



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

09.0082.02

08.5109.03

Basel, 4. November 2009

Kommissionsbeschluss
vom 28. Oktober 2009

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
zum Ratschlag 09.0082.01 Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV
1. Etappe
und zum
Anzug 08.5109.01 Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram-
verbindung Erlenmatt - Kleinhüningen**

1. Ausgangslage

Seit 1998 nutzt die Deutschen Bahn das Areal ihres ehemaligen Güterbahnhofs im nördlichen Kleinbasel nicht mehr. Zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt hat sie deshalb schon 1996 erste Planungsschritte für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers – der Erlenmatt – eingeleitet. Mit Zustimmung zur Einzonung des ehemaligen Güterbahnhofs, zu einem Bebauungsplan und zu einem Kredit von CHF 2,1 Mio. für die erste Etappe des Landerwerbs (Grünzone) legten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Stadt am 27.2.2005 die planungsrechtlichen Grundlagen für die Umgestaltung des Areals in ein neues Stadtquartier. Bis etwa im Jahr 2024 sollen auf der Erlenmatt etappenweise rund 700 Wohnungen, 2000 Arbeitsplätze, zwei Stadtplätze und zwei grosse Parkanlagen entstehen. Die ersten Wohnungen sind bereits Mitte 2009 bezogen worden.

Die Erstellung der Wohnbauten ist – im Rahmen des geltenden Bebauungsplans – Sache privater Investoren. Der Kanton Basel-Stadt ist für die Erschliessung des Areals, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Erstellung der Parkanlagen verantwortlich. Die ausgearbeiteten Projekte legt der Regierungsrat gestaffelt in drei Ratschlägen vor. Der erste Ratschlag umfasste im Jahr 2007 die Erschliessung der Arealmitte, die Erstellung der Parkanlagen, die Projektierung der Erschliessung Nord sowie die zweite Etappe des Landerwerbs. Der Grosse Rat stimmte diesem Ratschlag am 17.10.2007 zu.

Der nun vorliegende zweite Ratschlag beinhaltet die Erschliessung für den Individualverkehr im Osten sowie die Umsetzung der ersten Etappe und die Projektierung der zweiten Etappe der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Der dritte Ratschlag wird die Erschliessung im Westen, die Stadtplätze beim Riehenring, den Park im Norden sowie die Realisierung der zweiten ÖV-Etappe zum Inhalt haben.

Konkret beantragt der Regierungsrat mit dem *Ratschlag Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe* einen Realisierungskredit von CHF 9,57 Mio. für die Erschliessung Ost, einen Realisierungskredit von CHF 0,97 Mio. für die erste und einen Projektierungskredit von CHF 1,00 Mio. für die zweite ÖV-Etappe. Zudem sind für eine Machbarkeitsstudie im Zusammenhang mit dem Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tramverbindung Erlenmatt – Kleinhüningen CHF 0,30 Mio. vorgesehen.

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe* und den *Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tramverbindung Erlenmatt - Kleinhüningen* am 11.3.2009 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 27.5.09, 17.6.09, 12.8.09 und 28.10.09 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Die erste Sitzung hat sie neben der Einführung in den Ratschlag dazu genutzt, sich im Rahmen eines Augenscheins über den aktuellen Stand der Arbeiten und der Arealentwicklung vor Ort orientieren zu lassen.

2. Erörterungen der UVEK

Die UVEK hat sich neben den Kernelementen des Ratschlags, der Erschliessung der Erlenmatt für Individual- und öffentlichen Verkehr, auch mit der Bus- und Veloführung sowie der von ihr bereits in ihrem Bericht zum *Ratschlag 07.0163.01 Erlenmatt: Erschliessung Mitte und Parkanlagen* vom 29.8.2007 geforderten Begegnungszone in der Erlenmattstrasse aus-

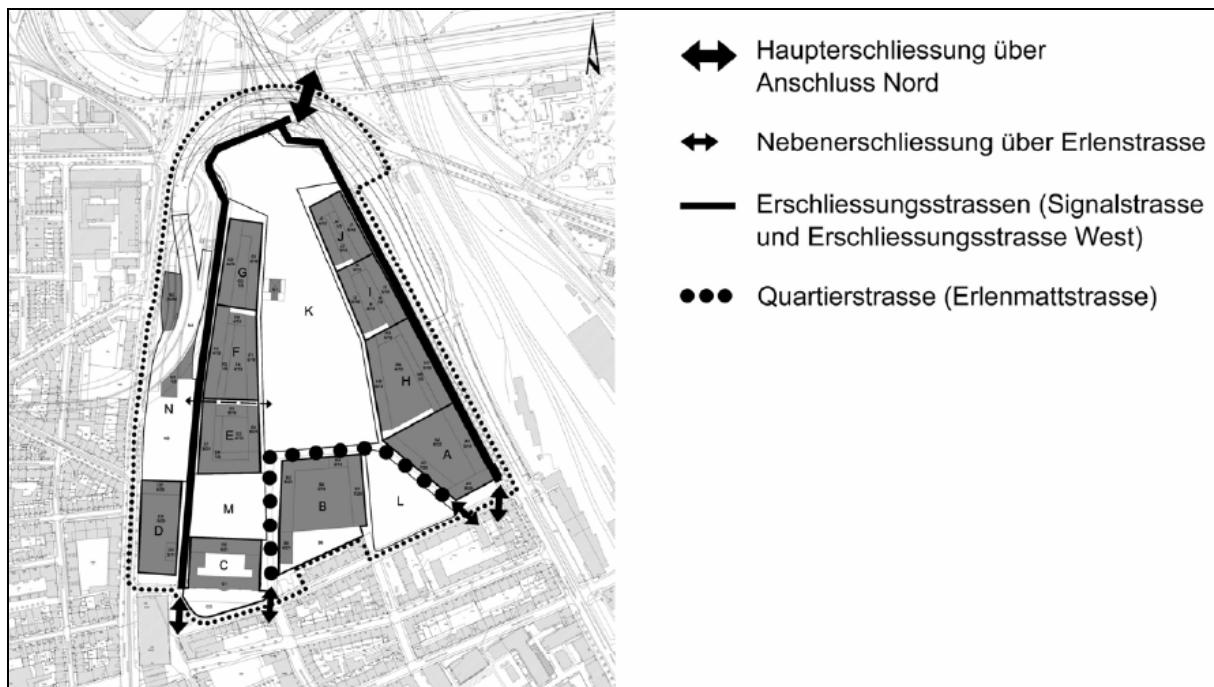
einandergesetzt. Ihre Erörterungen, Folgerungen und Forderungen finden sich im vorliegenden Bericht.

2.1 Erschliessung Ost Individualverkehr

Eine Vorgabe an das Gesamtprojekt Erlenmatt lautet, das Rosentalquartier mit möglichst wenig zusätzlichem Verkehr zu belasten. Die Erschliessung des Ostens der Erlenmatt – entlang der Schwarzwaldallee – für den privaten Individualverkehr soll deshalb zu mindestens 80% via den Anschluss Nord beim Wiesenkreisel erfolgen (Haupterschliessung, vgl. Abbildung 1). Die Anbindung an das schweizerische und deutsche Autobahnnetz und das lokale Strassennetz ist dort optimal. Der Wiesenkreisel wird also den von der Erlenmatt zusätzlich generierten Verkehr bewältigen müssen. Er soll optisch aufgewertet werden.

Über die Erlenstrasse wird nur eine Zufahrt für Linksabbieger in die Signalstrasse möglich sein (Nebenerschliessung). Unterbunden werden sollen hingegen die Wegfahrt aus der Signalstrasse in die Erlenstrasse und die Zufahrt aus der Schwarzwaldallee in die Signalstrasse. Von dieser Regelung ausgenommen bleibt der öffentliche Verkehr (vgl. Kapitel 2.2).

Abbildung 1: Erschliessung Ost Individualverkehr



Durch die Haupterschliessung für den motorisierten Individualverkehr über den Anschluss Nord entstehen zwar einige Zusatzwege, dafür werden sowohl die Bewohner des Rosenthalquartiers als auch der Erlenmatt selber weniger vom Verkehr belastet; die Erlenmatt soll so der angestrebten Familienfreundlichkeit gerecht werden. Die UVEK begrüßt das geplante Verkehrsregime und fordert zu Gunsten der Lebensqualität der Quartierbewohner die Erschliessung zu mindestens 80% über den Anschluss Nord. Sie geht davon aus, dass mit dem geplanten Einkaufszentrum Erlenmattgalerie (Baufeld A), das nur eine unwesentlich ge-

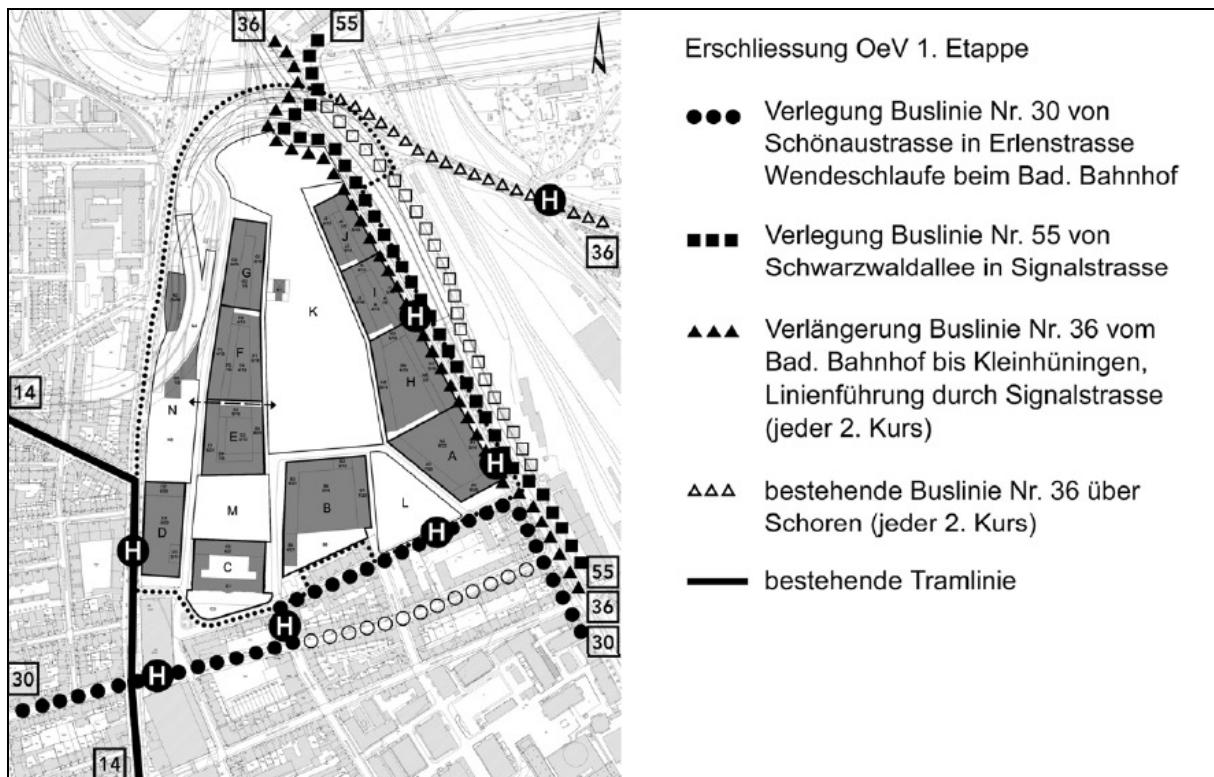
ringere Verkaufsfläche als das Einkaufszentrum Stücki aufweist, ein hohes Verkehrsaufkommen verbunden sein wird. Es stellt sich für sie die grundsätzliche Frage, ob ein Einkaufszentrum dieser Grösse mit den Zielsetzungen der Wohnqualität der Erlenmatt in Einklang zu bringen ist. Es braucht aus Sicht der UVEK deshalb zumindest verbindliche flankierende Massnahmen.

2.2 Erschliessung öffentlicher Verkehr erste Etappe

Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr soll in zwei Schritten erfolgen: Zuerst wird die Erlenmatt von verschiedenen Buslinien bedient, zu einem späteren Zeitpunkt auch ans Tramnetz angebunden (vgl. Kapitel 2.3). Die erste Etappe besteht aus folgenden Elementen (vgl. Abbildung 2):

- Die Buslinie 30 wird von der Schönau- in die Erlenstrasse verlegt und erhält eine Haltestelle im oberen Teil der Erlenstrasse. Sie wendet wie bisher am Badischen Bahnhof.
- Jeder zweite Kurs der Linie 36 wird nach Entwicklung des Baufelds A (etwa 2012) vom Badischen Bahnhof via Signalstrasse in Richtung Kleinhüningen verlängert. In der Signalstrasse entstehen zwei neue Haltestellen. Die übrigen Kurse verkehren wie bisher via Schorenweg und Fasanenstrasse nach Kleinhüningen.
- Die Linie 55 wird nach Entwicklung des Baufelds A (etwa 2012) von der Schwarzwaldallee in die Signalstrasse verlegt und anschliessend wie bisher nach Weil am Rhein weitergeführt.

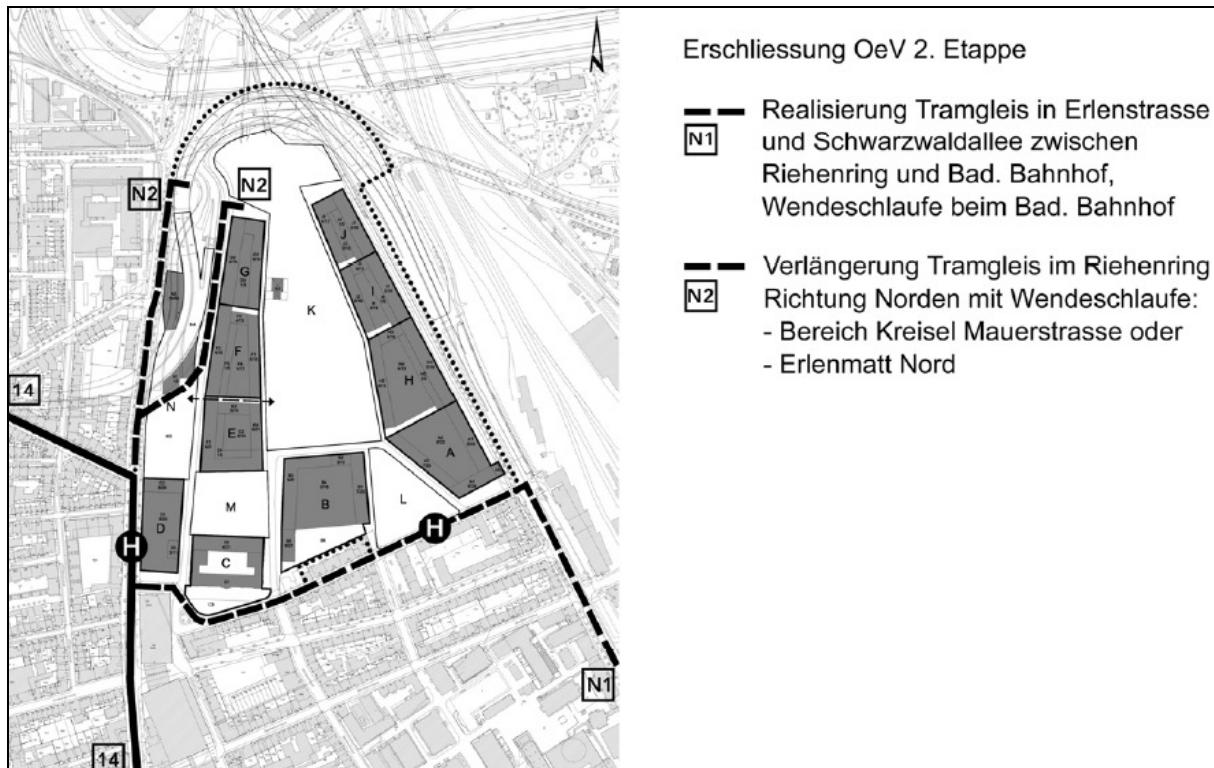
Die UVEK stimmt diesem Konzept zu. Sie erwartet, dass nach der Realisierung der nördlichen Baufelder bis zur Einführung der Tramlinie nach Kleinhüningen das Busangebot in der Signalstrasse zusätzlich verdichtet wird.

Abbildung 2: Erschliessung öffentlicher Verkehr erste Etappe

2.3 Erschliessung öffentlicher Verkehr zweite Etappe

Der Regierungsrat beantragt einen Projektierungskredit von CHF 1,0 Mio. für die Erschliessung der Erlenmatt mit dem Tram sowie einen Planungskredit von CHF 0,3 Mio. für eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Tramlinie von der Erlenmatt nach Kleinhüningen. Mit der Machbarkeitsstudie nimmt er die Forderung des Anzugs 08.5109.01 von Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tramverbindung Erlenmatt – Kleinhüningen auf.

Die neue Tramlinie N1 soll vom Badischen Bahnhof via Schwarzwaldallee und Erlenstrasse geführt und beim Riehenring mit den bestehenden Gleisen verknüpft werden (vgl. Abbildung 3). Im Bereich des Baufelds A / Im Triangel ist in der Erlenstrasse eine Haltestelle vorgesehen. Offen ist noch, ob das Tram in der Schwarzwaldallee in Mittel- oder Seitenlage geführt wird (unter der Strasse befindet sich der Autobahntunnel).

Abbildung 3: Erschliessung öffentlicher Verkehr zweite Etappe

Für den in Abbildung 3 mit N2 bezeichneten Ast in Richtung Nord sieht das Bau- und Verkehrsdepartement zwei mögliche Stellen für eine Wendeschlaufe: In der Nähe des Kreisels Mauerstrasse oder innerhalb des Erlenmattareals. Beide Varianten wären baulich mit gewissen Schwierigkeiten verbunden. Die Wendeschlaufe dient der Aufsplittung der Linien 1 und 14. Es kommt also nicht zu einer Tramlinie lediglich vom Badischen Bahnhof bis Erlenmatt Nord. Mit einer Linie vom Badischen Bahnhof via Erlen- und Horburgstrasse könnten Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann verknüpft werden.

Vor dem Hintergrund der im Anzug von Jörg Vitelli und Konsorten geforderten Verlängerung der Linie N2 nach Kleinhüningen hat die UVEK die Notwendigkeit der Wendeschlaufe in Frage gestellt. Sie ist überzeugt, dass eine Tramverbindung zwischen Badischem Bahnhof und Kleinhüningen ein hohes Fahrgastpotenzial hätte – nicht zuletzt aufgrund des kürzlich eröffneten neuen Einkaufszentrums Stücki und des Stücki Business Center in Kleinhüningen. Eine Tramverbindung vom Badischen Bahnhof nach Kleinhüningen würde zudem Optionen für neue Linienführungen (z.B. vom Badischen Bahnhof nach Weil am Rhein) eröffnen. Eine Planung oder gar Realisierung einer Wendeschlaufe im Bereich Erlenmatt Nord macht aus Sicht der UVEK zum jetzigen Zeitpunkt und unter den jetzigen Gegebenheiten wenig Sinn. Zuerst müssen die Fakten betreffend Weiterführung bis nach Kleinhüningen, für die der Regierungsrat eine Machbarkeitsstudie vorschlägt, auf dem Tisch liegen.

Aus Sicht des Bau- und Verkehrsdepartements hängen die Arbeiten, die mit Projektierungskredit und Machbarkeitsstudie ausgelöst werden sollen, inhaltlich zusammen. Dass man zum Schluss kommt, es braucht aus betrieblicher Sicht keine neue Wendeschlaufe, ist für die zuständigen Fachleute nicht unwahrscheinlich. Eine Verlängerung der Strecke würde al-

Ierdings einen zusätzlichen Kurs notwendig machen, was mit höheren Betriebskosten verbunden wäre. Eine eigentliche Tramnetzstudie liegt noch nicht vor, bereits geprüft hat das Bau- und Verkehrsdepartement jedoch die technische Machbarkeit der Überquerung der Wiese. Es gibt zwei mögliche Korridore, die finanziell beide aufwendig sind.

Der vom Regierungsrat beantragte Projektierungskredit für die zweite ÖV-Etappe impliziert noch nicht, dass eine Wendeschlaufe für das Tram gebaut wird. Im Ratschlag heisst es, es seien auch betriebliche Massnahmen zu prüfen, die den Verzicht auf eine Wendeschlaufe erlauben würden – zum Beispiel eine Weiterführung bis Wiesenplatz oder Kleinhüningen. Die UVEK vermutet allerdings, dass bei der Erstellung des ÖV-Konzepts in erster Linie an eine optimale Anbindung der Erlenmatt ans ÖV-Netz gedacht worden ist. Betrachtet man die Erlenmatt isoliert, dann braucht es aus betrieblichen Gründen eine Wendeschlaufe. Denkt man aber über diesen Planungsperimeter hinaus, kommt man zum Schluss, dass eine gesamtheitliche Planung einer Linie bis nach Kleinhüningen mehr Sinn macht und auf eine Wendeschlaufe im Bereich Erlenmatt Nord mit hoher Wahrscheinlichkeit verzichtet werden kann.

Um die Erschliessung der Erlenmatt mit der zweiten ÖV-Etappe nicht durch die noch hängigen Abklärungen für die Verlängerung nach Kleinhüningen zu verzögern, schlägt die UVEK folgendes Vorgehen vor:

- Die Erschliessung der Erlenmatt mit dem Tram hat hohe Priorität. Das Vorprojekt zwischen Badischem Bahnhof und Riehenring (N1) wird deshalb forciert weiterentwickelt, nicht hingegen der N2-Ast inkl. Wendeschlaufe.
- Ziffer 4 des Grossratsbeschlusses wird gestrichen: Der für die Machbarkeitsstudie veranschlagte Kredit von CHF 0,3 Mio. wird dem Projektierungskredit für die Erschliessung mit der zweiten ÖV-Etappe (Ziffer 3 des Grossratsbeschlusses) zugeschlagen und dieser neu Planungs- (Machbarkeit Tramverlängerung nach Kleinhüningen) und Projektierungskredit (Tramverbindung Badischer Bahnhof – Riehenring, ohne Wendeschlaufe) genannt.

Sollte die Evaluation der Weiterführung nach Kleinhüningen zu einem positiven Schluss kommen, wird auf die Wendeschlaufe ohnehin verzichtet. Im gegenteiligen Fall müsste für eine bessere Erschliessung der Erlenmatt geprüft werden, ob man eine Wendeschlaufe erstellen soll, oder das Tram ausschliesslich im Bereich Riehenring in das bestehende Netz einführt.

2.4 Busführung und Lichtsignalanlage Anschluss Südost

Um die hauptsächliche Erschliessung des östlichen Arealteils via Wiesenkreisel sicherzustellen, soll für den motorisierten Individualverkehr beim Anschluss Südost (Knoten Erlenstrasse / Schwarzwaldallee) keine Wegfahrt möglich sein (vgl. Kapitel 2.1 und Abbildung 1: Nebenerschliessung). Die Baufelder entlang der Signalstrasse – bei den Wohnbauten H, I und J handelt es sich aufgrund ihrer Ausrichtung um die attraktivsten der ganzen Erlenmatt – werden via Anschluss Nord erschlossen. Einzige Ausnahme ist die Zufahrt für Linksabbieger via Erlenstrasse. Die Quartierstrassen innerhalb der Erlenmatt werden vom Verkehr, der durch das auf dem Baufeld A vorgesehene Einkaufszentrum generiert wird, nicht tangiert.

Die Busse der Linien 36 und 55 befahren die Signalstrasse auf deren vollen Länge. Beim Einkaufszentrum erhalten sie eine Haltestelle. Diese Busse müssen beim Anschluss Südost in die bzw. aus der Signalstrasse fahren können (vgl. Abbildung 2). Um dies zu ermöglichen, wird dort eine so genannte Busschleuse eingerichtet. Die Strasse wird mittels Lichtsignal nur freigegeben, wenn ein Bus herannaht. Für den motorisierten Privatverkehr wird das Hinausfahren zudem mit entsprechender Signalisation verboten.

Die UVEK hat die Notwendigkeit der CHF 600'000 teuren Lichtsignalanlage am Knoten Erlenstrasse / Schwarzwaldallee diskutiert. Dies zum einen vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsbelastung an diesem Knoten aufgrund des vorgesehenen Verkehrsregimes nicht wesentlich steigen sollte, zum anderen weil eine Lichtsignalanlage aller Voraussicht nach wieder angepasst werden müsste, wenn dereinst auch das Tram über diese Kreuzung fährt (vgl. Kapitel 2.3). Die genaue Lage der künftigen Tramgleise auf der Schwarzwaldallee ist noch nicht bekannt.

Nach längerer Diskussion und Abwägung der verschiedenen Argumente kommt die UVEK mit folgenden Argumenten zum Schluss, dass an der Lichtsignalanlage wie im Ratschlag dargelegt festgehalten werden soll:

- Um die Busse der Linien 30, 36 und 55 auf der Kreuzung gegenüber dem Individualverkehr zu priorisieren, braucht es eine Lichtsignalanlage.
- Die Geometrie des Knotens ist speziell. Signalstrasse und Schwarzwaldallee verlaufen parallel. Für das Herauffahren der Busse aus der Signalstrasse in die Schwarzwaldallee ist aus Sicherheitsgründen eine Regelung unabdingbar.
- Teuer sind vor allem die Steuergeräte. Wenn die Programmierung der Anlage mit der Einführung des Trams angepasst werden muss, sind die Kosten dafür nicht hoch.
- Eine reine Bussicherungsanlage wie zum Beispiel beim Dorenbach käme nicht wesentlich günstiger zu stehen. Man müsste auch in diesem Falle sämtliche Beziehungen regeln. Auf die eine oder andere Ampel könnte vermutlich verzichtet werden, nicht hingegen auf die teuren Steuergeräte und Leitungen. Den grössten Teil der Infrastruktur braucht es, ob nur der Bus- oder der gesamte Verkehr geregelt wird.

Die in der UVEK ebenfalls aufgeworfene Variante eines Kreisels statt der Lichtsignalanlage wäre kaum mit dem Ziel vereinbar, 80% des Verkehrs über den Anschluss Nord zu führen. Kreisel erlauben grundsätzlich Zu- und Wegfahrten aus allen und in alle Richtungen. Es wäre schwierig zu signalisieren, dass eine Kreisel-Ausfahrt trotz vorhandener Strasse nicht erlaubt ist. Abgesehen von den Linksabbiegern aus der Erlenstrasse soll an diesem Knoten kein motorisierter Individualverkehr in die oder aus der Erlenmatt fahren. Und in einem Kreisel könnte auch der Bus nicht priorisiert werden.

Um an diesem Knoten trotz dieser Vorbehalte einen Kreisel zu bauen, müsste man zumindest die genaue Lage der künftigen Tramgleise kennen. Denn ein Kreisel wird die Führung des Trams über die Kreuzung schwieriger machen. Im Gegensatz zum Kreisel am Riehenring bekommt das Tram in der Erlenstrasse aus Platzgründen nämlich kein eigenes Trasse. Wollte man an diesem Knoten also einen Kreisel erstellen, käme es terminlich zu einer Verzögerung – oder der Kreisel müsste später an die Führung der Tramgleise angepasst werden. Beides ist unerwünscht. Die Erschliessung mit Bussen soll sobald wie möglich realisiert

werden. Mit einer Lichtsignalanlage ist der potenzielle Wertverlust wesentlich geringer als mit einem neu gebauten Kreisel.

2.5 Veloführung Richtung Lange Erlen

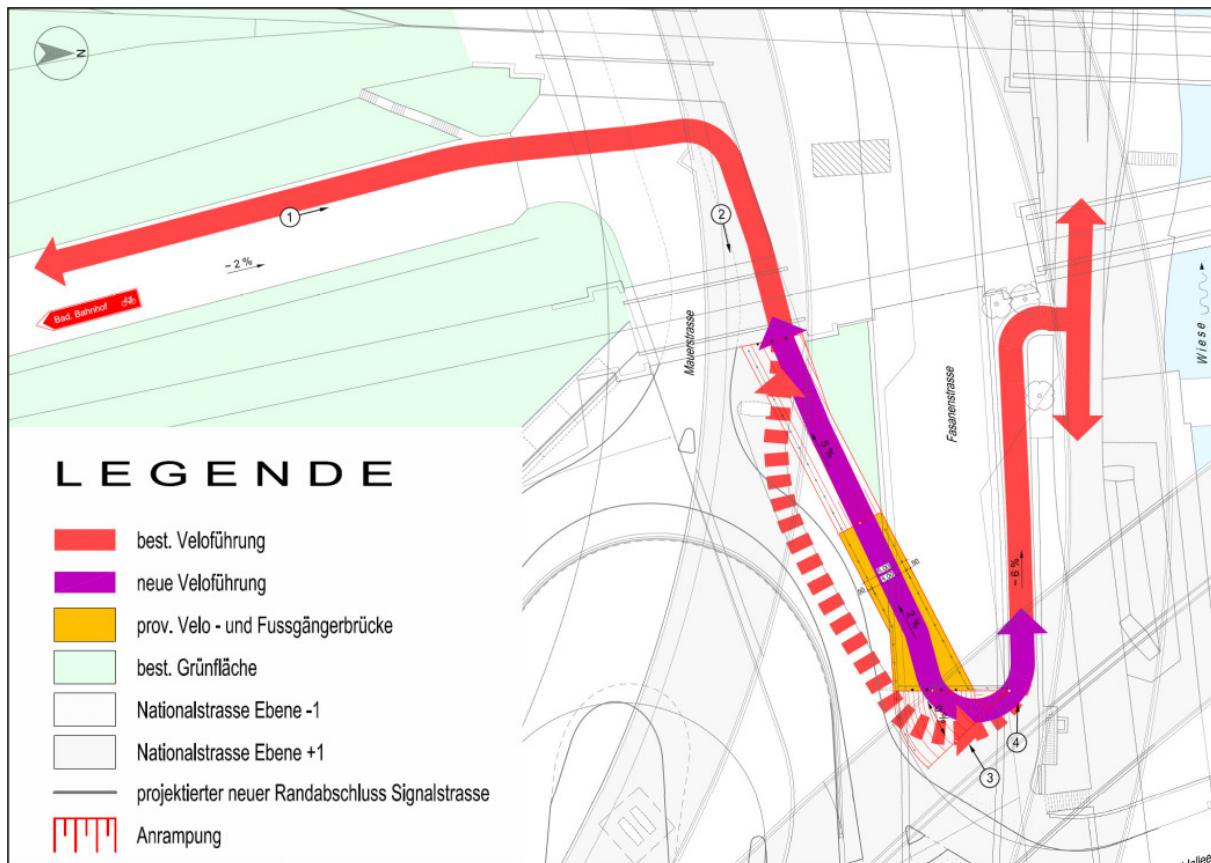
Zwischen der Erlenmatt und den Langen Erlen ist eine Verbindung für den Velo- und Fussverkehr ohne Kontakt zum motorisierten Verkehr vorgesehen. Sie ist allerdings nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags, sondern soll gemäss Konzept des Regierungsrats erst zusammen mit der zweiten Etappe der ÖV-Erschliessung realisiert werden. Grund dafür ist, dass sich die dafür notwendigen Flächen und Brücken im Grundeigentum der Deutschen Bahn befinden und Deutschem Bahnrecht unterliegen. Eine anderweitige Nutzung ist rechtlich nicht zulässig. Bis sich die Besitzverhältnisse an diesen Bauten etwa im Jahr 2014 ändern, lässt sich die definitive Verbindung für Velofahrer und Fussgängerinnen zwischen Erlenmatt und Langen Erlen nicht realisieren.

Im Ratschlag wird als Zwischenlösung eine Fuss- und Veloverbindung entlang der Schwarzwaldallee vorgeschlagen. Die Velofahrenden müssten dabei allerdings die neue Signalstrasse an der Zufahrt zur Schwarzwaldallee (Anschluss Nord) durchfahren. Aus Sicht der UVEK ist dies unbefriedigend: Eine attraktive Veloführung ist ein wichtiger und deshalb prioritär zu behandelnder Punkt – nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass der Kanton auf der Erlenmatt attraktiven Wohnraum für Familien mit Kindern schaffen will. Eine sichere Veloverbindung in die Langen Erlen wertet nicht nur die Erlenmatt auf, sondern verbessert auch die Anbindung von Kleinhüningen, Riehen und den deutschen Nachbargemeinden ans gesamte Kleinbasel. Die UVEK hat deshalb das Bau- und Verkehrsdepartement gebeten, eine bessere Zwischenlösung als die im Ratschlag dargestellte zu suchen.

Als kostengünstigste Variante hat das Bau- und Verkehrsdepartement der UVEK eine Verbindung mit teilweiser Überdeckung der Fasanenstrasse präsentiert (vgl. Abbildung 4).

Die bestehende Veloführung entspricht in der Abbildung der roten Fläche, das violett eingefärbte Stück und die gelb unterlegte provisorische Velo- und Fussgängerbrücke sollen neu erstellt werden. Mit einer Breite von mindestens vier Metern ist eine Führung von Velo- und Fussverkehr im Gegenverkehr möglich. Das maximale Gefälle beträgt fünf Prozent. Die Kosten betragen inklusive Projektierung und Mehrwertsteuer CHF 250'000 (+/- 30%). Sie liegen damit wesentlich tiefer als bei anderen diskutierten Varianten, die über CHF 1 Mio. kosten würden.

Die UVEK ist überzeugt, dass der Nutzen dieser Projektergänzung die entstehenden Kosten rechtfertigt und beantragt deshalb, die in Abbildung 4 dargestellte Veloführung im Bereich Erlenmatt Nord zu Lasten des Velorahmenkredits zu realisieren (vgl. Ziffer 4 des Grossratsbeschlusses).

Abbildung 4: Provisorische Veloführungen Erlenmatt Nord

2.6 Begegnungszone Erlenmattstrasse

In ihrem Bericht zum *Ratschlag 07.0163.01 Erlenmatt: Erschliessung Mitte und Parkanlagen* vom 29.8.2007 hat sich die UVEK auf den Standpunkt gestellt, die Quartierstrasse Erlenmattstrasse müsse als Begegnungszone ausgestaltet werden, um zum Ausdruck zu bringen, dass es sich bei der Erlenmatt um ein Wohnquartier handelt – und um die Sicherheit und die Wohnqualität zu gewährleisten. Im Grossratsbeschluss wurde dies entsprechend festgehalten.

Mit Schreiben vom 18.3.2009 hat das Bau- und Verkehrsdepartement der UVEK mitgeteilt, es wolle die Begegnungszone zunächst auf die Erlenmattstrasse Nord beschränken. Die Grundsätze des Hochbau- und Planungsamts würden Begegnungszenen in erster Linie in dicht überbauten Wohnquartieren mit einem Mangel an Freiflächen für Aufenthalt und Begegnung vorsehen. Da an die Erlenmattstrasse zwei Grünanlagen mit beträchtlichem Flächenangebot anschliessen, sei kein Bedarf nach Spiel- und Aufenthaltsflächen auf dem Strassenraum vorhanden.

Die UVEK hat diese angekündigte Abänderung eines Beschlusses des Grossen Rats im Rahmen der Behandlung des vorliegenden Ratschlags thematisiert und ihr Erstaunen darüber zum Ausdruck gebracht. Die vorgebrachten Argumente – neben den bereits genannten soll die Erlenmattstrasse mit 450 Metern für eine Begegnungszone zu lang sein – überzeu-

gen die UVEK nicht. Nachvollziehen kann sie, dass es in einer Begegnungszone Leben braucht, also Interaktion von Verkehr mit Menschen, die sich auf dieser Fläche bewegen. Eine Begegnungszone nur mittels Signalisation einzurichten wäre demnach wenig zielführend. Ein Teil der UVEK könnte sich daher vorstellen, die Einführung der Begegnungszone zu etappen und vorerst nur einen Schenkel als Begegnungszone auszustalten. Der andere Teil der UVEK erachtet es umgekehrt als falsch zuzuverwarten, bis die Erlenmatt stärker bevölkert ist. Ist eine Strasse in einem neuen Quartier nicht von Anfang an als Begegnungszone deklariert, nehmen die Leute gar nie von ihr Beslag – und es wird schwierig, die Begegnungszone erst nachträglich einzurichten.

Die UVEK ist sich einig, dass die Erlenmattstrasse früher oder später vollständig zur Begegnungszone werden soll. Sie hat deshalb mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass das Bau- und Verkehrsdepartement nach einigem Zögern den Grossratsbeschluss nun doch wie beschlossen umsetzen will. Gemäss dem Departementsvorsteher werden überdies die Grundsätze des Hochbau- und Planungsamts zur Schaffung von Begegnungszonen überprüft und allenfalls angepasst. Die UVEK beabsichtigt, sich bei Gelegenheit genauer mit diesen Richtlinien auseinanderzusetzen. Die Richtlinien dürfen aus ihrer Sicht nicht in erster Linie als Argumentarium gegen die Schaffung von Begegnungszonen dienen.

3. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 28. Oktober 2009 mit 10:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes.

Mit 8:1 Stimmen bei einer Enthaltung beantragt die UVEK, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten vom 4.6.2008 betreffend Tramverlängerung Erlenmatt – Kleinhüningen stehen zu lassen.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe

Freigabe von Krediten für die Erschliessung Ost und die Erschliessung ÖV 1. Etappe

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 09.0082.01 und den Bericht Nr. 09.0082.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Baukredit von CHF 9'570'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Arealerschliessung Ost, die Gestaltung von Allmendflächen, die Bodenreinigung Allmend und den Landerwerb Allmend im östlichen Teil des Quartiers Erlenmatt. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 07/25/67.35 vom 14. August 2007). Im Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» wird unter der Position 6170.110.2.1084 der Betrag von CHF 9'570'000 verteilt auf die Jahre 2010 (CHF 3'000'000) und folgende (CHF 6'570'000) eingestellt. Die Arealerschliessung Ost Individualverkehr hat zu mindestens 80% über den Anschluss Nord zu erfolgen.
2. Baukredit von CHF 970'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Erschliessung des Areals Erlenmatt mit der ersten Etappe des öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 06/25/9.30 vom 11. Juli 2007). Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter der Position 6170.110.2.1079 der Betrag CHF 970'000 verteilt auf die Jahre 2009 (CHF 130'000) und folgende (CHF 840'000) eingestellt.
3. Planungs- und Projektierungskredit von CHF 1'300'000 (Preisbasis April 2008, Schweizer Baupreisindex) für die Tramerschliessung des Areals Erlenmatt und Weiterführung nach Kleinhüningen mit der zweiten Etappe des öffentlichen Verkehrs. Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (RRB Nr. 08/26/19.19 vom 12. August 2008). Im Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr» wird unter den Positionen 6510.300.2.0003 und 6618.200.2.0002 der Betrag CHF 1'300'000 verteilt auf die Jahre 2009 (CHF 100'000) und folgende (CHF 1'200'000) eingestellt.
4. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird beauftragt, nach dem Bau der Erschliessung Ost bis zur Realisierung der definitiven Verbindung über die Brückenlandschaft Nord (ca. 2014) mittels Überdeckung der Fasanenstrasse eine konfliktfreie provisorische Velof-/ Fussgängerverbindung zum Naherholungsgebiet Lange Erlen zu realisieren. Die Kosten von ca. CHF 250'000 gehen zu Lasten des Velorahmenkredits.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.