag 9038 (Zonenänderungen, Erlass spezieller Bauvorschriften etc. im Gebiet Bahnhof St. Johann) hat der Grosse Rat die Weichen jedoch anders gestellt. Wie im Ratschlag 9371 auf Seite 31 dargelegt würde die Verlegung der S-Bahnstation vom Bahnhof St. Johann zum Kannenfeldplatz mindestens 15 bis 20 Mio. Franken kosten. Aufwand und Ertrag für diese Idee stehen somit in keinem vernünftigen Verhältnis, so dass die UVEK sich der Meinung der Regierung anschliesst, dass der Anzug abgeschrieben werden sollte.

3. Antrag

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die beiden Kredite von CHF 18'200'000.— und CHF 22'000'000.— für die Erschliessung des Äusseren St.Johann – Pro Volta® zu bewilligen und den Anzug Mazzotti abzuschreiben.

Die Kommission hat das Geschäft am 4. November beraten und den vorgenannten Beschluss gefasst. Der vorliegende Bericht an den Grossen Rat wurde von der UVEK am 18. November verabschiedet, als Sprecherin wurde die Präsidentin bestimmt.

Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission

Die Präsidentin:



Gabi Mächler

Grossratbeschluss

betreffend

Erschliessung Äusseres St. Johann - ProVolta®

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 9371 vom 31. August 2004 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 9407 vom 18. November 2004, beschliesst:

://: für die Verlegung der Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse im Abschnitt Voltaplatz bis Kannenfeldplatz und für den Bau einer Tramwendschleife Vogesenplatz / Hünigerstrasse wird ein Kredit von CHF 18'200'000.-(PKI Index April 2004) im Investitionsbereich 2 'Öffentlicher Verkehr' zu Lasten der Rechnung des Baudepartementes (Pos. 6170.110.2.1056) bewilligt

und

für die Neugestaltung des Vogesenplatzes, der Entenweidstrasse sowie der Gasstrasse ein Kredit von CHF 22'000'000.-(PKI Index April 2004) im Investitionsbereich 1 'Strassen / Stadtgestaltung' zu Lasten der Rechnung des Baudepartementes (Pos. 6170.110.2.1051) bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.