



Kanton Basel-Stadt

Abstimmung vom 18. Mai 2014



Wir stimmen ab über

- den Grossratsbeschluss vom 23. Oktober 2013 betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof
- die kantonale Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Vorwort des Regierungsrates	4
-----------------------------	---

Erläuterungen

Erläuterungen zum Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof	6
Erläuterungen zur Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»	13

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof	18
Grossratsbeschluss betreffend kantonale Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»	20

Initiativtext

Initiativtext der kantonalen Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»	21
---	----

Stimmabgabe und Öffnungszeiten der Wahllokale

Briefliche und persönliche Stimmabgabe	22
Öffnungszeiten der Wahllokale: Basel, Riehen und Bettingen	23
Verlust von Abstimmungsunterlagen	24

Sehr geehrte Stimmbürgerin
Sehr geehrter Stimmbürger

Am Wochenende vom 18. Mai 2014 können Sie über die folgenden kantonalen Vorlagen abstimmen:

- **Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof**

Der Badische Bahnhof soll als Verkehrsdrehscheibe weiter an Bedeutung gewinnen. Gute Verkehrsangebote, kurze Umsteigewege und ein neu gestalteter Vorplatz des Bahnhofs sollen dieses Kleinbasler Eingangstor zur Basler Innenstadt leistungsfähiger und attraktiver machen. Zudem soll der Verkehr am Badischen Bahnhof übersichtlicher und sicherer werden.

Das Tram Erlenmatt (Badischer Bahnhof–Riehenring) schafft eine direkte Verbindung vom Badischen Bahnhof zu den nördlichen Entwicklungsgebieten Basels: zum neu entstehenden Kleinbasler Erlenmattquartier und dem Grossbasler Volta-Gebiet mit zahlreichen Wohnungen, Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben wie auch zu den Arbeitsplätzen der Life-Science-Industrie. Die neue Tramverbindung führt vom Badischen Bahnhof direkt zum Bahnhof St. Johann und weiter zum Bahnhof SBB. Damit dient sie auch einer besseren Anbindung der deutschen und französischen Agglomeration an die Arbeitszentren in Basel. Die neue Tramstrecke ist das erste Teilstück einer Tramanbindung neuer Wohngebiete und grosser Wirtschaftsareale an die drei Basler Bahnhöfe.

Der Bund anerkennt die Wirksamkeit des Projektes und finanziert das Tram Erlenmatt daher über den Agglomerationsfonds mit einem wesentlichen Beitrag mit.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb, JA zum Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof zu stimmen.

- **Kantonale Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»**

Die unformulierte Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» verlangt, dass der Kanton für einen durchgängigen Steg in unmittelbarer Nähe zum Grossbasler Rheinufer zwischen der Wettsteinbrücke und der Mittleren Brücke sorgt.

Der Grosse Rat hat sich in seiner Sitzung vom 18. Dezember 2013 mit der Initiative befasst und beschlossen, die Initiative den Stimmberechtigten ohne Empfehlung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat hat keine Abstimmungsempfehlung zur Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» abgegeben.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:



Dr. Guy Morin

Die Staatsschreiberin:



Barbara Schüpbach-Guggenbühl

Basel, den 25. März 2014

Erläuterungen zum Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof

Das Wichtigste in Kürze

Die Bevölkerung Basels nimmt seit einigen Jahren stetig zu, neue Wohngebiete und Arbeitsplätze entstehen. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollen die Wohnqualität erhalten und die Attraktivität Basels für die Wirtschaft erhöht werden. Der Grosse Rat hat dazu 2012 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes (Tramnetz Basel 2020) genehmigt und sich damit klar für den weiteren Ausbau des Basler Tramnetzes ausgesprochen. Das Tram Erlenmatt bildet darin ein wichtiges Teilstück: Es ermöglicht eine direkte Verbindung der drei Basler Bahnhöfe miteinander und erschliesst den Norden Basels mit seinen neu entstehenden Wohngebieten und den Arealen der Life-Science-Industrie.

Die neue Tramstrecke zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Riehenring nützt nicht nur den heutigen und künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern auf der Erlenmatt und im umliegenden Quartier, sie ermöglicht es auch den Pendlerinnen und Pendlern aus der Agglomeration, einfacher, schneller und umweltfreundlicher an ihre Arbeitsplätze im Norden Basels zu gelangen.

Zudem macht das Tram Erlenmatt den weiteren Ausbau des Basler Tramnetzes in zwei Richtungen möglich: Einerseits ist das Tram Erlenmatt das erste Teilstück einer geplanten Tramverbindung über die Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB. Andererseits ermöglicht die neue Tramstrecke später eine Verlängerung in südlicher Richtung zur direkten Erschliessung des Wettsteinquartiers und einer Fortsetzung über den Wettsteinplatz zum Bahnhof SBB.

Die Abstimmungsvorlage umfasst aber nicht nur den Bau des Trams Erlenmatt, sondern auch den Ausbau und die Umgestaltung des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs.

Dieser soll zu einem leistungsfähigen Umsteigeort von den internationalen, nationalen und S-Bahn-Zügen auf Tram, Bus und Velo ausgebaut werden. Der Bahnhofsvorplatz soll auch zum attraktiven Eingangstor zur Basler Innenstadt werden mit verbesserten und bequemeren Zugängen zum öffentlichen Verkehr, mit einem neuen Veloparking, Kurzzeitparkplätzen («Kiss and Ride»), Taxiplätzen und einer übersichtlichen Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Umgestaltung des Vorplatzes des Bahnhofes wurde in mehreren Quartierveranstaltungen eingefordert. Sie entspricht einem wichtigen Anliegen der Quartierbewohnerinnen und -bewohner. Es handelt sich bei dieser Abstimmungsvorlage somit um bedeutend mehr als nur um 1.2 Kilometer neue Tramgleise.

Worum geht es?

Das Tram Erlenmatt ist ein wichtiges Teilstück des Tramnetzes Basel 2020. Es führt vom Badischen Bahnhof über die Schwarzwaldallee und die Erlenstrasse bis an den Riehenring (siehe Plan auf Seite 9). Mit dem Bau dieser Strecke wird die Voraussetzung für wesentliche Verbesserungen im öffentlichen Verkehr geschaffen: Der Badische Bahnhof wird als wichtiger Umsteigeort gestärkt – die neue Direktverbindung vom Bahnhof über die Erlenmatt und weiter über die Dreirosenbrücke erschliesst bedeutende Entwicklungsgebiete in Basel Nord (Novartis Campus, Volta) sowie das neu entstehende Erlenmattquartier und seine Umgebung umweltfreundlich und leistungsfähig.

Die neue Tramstrecke ist zugleich auch das erste Teilstück einer geplanten Tramverbindung über die Johanniterbrücke als Ersatz der stark belasteten Buslinie 30 zum Bahnhof SBB. Damit werden auch Spitäler und Uni-Standorte besser mit den beiden grossen Bahnhöfen Basels verbunden und mit dem komfortablen und leistungsfähigen Tram erschlossen. Im Weiteren ermöglicht die neue Tramstrecke später eine Verlängerung in südlicher Richtung zur direkten Erschliessung des Wettsteinquartiers mit der Firma Hoffmann-La Roche und einer Fortsetzung über den Wettsteinplatz zum Bahnhof SBB bis nach Binningen.

Die Lage der neuen Gleise auf dem Autobahntunnel unter der Schwarzwaldallee bedingt eine Verstärkung des Tunnels auf rund 400 Metern Länge, ohne die er die zusätzlichen

Lasten nicht aufnehmen könnte. Dies führt zu erhöhten Kosten. Alternative Linienführungen wurden sorgfältig geprüft, aber keine dieser Alternativen konnte im Vergleich zur gewählten Linienführung überzeugen.

Mit dem Tram Erlenmatt wird die Schwarzwaldallee zwischen Riehenstrasse und Erlenstrasse neu gestaltet: Die vorhandene Platanenreihe bleibt erhalten. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden die Aufenthaltsqualität und die Möglichkeiten, die Strasse zu überqueren, verbessert. Auf beiden Seiten werden neue Velostreifen eingerichtet. Zudem stellt die Neugestaltung eine komfortable und sichere Erschliessung des künftigen Veloparkings am Badischen Bahnhof ebenso sicher wie eine leistungsfähige Verkehrsführung der Busse und Autos.

Im Kredit eingeschlossen ist auch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Die Zufahrt wird neu organisiert, der Verkehr wird übersichtlicher und sicherer, die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mehr Platz und die Velos werden klarer geführt. Damit wird der Bahnhof – nicht zuletzt für die Pendlerinnen und Pendler – zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe. Die Gestaltung des Vorplatzes des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes ist mit der Denkmalpflege und der Deutschen Bahn gemeinsam erarbeitet worden. Neugestaltung und Neuorganisation des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs wurden in mehreren Quartierveranstaltungen eingefordert. Sie entsprechen einem wichtigen Anliegen der Quartierbewohnerinnen und -bewohner.

Die Investition in die neue Tramstrecke und in den Badischen Bahnhof lässt sich mit der Einführung der Vorortlinien 10 und 11 zum Bahnhof SBB vergleichen: Zwischen 1998 und 2001 wurden von den Kantonen Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Dritten zusammen über 70 Millionen Franken für das 800 Meter lange Gleisstück (Trambrücke entlang der Bahngleise) beschlossen, was die direkte Führung der Tramlinien 10 und 11 zum Centralbahnplatz ermöglicht hat. Damit und mit der zusätzlichen Einführung der Buslinie 30 wurde der Bahnhof SBB erst zur attraktiven Verkehrsdrehscheibe.

Die Gesamtinvestition in das Tram Erlenmatt sowie in den Ausbau des Bahnhofsvorplatzes beträgt knapp 77 Millionen Franken und umfasst weit mehr als nur 1.2 Kilometer Gleisneubau zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Riehenring. Der Bundesrat anerkennt den Nutzen der neuen Tramstrecke und finanziert das Projekt mit rund 12 Millionen Franken aus dem Agglomerationsfonds des Bundes mit.

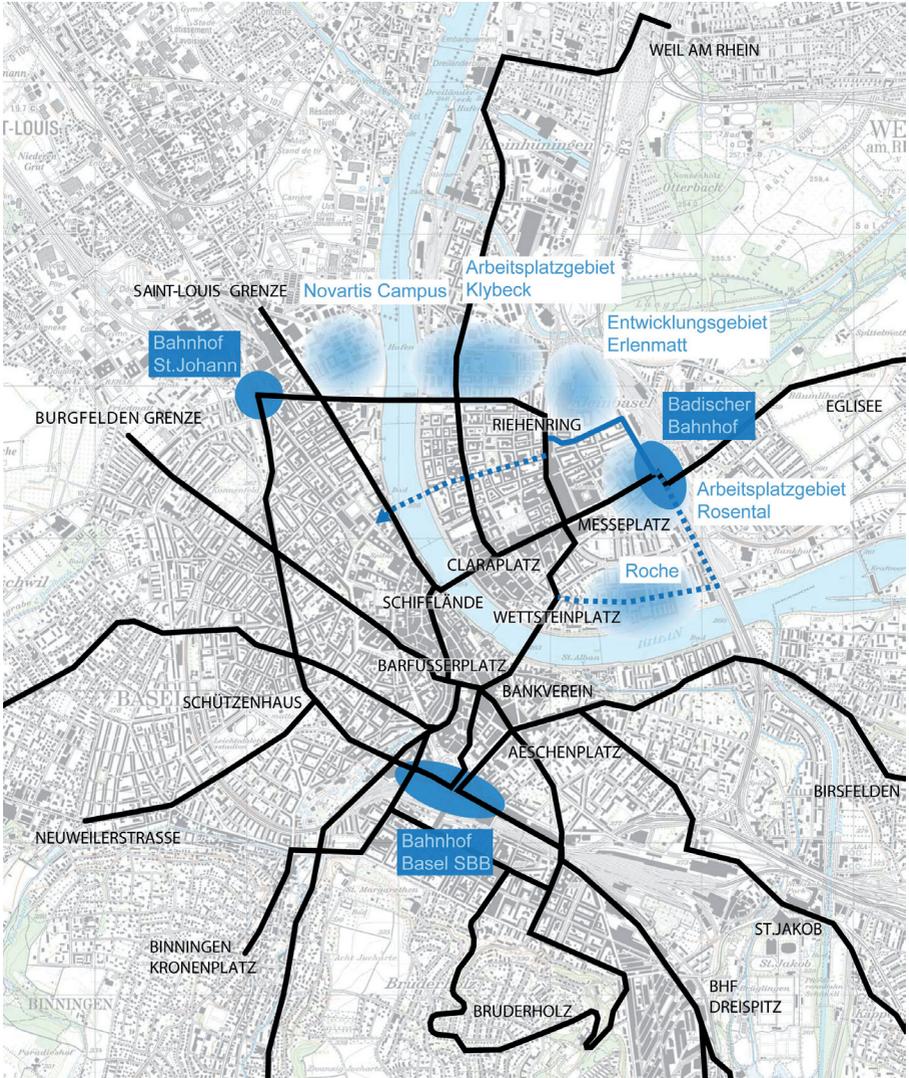


Abb.: Einbettung Tram Erlenmatt (durchgezogene blaue Linie) in das bestehende Tramnetz von Basel (schwarze Linien). Die neue Tramstrecke ist das erste Teilstück zu einer möglichen künftigen Erschliessung des Wettsteinquartiers bis zum Wettsteinplatz mit Anbindung an den Bahnhof SBB sowie zur Tramführung über die Johannerbrücke und ebenfalls weiter zum Bahnhof SBB (gepunktete blaue Linien).

Stellungnahme der Gegnerinnen und Gegner

NEIN zu 68 Millionen Franken für nur 1.2 Kilometer Tram Erlenmatt!

Das Komitee «NEIN zum Tram Erlenmatt!» empfiehlt Ihnen den Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof aus folgenden Gründen zur Ablehnung:

68 Millionen für eine 1.2-Kilometer-Tramlinie sind zu viel!

Die neue Tramverbindung würde Bund und Kanton 68 Millionen Franken kosten, was einer Luxuslösung gleichkommt. Zudem ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis für diese kurze 1.2-Kilometer-Tramlinie zu schlecht, zumal das Erlenmattquartier schon heute gut angeschlossen ist. Für diese Tramlinie besteht kein Bedarf, da das bestehende Busangebot mit durchschnittlich 15 Fahrgästen pro Kurs unterdurchschnittlich besetzt ist.

Ein Kostendeckungsgrad von maximal 17 Prozent ist zu wenig!

Die ausserordentlich hohen Kosten für die Realisierung einer Tramverbindung zwischen Badischer Bahnhof und Riehenring stehen in keinem Verhältnis zu einem vernünftigen Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr. Berechnungen haben ergeben, dass der Kostendeckungsgrad bei maximal 17 Prozent liegen wird, was im Vergleich zum 60-Prozent-Kostenertrag über das gesamte BVB-Liniennetz betriebswirtschaftlich inakzeptabel ist.

Diese niedrige Rentabilität steht auch in klarem Widerspruch zur Vorgabe im neuen ÖV-Gesetz, das vorschreibt, bei einer neuen Tramlinie deren Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

Ein starker öffentlicher Verkehr funktioniert auch ohne Tram Erlenmatt!

Das Nein zum Tram Erlenmatt ist kein Nein für einen sinnvollen Ausbau des Tramnetzes auf unserem Kantonsgebiet. Im Hinblick auf die Umsetzung des Tramnetzes 2020 kommt dem Tram Erlenmatt aber keine hohe Priorität zu. Auch ohne diese kurze Teilstrecke kann das Tramnetz 2020 funktional ausgebaut werden und der öffentliche Verkehr gestärkt werden.

Die Erschliessung des Erlenmatt-Gevierts ist problemlos möglich

Die wichtige Erschliessung des Erlenmatt-Gevierts kann problemlos mit Bussen wesentlich kostengünstiger gewährleistet werden.

Weitere Informationen:

www.tram-erlenmatt-nein.ch

– *Kleines Gleisstück mit grosser Wirkung:*

Die Wirkung des Trams Erlenmatt ist viel grösser als die 1.2 Kilometer lange Gleisverbindung auf den ersten Blick vermuten lässt. Das neue Gleisstück zwischen Badischem Bahnhof und Riehenring ermöglicht eine neue Tramverbindung zwischen den drei Basler Bahnhöfen und erschliesst den Norden Basels mit seinen neuen Wohngebieten und den Arealen der Life-Sciences-Industrie mit dem umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr. Pendlerinnen und Pendler gelangen einfacher und direkter an ihre Arbeitsplätze und die Bewohnerinnen und Bewohner der bestehenden Quartiere – der aufstrebenden Wohngebiete Erlenmatt im Kleinbasel und Volta im Norden Grossebasels – werden besser an das Basler Tramnetz angebunden.

– *Wichtiges Element im Tramnetzausbau 2020:*

Basel baut sein Tramnetz weiter aus und setzt damit vermehrt auf den öffentlichen Verkehr. Damit kann ein wesentlicher Beitrag zur Erhaltung der Wohnqualität und der umweltfreundlichen Erschliessung der Arbeitsplätze geleistet werden. Das Tram Erlenmatt ist ein zentrales Teilstück des vom Grossen Rat 2012 beschlossenen Tramnetzausbaus. Darüber hinaus ist das Tram Erlenmatt eine wichtige Voraussetzung zum Ausbau des Basler Tramnetzes in zwei Richtungen: Einerseits ist die neue Tramstrecke das erste Teilstück der geplanten Tramverbindung über die Johanniterbrücke zum Bahnhof SBB. Zudem ermöglicht diese Strecke später die direkte Erschliessung des Wettsteinquartiers mit einer Fortsetzung über den Wettsteinplatz zum Bahnhof SBB und Binningen (siehe Plan auf Seite 9).

– *Die Kosten entsprechen vergleichbaren Projekten:*

Der Kilometerpreis für das Tram Erlenmatt (rund 56 Millionen) ist vergleichbar mit jenem von Tramprojekten im Raum Zürich. Pro Kilometer gehen die Verkehrsbetriebe Zürich von Standardkosten aus in Höhe von 50 Millionen, bei Kunstbauten (z.B. Brücken) von 100 Millionen: So kostet die Limmattalbahn rund 53 Millionen, das Tram Zürich West 47 Millionen, das Rosengartentram 103 Millionen pro Kilometer. Die Einführung der Tramlinien 10 und 11 zum Bahnhof Basel SBB war seinerzeit ebenfalls technisch aufwändig (Trambrücke hinter der Nauenstrasse entlang der Bahngleise) und mit vergleichbar hohen Kosten verbunden.

– *Heute noch keine Aussage zum Kostendeckungsgrad möglich:*

Es ist nicht sinnvoll, den Kostendeckungsgrad eines solchen Projekts mit einer einzigen Zahl zu beziffern. Es handelt sich bei der neuen Tramstrecke um einen ersten Ausbauschnitt ins Tramnetz 2020. Der Nutzen – und damit auch der Mehrerlös des öffentlichen Verkehrs – wird sich nicht auf einen Schlag einstellen, sondern mit der fortschreitenden Besiedlung der Erlenmatt, mit der weiteren Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof und mit weiteren Ausbauschnitten im Tramnetz.

Abstimmungsempfehlung

Das Tram Erlenmatt und der Ausbau des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs zur Verkehrsdrehscheibe erhöhen die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. Davon profitieren die Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere im Norden Basels genauso wie die Pendlerinnen und Pendler, die einfacher, schneller und umweltfreundlicher an ihre Arbeitsplätze gelangen. Als wichtiges Teilstück im Ausbau des gesamten Basler Tramnetzes ermöglicht das Tram Erlenmatt zudem eine künftige Verbindung der drei Basler Bahnhöfe und damit die Tramanbindung neuer Wohn- und Arbeitsgebiete.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen deshalb, JA zum Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof zu stimmen.

Erläuterungen zur Initiative «Grossbasler Rhein- uferweg jetzt!»

Das Wichtigste in Kürze

Die unformulierte Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» verlangt einen durchgehenden Fussweg in unmittelbarer Nähe zum Grossbasler Rheinufer. Zwischen der Wettsteinbrücke und der mittleren Brücke soll der Fussweg als Steg über dem Wasser gestaltet werden. Der Initiativtext lässt bezüglich der Ausgestaltung des Fusswegs einen grossen Spielraum zu. Der Weg soll aber sorgfältig der Umgebung angepasst werden, sodass den Vorschriften über die Gestaltung und den Umgebungsschutz gemäss Bau- und Planungsgesetz, Allmendgesetz und Denkmalschutzgesetz Rechnung getragen wird. Um Sprayereien zu verhindern, sind zudem zwei Tore vorgesehen, damit der Steg nachts geschlossen werden kann.

Mit der vorliegenden Initiative soll nun geklärt werden, ob ein breites öffentliches Interesse an einem Rheinuferweg auf der Grossbasler Seite besteht. Bei Annahme der Initiative muss ein konkretes Projekt erarbeitet werden und der entsprechende Projektkredit ist zwingend der Stimmbevölkerung zum Entscheid vorzulegen.

Die Christoph Merian Stiftung (CMS) plante bereits im Jahr 2000 die Erstellung eines Rheinuferwegs zwischen Wettsteinbrücke und Pfalz. Dieser Weg sollte auf Stützen im Fluss ohne feste Verbindung zur bestehenden Rheinufermauer errichtet werden. Das Appellationsgericht lehnte den Fussweg in einem Rekursverfahren aber ab, weil das Interesse an der Erhaltung der ungestörten Wirkung der historisch wertvollen Bausubstanz des Münsterhügels vorrangig sei. Das Gericht erachtete den Steg zwar als «sehr filigran» und sah keine wesentliche Beeinträchtigung der Umgebung. Allerdings konnte es der Konstruktion eine gewisse Gefährlichkeit nicht absprechen. Zudem sah es durch die Nutzung des Stegs die Stille und Unantastbarkeit am Fusse des Münsterhügels bedroht und befürchtete Sprayereien.

Ein öffentliches Interesse am geplanten Weg erkannte das Appellationsgericht nicht. Es argumentierte, dass das andere Rheinufer vom Fusse des Münsterhügels aus mit der Fähre erreicht werden könne, wo eine breite Promenade entlang des Flusses vorhanden sei. Auch zur Erreichung des Münsters sei der Weg nicht notwendig. Das Gericht kam deshalb zum Schluss, dass das Interesse am Erhalt des Münsterhügels in seiner bisherigen Form wichtiger sei. Der vom damaligen Baudepartement erteilte Bauentscheid wurde deshalb aufgehoben. Auch der Regierungsrat wandte sich in seinem Bericht an den Grossen Rat gegen den Rheinuferweg.

Die Voraussetzungen für eine Bewilligung eines Rheinuferweges haben sich gegenüber dem Jahr 2000 verschärft: Heute befindet sich das Gebiet sowohl im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als auch im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte. Die Vereinbarkeit des geforderten Rheinuferweges mit diesen beiden Inventaren kann erst anhand eines konkreten Projekts und im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens abschliessend geklärt werden. Bereits heute zeichnet sich ab, dass eine Bewilligung für den Steg vom Ausgang einer Interessenabwägung abhängen wird. Mit dem Denkmalschutz und dem Naturschutz stehen der Erstellung eines Rheinuferweges zwei wichtige öffentliche Interessen entgegen. Wird der Steg als schwerer Eingriff gewertet, muss mit einer Ablehnung eines entsprechenden Bauprojekts gerechnet werden.

Liebe Stimmbürgerin, lieber Stimmbürger

Mit der Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» wünscht ein breit abgestütztes Komitee der Basler Bevölkerung einen Steg zwischen der Wettsteinbrücke und der Mittleren Brücke auf der Grossbasler Seite des Rheins. Er soll den Rheinuferweg durchgängig machen und eine klaffende Lücke im Netz der Basler Fusswege schliessen. Auf diesem Steg können Sie ab 2015 spazieren, die Schönheit unserer Altstadt geniessen, alleine, zu zweit, mit der Familie von der Mittleren Brücke zur Papiermühle gehen und vom Birköpfli in die Stadt.

Dieser Steg liegt im Interesse des innerstädtischen Gewerbes, weil die Innenstadt mit ihm attraktiver wird.

Es geht bei dieser Abstimmung um die Grundsatzfrage Rheinuferweg ja oder nein. Falls Sie, wie wir es hoffen, JA sagen, können Sie später, in einer zweiten Abstimmung, über das konkrete Projekt befinden.

Der neue Rheinuferweg soll Freude machen: Er soll nachts abschliessbar sein, um die Sprayereien, die auf dem heutigen Rumpfweg aus Beton möglich sind, in Zukunft zu verhindern. Ferner soll sich der Steg filigran dem Rheinufer entlang schmiegen, unterhalb des majestätischen Münsterhügels.

Der Rhein ist für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Basel und der umliegenden Gemeinden ein Ort der Heimat. Das Grossbasler Rheinufer gehört allen.

Überparteiliches Initiativkomitee
«Das Rheinufer gehört allen»
www.rheinuferweg-jetzt.ch

- *Es gibt bereits viele schöne Aufenthaltsmöglichkeiten am Rhein:*

Die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Münsterhügels, der Pfalz und des Rheins sind auch ohne den Grossbasler Rheinuferweg ausreichend gewährt. Der Weg auf der Kleinbasler Seite liegt zudem auf der Sonnenseite. Demgegenüber würde ein Rheinuferweg auf der Grossbasler Seite oft im Schatten liegen, was vor allem im Winter gefährlich wäre, wenn es nass und rutschig ist.

- *Der Rheinuferweg ist ein zu starker Eingriff ins geschützte Münsterhügel-Ensemble:*

Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz wird der Münsterhügel zwischen der Wettsteinbrücke und der Mittleren Brücke als Paradestück der Basler Rhein-Silhouette bezeichnet und betont, dass es an dieser Stelle weder einen Uferweg noch eine Uferbebauung gibt. Der Rheinuferweg würde das Stadtbild zu stark beeinträchtigen und die einzigartige Ansicht auf das Basler Münster zerstören. Zudem sei die historische Wegführung über die Pfalz interessanter und eindrucksvoller als ein Steg am Ufer.

- *Flora und Fauna werden durch den Steg gefährdet:*

Der Uferabschnitt zwischen Wettsteinbrücke und Pfalz sowie der Park und die Böschung unterhalb der Pfalz sind im kantonalen Inventar der schützenswerten Naturobjekte aufgenommen. Viele Pflanzen, die dort wachsen, kommen im Kanton Basel-Stadt sonst nirgends vor und stehen auf der Roten Liste der vom Aussterben bedrohten Pflanzen. Die Nutzung des Stegs und Verunreinigungen würden diesen wichtigen Lebensraum von Pflanzen und Tieren gefährden.

- *Das Vorhaben ist nur schwer zu realisieren:*

Neben gesetzlichen Vorschriften gibt es weitere Hindernisse, welche die Umsetzung des Rheinuferwegs erschweren. So müsste ein konkretes Projekt den Aufgang vom Uferweg zur Stadt lösen und es wäre schwierig, eine Konstruktion zu finden, die einerseits möglichst wenig sichtbar ist und andererseits stabil genug, um einem Hochwasser standzuhalten.

Abstimmungsempfehlung

Der Grosse Rat hat keine Abstimmungsempfehlung zur Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» abgegeben.

Was bewirken die möglichen Stimmabgaben zur Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»

- **NEIN zur Initiative**

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative ablehnen, ist belegt, dass kein überwiegendes öffentliches Interesse an einem Rheinuferweg am Grossbasler Ufer zwischen Wettsteinbrücke und Mittlerer Brücke besteht. Seitens des Kantons wird diese Idee nicht weiterverfolgt.

- **JA zur Initiative**

Wenn die Stimmberechtigten die Initiative annehmen, wird der Kanton ein konkretes Projekt erarbeiten, wobei die Durchführung eines Projektwettbewerbs als dienlich erachtet wird. Anschliessend beschliesst der Grosse Rat einen entsprechenden Projektkredit. Dieser ist von Gesetzes wegen den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zum definitiven Entscheid vorzulegen. Selbst wenn sich das Basler Stimmvolk in einer zweiten Abstimmung positiv zu einem Kreditbeschluss äussert, kann die Realisierung eines Rheinuferwegs im Baubewilligungs- und allenfalls im Rekursverfahren scheitern.

Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 13.0601.01 vom 7. Mai 2013 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 13.0601.02 vom 11. September 2013 beschliesst:

1. Der Gesamtbetrag von CHF 76'926'000 für den Bau des Trams Erlenmatt, die Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof und den Betrieb und Unterhalt der neuen Tramlinie wird bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

CHF 65'688'000 für den Bau des Trams Erlenmatt zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz (Tiefbauamt).

CHF 1'698'000 für die Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof entsprechend den Anforderungen des Gestaltungskonzeptes Innenstadt zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», vorbehältlich des GRB zum Ratschlag Gestaltungskonzept Innenstadt (Tiefbauamt).

CHF 86'000 für neue Baumpflanzungen in der Schwarzwaldallee zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Übrige(s)» (Stadtgärtnerei).

CHF 2'600'000 als Folgekosten für den Betrieb der Tramlinie durch die Erlenmatt sowie für die Entflechtung der Tramlinien 1 und 14 als ersten Schritt der Umsetzung des Tramnetzes 2020 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Globalbudget ÖV).

CHF 10'000 als Folgekosten für die Baumpflege zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Stadtgärtnerei).

Nachstehend sind die gebundenen Ausgaben aufgeführt, die der Regierungsrat auch dann tätigen kann, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnt.

CHF 2'106'000 für die Erhaltung der Strassen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt).

CHF 2'338'000 für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen (BVB).

CHF 1'000'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt).

Die Beiträge des Bundes in der Höhe von CHF 12'370'000 (zuzüglich Mehrwertsteuer und Teuerung seit 2005) sind der Ausgabe gutzuschreiben.

2. Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambetriebes wird für den Bau einer zusätzlichen Gleisverbindung aus der Schwarzwaldallee nach Riehen eine Ausgabe von CHF 1'403'000 bewilligt, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Basel, 23. Oktober 2013

NAMENS DES GROSSEN RATES

Der Präsident: Dr. Conradin Cramer

Der I. Sekretär: Thomas Dähler

Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 23. Oktober 2013 stimmte der Grosse Rat dem Beschluss betreffend Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof mit 50 gegen 40 Stimmen zu.

Referendum

Gegen diesen Beschluss des Grossen Rates wurde das Referendum ergriffen. Es kam mit 3207 gültigen Unterschriften zustande.

Grossratsbeschluss betreffend kantonale Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 12.1815.02 vom 3. September 2013 sowie in den Bericht der Bau- und Raumplanungskommission Nr. 12.1815.03 vom 31. Oktober 2013, beschliesst:

Die mit 3561 gültigen Unterschriften zustande gekommene unformulierte kantonale Volksinitiative betreffend «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» mit dem folgenden Wortlaut:

«Der Kanton sorgt für einen durchgehenden Fussweg in unmittelbarer Nähe zum Grossbasler Rheinufer. Im Bereich zwischen der Wettsteinbrücke und der mittleren Brücke ist der Fussweg als Steg über dem Wasser auszugestalten. Dank zweier Tore kann dieser Steg nachts geschlossen werden. Den Vorschriften über die Gestaltung und den Umgebungsschutz gemäss Bau- und Planungsgesetz, Allmendgesetz und Denkmalschutzgesetz ist insoweit Rechnung zu tragen, als dass der Fussweg sorgfältig in die Umgebung eingepasst werden muss.»

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten ohne Empfehlung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative arbeitet der Grosse Rat unverzüglich eine entsprechende Vorlage aus.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Basel, 18. Dezember 2013

NAMENS DES GROSSEN RATES
Der Präsident: Dr. Conradin Cramer
Der I. Sekretär: Thomas Dähler

Zustimmung des Grossen Rates

An seiner Sitzung vom 18. Dezember 2013 stimmte der Grosse Rat dem Grossratsbeschluss betreffend kantonale Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» mit 38 gegen 36 Stimmen zu.

Initiativtext

Initiativtext der kantonalen Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!»

Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991 reichen die unterzeichneten, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmberechtigten folgende Initiative ein:

«Der Kanton sorgt für einen durchgehenden Fussweg in unmittelbarer Nähe zum Grossbasler Rheinufer. Im Bereich zwischen der Wettsteinbrücke und der mittleren Brücke ist der Fussweg als Steg über dem Wasser auszugestalten. Dank zweier Tore kann dieser Steg nachts geschlossen werden.

Den Vorschriften über die Gestaltung und den Umgebungsschutz gemäss Bau- und Planungsgesetz, Allmendgesetz und Denkmalschutzgesetz ist insoweit Rechnung zu tragen, als dass der Fussweg sorgfältig in die Umgebung eingepasst werden muss.»

Zustandekommen

Die kantonale Initiative «Grossbasler Rheinuferweg jetzt!» kam mit 3561 gültigen Unterschriften zustande.

Stimmabgabe

Briefliche Stimmabgabe

Legen Sie nur einen Stimmzettel pro Vorlage ins Kuvert (Stimmrechtsausweis). Entfernen Sie das Adressfeld und übergeben Sie das Kuvert unfrankiert der Post.

Wir empfehlen Ihnen, das Kuvert bis spätestens am Dienstag vor dem Abstimmungstermin einzuwerfen. Es muss bis am Abstimmungssamstag, 17. Mai 2014, 12.00 Uhr, bei der zuständigen Stelle eingetroffen sein. Später eingehende Stimmzettel werden nicht mehr berücksichtigt.

Sie können Ihr Kuvert auch persönlich in den Gemeindebriefkasten werfen:

Basel Eingangstüre des Rathauses, Marktplatz 9
 (nachts ab 19.00 Uhr geschlossen)

Riehen Gemeindehaus, Wettsteinstrasse 1
 und Rauracher-Zentrum, Zugang In den Neumatten 63

Bettingen Gemeindehaus, Talweg 2

Persönliche Stimmabgabe an der Urne

Den Stimmrechtsausweis (Kuvert) und den Stimmzettel können Sie in einem der Wahllokale zu den angegebenen Zeiten abgeben. Das Adressfeld darf bei persönlicher Stimmabgabe nicht entfernt werden.

Öffnungszeiten der Wahllokale

Das Stimmrecht darf nur in der Wohngemeinde ausgeübt werden.

Basel

- Rathaus, Marktplatz 9, 
 - Bahnhof SBB, Centralbahnstrasse 18, 1. Stock, 
 - Polizeiwache Clara, Clarastrasse 38, 
- Samstag, 17. Mai 2014, 14.00–17.00 Uhr
Sonntag, 18. Mai 2014, 09.00–12.00 Uhr

Riehen

- Gemeindehaus, Wettsteinstrasse 1, 
- Sonntag, 18. Mai 2014, 10.00–12.00 Uhr

Bettingen

- Gemeindehaus, Talweg 2, 
- Sonntag, 18. Mai 2014, 11.30–12.00 Uhr

Verlust von Abstimmungsunterlagen

Stimmberechtigte, die glaubhaft machen, ihren Stimmrechtsausweis nicht erhalten oder verloren zu haben, können bis spätestens Freitag, 16. Mai 2014, 16.00 Uhr, in ihrer Wohn-gemeinde neue Abstimmungsunterlagen beziehen:

Basel bei Wahlen und Abstimmungen, Marktplatz 9, 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.

Weitere Informationen

Weitere Informationen erhalten Sie unter: www.bs.ch/abstimmungen.

Unter «Informationen zum Wählen und Stimmen» können Sie die aktuellen Abstimmungsresultate per E-Mail und SMS abonnieren.

Herausgeber:

Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt
Staatskanzlei, Kommunikation
Rathaus, Marktplatz 9, 4001 Basel
www.bs.ch

Basel, März 2014