



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

09.0223.02

Basel, 1. Dezember 2010

Kommissionsbeschluss
vom 1. Dezember 2010

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 09.0223.01 Erneuerung Elisabethenstrasse in 2 Etappen (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche). Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB - Innenstadt

und

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Die Elisabethenstrasse verbindet den Knoten Bankverein mit dem Bahnhof Basel SBB und der Markthallenbrücke. Der Verkehr staut sich auf dieser Achse vor allem in den Hauptverkehrszeiten regelmässig. Auch das Tram ist davon betroffen, verfügt es doch über kein durchgängig eigenes Trasse. Zwischen Henric Petri-Strasse und Bankverein ist ein normgerechtes Nebeneinander aller Verkehrsmittel aus Platzgründen nicht möglich. Weitere Schwachpunkte der Elisabethenstrasse sind die zu schmalen, zu kurzen und nicht behindertengerechten Tramhaltestellen, die engen Trottoirs und die teilweise gefährliche Situation für Velofahrende. Die nicht sehr einladenden Leuchtstelen auf den Trottoirs tragen überdies wenig zu einer attraktiven Fussgängerführung vom Bahnhof SBB zur Innenstadt bei.

Der Regierungsrat nimmt die anstehenden Arbeiten zur Erneuerung der Tramgleise und der Werkleitungen in der Elisabethenstrasse zum Anlass, dem Grossen Rat einen Kredit von CHF 9,4 Mio. für die Neugestaltung der Elisabethenstrasse, des oberen Bereichs des Klosterbergs und des Platzes rund um die Elisabethenkirche in zwei Etappen zu beantragen. Er will die Verkehrsflächen künftig so verteilen, dass der öffentliche Verkehr reibungslos funktioniert und für den Fussverkehr mehr Raum zur Verfügung steht. Aufgrund der engen Platzverhältnisse – insbesondere zwischen der Einmündung Klosterberg und dem Bankverein – ist dies nur möglich, wenn der Raum für den motorisierten Verkehr reduziert wird. Dies ist aus Sicht des Regierungsrats zum einen gerechtfertigt, weil für die Basler Innenstadt eine attraktive Fussgängeranbindung an den Bahnhof SBB und ein behinderungsfreier Trambetrieb in der Elisabethenstrasse sehr wichtig sind, zum anderen, weil das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) verlangt, dass der Kanton in der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs trifft, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.

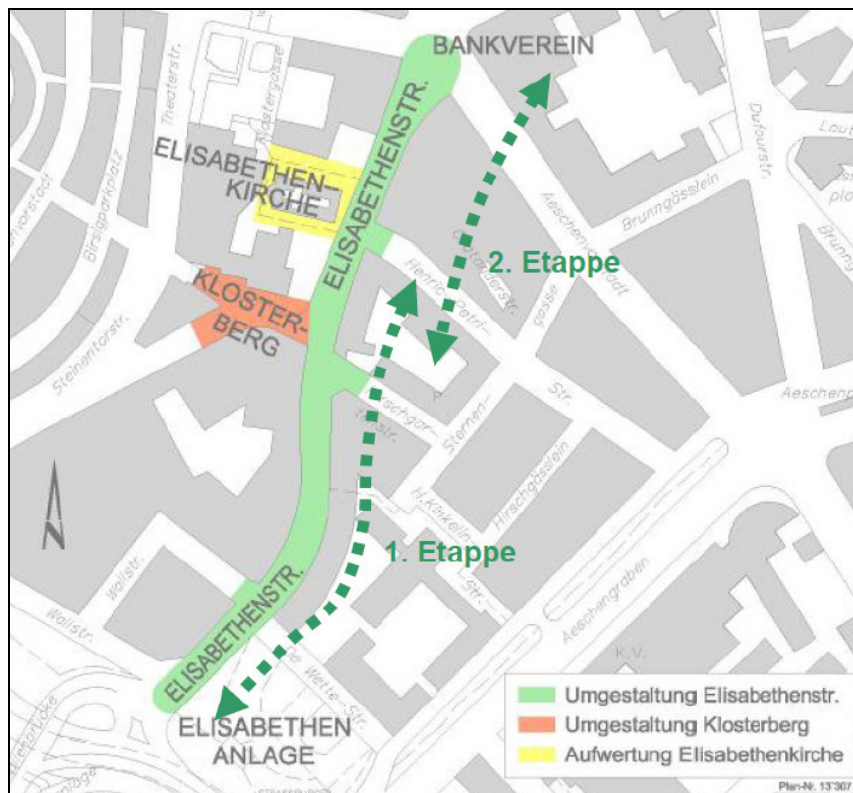
Weil in den nächsten Jahren nicht nur in der Elisabethenstrasse, sondern auch in der Dufourstrasse (Erweiterungsbau Kunstmuseum) und möglicherweise im St. Alban-Graben (Aeschen-Parking) Bauarbeiten anstehen, beabsichtigt der Regierungsrat, die Erneuerung der Elisabethenstrasse in zwei Etappen aufzuteilen, denn gleichzeitige Baustellen in der Elisabethen- und der Dufourstrasse würden den Verkehr zum kollabieren bringen. Die erste Etappe der Erneuerung der Elisabethenstrasse, die ab 2012 umgesetzt werden könnte, umfasst den Abschnitt zwischen Elisabethenanlage und Henric Petri-Strasse, die zweite, die erst ab 2015 oder 2016 realisiert werden soll, den Abschnitt Klosterberg bis Bankverein (vgl. Abbildung 1). Für weitere Details zu den beiden Bauetappen sei auf den ausführlichen Ratschlag verwiesen.

Mit der zweiten Bauetappe soll die Elisabethenstrasse gemäss regierungsrätlichem Ratschlag für den motorisierten Durchgangsverkehr in Richtung Kleinbasel gesperrt werden. Die Simulierung der Auswirkungen dieser Sperrung auf die Verkehrsströme mittels Gesamtverkehrsmodell zeigen, dass es rund um den Bahnhof Basel SBB und in der Innenstadt – auch dank der Entlastung durch die Nordtangente – zu keiner grösseren Zunahme des Verkehrs kommt. Einzig in der Dufourstrasse und auf dem Aeschenplatz ist mit einem merkbar, allerdings verkraftbaren Verkehrszuwachs zu rechnen.

Während in der Elisabethenstrasse heute der motorisierte Individualverkehr Priorität genießt, möchte der Regierungsrat im Sinne einer umweltfreundlichen und stadtgerechten

Mobilität und einer attraktiven Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt künftig dem Tram- und Fussverkehr Vorrang geben. Zudem beabsichtigt er, die stadträumliche Erscheinung zugunsten der Aufenthaltsqualität sowie die Erschliessung für Anwohner, Gewerbe und öffentliche Nutzungen des Gebietes Kirschgarten / Elisabethenstrasse zu verbessern.

Abbildung 1: Projektperimeter und Etappierung



Das neue Verkehrsregime mit einer Sperrung der Elisabethenstrasse für den Durchgangsverkehr in Richtung Kleinbasel wird erst mit der zweiten Etappe umgesetzt. Gleichzeitig soll die Erschliessung des Gebietes Kirschgarten für die Anlieger verbessert werden, indem das Einbahnregime in der Kirschgartenstrasse umgekehrt (Herein- statt Herausfahren erlaubt) und das Linksabbiegen aus Richtung Kleinbasel in das Gebiet Kirschgarten zugelassen wird. Neu soll zudem das Linksabbiegen aus der Henric Petri-Strasse in die Elisabethenstrasse Richtung Bahnhof SBB erlaubt sein.

Für die Realisierung des Umgestaltungsprojekts und des neuen Verkehrsregimes beantragt der Regierungsrat beim Grossen Rat einen Kredit von CHF 6,2 Mio. für die erste und von CHF 3,2 Mio. für die zweite Etappe. Zusätzlich werden rund CHF 7 Mio. gebundene Ausgaben für Gleis- und Werkleitungsarbeiten ausgelöst.

2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 09.0223.01 Erneuerung Elisabethenstrasse in 2 Etappen (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche). Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt* am 9.6.2010 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 16.6.2010, 25.8.2010, 22.9.2010 und 27.10.2010 beraten. An die Sitzung vom 22.9.2010 hat sie folgende Interessengruppen eingeladen: Handelsammer beider Basel, Gewerbeverband Basel-Stadt, Pro Innerstadt, Fussverkehr Region Basel, IG Öffentlicher Verkehr, VCS, TCS, Pro Velo beider Basel.

An der Sitzung vom 27.10.2010 hat eine Kommissionsminderheit mitgeteilt, dass sie lediglich die Bewilligung eines Kredits für die Realisierung der ersten Etappe beantragt und deshalb einen eigenen Bericht verfasst. Mehr- und Minderheit der UVEK haben sich anschliessend getrennt zu weiteren Sitzungen getroffen und dabei ihre jeweiligen Berichtsteile verabschiedet.

Zur Kommissionsmehrheit gehören: Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Michael Wüthrich und Christoph Wydler.

Zur Kommissionsminderheit gehören: Toni Casagrande, Christian Egeler, Balz Herter, Bruno Jagher und Heiner Vischer.

3. Erörterungen der Kommissionsmehrheit

Die Kommissionsmehrheit zeigt sich mit der vom Regierungsrat vorgesehenen Erneuerung der Elisabethenstrasse zwar nicht glücklich, aber zumindest einigermaßen zufrieden. Sie hätte sich im Sinne einer attraktiven, lebenswerten und fussgängerfreundlichen Innenstadt weitergehende Massnahmen wie eine Sperrung der Elisabethenstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr in beide Richtungen oder zumindest ein Abbiegeverbot von der Elisabethenstrasse in den Klosterberg vorstellen können. Grundsätzlich ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, dass der Durchgangsverkehr – beispielsweise von Riehen ins Leimental – nicht durch die Basler Innenstadt geführt werden sollte, sondern über die vorhandenen Ringstrassen.

Das neue Verkehrsregime Elisabethenstrasse unterstützt die angestrebte Aufwertung im Sinne der „Qualität im Zentrum“ (vgl. Ausgabenbericht 10.1721.01 Innenstadt - Qualität im Zentrum) und ist auf die Leitplanken der UVEK im Bericht 05.0865.02 vom 5.3.2008 zum Ratschlag betreffend Finanzierung des Vorhabens Innenstadt - Qualität im Zentrum [...] und des Vorhabens [...] Neues Verkehrsregiment Innenstadt [...] abgestimmt. Es bringt eine Verkehrsverlagerung und auf einigen Strassen eine Verkehrszunahme mit sich, die dank der Entlastungswirkung der Nordtangente teilweise kompensiert wird.

Der Vorschlag des Regierungsrats ist für die Kommissionsmehrheit ein gangbarer Kompromiss. Er setzt die Vorgabe des ÖVG um, wonach der Kanton in der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs trifft, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen. Eine mutige oder visionäre Massnahme ist die Teilspernung der Elisabethenstrasse für den Individualverkehr allerdings nicht. Umso unverständlicher ist es für die Kommissionsmehrheit, dass auch gegen diesen kleinen Schritt bereits Referendumsdrohungen ausgesprochen worden sind.

Die Kommissionsmehrheit ist überzeugt, dass der Kompromissvorschlag des Regierungsrats sowohl im Grossen Rat als auch in einer potenziellen Volksabstimmung mehrheitsfähig ist. Aufgrund einer nüchternen Einschätzung der politischen Opportunitäten – und um eine Pattsituation zu verhindern – verzichtet sie auf weitergehende Änderungsanträge, sondern bringt nur marginale Verbesserungsvorschläge ein (vgl. Kapitel 3.3).

3.1 Konsequenzen für die einzelnen Anspruchsgruppen

Die Erneuerung der Elisabethenstrasse gemäss Vorschlag des Regierungsrats hat für die einzelnen Anspruchsgruppen folgende Auswirkungen:

Anwohnerinnen und Anwohner: Der Zubringerverkehr bleibt in beide Fahrtrichtungen gestattet. Die Zugänglichkeit verbessert sich, weil zu den Hauptverkehrszeiten keine Staus mehr entstehen. Ausserdem sorgen neue Abbiegemöglichkeiten dafür, dass die umliegenden Strassen einfacher erreichbar sind. Mit dem Rückgang des motorisierten Verkehrs nehmen in der Elisabethenstrasse der Lärm ab und die Luftqualität zu.

Automobilistinnen und Automobilisten: Die Elisabethenstrasse wird für den Durchgangsverkehr in Richtung Kleinbasel gesperrt. Die Auswirkungen dieser Teilspernung auf die Verkehrsströme führen rund um den Bahnhof SBB und die Innenstadt nur zu einer geringen

Verkehrszunahme. Dies darum, weil dort gemäss Gesamtverkehrsmodell die Nordtangente zu einer Entlastung geführt hat. Einzig in der Dufourstrasse wird mit einem merkbaren Verkehrszuwachs gerechnet. Güterumschlag wird in der erneuerten Elisabethenstrasse auf dem verbreiterten Trottoir möglich sein, und zwar in denselben Abschnitten wie bisher. Auf Höhe des kleinen Platzes vor den Liegenschaften Elisabethenstrasse 22 und 28 werden aufgrund der Verschiebung der Tramhaltestelle Kirschgarten voraussichtlich zwei Parkplätze und zwei Güterumschlagsplätze aufgehoben.

Fussgängerinnen und Fussgänger: Die Trottoirs werden auf der ganzen Länge der Strasse verbreitert, die Einmündungen in die Seitenstrassen wenn möglich angehoben oder als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Die Beleuchtung wird verbessert und die Bäume werden so angeordnet, dass sie die Fussgängerverbindungen in Richtung Klosterberg und um die Elisabethenkirche betonen. Die Elisabethenstrasse funktioniert als Fussgängerachse nur, wenn sie für die Fussgängerinnen und Fussgänger als Verbindungsweg erkennbar ist.

Gewerbe und Detailhandel: Güterumschlag und Anlieferung bleiben in der Elisabethenstrasse uneingeschränkt möglich und vereinfachen sich überdies, weil sie neu nicht mehr auf der Fahrbahn, sondern auf dem Trottoir stattfinden. Weil die Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger aufgewertet wird, steigt ihre Attraktivität als Einkaufsstrasse.

Trampassagiere: Die Tramhaltestelle Bankverein (Fahrtrichtung Kleinbasel) erhält eine Wartehalle und wird als Kaphaltestelle ausgestaltet. Die Passagiere steigen direkt vom Trottoir ins Tram, müssen also nicht mehr wie heute auf einer schmalen und gefährlichen Haltestelleninsel warten. Dies ermöglicht das gefahrlose Ein- und Aussteigen für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung oder von Familien, die mit Kinderwagen unterwegs sind. Der verbleibende Verkehr (Güterumschlag und Velos) kann nicht mehr an einem in der Haltestelle stehenden Tram vorbeifahren. Auch die Tramhaltestellen Kirschgarten werden als Kaphaltestellen ausgestaltet. Die Haltestelle in Richtung Bahnhof wird auf die Höhe derjenigen in Gegenrichtung verschoben, womit für alle Fahrgäste ein Aussteigen direkt auf das Trottoir (und nicht wie heute teilweise auf die Fahrbahn) möglich wird.

Velofahrende: Velofahrende können die Elisabethenstrasse auch in Zukunft in beide Richtungen befahren. Weil dank der Teilspernung für den Individualverkehr mehr Platz zur Verfügung steht, kann das Tram die Velos im gesamten ansteigenden Strassenstück in Fahrtrichtung Bahnhof und auch vor der Haltestelle Bankverein in Fahrtrichtung Kleinbasel überholen. Unterhalb der Baumreihe am Kohlenberg und vor den „Theaterpyramiden“ entstehen neue Veloabstellplätze.

Unter dem Strich sind die Auswirkungen der Umgestaltungsmassnahmen eindeutig positiv. Die nicht gravierende Einschränkung für den motorisierten Durchgangsverkehr in Richtung Kleinbasel wird durch die Aufwertung für alle anderen Verkehrsteilnehmer weit aufgewogen. Für das Tram fallen die täglichen Behinderungen weg. Für die Automobilisten, die die Elisabethenstrasse lediglich als Durchfahrtsachse benutzen, bestehen verschiedene klein- und grossräumige Alternativrouten.

3.2 Etappierung

Die Kommissionsmehrheit kann die Argumentation des Regierungsrats nachvollziehen, dass die Erneuerung der Elisabethenstrasse nicht zeitgleich mit den Bauarbeiten zur Erweiterung

des Kunstmuseums stattfinden kann. Letztere führen angeblich zu einer Einschränkung der Verkehrskapazität in der Dufourstrasse. Das zeitliche Argument ist jedoch das einzige, das für eine Etappierung spricht. Sachlogisch macht eine Aufteilung in zwei Etappen keinen Sinn. Ohne äusseren Zwang würde man die Erneuerung zweifelsohne in einem Schritt vollziehen und nicht innerhalb von wenigen Jahren zwei Baustellen in derselben Strasse auf tun. Die beiden Etappen gehören zusammen und bedingen sich bis zu einem gewissen Grad gegenseitig. Jedenfalls müsste man sich ernsthaft fragen, ob man für die erste Etappe CHF 6,2 Mio. aufwerfen soll, würde die zweite Etappe gar nicht realisiert.

Um zum Ausdruck zu bringen, dass die so genannten Etappen ein zusammenhängendes Ganzes darstellen, hat die Kommissionsmehrheit die zwei Ziffern im Beschlussentwurf des Regierungsrats zusammengezogen. Wenn der Grosse Rat einen Gesamtkredit statt zwei Einzelkredite bewilligt, signalisiert er, dass er eine möglichst zeitnahe Umsetzung aller Projektbestandteile wünscht. Sollten sich andere Projekte verzögern, ist mit einem bewilligten Gesamtkredit auch eine andere zeitliche Etappierung möglich und damit die Flexibilität der Umsetzung höher.

Die Kommissionsminderheit ist bezüglich der Etappierung anderer Meinung. Mit dem Argument, sie wolle die dringend notwendigen Gleissanierungen nicht verhindern, beantragt sie dem Grossen Rat, vorerst nur den Kredit für die erste Etappe zu bewilligen. Aus Optik der Kommissionsmehrheit ist dies allerdings ein Scheinargument. Die Gleissanierungen sind nämlich gar nicht Bestandteil des Ratschlags bzw. werden nicht aus dem zu sprechenden Kredit finanziert. Die Mittel für die Gleissanierung sind finanzrechtlich gebunden und können vom Regierungsrat auch ohne Beschluss des Grossen Rats freigegeben werden. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit wäre es deshalb konsequenter, die Minderheit würde den Ratschlag als Ganzes zurückweisen und damit zum Ausdruck bringen, dass sie am Status Quo festhalten möchte und jegliche Änderung des Verkehrsregimes ablehnt. Jedenfalls sieht die Kommissionsmehrheit keinen Grund, warum der Grosse Rat nicht bereits zum jetzigen Zeitpunkt klar zum Ausdruck bringen sollte, wie die Elisabethenstrasse künftig aussehen soll. Auch wenn die Umsetzung nicht sofort an die Hand genommen werden kann, kann diesbezüglich schon heute Klarheit geschaffen werden. Müsste der Regierungsrat wie von der Minderheit beantragt in ein paar Jahren noch einmal einen Kredit für die zweite Etappe beantragen, wäre dies auf Seiten der Regierung wie des Parlaments nur mit einem zusätzlichen Arbeitsaufwand – nicht aber einem zusätzlichen Erkenntnisgewinn – verbunden.

Wird nur die erste Etappe umgesetzt, bleibt die Erneuerung aus Sicht der Kommissionsmehrheit Stückwerk. Beispielsweise könnte dann die Haltestelle Bankverein nicht als behindertengerechte Kaphaltestelle ausgestaltet und die Erschliessung des Gebiets Kirschgarten (vgl. Kapitel 3.3) nicht verbessert werden.

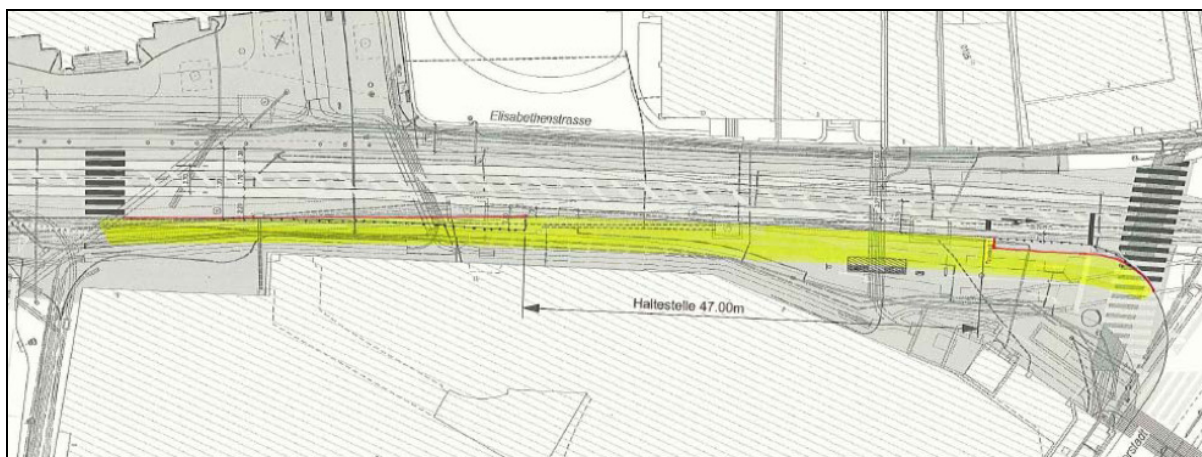
3.3 Detailberatung

Die UVEK hat bei der Erörterung des vorliegenden Projekts einige Punkte aufgegriffen, bei denen aus ihrer Sicht Verbesserungspotenzial besteht. Teilweise betreffen diese die zweite Etappe des Projekts, weshalb sie von der Kommissionsmehrheit vertreten werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat sich nach internen Abklärungen einverstanden erklärt, im De-

tailprojekt die im Folgenden aufgeführten Anregungen zu berücksichtigen. Eine Anpassung der Kredithöhe ist nicht notwendig.

- Zur besseren Erschliessung des Gebiets Kirschgarten soll in der Sternengasse neu Gegenverkehr zugelassen werden. Aus der Kirschgartenstrasse dürfte neu nach links in die Sternengasse abgebogen werden, was insbesondere den Weg zu den beiden Parkhäusern an der Henric Petri-Strasse verkürzen würde.
- Die Elisabethenstrasse wird zwischen der Kirschgartenstrasse und der Bankvereinkreuzung in Richtung Kleinbasel mit „Güterumschlag gestattet“ signalisiert, nicht mit „Zubringerdienst gestattet“. Dies ist insofern konsequent, als das vom Regierungsrat vorgelegte neue Verkehrsregime Innenstadt auch in der Aeschenvorstadt nur noch den Güterumschlag zulassen will. Bis zur Kirschgartenstrasse wird gemäss Ratschlag „Zubringerdienst gestattet“ signalisiert.
- Zur Verbesserung der Verhältnisse für die Fussgänger soll bei der Einmündung in den Klosterberg der Radius enger ausgestaltet sowie die Fahrbahn analog zur Einmündung in die Steinentorstrasse (leichte Fahrbahnanhebung) ausgestaltet werden. Der Ratschlag sieht keinen verbesserten Übergang für die Fussgänger vor.
- Die Kaphaltestellen Kirschgarten und Bankverein (Richtung Kleinbasel) werden im Interesse der Velofahrenden als Verengung statt als Vorsprung ausgestaltet. Zudem wird vor der Lichtsignalanlage beim Bankverein eine Aufstellfläche für Velofahrende geschaffen (vgl. Abbildung 2).
- Für einen besseren Fussgängerfluss zur Innenstadt soll – von der Elisabethenanlage her – nach der Wallstrasse und im Bereich der Henric Petri-Strasse je eine zusätzliche Fussgängerquerung markiert werden.

Abbildung 2: Ausgestaltung Kaphaltestelle Bankverein



Im Weiteren geht die Kommissionsmehrheit davon aus, dass das neue Verkehrsregime Innenstadt, das flächendeckend Tempo 30 vorsieht, auch auf die Elisabethenstrasse Anwendung findet.

3.4 Neues Verkehrsregime

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 10.11.2010 den *Ausgabenbericht 10.1977.01 Neues Verkehrskonzept Innenstadt. Grundkonzept und Erweiterung Kleinbasel* vorgelegt. Weil die Erneuerung der Tramgeleise in der Elisabethenstrasse dringend ist, kann mit der Umgestaltung dieser Achse nicht bis zur Umsetzung dieses Konzepts (vormals Verkehrsregime Innenstadt) zugewartet werden. Die Erneuerung der Elisabethenstrasse orientiert sich aber am neuen Verkehrskonzept Innenstadt und auch an den von der UVEK in ihrem Bericht zum Ratschlag 05.0865.01 „Neues Verkehrsregime Innenstadt zur Umsetzung“ vom 5.3.2008 formulierten und vom Grossen Rat bestätigten Leitplanken.

Konkret sind mit der Erneuerung der Elisabethenstrasse in angrenzenden Strassen die folgenden Änderungen am Verkehrsregime vorgesehen:

Kirschgartenstrasse: Heute ist die Kirschgartenstrasse eine Einbahnstrasse, die von der Sternengasse in die Elisabethenstrasse führt. In Zukunft wird die Fahrtrichtung umgedreht. Das Abbiegen aus der Elisabethenstrasse in die Kirschgartenstrasse ist aus beiden Fahrtrichtungen möglich.

Sternengasse: Die Sternengasse ist heute eine Einbahnstrasse. Nach der Umgestaltung der Elisabethenstrasse wird sie zwischen Henric-Petri-Strasse und Aeschenvorstadt in beiden Fahrtrichtungen befahrbar sein.

Henric-Petri-Strasse: Heute kann man aus der Henric-Petri-Strasse nur nach rechts in die Elisabethenstrasse abbiegen, in Zukunft wird dies auch nach links möglich sein.

Aeschenvorstadt und St. Alban-Graben: Für die Aeschenvorstadt und den St. Alban-Graben hat das neue Verkehrsregime Elisabethenstrasse keine direkten Auswirkungen. Sollte in der Aeschenvorstadt jedoch das Fussgänger-Ypsilon des Verkehrsregimes Innenstadt umgesetzt werden, wird dort und im St. Alban-Graben Richtung Wettsteinbrücke der motorisierte Verkehr nur noch als Zubringerdienst bzw. zum Güterumschlag fahren können.

4. Antrag der Kommissionsmehrheit an den Grossen Rat

Die Kommissionsmehrheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 6:0 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs Variante Kommissionsmehrheit. Sie hat Michael Wüthrich zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit



Michael Wüthrich

5. Erörterungen der Kommissionsminderheit

5.1 Ausgangslage und Zusammenfassung

Die Neugestaltung der Elisabethenstrasse soll in zwei Etappen erfolgen: In einer ersten soll die Gleissanierung von der Markthallenbrücke bis zur Henric Petri Strasse sowie die Umgestaltung des Klosterbergs erfolgen und in einer zweiten die verbleibende Gleissanierung bis zum Bankverein sowie Aufwertungsmassnahmen bei der Elisabethenkirche durchzuführen und die Einführung eines neuen Verkehrsregimes im Sinne einer Zubringerregelung in Richtung Bankverein umgesetzt werden.

Die Dringlichkeit der Gleissanierung im Bereich der ersten Etappe erfordert eine raschmögliche Umsetzung dieser Arbeiten während die zweite Etappe erst in 6 Jahren, also ab 2016 ansteht.

Die Minderheit der UVEK unterstützt selbstverständlich die Gleissanierung und ist auch der Umgestaltung des Klosterbergs und den Aufwertungsmassnahmen bei der Elisabethenkirche gegenüber positiv eingestellt. Die jetzige Festlegung auf das neue Verkehrsregime in der Elisabethenstrasse lehnt sie jedoch klar ab und stellt deshalb dem Mehrheitsantrag der UVEK einen Minderheitsantrag entgegen. Dieser beantragt dem Grossen Rat, dass vorderhand erst über die erste Etappe entschieden und der Entscheid zur zweiten Etappe bis zum Vorliegen gesicherter Daten zur Durchführbarkeit eines neuen Verkehrsregimes ausgestellt wird.

5.2 Gleissanierungen

Da die Gleissanierungen im oberen Bereich der Elisabethenstrasse von hoher Dringlichkeit sind, ist ihre Durchführung allseits unbestritten. Auch ist der Anspruch auf die Einrichtung von neuen Haltestellen entlang der neu sanierten Gleistrassen auf der ganzen Länge der Elisabethenstrasse auf Grund des Behindertengleichstellungsgesetzes unbestritten. Dass eine solch neugestaltete Haltestelle beim Bankverein einen Einfluss auf den Verkehrsfluss haben wird ist logisch, da der Verkehr das Tram bei der Haltestelle nicht mehr rechts passieren und sich nicht mehr daneben aufstellen kann. Es steht also nicht nur weniger Stauraum zur Verfügung sondern die Fahrzeuge können die Kreuzung nicht mehr zeitgleich mit dem Tram überqueren.

5.3 Situation der zu Fuss Gehenden

Die Minderheit begrüsst, dass die Infrastruktur für die zu Fuss Gehenden verbessert werden soll wo dies wegen der zum Teil engen Platzverhältnissen überhaupt möglich ist. Erwartet wird eine wesentliche Verbesserung des Beleuchtungskonzeptes, denn die heutigen Leuchstelen sind nicht nur nicht mehr zeitkonform sondern durch die Spuren von Vandalenakten derart verunstaltet, sodass sie für die vom Bahnhof in die Innerstadt zu Fuss Gehenden eher aus- als einladend wirken. Auch muss die Führung der Fussgänger und Fussgängerinnen in diesem Bereich generell aktualisiert und verbessert werden um ihre Funktion erfüllen zu können.

5.4 Verkehrsführung

Während die Mehrheit der UVEK und die Regierung einen sofortigen Entscheid über eine Änderung des Verkehrsregimes in der Elisabethenstrasse haben möchten, ist die Minderheit in diesem Punkt anderer Meinung. So war dies auch der Grund für den Dissens in der UVEK und hat schliesslich dazu geführt, dass dem Grossen Rat als Entscheidungsgrundlage ein Minderheits- und Mehrheitsbericht vorgelegt wird. Die Meinungen der Mehrheit in der UVEK gingen von einer Vollsperrung über eine Sperrung des Klosterbergs bis zum im Ratschlag vorgeschlagene Sperrung der Elisabethenstrasse für den Durchgangsverkehr in Richtung Bankverein. Gegen Ende der UVEK-Diskussionen wurde dann noch ein zusätzlicher neuer Vorschlag diskutiert, dass nämlich der untere Teil Richtung Bankverein mit Ausnahme des Anlieferverkehrs generell für den Durchgangsverkehr geschlossen wird.

Die Minderheit stellt sich für alle vorgeschlagenen Sperrvarianten die grundsätzliche Frage, ob solche einschneidenden verkehrspolitischen Anordnungen in der Realität mit zumutbaren Auswirkungen auf die Autofahrenden und die gesamte Verkehrssituation durchgeführt werden können.

Die Konsequenz wäre bekanntermassen, dass der Durchgangsverkehr auf der Achse Elisabethenstrasse – Wettsteinbrücke vorwiegend über den Aeschenplatz und die Dufourstrasse geführt werden müsste. Von den heute rund 6500 Fahrzeugen täglich, die Richtung Wettsteinbrücke fahren wären dies bei einer Teilspernung der Elisabethenstrasse laut Angaben des BVD um die 3000 zusätzliche Fahrzeuge auf dieser Alternativachse. Der zusätzliche Zeitbedarf bei der Querung des Knotens Aeschenplatz bei einem solchen Mehrverkehr wurde vom BVD als „tolerierbar“ bezeichnet, konnte aber nicht näher quantifiziert werden. Das BVD geht davon aus, dass mit „speziellen Massnahmen“ (die im Ratschlag nicht weiter konkretisiert wurden) ein solches Verkehrsregime durchgesetzt werden könnte. Die Minderheit hat jedoch grosse Bedenken, ob dies in der Praxis auch realisierbar ist.

Auf Grund dieser Feststellung möchte die Minderheit mehr Klarheit über die Durchführbarkeit einer solch einschneidenden verkehrspolitischen Massnahme und stellt den Antrag, im jetzigen Zeitpunkt lediglich die erste Etappe der Elisabethenstrassen-Neugestaltung zu beschliessen. Über die zweite Etappe ist erst nach Vorlage gesicherter Daten über die zu erwartenden Verkehrsströme bei einer Mehrbelastung des Knotens Aeschenplatz und der Dufourstrasse zu entscheiden. Die Sperrungen der oberen Elisabethenstrasse für die Realisierung der ersten Etappe ist nämlich ideal dazu geeignet aufzuzeigen, wie sich der Verkehr bei der vorgeschlagenen Verkehrsführung verteilt und ob die prognostizierten Verkehrsströme und erwarteten zusätzlichen Wartezeiten im Bereich des Aeschenplatzes und der Dufourstrasse mit den tatsächlichen Werten übereinstimmen. Mit der Realisierung der ersten Etappe ist sozusagen ein grosser Feldversuch ohne zusätzliche Kosten möglich.

Die Analyse der dann entstehenden Verkehrssituation erlaubt eine realistische Beurteilung ob eine derartige Mehrbelastung in der Praxis tolerierbar ist.

Liegen diese Daten vor, soll der Regierungsrat dem Parlament eine neue Vorlage zur zweiten Etappe mit oder ohne Änderung des Verkehrsregimes unterbreiten. Denkbar wäre allerdings auch, dass der Regierungsrat schon vorher mit einer Vorlage an das Parlament gelangt, die die Gleissanierungen im untern Teil der Elisabethenstrasse und die Aufwertungsmassnahmen um die Elisabethenkirche umfasst und dann gegebenenfalls zu einem späte-

ren Zeitpunkt das Verkehrsregime zur Abstimmung bringt. Aufgrund der längeren Baupause im Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau des Kunstmuseums entsteht durch dieses Vorgehen kein und nur wenig Zeitverzögerung da in dieser Zeit aus Kapazitätsgründen sowieso eine Umleitung des Verkehrs aus der Elisabethenstrasse auf die Dufourstrasse nicht erfolgen kann.

Der Minderheit wurde von der Mehrheit vorgeworfen, dass sich ihre Haltung gegen den ÖV und den Langsamverkehr richten würde und nur die Interessen des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt und somit die Wohn- und Lebensqualität in Basel verschlechtert und nicht verbessert würden. Dies ist natürlich nicht zutreffend, denn auch die Minderheit möchte, dass Basel eine attraktive Stadt ist und bleibt und ist auch der Meinung, dass der Öffentliche und Langsamverkehr genauso wie auch der Individualverkehr wichtige Faktoren für die Erreichung dieses Ziels darstellen. Hierzu muss auch gesagt werden, dass der ÖV in Basel im Vergleich zur übrigen Schweiz und auch gegenüber dem Ausland bereits heute hervorragend ausgebaut ist und weiter wird und auch dem Langsamverkehr eine hohe Priorität zukommt. Optimierungen und Verbesserungen sind natürlich immer möglich – im Fall der Elisabethenstrasse sprechen wir aber von einem verkehrspolitisch wichtigen und einschneidenden Eingriff mit Signalwirkung. Eine solche Massnahme muss deshalb wohlüberlegt und im Einklang mit dem vom Regierungsrat vorgelegten neuen „Verkehrskonzept Innerstadt“ betrachten werden. Auch muss erwiesen sein, dass eine solche Massnahme in der Verkehrsrealität umgesetzt werden kann und nicht zu massiven Behinderungen und Verkehrszusammenbrüchen führt. Dass die Minderheit dem Grossen Rat beantragt, aktuell nur über die erste Etappe der Neugestaltung der Elisabethenstrasse zu entscheiden, ist weder eine Verschiebung dieses wichtigen verkehrspolitischen Entscheides auf den „St. Nimmerleinstag“ – wie ihr dies von der Mehrheit vorgeworfen wird – noch eine Absage an eine attraktive Innerstadt oder gar den Öffentlichen Verkehr in Basel. Es ist vielmehr die realpolitische Forderung, den motorisierten Individualverkehr sinnvoll in das Gesamtverkehrskonzept von Basel zu integrieren.

6. Schlussfolgerungen und Antrag der Kommissionsminderheit an den Grossen Rat

Die Kommissionsminderheit befürwortet die erste Etappe der Neugestaltung der Elisabethenstrasse und möchte, dass über die Realisierung der zweiten Etappe erst nach Vorliegen gesicherter Angaben zur Durchführbarkeit eines neuen Verkehrsregimes in der Elisabethenstrasse zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird.

Die Kommissionsminderheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 5:0 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs Variante Kommissionsminderheit. Sie hat Heiner Vischer zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

A handwritten signature in dark ink, reading 'H. Vischer', with a stylized flourish underneath.

Heiner Vischer

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss Kommissionsmehrheit

Entwurf Grossratsbeschluss Kommissionsminderheit

Grossratsbeschluss (Kommissionsmehrheit)

betreffend

Erneuerung Elisabethenstrasse (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche). Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB - Innenstadt

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 09.0223.01 und den Bericht Nr. 09.0223.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Für die Erneuerung der Elisabethenstrasse inkl. Umgestaltung Klosterberg sowie die Umsetzung des „Verkehrsregimes Elisabethenstrasse“ und die Aufwertung um die Elisabethenkirche zur Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt wird ein Kredit von CHF 9'381'000 inkl. MWST (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2009) zulasten der Rechnungen 2010 bis 2016 des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6170.110.21072, des Tiefbauamtes bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss (Kommissionsminderheit)

betreffend

Erneuerung Elisabethenstrasse (inkl. Umgestaltung Klosterberg und Aufwertung um die Elisabethenkirche). Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB - Innenstadt

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 09.0223.01 und den Bericht Nr. 09.0223.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Für eine erste Etappe der Erneuerung der Elisabethenstrasse inkl. Umgestaltung Klosterberg zur Verbesserung der Verkehrssituation für den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr auf der Achse Bahnhof SBB – Innenstadt wird ein Kredit von CHF 6'207'000 inkl. MWST (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2009) zulasten der Rechnungen 2010 bis 2013 des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Position 6170.110.21072, des Tiefbauamtes bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.