



Kanton Basel-Stadt

Abstimmung vom 17. Juni 2007



Wir stimmen ab über

- den Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino
- die Initiative «Ja zum Trolleybus» und den Gegenvorschlag des Grossen Rates

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Vorwort des Regierungsrates	6
-----------------------------	---

Erläuterungen

Erläuterungen zum Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino	8
--	---

Erläuterungen zur Initiative «Ja zum Trolleybus» und zum Gegenvorschlag des Grossen Rates	18
---	----

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino	29
--	----

Grossratsbeschluss betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, Ausgabe von CHF 1'500'000 für eine Gasbetankungsanlage, Gewährung eines Darlehens von höchstens CHF 5'000'000 an die BVB für die Beschaffung von 26 Gasbussen	33
--	----

Initiativtext

Text der Initiative «Ja zum Trolleybus»	35
---	----

Stimmabgabe

Briefliche und persönliche Stimmabgabe	37
--	----

Öffnungszeiten der Wahllokale

Basel	38
Riehen und Bettingen	39

Verlust von Abstimmungsunterlagen

Neubezug von Abstimmungsunterlagen	40
------------------------------------	----

Sehr geehrte Stimmbürgerin
Sehr geehrter Stimmbürger

Am Wochenende vom 17. Juni 2007 können Sie über zwei kantonale Vorlagen entscheiden.

- **Neues Stadt-Casino Basel: Die Voraussetzungen für ein zeitgemässes Musik- und Kulturzentrum sollen geschaffen werden.**

Der enge und schlecht nutzbare Erweiterungsbau des bestehenden Stadt-Casinos am Barfüsserplatz soll durch einen Neubau ersetzt und der geschützte Musiksaal saniert werden. Die Infrastruktur des Stadt-Casinos soll erneuert werden, damit die Räume besser genutzt und mehr Flächen für eine optimale Bewirtschaftung des Hauses geschaffen werden können. Die Vorlage sieht eine Zonenänderung, einen Bebauungsplan und einen Investitionsbeitrag des Kantons in Höhe von 40 Millionen Franken vor. Dieser Beitrag wird jedoch nur dann ausbezahlt, wenn die Gesamtfinanzierung des Projekts gesichert ist.

Stimmen Sie deshalb JA zum Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino.

- **Trolleybusvorlage: Der Gegenvorschlag setzt die ökologischen Anliegen der Initiative wirkungsvoll um und sieht vor, dass alle Busse der BVB künftig mit Erdgas/Biogas angetrieben werden.**

Die Trolleybusinitiative verlangt, dass das Trolleybusssystem in Basel erhalten und erweitert werde. Da dies sehr teuer wäre und die Flexibilität und die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn im öffentlichen Verkehr gefährden würde, erarbeiteten Regierungsrat und Grosser Rat einen Gegenvorschlag. Dieser sieht vor, das Antriebssystem der Busse der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) auf der Basis von Erdgas/Biogas zu vereinheitlichen. Zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität soll zudem gesetzlich verankert werden, dass die Busse strenge Emissionsanforderungen (Lärm, Abgase) erfüllen müssen. Der Gegenvorschlag nimmt die ökologischen Anliegen der Initiative auf und setzt sie wirkungsvoller und günstiger um.

Stimmen Sie deshalb NEIN zur Initiative, JA zum Gegenvorschlag und sprechen Sie sich bei der Stichfrage für den GEGENVORSCHLAG aus.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Die Präsidentin



Dr. Eva Herzog

Der Staatsschreiber



Dr. Robert Heuss

Basel, den 3. April 2007

Erläuterungen zum Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino

Abstimmungsempfehlung

Der Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Bebauungsplan und Investitionsbeitrag schafft die notwendigen Voraussetzungen für das Neue Stadt-Casino als ein Musik- und Kulturzentrum, das den heutigen Anforderungen an Fläche und Infrastruktur genügt. Die wertvolle Bausubstanz des Musiksaals würde geschützt und der Barfüsserplatz sowie die Kulturstadt Basel gestärkt. Der Investitionsbeitrag in Höhe von 40 Millionen Franken würde allerdings nur dann gewährt, wenn die Gesamtfinanzierung des Projekts gesichert ist.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen daher:

- **Stimmen Sie JA zum Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino.**

Ausgangslage

Das Stadt-Casino am Barfüsserplatz wird von der als Verein organisierten und 1824 gegründeten Casino-Gesellschaft mit gemeinnützigen kulturellen Zielen und ohne staatliche Betriebssubventionen geführt. Dank der Einnahmen aus den kommerzi-

ellen Nutzungen, wie dem Restaurant oder den Dienstleistungsbetrieben, kann die Casino-Gesellschaft die Räume zu günstigen Bedingungen an Kultur- und Musikveranstalter abgeben. Um dieses Konzept erfolgreich weiterführen zu können, muss das Stadt-Casino vergrössert und die Infrastruktur den heutigen Anforderungen des Publikums, der Veranstalter, der Künstlerinnen und Künstler angepasst werden.

Für ein neues Stadt-Casino wurden verschiedene Machbarkeitsstudien durchgeführt und ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Das Siegerprojekt stammt von Zaha Hadid Architects aus London. Es erfüllt sowohl die Bedürfnisse der Casino-Gesellschaft nach mehr Raum als auch die Anforderungen des Kantons nach einer städtebaulich ansprechenden Einbettung des Neubaus in den Barfüsserplatz.

Der nun zur Abstimmung stehende Grossratsbeschluss zum Projekt Neues Stadt-Casino Basel schafft die finanziellen und rechtlichen Voraussetzungen, um den historisch und akustisch wertvollen Musiksaal zu sanieren und den bestehenden Erweiterungsbau zu ersetzen.

Der Grosse Rat stimmte den planerischen Massnahmen und dem Investitionsbeitrag mit grossem Mehr zu. Gegen die Vorlage wurde das Referendum ergriffen. Deshalb wird nun darüber abgestimmt.

Worum geht es?

Der Grossratsbeschluss beinhaltet insbesondere eine Zonenänderung, setzt einen Bebauungsplan fest und sieht einen Investitionsbeitrag für den Bau des geplanten Neuen Stadt-Casinos vor. Der Investitionsbeitrag in Höhe von 40 Millionen Franken wird erst ausbezahlt, wenn die Einhaltung der Kosten garantiert ist und die Projektträgerschaft belegen kann, dass die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist.

Der Grossratsbeschluss bildet die Grundlage dafür, dass die Nutzfläche erweitert und die Infrastruktur ausgebaut werden können. So kann der Musiksaal saniert, die beiden bestehenden Säle Grosser Festsaal und Hans Huber-Saal durch einen neuen, vielseitiger nutzbaren Saal ersetzt und die Foyers erweitert werden.

- **Zonenänderung und Bebauungsplan definieren klar die Nutzung des geplanten Neuen Stadt-Casinos. Die teilweise kommerzielle Nutzung soll auch in Zukunft die kulturelle Nutzung ermöglichen.**

Das Neue Stadt-Casino wird rund 9'300 m² Nutzfläche umfassen. Das sind 3'000 m² mehr als bisher. Das heute bestehende Verhältnis von zwei Dritteln kultureller Nutzung und einem Drittel kommerziellen Nutzungen (Gastronomie, Dienstleistung, Verkauf) bleibt auch für das geplante Neue Stadt-Casino dasselbe. Die Gastronomie wird in einem Restaurant im Parterre, einem Café auf dem Barfüsserplatz sowie einer Bar im ersten Stock ganztags und abends weitergeführt. Die Dienstleistungsangebote wie etwa zurzeit Basel Tourismus, Billetvorverkauf und SBB-Reisebüro sollen weiterhin im Stadt-Casino ihren Platz finden. Die vorgesehene grössere Nutzfläche kann nicht im bestehenden Gebäudevolumen untergebracht werden. Deswegen ist für den Neubau eine Zonenänderung notwendig. Da zudem das Stadt-Casino heute schon zu einem überwiegenden Teil kulturell genutzt wird und diese Nutzung im öffentlichen Interesse steht, soll das Neue Stadt-Casino in die dafür geeignete Zone für Nutzungen im öffentlichen Interesse (Nöl) umgezont werden.

Der Bebauungsplan konkretisiert die Nutzung im öffentlichen Interesse. Er erlaubt ausschliesslich kulturelle, insbesondere musikalische, Nutzungen und sieht kommerzielle Nutzungen nur dann vor, wenn diese die selbsttragenden kulturellen Nutzungen im Neuen Stadt-Casino ermöglichen. Darüber hinaus regelt der Bebauungsplan auch, wie gross der Neubau werden darf und er schützt den bestehenden Musiksaal.

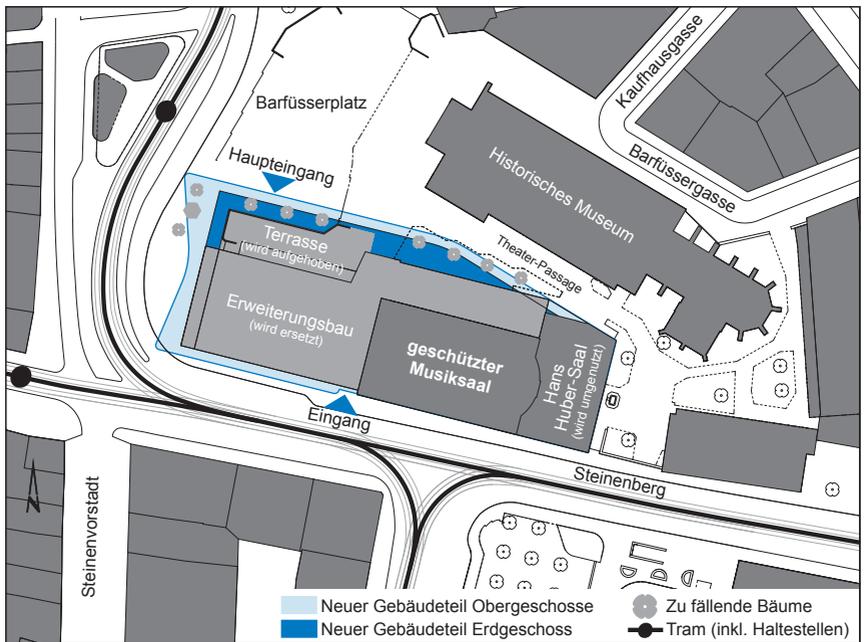
- **Das Neue Stadt-Casino soll den Barfüsserplatz aufwerten und stärken.**

Für die Casino-Gesellschaft und für Basel-Stadt ist die gute Einbettung des Neuen Stadt-Casinos in seine Umgebung eine zentrale Voraussetzung. So wurde im gesamten Verfahren darauf geachtet, dass der Neubau eine Aufwertung und Stärkung des Barfüsserplatzes ermöglicht. Das Erdgeschoss des geplanten Casino-Neubaus ist fünf Meter hoch und verglast. Dank des vorgesehenen öffentlichen Durchgangs durch das Haus kann man in Zukunft direkt vom Barfüsserplatz beispielsweise zum Theater gelangen. Der ausserordentliche Bau wird zahlreiche Interessierte in die Stadt und auf den Barfüsserplatz locken. So können vom Neuen Stadt-Casino neben den Kultur- und Musikinteressierten auch die umliegenden Restaurants, Cafés und Läden profitieren.

Der Barfüsserplatz und die angrenzenden Gebäude wurden in den letzten Jahren und Jahrhunderten mehrmals grundlegend umgestaltet. Das Neubauprojekt von Zaha Hadid fügt sich als weiterer Baustein in die lange Geschichte dieses Platzes ein. Die begehbare Fläche des Barfüsserplatzes wird durch den Neubau um 155 m² kleiner (siehe auch Abbildung Seite 12). Trotzdem werden alle bisherigen Nutzungen wie der Weihnachtsmarkt oder die Herbstmesse und alle anderen Veranstaltungen weiterhin auf dem Platz stattfinden können. Der Grossratsbeschluss hält dies ausdrücklich fest.

- **Der Investitionsbeitrag in Höhe von 40 Millionen Franken wird nur dann gewährt, wenn die Gesamtfinanzierung gesichert ist und die Kosten eingehalten werden.**

Der neue Erweiterungsbau kostet 80 Millionen Franken, die Renovation des geschützten Musiksaals 20 Millionen Franken. Weitere 15 Millionen Franken fallen als Zusatzkosten an, zum Beispiel für die vorzeitige Beendigung des Pachtvertrags mit dem Pächter der Restaurants im Stadtcasino. Der Kanton investiert 40 Millionen Franken an die Baukosten. Das ist rund ein Drittel der Gesamtkosten von 115 Millionen Franken. Weitere 40 Millionen Franken sollen durch Spendengelder und 35 Millionen Franken durch Hypotheken aufgebracht werden.



Die Gebäudeteile des geplanten Neuen Stadt-Casinos: Der bestehende Musiksaal wird saniert, der Hans Huber-Saal wird umgenutzt. Der neue Erweiterungsbau wird grösser als der bestehende, verkleinert den begehbaren Raum des Barfüsserplatzes aber nur geringfügig. (Quelle: Baudepartement)

Der Investitionsbeitrag von Basel-Stadt ist an zwei Bedingungen geknüpft. Zum Einen muss garantiert sein, dass die Kosten eingehalten werden, zum Anderen muss die Projektträgerschaft belegen können, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist. Die 40 Millionen Franken sind eine einmalige Investition in einen Bau, welcher der Kulturstadt Basel dienen wird. Somit unterstützt dieser Beitrag nicht in erster Linie die Casino-Gesellschaft, sondern die Kulturstadt Basel. Er ermöglicht der Casino-Gesellschaft, ihre gemeinnützige Tätigkeit im Interesse der Basler Kulturveranstalter weiterzuführen.



Fotomontage des geplanten Neuen Stadt-Casinos: Das verglaste Erdgeschoss trägt dazu bei, den Barfüsserplatz zu öffnen. Die Fassaden des Musiksaals und des Hans Huber-Saals am Steinenberg bleiben unverändert. (Quelle: Casino-Gesellschaft)

Standpunkt der Gegnerinnen und Gegner

Die Gegnerinnen und Gegner des Grossratsbeschlusses betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino führen auf ihren Referendumsbogen folgende Gründe für ihre Ablehnung des Grossratsbeschlusses an:

- Das neue Stadt-Casino sei viel zu gross und verunstalte den Barfüsserplatz. Der überdimensionierte Klotz sei am Barfüsserplatz fehl am Platz. Er nehme mit seinen Dimensionen keine Rücksicht auf die benachbarten Bauten und würde sie in den Schatten stellen. Der Barfüsserplatz würde in seinem Charakter und seinen Nutzungsmöglichkeiten stark beeinträchtigt und zum Casino-Vorplatz degradiert.
- Das neue Stadt-Casino sei mit den 40 Millionen Steuerfranken, die dafür bezahlt werden müssten, viel zu teuer. In Zeiten leerer Staatskassen sollen die Bürgerinnen und Bürger nicht zusätzlich belastet werden. Während für viele staatliche Aufgaben die Finanzen nicht vorhanden seien, solle der Kanton fürs neue Stadt-Casino nicht 40 Millionen Franken ausgeben. Hinzu käme der Steuerverlust von vielen Millionen Franken durch die Steuer-Abzugsfähigkeit der Spenden und den Verzicht auf die Mehrwertabgabe. Dazu seien Kostenüberschreitungen programmiert.
- Das neue Stadt-Casino sei eine finanzielle Hochrisiko-Anlage. Die Betriebskostenrechnung sei abenteuerlich und nur einzuhalten, wenn sich sowohl bei der kommerziellen Nutzung, bei den Saalvermietungen als auch bei den übrigen Veranstaltungen ein unrealistisch hoher Geschäftserfolg einstelle. Dies sei angesichts der riesigen Konkurrenz in dieser Sparte unmöglich. Zudem werde der gemeinnützige Betrieb des neuen Stadt-Casinos in Frage gestellt, da die Quersubventionierung des gemeinnützigen Betriebs durch den kommerziellen Teil nicht wie angegeben funktionieren werde. Auf Basel-Stadt würden grosse zusätzliche Kosten und Subventionsausgaben zukommen.
- Das Stadt-Casino sei eine unsinnige Kulturutopie. Denn schlechte Zuschauerzahlen könnten nicht durch Prunkbauten kompensiert werden.
- Ein Nein zum Neubau-Koloss würde den Weg frei machen für die Sanierung des heutigen Casinos beziehungsweise für ein neues Projekt, das mit Basels Stadtzentrum sensibler, und mit den Staatsfinanzen sparsamer, umginge.

Stellungnahme zu den Einwänden

- **Der Barfüsserplatz soll zum Theater und zur Steinenvorstadt hin geöffnet werden. Alle bisherigen Nutzungen sind auf dem Platz auch in Zukunft möglich.**

Das Stadt-Casino ist über 60 Jahre alt. Seine Infrastruktur muss unbedingt erneuert werden, damit ein besseres Raumklima (Lüftung, Temperatur, Licht) und mehr Flächen für eine optimale Bewirtschaftung des Hauses geschaffen werden können. Wegen der zusätzlichen Fläche wird der Neubau leicht grösser. Bei der Erarbeitung des Erweiterungsprojekts wurde von Anfang an darauf geachtet, dass sich das Neue Stadt-Casino gut in seine Umgebung einfügt. Der öffentliche Durchgang und das geplante fünf Meter hohe, verglaste Erdgeschoss öffnen den Barfüsserplatz zum Theater und zur Steinenvorstadt hin. Dies stellt einen grossen Gewinn dar, der den Umstand aufwiegt, dass die begehbare Fläche des Barfüsserplatzes um 155m² verkleinert wird. Alle bisherigen Nutzungen (z.B. Weihnachtsmarkt oder Herbstmesse) und alle anderen Veranstaltungen können weiterhin auf dem Platz stattfinden. Dies hält der Grossratsbeschluss ausdrücklich fest.

- **Der Kantonsbeitrag von 40 Millionen Franken wird nur dann ausbezahlt, wenn die Gesamtfinanzierung des Neuen Stadt-Casinos gesichert ist.**

Mit den 40 Millionen Franken übernimmt der Kanton Basel-Stadt nur ein Drittel der Investitionskosten des Gesamtprojektes Neues Stadt-Casino Basel. Der Kantonsbeitrag wird jedoch erst dann ausbezahlt, wenn ein Kostenvoranschlag mit einer Kostengenauigkeit von fünf Prozent vorliegt und wenn die Projektträgerschaft belegen kann, dass die Gesamtfinanzierung sicher gestellt ist. Dies garantiert, dass nur ein finanzierbares Projekt realisiert wird.

Spenden entlasten die Staatskasse von Aufgaben, die andernfalls vom Staat getragen werden. Die kulturellen, sozialen und wohltätigen Institutionen sind auch in Zukunft auf Spenden angewiesen. Der Bebauungsplan legt fest, dass die Nutzung des Neuen Stadt-Casinos insgesamt selbsttragend und nicht gewinnorientiert sein muss. Mit der Zonenänderung entsteht keine Wertsteigerung des Bodens und somit kein Mehrwert. Deswegen fällt auch keine Mehrwertabgabe an den Kanton an.

- **Das Stadt-Casino wurde bisher immer finanziell erfolgreich betrieben. Es wird – wie bisher – auch künftig keine staatliche Betriebssubventionen erhalten. Die neuen Aufwendungen der privaten Casino-Gesellschaft sollen insbesondere durch die bessere Nutzung der Säle aufgewogen werden.**

Der Mehrjahresfinanzplan der Casino-Gesellschaft wurde durch externe Experten erstellt und überprüft. Er ist vorsichtig berechnet und knüpft an die bisherigen Zahlen an. Der Betrieb des Stadt-Casinos hat bisher finanziell erfolgreich auf dem Nutzungsverhältnis von zwei Dritteln kulturelle Nutzung und einem Drittel kommerzielle Nutzung funktioniert. Die Mehrnutzungsmöglichkeiten und die grössere Fläche sollen dieses erfolgreiche Modell der Querfinanzierung weiterhin garantieren.

Die bessere Infrastruktur (Lüftung des Musiksaals, flexible Bestuhlung etc.) und die grösseren Flächen für Dienstleistungen und Verkauf wiegen die neuen Aufwendungen der Casino-Gesellschaft auf. Der Hans-Huber-Saal und der Grosse Festsaal sind heute so schlecht nutzbar, dass pro Jahr nur noch insgesamt 30 Konzerte stattfinden. Sie müssen dennoch kontinuierlich in Stand gehalten werden. Diese beiden Säle sollen durch einen neuen Konzertsaal mit guter Infrastruktur für klassische Konzerte, aber auch für elektronisch verstärkte Musik, ersetzt werden. Die Attraktivität des Neuen Stadt-Casinos wird neue Veranstaltungen anziehen und verbunden mit der programmatischen Öffnung (klassische Konzerte, Popkonzerte, gesellschaftliche Veranstaltungen) zusätzliche Veranstaltungen und Anlässe ermöglichen.

- **Bei einem Nein zum Neuen Stadt-Casino bliebe die heutige unbefriedigende Situation auf unbestimmt lange Zeit bestehen.**

Bei einem Nein zum Neuen Stadt-Casino würde der bestehende, enge und schlecht nutzbare Erweiterungsbau weiter existieren – es gäbe keine Alternative. Die heutige, unbefriedigende Situation würde auf unbestimmt lange Zeit weitergeführt. Das Gesamtprojekt für ein Neues Stadt-Casino Basel ist auch eine notwendige Voraussetzung dafür, die bestehenden Bauten, insbesondere den geschützten Musiksaal, zu sanieren. Eine Sanierung ist nur sinnvoll und finanzierbar, wenn dadurch die grundsätzlichen Mängel des bestehenden Gebäudes behoben werden können. Eine reine

Sanierung würde Kosten in zweistelliger Millionenhöhe verursachen und die schlechten, beengenden Verhältnisse nicht ändern. Diese kostenintensive Sanierung könnte – da keine zusätzlichen Flächen für die Quersubventionierung bereitgestellt werden können – nicht nachhaltig finanziert werden. Zudem müssten die beiden schlecht nutzbaren Säle Hans-Huber-Saal und Grosser Festsaal beibehalten werden.

Die Projektierung des Neuen Stadt-Casino kostete mehrere Millionen Franken und wurde von der Casino-Gesellschaft, Spenderinnen, Spendern sowie durch einen staatlichen Projektierungskredit finanziert. Nationale und internationale Experten standen beratend zur Seite. Die finanziellen Ressourcen reichen gemäss der Casino-Gesellschaft aber nicht mehr aus, einen zweiten solchen Projektierungsprozess an die Hand zu nehmen. Die Chance, dass Basel ein neues Stadt-Casino mit einem aufgewerteten Barfüsserplatz erhält, wäre damit für Jahrzehnte vertan.

Stimmen Sie aus diesen Gründen JA zum Grossratsbeschluss betreffend Projekt Neues Stadt-Casino.

Erläuterungen zur Initiative «Ja zum Trolleybus» und zum Gegenvorschlag des Grossen Rates

Abstimmungsempfehlung

In Basel-Stadt fahren die öffentlichen Busse mit einem Diesel- oder Erdgasmotor; nur noch eine Buslinie wird in der Region mit Trolleybussen befahren. Eine Initiative fordert nun, das Trolleybussystem in Basel-Stadt zu erhalten und auszubauen. Der Gegenvorschlag des Regierungsrates und des Grossen Rates sieht demgegenüber vor, die Busflotte der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) auf der Basis Erdgas/Biogas zu vereinheitlichen. Zudem soll gesetzlich festgelegt werden, dass die Busse der BVB strengen Emissionsanforderungen (Lärm, Abgase) genügen müssen. Mit den Bestimmungen des Gegenvorschlags können insbesondere auch die ökologischen Anliegen der Trolleybusinitiative wirkungsvoller und günstiger umgesetzt werden.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen daher:

- **Stimmen Sie NEIN zur Initiative,**
- **Stimmen Sie JA zum Gegenvorschlag,**
- **Kreuzen Sie bei der Stichfrage das Feld GEGENVORSCHLAG an.**

Ausgangslage

Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) erbringen mehr als zwei Drittel ihrer Leistungen mit dem Tram. Das Busnetz dient als Zubringer zum Tram und bedient vor allem frequenzschwächere Linien. Im Busbereich verfügt die BVB aber über drei Antriebs-

systeme: Diesel, Erdgas und elektrische Busse (Trolleybusse). Mit Trolleybussen betrieben wird nur noch die 4,8 Kilometer lange Linie 31 vom Claraplatz via Friedhof Hörnli nach Riehen Habermatten.

Verschiedene Antriebssysteme aufrecht zu erhalten, ist teuer. Zudem erschwert dies eine koordinierte Netzplanung in der trinationalen Agglomeration. Weder der Kanton Basel-Landschaft noch die südbadischen und elsässischen Nachbargemeinden haben ein Interesse daran, das System Trolleybus auf ihrem Gebiet einzuführen. Beim Trolleybus handelt es sich deshalb um eine baselstädtische Insellösung. Bereits seit vier Jahren wird kontrovers darüber diskutiert, wie die Busflotte der BVB vereinheitlicht werden soll. Ende 2004 wurde die unformulierte Volksinitiative «Ja zum Trolleybus» eingereicht.

Um Klarheit über die ökonomischen und ökologischen Folgen anstehender Busflottenentscheide zu gewinnen, gab der Regierungsrat im Juli 2005 ein unabhängiges Gutachten in Auftrag. Das Gutachten zeigte, dass die ökologischen Ziele der Initiative besser und günstiger zu erreichen sind, wenn die Busflotte der BVB auf der Basis Erdgas/Biogas vereinheitlicht würde. Deswegen sieht der Gegenvorschlag des Regierungsrates und des Grossen Rates zur Initiative insbesondere vor, die alten Diesel-, Erdgas- und Trolleybusse durch 26 Erdgas-/Biogasbusse zu ersetzen. Über die Initiative und den Gegenvorschlag wird nun abgestimmt.

Was will die Initiative?

Die Initiantinnen und Initianten der unformulierten Initiative «Ja zum Trolleybus» fordern, dass das System Trolleybus aufrecht erhalten und weiter entwickelt werde. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen als Ergänzung zum Tram solle zudem der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität (weniger Lärm, keine Abgase) besonderes Gewicht beigemessen werden.

Die Initiantinnen und Initianten geben auf dem Initiativbogen folgende Gründe für ihr Begehren an:

- Der Trolleybus soll erhalten werden.

Die Initiantinnen und Initianten wenden sich gegen die Abschaffung der Trolleybusse aus Spargründen. Würden nämlich die bestens unterhaltenen Oberleitungen heruntergerissen, die intakte Infrastruktur zerstört, die (bei Initiativbeginn) noch nicht zehn Jahre alten Trolleybus-Fahrzeuge verkauft, sei dies eine Geldverschleuderung; nicht zuletzt auch darum, weil das beim BVB-Personal vorhandene grosse Know-How verloren ginge, das für Tram und Trolleybus oft identisch oder ähnlich sei. Die Abschaffung des Trolleybusses wäre ein kurzsichtiger Entscheid.

- Der Trolleybus ist sanft, umweltfreundlich und energiesparend.

Die Initiantinnen und Initianten wollen, dass der Trolleybus erhalten werde, weil er weniger Lärm verursache; beim Fahren sei er leiser als das Tram. Der Elektromotor des Trolleybusses sei energiesparend und produziere weder Gestank noch Abgase. Mit der Umstellung von Trolleybussen auf Busse, die mit Diesel- oder anderen Verbrennungsmotoren angetrieben werden, würden die Lebens- und Wohnqualität verschlechtert. Liegenschaften würden durch mehr Lärm und Schadstoffe entwertet. Die Energieabhängigkeit vom Ausland würde sich erhöhen und künftige Abgaben (CO₂-Abgabe, Klimarappen, Kyoto-Protokoll) würden den Betrieb dieser Busse verteuern. Trolleybusse hingegen würden mit energiesparenden Elektromotoren fahren, für welche die IWB den Strom aus heimischen Wasserkraftwerken liefere. Eine Umstellung würde den IWB Einnahmehausfälle beschern. Schliesslich biete der Trolleybus dank seiner Laufruhe und seinem Fahrverhalten hohen Fahrkomfort. Besonders ältere Menschen würden seine Bequemlichkeit und Sicherheit schätzen.

Argumente gegen die Initiative

- **Die teilweise Neuerstellung, Wiederinbetriebnahme und Erneuerung der Trolleybus-Infrastruktur würden insgesamt rund 44 Millionen Franken kosten.**

Die Umsetzung der Trolleybus-Initiative würde hohe Investitionen nach sich ziehen. Zusätzlich zur bestehenden Linie 31 könnten sinnvollerweise nur die Linien 30 und 36 auf Trolleybus umgestellt werden, da nur sie zur Zeit über keine Kantonsgrenzen führen. Allein die neu zu erstellende Fahrleitungs-Infrastruktur (Elektrifizierung der Linien 30 und 36) würde schätzungsweise etwa 35 Millionen Franken kosten. Dazu kämen die Kosten für die Wiederinbetriebnahme und die in den nächsten Jahren anstehende Erneuerung des bestehenden Trolleybusnetzes (schätzungsweise 9 Millionen Franken). Diese Kosten wären wesentlich höher als die Kosten für den Rückbau der Trolleybusinfrastruktur. Würden die Busse auf den Linien 30, 31 und 36 mit Elektro- statt mit Verbrennungsmotoren angetrieben, brächte dies trotz der grossen Kosten den Fahrgästen kaum Nutzen und dem öffentlichen Verkehr keine neuen Kunden. Zudem könnte das baselstädtische Bussystem nicht auf ein einziges Antriebssystem vereinheitlicht werden. Neben den Trolleybussen wären weiterhin Busse mit Verbrennungsmotoren notwendig, um jene Mehrzahl der Linien zu befahren, die über die Kantonsgrenze führen.

- **Die Lebens- und Wohnqualität kann mittelfristig wirkungsvoller mit einer Vereinheitlichung der BVB-Busflotte auf Gasbusse verbessert werden.**

Die Lebens- und Wohnqualität kann mittelfristig wirkungsvoller verbessert werden, wenn die BVB-Busflotte auf der Basis Erdgas/Biogas betrieben wird, als wenn einzelne Buslinien mit hohen Kosten auf das Trolleybussystem umgerüstet werden. Gasbusse kommen bezüglich Lärmemission zwar noch nicht ganz an die Trolleybusse heran. In den letzten Jahren wurden die Gasbusse jedoch dank des technologischen Fortschritts wesentlich leiser und laufruhiger. Die ökologischen Ziele (Luftreinhaltung, CO₂-Reduktion) der Trolleybus-Initiative sind mit der Vereinheitlichung der BVB-Busflotte auf der Basis Erdgas/Biogas langfristig gesehen wesentlich kostengünstiger zu erreichen als mit dem Ausbau des Trolleybusnetzes.

- **Der Ausbau des Systems Trolleybus würde die Flexibilität und die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn gefährden.**

Durch den Erhalt bzw. Ausbau des Systems Trolleybus würde sich der Kanton Basel-Stadt die Möglichkeit verbauen, das Busnetz kantonsgrenzenübergreifend weiter zu entwickeln. Weder der Kanton Basel-Landschaft noch die Nachbargemeinden haben ein Interesse daran, in das bei ihnen nicht vorhandene System Trolleybus zu investieren. Auch innerhalb des Kantons benötigt die BVB mehr Flexibilität im Busbereich. So ist zum Beispiel vorgesehen, die Erlenmatt in einem ersten Schritt durch die Verlegung der Buslinie 30 von der Feldbergstrasse in die Erlenstrasse zu erschliessen. Wenn nun die Linie 30 mit Trolleybussen betrieben würde, wäre das mit grossen Investitionen verbunden. Dies für eine Übergangszeit von nur wenigen Jahren, denn mittelfristig soll die Erlenmatt an das Tramnetz angebunden werden.

Die knappen Investitionsmittel im Bereich öffentlicher Verkehr sollen deshalb vorrangig zur gezielten Erweiterung des Tramnetzes in Richtung trinationale Agglomeration und für die Trammerschliessung der Stadtentwicklungsgebiete (Erlenmatt, Dreispitz) eingesetzt werden.

Was sieht der Gegenvorschlag vor?

Der Gegenvorschlag des Regierungsrates und des Grossen Rates nimmt die ökologischen Anliegen der Trolleybusinitiative auf und will sie möglichst kosteneffizient realisieren. Die Busflotte der BVB soll in zwei Schritten auf der Basis Erdgas/Biogas vereinheitlicht werden.

- **Die alten Diesel-, Erdgas- und Trolleybusse sollen durch 26 moderne Erdgas-/Biogasbusse ersetzt werden. Basel-Stadt gewährt der BVB dafür ein rückzahlbares Darlehen in Höhe von höchstens fünf Millionen Franken. Zusätzlich dazu soll der Bau einer Gasbetankungsanlage mit einem Kredit von 1,5 Millionen Franken unterstützt werden.**

Die BVB wird, als Ersatz für die alten Diesel-, Gas- und Trolleybusse, in einem ersten Schritt 26 neue Erdgas-/Biogasbusse beschaffen. Diese sollen zu 50 Prozent mit er-

neuerbarem und deshalb klimaneutralem Biogas aus regionaler Produktion (Biogasanlage Pratteln) betankt werden. Mit der übernächsten Busbeschaffung kann die BVB in den Jahren 2015/16 ihre Flotte auf der Basis Erdgas/Biogas vereinheitlichen. Die Beschaffung der Erdgas-/Biogasbusse kostet die BVB rund 14 Mio. Franken. Die BVB kann rund zwei Drittel der Investition aus eigenen Mitteln finanzieren. Sie benötigt somit ein Darlehen des Kantons in der Höhe von höchstens fünf Millionen Franken.

Mit der geplanten Beschaffung von neuen Erdgas-/Biogasbussen wird ein Neubau der Erdgastankstelle nötig. Der Kanton soll sich mit 1,5 Millionen Franken daran beteiligen. In der BVB-Garage Rank soll eine neue Langsam-Gasbetankungsanlage mit Zapfstellen an jedem Stellplatz installiert werden, wo die Fahrzeuge über Nacht aufgetankt werden können. Die neuen Erdgas-/Biogasbusse können direkt in die Garage einfahren und stauen sich nicht mehr vor der Tankstelle. Die Nachbarschaft wird dadurch von Lärm und Abgasen entlastet.

- **Die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität soll bei den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterhin von Bedeutung sein und gesetzlich verankert werden.**

Bei der Bestellung von Leistungen des öffentlichen Verkehrs schenken Regierungsrat und Grosser Rat dem Erhalt und der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Quartieren auch weiterhin grosse Aufmerksamkeit. Im Gesetz über den Öffentlichen Verkehr soll deshalb neu die Bestimmung eingefügt werden, wonach der Kanton der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität besonderes Gewicht beimisst, indem bei der Bestellung von Busleistungen im Ortsverkehr die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik festgelegt werden. In diesem wesentlichen Punkt geht der Gegenvorschlag des Regierungsrates und des Grossen Rates weiter als die Initiative.

Reaktionen auf den Gegenvorschlag

Das Komitee Pro Trolleybus wollte die Initiative aus verschiedenen Gründen nicht zu Gunsten des Gegenvorschlags zurückziehen:

- Eine Minderheit im Grossen Rat und das Komitee Pro Trolleybus kritisieren, dass der Trolleybus in Basel als ergänzendes System zum Tram abgeschafft werden soll, während ihn andere Städte modernisieren und ausbauen. Weltweit würden zahlreiche Städte den Fahrzeugpark des Trolleybusses erneuern. Es entstünden auch neue Linien und ganze Netze. Das Basler Trolleybusnetz sei vollkommen intakt und betriebsfähig, das Entfernen dieser Infrastruktur sei volkswirtschaftlich unsinnig und käme mit 5,7 Millionen Franken teurer zu stehen als veranschlagt.
- Weiter befürchten die Trolleybusbefürworterinnen und -befürworter, dass wegen des Ersatzes der Trolleybusse durch Gasbusse in den Quartieren mehr Lärm und Abgase entstehen könnten. Der Gegenvorschlag würde den Lärm des Gasbusses und die ruhigen Laufeigenschaften des Trolleybusses ausklammern. Der Gasbus sei, auch wenn er zu 50 Prozent mit Biogas betrieben wird, keine erfolversprechende Gegenmassnahme zum Klimawandel.
- Die Minderheit kritisierte im Grossen Rat, der Gegenvorschlag sei intransparent und der Erdgas-/Biogasbus würde nur dank Subventionen der Gaswirtschaft, die am Schluss durch die Kleinbezügerinnen und -bezüger finanziert werden müssten, ökonomisch so gut abschneiden. Sie beanstandet weiter, dass der Kanton den Bau einer Gasbetankungsanlage mit 1,5 Millionen Franken subventioniere. Weiter ist die Minderheit nicht damit einverstanden, dass 25 Prozent der Mehrkosten des Biogases über den Energie-Förderfonds finanziert würden.

Stellungnahme zu den Argumenten

- **Ein Ausbau des Trolleybussystems findet vor allem in Städten statt, die über kein urbanes Tramsystem verfügen.**

Die von den Trolleybusbefürworterinnen und -befürworthern zitierte Renaissance des Trolleybuses findet vor allem in Städten und Agglomerationen statt, die über kein urbanes Tramnetz verfügen. In Westeuropa gibt es noch circa 45 Trolleybusbetriebe. Davon verfügen – neben Basel – nur deren 11 sowohl über ein städtisches Tramnetz als auch über Trolleybuslinien. Die Agglomeration Basel hat das dichteste Tramnetz in der Schweiz. Anstatt mit dem Trolleybus in eine zweites, in Basel nur marginales System des elektrischen Transportes zu investieren, soll – wo dies vom Fahrgastaufkommen her gerechtfertigt ist – deshalb das Tramnetz weiter ausgebaut werden.

- **Dem Lärm und der Umweltfreundlichkeit wird bei der Beschaffung der Gasbusse und auch bei zukünftigen Busbeschaffungen besondere Aufmerksamkeit geschenkt.**

Trolleybusse sind die leisesten zur Zeit auf dem Markt angebotenen Busse. Unterdessen haben aber auch Gasbusse grosse Fortschritte im Bereich Lärm gemacht. Wird der Gegenvorschlag angenommen, wird die BVB gesetzlich verpflichtet, bei der Beschaffung von Bussen dem Faktor Lärm besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Einsatz von Biogas ist eine wirksame Massnahme des Klimaschutzes, vergleichbar mit dem Einsatz von elektrischem Strom aus Wasserkraft oder Solarzellen. Biogas wird in der Region aus kompostierbaren Abfällen oder Klärschlamm hergestellt und ist somit CO₂-neutral.

- **Ein Teil der Masten für die Trolleybus-Fahrleitungen können weiterhin für die öffentliche Beleuchtung genutzt werden.**

Die Demontage der bestehenden Trolleybusfahrleitungen kostet den Kanton schätzungsweise 3,5 Millionen Franken. Die von den Trolleybusbefürworterinnen und -befürworthern genannte Summe von 5,7 Millionen Franken ist zu hoch gegriffen. Die Diskrepanz erklärt sich damit, dass ein Teil der Masten von den IWB weiterhin als

Kandelaber für die öffentliche Beleuchtung genutzt werden kann und deshalb nicht entfernt werden muss.

- **Die Förderung der umweltfreundlichen Treibstoffe Erdgas und Biogas geschieht in transparenter Weise.**

Dank Marketing-Beiträgen des Gasverbundes Mittelland in Höhe von 1,4 Millionen Franken wird die Beschaffung der Erdgas-/Biogasbusse für die BVB mit rund 14 Millionen Franken kaum teurer als die Beschaffung von Dieselnissen. Die durch die Gaswirtschaft gewährten Beiträge beschränken sich nicht auf den öffentlichen Verkehr. Automobilistinnen und Automobilisten, die auf ein Erdgas-Fahrzeug umsteigen, kommen ebenfalls in Genuss eines Beitrages von maximal 1500 Franken. Es handelt sich um eine Marketingmassnahme für den umweltfreundlichen Treibstoff Erdgas/Biogas. Auch Kleinbezüglerinnen und -bezügler profitieren von steigenden Absatzmengen, da dann die Fixkosten der Gasdistribution auf eine grössere verkaufte Menge Erdgas verteilt werden können. Die Beimischung von 50 Prozent erneuerbarem und klimaneutralem Biogas zum Erdgas kostet jährlich zwischen 200'000 bis 220'000 Franken. Ein Viertel dieses Betrages soll über den Förderfonds, gemäss kantonalem Energiegesetz, finanziert werden. Der Einsatz von Biogas beim öffentlichen Verkehr erfüllt in doppelter Hinsicht die Ziele des Energiegesetzes. Einerseits sorgt ein gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz für vermehrtes Umsteigen vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr, andererseits sorgt die Verwendung von lokal produziertem Biogas für eine Reduktion des CO₂-Ausstosses und geringeren Abhängigkeiten von Preisschwankungen importierter fossiler Energieträger.

Der Gegenvorschlag nimmt die ökologischen Anliegen der Trolleybusinitiative auf und setzt sie effizient und günstig um. Es wäre nämlich sehr teuer und würde die Flexibilität und die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn im Bereich öffentlichen Verkehr gefährden, wenn Basel-Stadt, wie von der Trolleybusinitiative gefordert, das Trolleybussystem erhalten und ausbauen würde. Deswegen sieht der Gegenvorschlag des Regierungsrates und des Grossen Rates vor, die Busflotte der BVB auf

der Basis Erdgas/Biogas zu vereinheitlichen. Zudem soll gesetzlich festgelegt werden, dass bei der Beschaffung neuer Busse den Emissionen der Fahrzeuge (Lärm, Abgase) besondere Bedeutung zukommt, damit die Wohn- und Lebensqualität in Basel-Stadt weiter verbessert werden kann.

Aus all diesen Gründen empfehlen Ihnen Regierungsrat und Grosser Rat:

- **Stimmen Sie NEIN zur Initiative,**
- **Stimmen Sie JA zum Gegenvorschlag,**
- **Sprechen Sie sich bei der Stichfrage für den GEGENVORSCHLAG aus.**

Was bewirken die möglichen Stimmabgaben zur Busvorlage?

- **NEIN zur Initiative, JA zum Gegenvorschlag**

Wenn die Stimmberechtigten den Gegenvorschlag annehmen und die Initiative verwerfen, können die ökologischen Erdgas-/Biogasbusse schon im Sommer 2007 bestellt und im Laufe des Jahres 2008 in Betrieb genommen werden. Das System Trolleybus würde im Laufe des Jahres 2008 abgeschaltet und dann abgebaut werden.

- **JA zur Initiative, NEIN zum Gegenvorschlag**

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative annehmen, den Gegenvorschlag ablehnen, müssen Regierungsrat und Grosser Rat eine Vorlage zur Umsetzung der unformulierten Trolleybusinitiative erarbeiten. Diese dürfte voraussichtlich eine Investition für die Elektrifizierung des Abschnittes Spalentor–Bahnhof SBB, die Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Badischer Bahnhof–Spalentor, die allfällige Gewährung eines Darlehens an die BVB zur Beschaffung von neuen Bussen sowie einen Planungskredit für die Elektrifizierung der Buslinie 36 umfassen. Die dringend notwendige Busbeschaffung der BVB dürfte um ein bis zwei Jahre verzögert werden.

- **NEIN zur Initiative, NEIN zum Gegenvorschlag**

Wenn sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag abgelehnt werden, kommen – was die Busbeschaffung anbelangt – die Bestimmungen des BVB-Organisationsgesetzes zum Tragen. Die BVB wäre in diesem Fall frei in der Wahl des Antriebsystems. Im Bedarfsfall müsste sie ein rückzahlbares Darlehen des Kantons beantragen.

- **JA zur Initiative, JA zum Gegenvorschlag: Stichfrage entscheidet**

Wenn sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, entscheidet die Stichfrage: Spricht sich eine Mehrheit für den Gegenvorschlag aus, wird dieser sofort umgesetzt. Spricht sich die Mehrheit der Stimmberechtigten bei der Stichfrage für die Initiative aus, muss – wie dargestellt – eine Vorlage zu deren Ausformulierung und Umsetzung erarbeitet werden.

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, gestützt auf die §§ 97, 101 und 106 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) vom 17. November 1999, auf § 6 des Gesetzes über die Inanspruchnahme der Allmend durch die Verwaltung und durch Private vom 24. März 1927, nach Einsichtnahme in die Ratschläge des Regierungsrates Nr. 06.0953.01 vom 13. Juni 2006 und Nr. 06.0990.01 vom 13. Juni 2006 sowie in den gemeinsamen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission und der Bildungs- und Kulturkommission Nr. 06.0953.02 / 06.0990.02, beschliesst:

I. Zonenänderung

Der Zonenänderungsplan Nr. 13'174 des Hochbau- und Planungsamtes vom 9. Dezember 2005 wird verbindlich erklärt.

II. Bebauungsplan

1. Der Bebauungsplan Nr. 13'175 des Hochbau- und Planungsamtes vom 9. Dezember 2005 wird verbindlich erklärt.

2. Zum Bebauungsplan werden folgende Vorschriften erlassen:

- a) Im Baubereich A darf ein Gebäude mit folgender Nutzung erstellt werden:
 - aa) Teile des Unter- und Erdgeschosses: Verkaufsflächen, Gastronomie und Dienstleistungsnutzungen mit dem Ziel, selbsttragende kulturelle Nutzungen im neuen Stadt-Casino zu ermöglichen.
 - bb) Übrige Geschosse: Kulturelle, insbesondere musikalische Nutzungen im Sinne der gemeinnützigen, nicht gewinnorientierten Trägerschaft des neuen Stadt-Casinos.
 - cc) Die zulässigen Höhen ergeben sich aus den im Bebauungsplan dargestellten Profilen.
 - dd) Im Bereich D darf die Dachprofilinie auf einem Drittel der Fassadenlänge überschritten werden, sofern die Höhe von 283,5 m ü. M. eingehalten wird.
 - ee) Für einen Notausgang darf ein gestalterisches Element im Bereich der Barfüssertreppe über die Grenzen des Baubereichs hinaus gebaut werden.
- b) Im Baubereich B darf ein auskragendes Gebäudeteil ab einer minimalen lichten Höhe von 5,20 m gebaut werden, wie in den Profilen dargestellt. Der Aussenraum unterhalb der Auskrugung muss öffentlich zugänglich bleiben. Der Regierungsrat wird zur Schaffung einer Allmendparzelle ermächtigt, die zur Erstellung des im Baubereich B vorgesehenen Gebäudeteils notwendig ist.

- c) Der Musiksaal in Baubereich C ist in seiner historischen und künstlerischen Substanz zu erhalten. Zu diesem Zweck veranlasst der Regierungsrat dessen Unterschutzstellung entsprechend der Gesetzgebung über den Denkmalschutz unter Berücksichtigung des vorliegenden Bebauungsplans. Der Annexbau Hans Huber-Saal ist in seiner nach aussen hin sichtbaren historischen und künstlerischen Substanz zu erhalten.
3. Das zuständige Departement kann geringfügige Abweichungen vom Bebauungsplan ausnahmsweise zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

III. Linienplan

Der Nutzungsplan / Linienplan Nr. 5628 des Tiefbauamts für die Bau- und Strassenlinienänderung im Bereich Steinenberg, Theater- Passage und Barfüsserplatz wird genehmigt.

IV. Abweisung der Einsprachen

Die Einsprachen von

- Heimatschutz Basel, Hardstrasse 45, Postfach, 4020 Basel, vom 29. März 2006
- Stiftung Steineck, Steinenvorstadt 1, 4051 Basel, vom 4. April 2006
- Firma KOB AG vom 20. März 2006; vertreten durch Dr. Stefan Suter, Advokat, Clarastrasse 56, 4005 Basel
- Firma Mc Donald's Suisse Development Sarl vom 5. April 2006; vertreten durch Dr. Stefan Suter, Advokat, Clarastrasse 56, 4005 Basel
- Café Huguenin AG vom 3. April 2006; vertreten durch Dr. Stefan Suter, Advokat, Clarastrasse 56, 4005 Basel
- Herrn Josef Schüpfer, der Walliser Kanne AG sowie des Restaurant Hotel Stadthof vom 3. April 2006; alle vertreten durch Dr. Stefan Suter, Advokat, Clarastrasse 56, 4005 Basel
- Stiftung Lohnhof vom 27. März 2006; vertreten durch Dr. Stefan Suter, Advokat, Clarastrasse 56, 4005 Basel
- Herrn Alfred Rickhoff, Restaurant z. braunen Mutz, Barfüsserplatz 10, 4001 Basel, vom 31. März 2006
- PSP Properties AG, Brandschenkestrasse 150, 8027 Zürich, vom 5. April 2006
- Herrn Felix Bigliel vom 3. April 2006; vertreten durch lic. iur. Bettina Waldmann, Advokatin, Gerbergasse 1, 4001 Basel

werden im Sinne der im Ratschlag Nr. 06.0953.01 enthaltenen Erwägungen abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

Auf die Einsprachen von

- Herrn Felix Robert Lanz, Hebelstrasse 13a, 4056 Basel, vom 28. März 2006
 - Firma Habivita Immobilien, Peter Ankli, Bedrettostrasse 7, 4059 Basel, vom 24. März 2006
- wird aufgrund mangelnder Legitimation nicht eingetreten.

Sobald dieser Grossratsbeschluss rechtskräftig geworden ist, ist den Einsprechenden eine Ausfertigung dieses Beschlusses und zur Erläuterung ein Exemplar des Ratschlages Nr. 06.0953.01 und ein Exemplar des gemeinsamen Berichts Nr. 06.0953.02 / 06.0990.02 der Bau- und Raumplanungskommission und der Bildungs- und Kulturkommission persönlich zuzustellen.

V. Investitionsbeitrag an das Projekt «Neues Stadt-Casino»

Als einmaliger Beitrag des Kantons Basel-Stadt an das Projekt «Neues Stadt-Casino Basel» wird

1. ein Investitionsbeitrag von CHF 38'550'000 an die Kosten des Projektes «Neues Stadt-Casino Basel» sowie

2. für die Aufwendungen der Archäologischen Bodenforschung Basel-Stadt im Zusammenhang mit der Realisierung des Projektes «Neues Stadt-Casino Basel» ein Beitrag von CHF 815'000 genehmigt.

Dieser Kredit darf erst beansprucht werden, wenn die Projektträgerschaft einen Finanzierungsnachweis (Spenden- und Kreditzusagen sowie Eigenmittel) vorgelegt hat, aus dem hervorgeht, dass die Finanzierung des Neubaus im Rahmen des Projektes «Neues Stadt-Casino Basel» auf der Basis eines detaillierten Kostenvorschlags (Genauigkeit $\pm 5\%$) zusammen mit Beanspruchung des Staatsbeitrags gesichert ist.

Im Sinne einer Auflage wird Folgendes festgelegt: Der Regierungsrat und die zuständigen Stellen der Verwaltung haben im Rahmen ihrer Praxis zur Erteilung von Allmendbenutzungsbewilligungen dafür zu sorgen, dass der Betrieb des «Neuen Stadt-Casinos Basel» die Nutzung des Barfüsserplatzes für Veranstaltungen aller Art nicht stärker einschränkt als bisher.

VI. Publikation

Dieser Beschluss ist mit Rechtsmittelbelehrung zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Basel, den 10. Januar 2007

NAMENS DES GROSSEN RATES

Der Präsident: Dr. Andreas Burckhardt

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 10. Januar 2007 stimmte der Grosse Rat dem Beschluss betreffend Zonenänderung, Festsetzung eines Bebauungsplans, Änderung der Bau- und Strassenlinien und Abweisung der Einsprachen sowie betreffend Investitionsbeitrag an das Projekt Neues Stadt-Casino mit 85 gegen 21 Stimmen zu.

Referendum

Gegen diesen Beschluss des Grossen Rates wurde das Referendum ergriffen. Es kam mit 6'911 gültigen Unterschriften zustande.

Grossratsbeschluss betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, Ausgabe von CHF 1'500'000 für eine Gasbetankungsanlage, Gewährung eines Darlehens von höchstens CHF 5'000'000 an die BVB für die Beschaffung von 26 Gasbussen

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag und Entwurf des Regierungsrates Nr. 04.1871.03 vom 26. September 2006 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 04.1871.04 vom 10. Januar 2007 und im Sinne eines formulierten Gegenvorschlages zur unformulierten Initiative «Ja zum Trolleybus» (Trolleybus-Initiative) beschliesst:

1. Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Änderung vom 7. Februar 2007

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

I.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 wird wie folgt geändert:

In § 3 Abs. 1 wird neu folgende lit. e. beigefügt:

e) misst der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität besonderes Gewicht bei.

In § 5 Abs. 1 wird als dritter Satz beigefügt:

Bei der Bestellung von Busleistungen im Ortsverkehr werden die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik festgelegt.

II.

Diese Änderung wird nach Eintritt der Rechtskraft wirksam.

2. Beschluss des Grossen Rates über die Ausgabe von CHF 1'500'000 für eine Gasbetankungsanlage

An den Bau einer Gasbetankungsanlage auf dem Gelände der Garage Rankhof durch die IWB wird als Beitrag ein à fonds perdu Kredit von maximal CHF 1'500'000, respektive maximal 50% der Bausumme, zulasten der Rechnung 2007 des Wirtschafts- und Sozialdepartements, Departementssekretariat, bewilligt.

3. Beschluss des Grossen Rates über die Gewährung eines Darlehens von höchstens CHF 5'000'000 an die BVB für die Beschaffung von 26 Gasbussen

I.

Der Regierungsrat wird ermächtigt, den BVB für die Beschaffung von 26 Gasbussen als Ersatz für die Trolleybusse, alten Gasbusse und älteren Dieselsebusse ein verzinsliches und rückzahlbares Darlehen in der Höhe von höchstens CHF 5'000'000 zu gewähren.

II.

Dieser Beschluss ist als formulierter Gegenvorschlag zur unformulierten Initiative «Ja zum Trolleybus (Trolleybus-Initiative)» zu publizieren.

Dieser Beschluss ist als formulierter Gegenvorschlag des Grossen Rates zusammen mit der unformulierten Initiative der Gesamtheit der Stimmberechtigten vorzulegen. Für den Fall, dass sowohl die unformulierte Initiative als auch der formulierte Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die unformulierte Initiative zu verwerfen und den formulierten Gegenvorschlag anzunehmen. Wenn die unformulierte Initiative zurückgezogen wird, ist der formulierte Gegenvorschlag nochmals zu publizieren und wird dem fakultativen Referendum unterliegen.

Basel, den 7. Februar 2007

NAMENS DES GROSSEN RATES

Die Präsidentin: Dr. Brigitta Gerber

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 7. Februar 2007 stimmte der Grosse Rat dem Beschluss betreffend Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, Ausgabe von CHF 1'500'000 für eine Gasbetankungsanlage, Gewährung eines Darlehens von höchstens CHF 5'000'000 an die BVB für die Beschaffung von 26 Gasbussen mit 73 zu 38 Stimmen zu.

Initiativtext

Text der unformulierten Initiative «Ja zum Trolleybus»

Gestützt auf § 28 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 2. Dezember 1889 reichen die unterzeichneten im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmbürgerinnen und Stimmbürger folgende unformulierte Initiative ein:

- Das System Trolleybus ist aufrecht zu erhalten und weiter zu entwickeln.
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen als Ergänzung zum Tram ist der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität (weniger Lärm, keine Abgase) besonderes Gewicht beizumessen.

Zustandekommen

Die Initiative «Ja zum Trolleybus» kam mit 7'157 Unterschriften zustande.

Stimmabgabe

Briefliche und persönliche Stimmabgabe

Briefliche Stimmabgabe

Legen Sie nur einen Stimmzettel pro Abstimmungsvorlage ins Couvert (Stimmrechtsausweis). Schliessen Sie das Couvert, entfernen Sie das Adressfeld und übergeben Sie das Couvert unfrankiert der Post.

Wir empfehlen Ihnen, das Couvert bis spätestens am Mittwoch vor dem Abstimmungssonntag einzuwerfen. Es muss bis am Abstimmungssamstag, 16. Juni 2007, 12.00 Uhr (letzte Leerung des Briefkastens an der Petersgasse 11), bei der zuständigen Stelle eingetroffen sein. Später eingehende Stimmzettel werden nicht mehr berücksichtigt.

Persönliche Stimmabgabe an der Urne

Den Stimmrechtsausweis (Couvert) und die Stimmzettel können Sie in einem der Wahllokale zu den angegebenen Zeiten abgeben. Bitte beachten Sie auf den nachfolgenden Seiten die Öffnungszeiten der Wahllokale.

Öffnungszeiten der Wahllokale

Das Stimmrecht darf nur in der Wohngemeinde ausgeübt werden.

Basel

Rathaus, Eingang am Marktplatz 9

Donnerstag, 14. Juni 2007, von 16.00–20.00 Uhr
Freitag, 15. Juni 2007, von 14.00–19.00 Uhr
Samstag, 16. Juni 2007, von 10.00–17.00 Uhr
Sonntag, 17. Juni 2007, von 08.00–12.00 Uhr

Bahnhof SBB, Elsässer-Saal, Eingang Centralbahnstrasse, Elsässerbahnhof

Freitag, 15. Juni 2007, von 14.00–19.00 Uhr
Samstag, 16. Juni 2007, von 10.00–17.00 Uhr
Sonntag, 17. Juni 2007, von 08.00–12.00 Uhr

Bezirkswache Kleinbasel «Claraposten», Clarastrasse 38, 2. Stock

Freitag, 15. Juni 2007, von 16.00–19.00 Uhr
Samstag, 16. Juni 2007, von 12.00–17.00 Uhr
Sonntag, 17. Juni 2007, von 10.00–12.00 Uhr

Riehen

Gemeindehaus

Samstag, 16. Juni 2007, von 15.00–17.00 Uhr

Sonntag, 17. Juni 2007, von 10.00–12.00 Uhr

In die **Gemeinde-Briefkästen** beim Gemeindehaus und beim Rauracher-Zentrum (Zugang «In den Neumatten») können Stimmrechtsausweise noch bis spätestens Samstag 12.00 Uhr vor dem Abstimmungssonntag eingeworfen werden.

Bettingen

Gemeindehaus

Donnerstag, 14. Juni 2007, von 10.00–12.00 Uhr

Freitag, 15. Juni 2007, von 10.00–12.00 Uhr

Samstag, 16. Juni 2007, von 18.30–19.00 Uhr

Sonntag, 17. Juni 2007, von 11.30–12.00 Uhr

Verlust von Abstimmungsunterlagen

Stimmberechtigte, die glaubhaft machen, ihren Stimmrechtsausweis nicht erhalten oder verloren zu haben, können bis spätestens Freitag, 15. Juni 2007, 16.00 Uhr, in der entsprechenden Wohngemeinde neue Abstimmungsunterlagen beziehen:

Basel bei Wahlen und Abstimmungen, Petersgasse 11, Telefon 061 267 70 49,
Riehen bei der Gemeindeverwaltung, Wettsteinstrasse 1, Telefon 061 646 81 11,
Bettingen bei der Gemeindeverwaltung, Talweg 2, Telefon 061 606 99 99.