



An den Grossen Rat

13.1890.01

12.5313.04
16.5235.03

BVD/P131890

Basel, 4. Juli 2018

Regierungsratsbeschluss vom 3. Juli 2018

Wielandplatz

Ratschlag zur Sanierung der Werkleitungen und Beläge am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz

sowie

Bericht zu den Petitionen P 306 „Projekt Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“ und P 348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Begründung.....	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Situation	4
2.3 Perimeter.....	6
2.4 Ziele	6
3. Projektentwicklung	6
3.1 Historische Entwicklung	6
3.2 Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen.....	8
3.3 Untersuchungen zur Verkehrssicherheit.....	9
3.4 Aktionsplan „Kinderfreundliche Gemeinde“	10
3.5 Betriebskonzept	10
3.6 Einbezug der Öffentlichkeit	13
4. Projekterläuterung	13
4.1 Projektbeschrieb	14
4.2 Verkehr.....	15
4.3 Infrastruktur	17
4.4 Baumbestand und Grünflächen	17
4.5 Projektbilanz.....	18
5. Termine	18
6. Kosten	18
6.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	19
6.1.1 Neue Ausgaben.....	19
6.1.2 Gebundene Ausgaben	20
6.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung.....	20
6.3 Ausgaben Dritter	21
7. Bericht zu den Petitionen P 306 und P 348	21
7.1 Wortlaut der Petitionen.....	21
7.1.1 P 306 „Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“	21
7.1.2 P 348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“	22
7.2 Hearing vom 30. Juni 2016	23
7.2.1 Die Anliegen der Petentschaft der Petition P 306.....	23
7.2.2 Das Anliegen der Petentschaft der Petition P 348	24
7.2.3 Erwägungen der Petitionskommission	24
7.3 Beantwortung der Petitionen P 306 und P 348	25
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	25
9. Antrag.....	25

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für die Sanierung der Werkleitungen und Strassenoberflächen am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz Ausgaben von insgesamt 7'509'300 Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

Fr.	2'305'000	für die Neuorganisation zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Pos. 6170.100.20019))
Fr.	860'000	für die neue Durchgrünung des Platzes zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Mehrwertabgabefonds (Mehrwertabgabefonds, Pos. 6010.010.20230)
Fr.	380'000	für die neue Durchgrünung des Parkeingangs Schützenmatte zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Mehrwertabgabefonds (Mehrwertabgabefonds, Pos. 6010.010.20230)
Fr.	45'000	als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
Fr.	14'000	als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für die Reinigung der Allmend- und Servitutsflächen sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
Fr.	3'300	als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Unterhalt und Betrieb des Trinkbrunnens zu Lasten der Erfolgsrechnung des WSU (IWB)

Nachstehend sind die **gebundenen** Ausgaben aufgeführt:

Fr.	2'840'000	für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.52100)
Fr.	875'000	für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Pos. 6170.250.56100)
Fr.	100'000	für die Erhaltung der Infrastruktur Lichtsignalanlagen, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen (Mobilität, Position 6618.300.57100)
Fr.	87'000	für die Erhaltung der Infrastruktur für das Busnetz gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Ferner werden durch Dritte (IWB, BVB und Private) für Werkleitungen und Haltestelleninfrastruktur Ausgaben in Höhe von 2,343 Mio. Franken getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Im Umfeld des Wielandplatzes steht eine koordinierte Gesamtsanierung aufgrund der sanierungsbedürftigen und mehrheitlich abgeschriebenen Infrastruktur an. Die Erneuerung und der Ausbau der Infrastruktur umfassen:

- die Innensanierung der Hauptkanalisation
- die Sanierung von defekten Entwässerungsanlagen
- die Erneuerung der Elektroleitungen
- die Erneuerung der Strassen- und Trottoirbeläge inkl. Foundation
- den Ersatz und die Neupflanzung einzelner Bäume

Im selben Zuge erfolgt der Rückbau der nicht mehr benötigten Masten der Trolley-Busse. Die umfangreichen Erhaltungsarbeiten führen dazu, dass der gesamte Platz etappenweise saniert wird.

In den vergangenen Jahren wurden sowohl aus dem Quartier (Petition P 234 betreffend anwohnerfreundlichem Wielandplatz 06.5159) wie auch aus der Politik (Anzug Rolf Häring und Konsorten 00.6478 (2002), Kleine Anfrage Emmanuel Ullmann 06.5048 (2007) und Anzug Hermann Amstad 06.5047) Vorstösse unternommen, eine Aufwertung des Platzes zu initiieren. In der Beantwortung der Vorstösse wurde die Aufwertung aus wirtschaftlichen Gründen auf den Zeitpunkt einer notwendigen Infrastruktursanierung in Aussicht gestellt. Dieser Zeitpunkt ist nun gekommen.

Im Freiraumkonzept Basel ist der Wielandplatz als einer der dominanten, das Stadtbild bestimmenden Plätze des Teilraums Bachletten/Neubad, Gotthelf genannt. In den Empfehlungen zur Gestaltung wird Folgendes ausgeführt: „Das reichhaltige private und halböffentliche Freiraumangebot ist zu sichern und weiter zu entwickeln. Die Qualität der ruhigen Wohngebiete ist im öffentlichen Raum durch Massnahmen der Verkehrsberuhigung, durch Einrichtung von Begegnungszonen und -plätzen zu fördern.“

2.2 Situation

Der Wielandplatz präsentiert sich heute als sehr offene, dem fahrenden Verkehr vorbehaltene Fläche. Für Zufussgehende stehen an den Platzrändern Trottoirbereiche zur Verfügung. In der nördlichen Platzhälfte ist auf einer Mittelinsel die Bushaltestelle stadteinwärts angeordnet. Die Haltestelle stadtauswärts befindet sich in der Wanderstrasse. Der Wielandplatz wird im Norden und Westen durch Wohngebäude mit einzelnen Büro- und Gewerberäumen begrenzt. Die Sportanlage der Schützenmatte bzw. der Schützenmattpark begrenzt den Platz im Süden bzw. im Osten; sie bilden ein über die Quartiergrenzen hinaus wichtiges Freizeitangebot.

Der Wielandplatz wird vor allem von Zufussgehenden sowie Velofahrenden als gefährlich empfunden. Dies ist auf die mangelnde Verkehrsführung, unverhältnismässige Geschwindigkeiten der Autos und grossen Querungsdistanzen über die Fahrbahnen zurückzuführen. Die parkierten Autos beeinträchtigen zudem teilweise die Sicht. Auf dem gesamten Wielandplatz sowie auf den

Achsen Wanderstrasse, Weiherweg und Brennerstrasse herrscht heute eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Die Achsen Altkircherstrasse, General Guisan-Strasse, Blauenstrasse und Sennheimerstrasse sind heute bereits als Tempo 30-Zonen signalisiert.

Die heutige Situation am Platz ist unbefriedigend und entspricht punkto Verkehrssicherheit und freiräumlicher Qualität nicht den heutigen Ansprüchen. Im Rahmen der Sanierung bietet sich die Chance, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität am Platz wesentlich zu erhöhen.



Abbildung 1: Orthofoto des Wielandplatzes vom April 2015 (Norden oben), ohne Massstab

2.3 Perimeter

Der Perimeter der Erneuerungsmassnahmen umfasst die in nachstehender Abbildung eingefärbten Flächen des Wielandplatzes und den Bereich um das Gebäude des ehemaligen Polizeipostens am Rand des Schützenmattparks.



Abbildung 2: Situationsplan mit Perimeter der Erhaltungsmassnahmen (rot eingefärbt), ohne Massstab

2.4 Ziele

Mit den im Kapitel 4.1 erläuterten Massnahmen werden neben dem erstrangigen Ziel einer langfristig funktionstüchtigen städtischen Infrastruktur folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Steigern der Aufenthaltsqualität für Anwohnerschaft sowie Besucherinnen und Besucher
- Verbessern der Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Schaffen von neuen Pflanzflächen und ökologisch wertvollen Grünflächen

3. Projektentwicklung

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur in enger interdepartementaler Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche mit Zuständigkeiten im öffentlichen Raum erarbeitet. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen – beispielsweise zu Verkehrssicherheit, Bau und Umwelt – berücksichtigt sind.

3.1 Historische Entwicklung

Der Wielandplatz ist als Restfläche der städtebaulichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts entstanden. Bis 1890 waren der Platz und seine gesamte Umgebung im landwirtschaftlichen Gebiet ausserhalb der Stadtmauer eingebettet und wurden als Schiessplatz genutzt.

Durch den wachsenden Bedarf an Wohnraum, nahm auch das Bedürfnis nach Freizeitanlagen bzw. nach nutzbarem Grünraum zu. Der Schiessplatz wich 1899 dem neuen Schützenmattpark, während der Wielandplatz unverbaut blieb. Dank seiner Grosszügigkeit diente er lange Zeit auch als Ort für militärische Paraden.

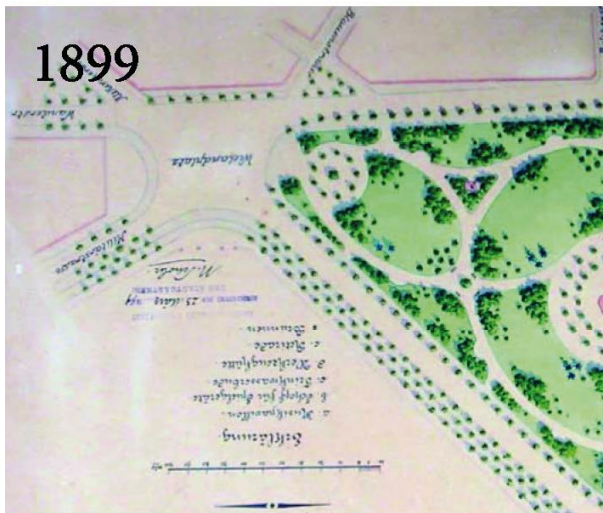


Abbildung 3: Planausschnitte zur historischen Entwicklung



Abbildung 4: Historische Fotoaufnahme des Wielandplatzes (um 1920)

1915 wurde an der Westecke des Schützenmattparks ein Polizeiposten erstellt und der Parkhaupteingang „verbaut“. Der neue Bau richtete sich nicht dem Park sondern den gegenüberliegenden Gebäuden zu. Heute beherbergt der ehemalige Polizeiposten einen Mittagstisch für Kinder.

Immer wieder sind Versuche unternommen worden, die offene Platzfläche nutzbar zu machen, doch ausser einer Inseleinfassung zum Schutz der Bäume (Platanen) auf der nördlichen Seite erfolgten keine Veränderungen.

3.2 Untersuchungen zum Verkehrsaufkommen

Verkehrszählungen vor Ort haben gezeigt, dass die Verbindungen Brennerstrasse–Wanderstrasse¹ und General Guisan-Strasse–Weiherweg die meist frequentierten Verkehrsbeziehungen am Wielandplatz sind. Auch übergeordnet betrachtet sind diese Achsen für die gesamtstädtische bzw. die quartierbezogene Verkehrsabwicklung relevant und daher unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erhalten. Die Achsen Brennerstrasse–Altkircherstrasse und General Guisan-Strasse–Weiherweg sind für Velofahrende besonders bedeutend und als Basisveloroute ausgewiesen. Die Hauptquerungsstellen für Zufussgehende befinden sich an den Fussgängerstreifen zur Bushaltestelle stadteinwärts, an der Brennerstrasse zwischen Park und Sportplatz und am Weiherweg Richtung Parkeingang und Mittagstisch (ehemaliger Polizeiposten). Wie die Zählungen belegen, werden letztere von vielen Kindern sowie von Parkbesucherinnen und -besuchern genutzt.

¹ Die Achse Brennerstrasse–Wanderstrasse ist gemäss dem Strassennetzhierarchieplan des Kantons Basel Stadt eine Hauptsammelstrasse (HSS).

3.3 Untersuchungen zur Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit auf dem Wielandplatz wird immer wieder kontrovers diskutiert. Die subjektiven Erfahrungen und Empfindungen stehen teilweise diametral zu den objektiven Unfalldaten. Daher und wegen der aussergewöhnlich grossen Verkehrsfläche am Wielandplatz wurde, zusätzlich zur kantonsinternen Prüfung der Verkehrssicherheit, ein Gutachten bei der schweizweit tätigen privatrechtlich organisierten Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in Auftrag gegeben.

Im Januar 2016 ereignete sich ein Verkehrsunfall mit zwei Personenwagen. Hierbei wurde eine Person verletzt und musste durch die Sanität hospitalisiert werden, der Sachschaden belief sich auf rund 80'000 Franken.



Abbildung 5: Die Fotoaufnahme des Unfalls am Wielandplatz vom 23. Januar 2016 zeigt, dass der Zusammenstoss der beiden Fahrzeuge auf der offenen grossen Fläche stattgefunden hat, die ohne klare Verkehrsführung gestaltet ist. (Bild: Kapo EZ)

Die bfu beurteilt in ihrem Bericht vom 10. Mai 2016 die Verkehrssicherheit am Wielandplatz wie folgt:

[...] Auffällig ist die sehr offene Gestaltung des Wielandplatzes mit sehr grossen Flächen für den fahrenden Verkehr. Zu Fuss Gehende müssen, um den Platz zu umrunden oder zu überqueren, lange Wege zurücklegen. Die Querungen sind heute mittels Fussgängerstreifen realisiert. Es besteht ein hoher Anteil an Veloverkehr über den ganzen Platz. Zudem gibt es zwei Buslinien in beide Richtungen.

Die auffälligsten Sicherheitsdefizite liegen bei den Fussgängerstreifen. Mehrheitlich widersprechen sie der geltenden Norm SN 640 241. Vor allem sind Erkennungsdistanzen und Sichtweiten bei fast allen Fussgängerstreifen zu gering. Von zehn markierten Fussgängerquerungen ist nur eine mit dem Signal 4.11 signalisiert. Die Markierungen sind überall schlecht und abgetragen. Die unübersichtliche Verkehrsführung und die Lage der Bushaltestellen erschwert zudem die rechtzeitige Erkennbarkeit der Fussgängerstreifen und der herannahenden Personen.

Aus Sicht der bfu sind alle Fussgängerstreifen zu sanieren oder aufzuheben. Zur Verbesserung der Erkennungsdistanzen und der Sichtweiten müssen z. T. Parkfelder aufgehoben werden. Es empfiehlt sich, die Lage der Bushaltestellen zu verändern. Sichthindernisse wie Veloabstellanlagen, Bäume, Litfasssäulen o. Ä. müssen entfernt werden. Die schiefwinklige Markierung einiger Fussgängerstreifen ist zu vermeiden. Andernfalls ist eine Umgestaltung

des Platzes zugunsten der Sicherheit und des Komforts für den Langsamverkehr zu empfehlen (kürzere Querungsdistanzen, bessere Erkennbarkeit). Zudem empfiehlt es sich, den Wielandplatz entweder in die Tempo-30-Zonen einzubeziehen (mit entsprechenden baulichen und gestalterischen Elementen) oder als Begegnungszone zu signalisieren und zu gestalten.[...]

Allein mit einer Sanierung im Bestand sind die im Bericht der bfu aufgezeigten wesentlichen Schwachstellen bezüglich Verkehrssicherheit nicht zu beheben. Vorliegendes Ratschlagsprojekt beseitigt die vorhandenen Mängel bei gleichzeitigem Erhalt der bestehenden Vorteile am Wielandplatz. So können etwa sämtliche Parkplätze erhalten werden und der Baumbestand kann um einen Baum vergrössert werden.

3.4 Aktionsplan „Kinderfreundliche Gemeinde“

Am 19. November 2013 ist die Stadt Basel von der UNICEF Schweiz offiziell als «Kinderfreundliche Gemeinde» ausgezeichnet worden. Mit der Genehmigung des Aktionsplans hat der Regierungsrat mit RRB 13/01/8 vom 15. Januar 2013 der Umsetzung der dazu notwendigen Massnahmen zugestimmt. Eines der 16 festgehaltenen Ziele für eine kinderfreundliche Stadt ist, dass öffentliche Einrichtungen sicher und selbstständig erreicht werden können.

Am Wielandplatz befindet sich der Mittagstisch, der von vielen Kindern des Gotthelf-Schulhauses besucht wird. Die Kinder erreichen den Mittagstisch auf Umwegen und über zu lange Fussgängerstreifen (ca. 8 m bis 11.70 m) ohne Mittelinsel. Eine Optimierung der Fussgängerstreifen zur Verkürzung der Querungsdistanzen ist ohne Anpassung der Randsteine nicht möglich. Um die Zielsetzungen des vom Regierungsrat beschlossenen Aktionsplans «Kinderfreundliche Stadt Basel» zu erreichen, ist eine Umgestaltung erforderlich.

3.5 Betriebskonzept

Die beiden Hauptachsen treffen in der Platzmitte aufeinander, woraus sich ein vierarmiger Knoten ergibt. Neben dem üblichen motorisierten Verkehr führen Buslinien sowie eine Ausnahmetransportroute über den Wielandplatz, über den auch wichtige Fusswegbeziehungen sowie Veloverkehrsachsen verlaufen. Dies stellt hohe Ansprüche an die Verkehrssicherheit – vor allem im Hinblick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Auf dem gesamten Wielandplatz wird daher als verkehrsberuhigende Massnahme Tempo 30 signalisiert, womit die Sicherheit der Parkbesucherinnen und -besucher sowie besonders der Kinder des Mittagstisches verbessert wird. Diese werden damit in die Lage versetzt, eine für sie wichtige öffentliche Einrichtung selbstständig zu erreichen, wie dies der «Aktionsplan Kinderfreundliche Stadt Basel»² als Ziel postuliert.

Tempo 30 wird in Basel seit Mitte der 1990er-Jahre etappenweise umgesetzt. Die aktuelle Umsetzungsetappe basiert auf dem GRB 13/02/03G vom 9. Januar 2013 (Ratschlag betreffend Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30; Projektierung und Umsetzung von Massnahmen aus dem aktualisierten Tempo 30-Konzept). Dem entsprechenden Ratschlag liegt das Tempo 30-Konzept zugrunde. Nebst der Definition des siedlungs- und verkehrsorientierten Strassennetzes wurden darin auch Grundsätze zu Tempo 30 und Empfehlungen zur Kompatibilität von ÖV und Tempo 30 festgehalten. Dazu gehört, dass auf verkehrsorientierten Strassen nur in rechtlich festgelegten Ausnahmesituationen die Geschwindigkeit lokal auf Tempo 30 reduziert werden darf. In der Strassennetzhierarchie wird der Weiherweg neu den siedlungsorientierten Strassen zugeordnet (Quartiersammelstrasse) und soll in eine Tempo 30-Zone integriert werden. Heute fahren die Busse der Linien 33 und 48 im Weiherweg in Richtung Stadt.

Die neue Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, eine klare Verkehrsführung sowie die verbesserte Übersichtlichkeit erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich. Um einen Fahrzeitverlust des öffentli-

² Aktionsplan 2013–2017 zur Verleihung des UNICEF-Labels „Kinderfreundliche Gemeinde“, RRB 13/01/8 vom 15. Januar 2013

chen Verkehrs zu verhindern und einen homogenen Verkehrsablauf zu gewährleisten, wird die Beziehung Wanderstrasse–Brennerstrasse vortrittsberechtigt. Die verkehrstechnische Überprüfung des neuen Betriebskonzeptes anhand einer Verkehrssimulation³ hat gezeigt, dass die anfallenden Verkehrsbelastungen am Knoten Wielandplatz gut verarbeitet werden können. Auch in der Fortsetzung in Richtung Bundesplatz kommt es in der Regel zu keinen Behinderungen.



Abbildung 6: Skizze des Betriebskonzeptes für den Wielandplatz mit den Hauptverkehrsbeziehungen (gelb) und dem Potenzial für verkehrsfreie Flächen (orange)

ÖV-Programm 2014–2017

Mit dem GRB 13/37/2.29G vom 11. September 2013 stimmte der Grosse Rat dem ÖV-Programm 2014–2017 zu. Darin ist aufgeführt, dass die Buslinie 48 ganztags bis ca. 20 Uhr sowie am Samstag verkehrt und einen zusätzlichen Halt am Schützenhaus erhalten soll (seit Dezember 2014 in Betrieb). Damit wird das Ziel einer schnellen ÖV-Verbindung zwischen dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben und dem Bahnhof Basel SBB verfolgt, wovon auch die Bewohnerschaft des Gotthelf- und des Neubad-Quartiers sowie die Gemeinde Allschwil profitieren.

³ Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Bericht zur Neugestaltung Wielandplatz, 18. Oktober 2011



Abbildung 7: Zustand heute: Buslinien 33 und 48 in Richtung Innenstadt via Weiherweg. Seit Dezember 2014 fährt die Buslinie 48 via Schützenhaus.



Abbildung 8: Optimaler Zustand: Buslinien 33 und 48 gebündelt via Brennerstrasse (Tempo 50) wie im Ratschlagsprojekt vorgesehen. Im Weiherweg soll Tempo 30 eingeführt werden.

Neue Buslinienführung

Heute führen die Buslinien 33 und 48 stadteinwärts vom Wielandplatz über den Weiherweg Richtung Schiffflände bzw. Richtung Bahnhof SBB. Um den Weiherweg (Tempo 30) effektiv vom Verkehr zu entlasten, werden beide Buslinien in die Brennerstrasse verlegt bzw. in beide Richtungen gebündelt. Dadurch werden auch die Umsteigebeziehungen zwischen den drei Buslinien und zur Tramlinie 8 verbessert, die Orientierung für die ÖV-Fahrgäste wird erleichtert. Gewisse bauliche Vorbereitungen zur Umlegung der Buslinie sind aus Überlegungen der Wirtschaftlichkeit bereits 2016 im Zuge von Strassenerneuerungsmassnahmen in der Bundesstrasse getroffen worden. Die neue Busführung bedarf nebst den Massnahmen am Wielandplatz noch einer Anpassung der Lichtsignalanlage am Schützenhaus und die Anpassung der Infrastrukturanlagen der BVB.

Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG)

Aufgrund der Anzahl Fahrgäste, der angrenzenden Sportanlage, des Schützenmattparks und fehlender Alternativen (keine Tramlinie) ist die Bushaltestelle von *mittlerer Bedeutung*. Für mobili-

tätseingeschränkte Personen ist diese Haltestelle allerdings von hoher Bedeutung, da die Haltestelle den Schützenmattpark von Westen her und den Eingang zur Sportanlage erschliesst. Aufgrund ihrer Bedeutung sind die Haltestellen am Wielandplatz bis spätestens Ende 2023 hindernisfrei zu gestalten. Am Wielandplatz werden beide Haltestellen als Fahrbahnhaltstellen ausgebildet und so ausgestaltet, dass ein hindernisfreier Zugang zu den Bussen gewährleistet ist. Sie erfüllen damit die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und bieten grösstmöglichen Komfort für die Nutzer/-innen.

3.6 Einbezug der Öffentlichkeit

Information und Workshop

Das Projekt wurde den Anwohnerinnen und Anwohnern bereits in einem frühen Stadium vorgestellt. Die Mitwirkungsveranstaltung mit Workshop vom 26. September 2011 wurde rege besucht und zur aktiven Mitarbeit genutzt, wobei Wünsche und Anliegen zur künftigen Nutzung des Platzes vorgebracht wurden. Die Ergebnisse wurden, soweit möglich, in das Gestaltungsprojekt eingearbeitet. Das daraus entwickelte Projekt ist im Rahmen der zweiten Informationsveranstaltung vom 20. Juni 2012 den Anwohnerinnen und Anwohnern vorgestellt worden. Im Anschluss an die Präsentation hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit, an Themenständen mit den Fachleuten spezifische Fragen zu erörtern. Aufgrund der Priorisierung von Ausgaben des Kantons sowie der Petition P 306 „Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel, ‚Wie Land, aber mit Insel ...‘“ wurde das Projekt überarbeitet und im Rahmen einer weiteren Informationsveranstaltung am 21. Januar 2016 der Bevölkerung vorgestellt. Das überarbeitete Projekt wurde von den Anwesenden mehrheitlich als positive Entwicklung wahrgenommen.

Begleitgruppe

Um den Austausch zwischen dem Quartier und der Verwaltung sicherzustellen, wurde nach der ersten Mitwirkungsveranstaltung vom 26. September 2011 eine Begleitgruppe mit verschiedenen Interessensvertretern gebildet. In vier Sitzungen wurden in diesem erweiterten Kreis sowohl verkehrsrelevante Themen, wie die Markierung von Fussgängerstreifen oder Parkplätze, als auch Nutzungsvorstellungen diskutiert.

Mitglieder der Begleitgruppe sind Vertreter/-innen von:

- Neutraler Quartierverein Bachletten-Holbein
- Neutraler Quartierverein Spalen-Gotthelf
- Sportplatz Schützenmatte
- Alterszentrum Weiherweg
- Elternrat Gotthelfschulhaus
- Mittagstisch Robi/Villa Kunterbunt
- Community Policing
- Anwohner/-innen am Wielandplatz
- Verein offener Pavillon Schützenmatte

Es ist vorgesehen, dass die Gruppe das Projekt auch während der Ausführungsphase begleiten wird.

4. Projekterläuterung

Um die in Kap. 2.4 formulierten Ziele zu erreichen, sind im Rahmen der anstehenden Sanierungsarbeiten auf Allmend und in der Grünanlage des Schützenmattparks bauliche Massnahmen erforderlich. Diese können im Zuge der umfangreichen Sanierungsarbeiten mit verhältnismässig geringem Aufwand realisiert werden. Damit wird gewährleistet, dass der Wielandplatz ein sicherer, attraktiver und durchgrünter Ort im Quartier wird.

4.1 Projektbeschreibung

Wo heute auf überdimensionierten Asphaltflächen gefahren wird entstehen wie im Anzug Hermann Amstad und Konsorten angeregt Grüninseln, ein Trinkbrunnen und Möglichkeiten zum kurzzeitigen Verweilen. Die heute von parkierten Autos besetzten Verkehrsflächen weichen durchgängigen Aufenthaltsflächen. Grosse bestehende Einzelbäume und junge teils mehrstämmige Bäume schmücken den Platz, ohne dabei seine grosszügige Offenheit einzuschränken.

Die Haltestellen der Buslinien sind auf dem Platz angeordnet und können ohne Umwege sicher erreicht werden. Die Wegführung über den Platz verbindet nicht nur die einzelnen Platzteile miteinander, sondern leitet Zufussgehende zu den umliegenden Anlagen. Der Zugang zum Park vom Wielandplatz wird durch den Abbruch der früher als Materiallager der Stadtgärtnerei genutzten Garage an der Nordseite des Mittagstisches geschaffen. Diese Massnahme geschieht in Anlehnung an die historische Konzeption des Platzes und an das geltende Parkpflegewerk⁴ der Stadtgärtnerei. Die Sportanlage erhält einen grosszügigen Eingangsbereich, der mit Kurzzeitparkplätzen und Veloabstellflächen auf die Nutzung dieses Ortes abgestimmt ist.

Der Wielandplatz bleibt ein Ort für das Quartier, der nun auch anders als nur für den Verkehr genutzt werden kann. Damit wird dem Wunsch der Anwohnerschaft nach einem sicheren, ruhigen und alltagstauglichen Platz Rechnung getragen.



Abbildung 9: Gestaltungsprojekt für den Wielandplatz (ohne Massstab)

⁴ Im Parkpflegewerk Schützenmattpark der Stadtgärtnerei werden die Garage sowie der umzäunte Aussenraum der Liegenschaft Wielandplatz 1 aus gartendenkmalpflegerischer Sicht zum Abbruch empfohlen.



Abbildung 10: Blick Richtung westlicher Parkeingang mit Mittagstisch (ehemaliger Polizeiposten)

4.2 Verkehr

Fussverkehr

Die Einführung von Tempo 30 am Wielandplatz und die Schaffung einer Mittelinsel auf der Achse Wanderstrasse–Brennerstrasse erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich. Dazu trägt auch die von 17 m auf 9 m (2×3.50 m pro Fahrrichtung plus 2 m Mittelinsel) reduzierte Fahrbahnbreite bei. Am Wielandplatz sollen weiterhin Fussgängerstreifen markiert werden, auch wenn diese in der Regel in Tempo 30-Zonen zugunsten von frei wählbaren Querungswegen wegfallen.

Mit der Reduktion von Fahrbahnbreiten am Weiherweg und dem Flächengewinn zu Gunsten des Fussverkehrs, wird auch hier die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn erheblich verbessert – vor allem auch für die Kinder des Mittagstisches sowie die Senioren des Alterszentrums im Weiherweg. Auch der Weiherweg wird dem GRB vom 9. Januar 2013 zum Tempo 30-Konzept entsprechend in die Tempo 30-Zone integriert.

Veloverkehr

Der Wielandplatz ist ein wichtiger Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes. Entsprechend bietet das Ratschlagsprojekt eine attraktive und sichere Veloführung. Durch die baulich geschützten Abbiegestreifen zwischen den Mittelinseln und einer ausschliesslich für das Velo angebotenen Zufahrt aus der Altkircherstrasse werden Verbindungskomfort und Sicherheit gesteigert. Im Bereich der Mittelinseln ist die Fahrbahn 3.5 m breit und erlaubt ein gegenseitiges Passieren von Personenwagen und Velos. Die Veloabstellplätze befinden sich beim Eingang zum Schützenmattpark und zur Sportanlage Schützenmatte.

Öffentlicher Verkehr

Am Wielandplatz ist künftig ein den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechender, hindernisfreier Zugang zu den Bussen des Öffentlichen Verkehrs gewährleistet. Um den Weiherweg effektiv vom Verkehr zu entlasten, werden beide Buslinien in die Brennerstrasse verlegt (s. Kap. 3.5). Die neue Buslinienführung wirkt sich auf die Lage der Haltestellen am

Schützenhaus aus. Hier ist für die Buslinien 33/34 in Fahrtrichtung Stadt neu eine Doppelhaltestelle notwendig. Aus Platzgründen wird die Haltestelle in die Bundesstrasse verschoben (s. Abbildung 11). Durch die neue Lage kann sie künftig auch von der Buslinie 48 bedient werden. Die bestehenden Bushaltestellen (s. Abbildung 11 rot/grün) werden aufgehoben.

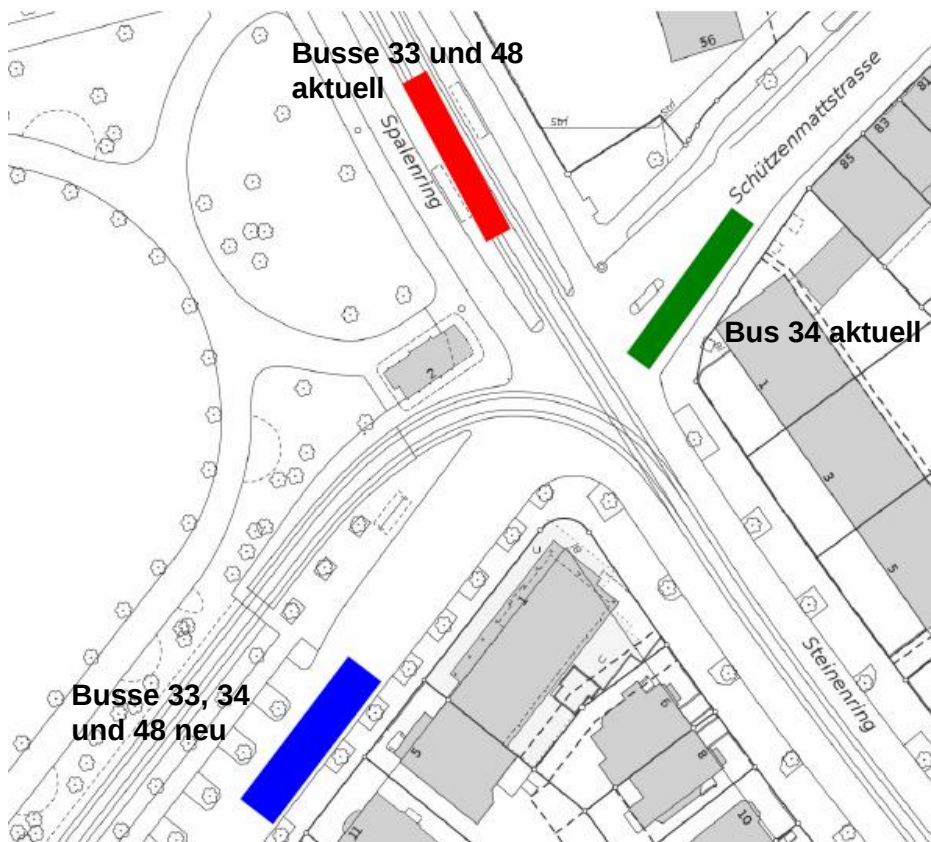


Abbildung 11: Bisherige Haltestelle stadteinwärts für Bus 33 und 48 (rot) und Bus 34 (grün) und Lage der neuen Doppelhaltestelle (blau) für die Busse 33, 34 und 48

Motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr bleibt die bestehende Strassenhierarchie mit der Hauptachse Wanderstrasse–Brennerstrasse erhalten – trotz neuer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 auf dem Wielandplatz. Die durch die anhaltenden Busse entstehenden Wartezeiten von rund 20 Sekunden verursachen unkritische Rückstaubildungen für den motorisierten Individualverkehr von drei bis fünf Fahrzeugen und haben keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Knotens.

Mit dem neuen Verkehrsablauf wird die Ausnahmetransportroute, die heute über die Achse Brennerstrasse–General Guisan-Strasse verläuft, von der Brennerstrasse direkt in die Wanderstrasse geführt.

Alle 26 bestehenden Parkplätze, die von der Neuorganisation des Wielandplatzes betroffen sind, können im Bereich des Projektperimeters ersetzt werden. Die Parkplatzbilanz fällt neutral aus. Das in der Folge der im Quartier umgesetzten Parkraumbewirtschaftung durchgeführte Wirkungscontrolling zeigt auf, dass die Parkplatzsuchzeit im Gotthelf-Quartier im Schnitt lediglich rund zwei Minuten dauert und die Auslastung der Parkplätze 95% beträgt (Ende 2016). Damit liegt die Auslastung im Bereich der vom Regierungsrat angestrebten Bandbreite von 90–95%. Seit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung stehen zudem entlang der Brenner- und der Neubadstrasse rund um die Uhr etwa 100 Parkplätze leer, die im Falle einer Veranstaltung auf der Sportanlage durch die Besucherinnen und Besucher genutzt werden können.

Die Anlieferung der Gebäude rund um den Wielandplatz ist über die Trottoirflächen sichergestellt. In unmittelbarer Nähe zum Sportplatz und zum Mittagstisch werden Bereiche ausgewiesen, die ein sicheres Ein- und Aussteigen in direkter Nähe zu den Anlagen ermöglichen. Beim Haupteingang des Sportplatzes werden zudem die Anlieferung durch Lastwagen und Bedienung durch Reiseautos mit einer Länge von 15 m gewährleistet.

4.3 Infrastruktur

Werkleitungsbau

In Koordination mit den bevorstehenden Strassenerneuerungen werden die sanierungsbedürftigen Werkleitungen vollständig erneuert. Dazu gehören alle Elektrizitäts-, Gas-, Wasser- und Kanalisationsleitungen. Die stark beschädigte Rohranlage der Hauptkanalisation wird inwendig saniert (Inliner) und als Vorausschritt im 2018 realisiert. Verteilkästen und Entlüftungsschächte werden in das Gesamtkonzept eingebunden und neu angeordnet. Alle sanierungsbedürftigen Hausanschlüsse werden durch die Werke ersetzt. Das Telekommunikationsnetz der Swisscom wird teilweise erneuert und verstärkt.

Strassenbau

Die Belagsoberfläche und die Foundation weisen im gesamten Perimeter grosse Schäden auf und müssen unabhängig von anderen Massnahmen zum jetzigen Zeitpunkt erneuert werden. Daher werden alle Asphaltbeläge inkl. Foundation und Randabschlüsse nach den gültigen Normen ersetzt. Der Strassenbau richtet sich nach den Werkleitungsetappen und wird in Bauphasen unterteilt. Aufgrund der Werkleitungsbauten und der Oberflächenanpassungen wird bei der Instandstellung die gesamte Strassenentwässerung inklusive Schachtbauten neu erstellt.

Beleuchtung

Die IWB gewährleistet die öffentliche Grundbeleuchtung und unterhält diese. Die Platzfläche wird von Masten aus mit weissem Licht beleuchtet (ca. 4'000K Lichttemperatur). Die den Wielandplatz umgebenden Strassen werden wie bestehend beleuchtet. Die Beleuchtung hält sich an die Empfehlungen von Dark Sky zur Vermeidung von Lichtverschmutzung und folgt den Standards von Beleuchtet (Beleuchtungskonzept Basel).

Sitzgelegenheiten und Ausstattung

Entlang des Fussweges bzw. vor den Grünrabatten laden Sitzbänke im Schatten der Bäume zum Verweilen ein. Die Uhr bleibt als Referenzpunkt am Platz bestehen. Die Bushaltestellen erhalten gemäss Haltestelleninfrastrukturkonzept der BVB je eine Wartehalle inklusive dynamischer Fahrgastinformation (DFI).

4.4 Baumbestand und Grünflächen

Der Charakter des Baumbestands am Wielandplatz bleibt bei der Neugestaltung weitgehend erhalten, der Bestand selbst wird um einen Baum erhöht. Im Rahmen des Projektes werden 41 schützenswerte Bäume erhalten. 16 Bäume müssen aufgrund der neuen Verkehrsführung und der gewünschten Vorfahrt zum Stadion entfernt werden, 17 Bäume werden neu gepflanzt. Von den 16 zu entfernenden Bäumen fallen 8 aufgrund ihres Umfangs nicht unter die Bestimmungen des Baumschutzgesetzes. Die drei grossen Platanen am Platz bleiben bestehen. Wenn im Rahmen des üblichen Grünunterhalts künftig Bäume entfernt werden müssen, werden sie teilweise neu durch mehrstämmige, grosskronige Arten ersetzt. Der klimatischen Bedeutung der Bäume auf dem Platz wird dabei ein besonderes Augenmerk geschenkt.

Insgesamt werden rund 810 m² neue unversiegelte Flächen (durchgrünte Wegflächen und Vegetationsflächen) geschaffen. Auch die deutliche Vergrösserung und die neue Bepflanzung der Rabatten unter den bestehenden Bäumen tragen wesentlich zur Begrünung des Platzes und zur Verbesserung des Mikroklimas bei.

4.5 Projektbilanz

<i>Quantitative Kennwerte</i>	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>	<i>Bilanz</i>
Verkehrsfläche	6'655 m ²	3'790 m ²	-2'865 m ²
davon Veloverkehrsfläche	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Verkehrsfreie Fläche	5'595 m ²	8'460 m ²	+2'865 m ²
davon unversiegelte Fläche	1'940 m ²	2'750 m ²	+810 m ²
Bäume	57	58	1
Parkplätze MIV	26	26	0
Parkplätze Velo	135	150	+15
Bus-Haltekanten hindernisfrei (BehiG)	0 von 2	2 von 2	+2

5. Termine

Ab Vorliegen der Ausgabenbewilligung (AB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

ca. 9 Monate nach AB :	Fertigstellung Bauprojekt
ca. 18 Monate nach AB :	Baubewilligungsverfahren/Öffentliche Planaufgabe
ca. 21 Monate nach AB :	Ausschreibung Baumeisterarbeiten
ca. 2,5 Jahre nach AB :	Baubeginn
ca. 4 Jahre nach AB :	Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Ende 2019 kann demnach mit einer Fertigstellung bis Mitte 2023 ausgegangen werden.

6. Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln detailliert ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung und den Bau eines verkehrssicheren, attraktiven Wielandplatzes im Rahmen der anstehenden Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten an der städtischen Infrastruktur.

Die Vorbereitung der neuen Bushaltestelle an der Bundesstrasse konnte mit minimalem Aufwand im Rahmen der 2014 umgesetzten Erhaltungsmassnahmen in der Bundesstrasse realisiert werden und hat keine zusätzliche Kostenfolge.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 7,509 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 6.1.1 und 6.1.2)	
▪ neue Ausgaben	3'545'000
▪ gebundene Ausgaben	3'902'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 6.2)	
▪ Entwicklungsbeitrag	45'000
▪ jährliche Folgekosten	17'300
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	7'509'300
pro memoria	
zu Lasten Dritter (IWB, BVB und Private s. Kap. 6.3)	2'343'000

6.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

6.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft inkl. 7.7% MwSt. 3,545 Mio. Franken (Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3). Diese setzen sich wie folgt zusammen:

	[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB 1	
▪ Strassenanlage	2'305'000
Kosten zu Lasten IB 1 (Mehrwertabgabefonds Platz)	
▪ Wegflächen, Ausstattungselemente und Begrünung	860'000
Kosten zu Lasten IB 1 (Mehrwertabgabefonds Park)	
▪ Abbrüche, Wegflächen, Ausstattungselemente und Begrünung	380'000
Total neue Ausgaben	3'545'000

6.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für eine Erneuerung des heutigen Wielandplatzes ohne jegliche Veränderung oder Aufwertung der Situation unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerkes. Diese Kosten zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligungen Strassen, Abwasserableitungsanlagen (beide IB1) und Gleisanlagen/Buslinien (Darlehen an die BVB) belaufen sich auf gesamthaft 3,902 Mio. Franken und teilen sich wie folgt auf:

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht gebundene Ausgaben		Fr.
Zu Lasten IB 1		
▪ RAB Erhaltung Strassen	2'840'000	
▪ RAB Erhaltung Abwasserableitungsanlagen	875'000	
▪ RAB Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen	100'000	3'815'000
Darlehen an die BVB		
▪ RAB Erhaltung Gleisanlagen/Buslinien		87'000
Total gebundene Ausgaben		3'902'000

6.2 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Wielandplatzes das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen noch nicht erreicht ist, braucht es für die fünfjährige Gewährleistungs- und Entwicklungsfrist der Vegetation zusätzlich zum ordentlichen Pflegeaufwand einen Entwicklungsbeitrag von insgesamt 45'000 Franken. Dieser fällt zu Lasten der Erfolgsrechnung einmalig an.

Durch Flächenumwandlungen oder -erweiterungen, Anpassungen am Infrastrukturangebot und durch quantitative Veränderungen des Baumbestands ändern sich die jährlichen ordentlichen Folgekosten für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen (Trinkbrunnen) sowie die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume. Hierbei kann es in den einzelnen Unterhaltsbudgets zu Mehr- oder Minderkosten kommen. Aus den in Kap. 4 erläuterten Massnahmen ergeben sich nach Realisierung des Projektes nachstehend ausgewiesene Mehrkosten zu Lasten der Erfolgsrechnung der jeweiligen Dienststelle von 17'300 Franken pro Jahr.

		[Kostengenauigkeit ±20%]
Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung		Fr.
Mehrwertabgabefonds (MWAf)		
▪ Entwicklungsbeitrag		45'000
Unterhaltsbudgets (ZBE)		
▪ Pflege Bäume und Vegetationsflächen (STG)	14'000	
▪ Betrieb und Unterhalt Trinkbrunnen (WSU/IWB)	3'300	17'300
Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung		62'300

6.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend sowie die Kosten für die Haltestelleninfrastruktur. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB	2'200'000
BVB	121'000
Private	22'000
Total Ausgaben Dritter	2'343'000

7. Bericht zu den Petitionen P 306 und P 348

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 14. November 2012 die Petition P 306 „Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“⁵ (Geschäfts-Nr. 12.5313.01) der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Mit Bericht vom 27. Mai 2015 beantragte die Petitionskommission dem Grossen Rat, die Petition der Regierung zur Stellungnahme innert einem Jahr zu überweisen. Mit Schreiben vom 29. Juni 2016 nahm der Regierungsrat zuhanden der Petitionskommission Stellung.

In der Zwischenzeit überwies der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 8. Juni 2016 der Petitionskommission die Petition P 348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“ (Geschäfts-Nr. 16.5235.01) zur Prüfung und Berichterstattung.

Aufgrund dieser Petition hat die Petitionskommission die Initiantinnen und Initianten der beiden Petitionen sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung zu einem Hearing eingeladen. An diesem Hearing vom 30. Juni 2016 hat die Petitionskommission die Anliegen der Petentinnen und Petenten diskutiert sowie das weitere Vorgehen geklärt.

Der Grosse Rat hat mit GRB 16/42/17.1G und GRB 16/42/17.2G vom 19. Oktober 2016 die Petitionen P 306 „Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“ und P348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“ dem Antrag der Petitionskommission folgend zur abschliessenden Behandlung an den RR überwiesen.

7.1 Wortlaut der Petitionen

7.1.1 P 306 „Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“

Folgende unten aufgeführte Anregungen und Verbesserungen seitens der Anwohnerschaft sind in die Planung und Umsetzung einzubringen.

1. Eine stark eingeengte pauschale und unsichere Verkehrsführung ohne Fussgängerstreifen und ohne separate Velospur wird von den Anwohnern als gefährlich eingestuft. Eine generell neue Signalisation/Bodenmarkierung wird als sinnvoll und nötig empfunden.

2. Um den angestrebten Durchgangsverkehr effektiv zu vermindern, muss die 30er Zone nicht nur im Bereich der Wielandplatzkreuzung eingerichtet werden, sondern bereits ab Kreuzung Mor-

⁵ Der vollständige Titel der Petition lautet: „Um- und Neugestaltung des Wielandplatzes; Unterbau- und Belagssanierung, Verkehrstechnik, neue Linienführung, Aufhebung von Parkplätzen. „Wie Land, aber mit Insel“ ...“

gartenring/Wanderstrasse und mit Verlängerung bis zum Bundesplatz. Ansonsten ist die an der Präsentation vorgestellte Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit nicht in gewünschtem Mass realisierbar. Der teure zweifarbige Bodenbelag macht da keinen Sinn.

3. Die projektierte Breite der Strasse (3.50 m) ist viel zu eng. Den einzelnen Ansprüchen ist grosszügig Rechnung zu tragen (der Platz ist ja vorhanden = 5'900 m²). Wir wollen keinen zweiten Rütimyerplatz!

4. Beidseitige Busausbuchtungen (33er und 48er) werden als zwingend erachtet. Behindertengerechtes Einsteigen kann durch eine Art Rampe gewährleistet werden.

5. Eine beidseitig markierte Velospur wird als unabdingbar erachtet.

6. Fussgängerstreifen an den neuralgischen Punkten müssen trotz 30er Zone angebracht werden. Ältere Leute fühlen sich unsicher.

7. Die Bedürfnisse des Sportzentrums Schützenmatte werden im Projekt in keiner Art und Weise berücksichtigt (Besucherverkehr mit Cars und Autos bei Veranstaltungen wie Fussballspiele im Stadion, Grümpeliturniere, Leichtathleten aus der ganzen Nordwestschweiz). Die Nutzungsintensität des Sportzentrums hat massiv zugenommen, es wird laufend aufgebaut und aufgewertet. Deshalb verlangen die Petenten, dass parallel zur Realisierung der Sanierung des Platzes die Verkehrs- und Parkplatzprobleme des Sportzentrums aktiv gelöst und angepasst werden.

8. Gemäss Vorstellung des Projektes werden rund 25 Parkplätze ersatzlos aufgehoben, das ist unhaltbar. Das stark frequentierte Quartier hat einen grossen Parkplatznotstand. Eine diesbezügliche von einem Petenten über einen längeren Zeitraum durchgeführte Erhebung zeigt deutlich, dass die weissen Parkplätze hauptsächlich von Autos mit Kennzeichen BS belegt werden. Dies entgegen der Aussagen der Projektleiter, welche behaupten, dass vor allem Autos mit ausländischen Kennzeichen die Parkplätze nutzen. Den entsprechenden Ersatz für wegfallende Parkplätze auf dem Wielandplatz oder in unmittelbarer Nähe erachten wir als zwingend notwendig.

9. Das Projekt nimmt zu wenig Rücksicht auf die heutige Anwohnerstruktur und der demografischen Entwicklung. Eine Erweiterung des Schützenmattparks mit Verlagerung von Eventanlässen und damit verbundenen Lärms auf den Wielandplatz will niemand. Der Schützenmattpark ist heute schon eine Begegnungs- und Eventstätte.

Diese Petition hat zum Ziel diese unzweckmässige Neugestaltung des Wielandplatzes zu verhindern, da sie an den Bedürfnissen der Anwohner vorbei geplant wird.

7.1.2 P 348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“

Im Quartier rund um den Wielandplatz sind zahlreiche Kinder unterwegs, oft ohne Begleitung von Erwachsenen: auf dem Weg von der Schule zur Tagesstruktur und zurück, unterwegs in den Schützenmattpark oder zu den Sportanlagen. Das erhöhte Sicherheitsbedürfnis der Kinder ist bei der Sanierung und Umgestaltung des Platzes zu berücksichtigen.

Die Unterzeichnenden fordern daher:

- Im Zuge der Sanierung des Wielandplatzes soll eine Umgestaltung erfolgen, die der Verkehrssicherheit insbesondere von Kindern und älteren Menschen, der Übersichtlichkeit und einer zeitgemässen Gestaltung Rechnung trägt.

- Einrichtung einer möglichst grossflächigen 30er-Zone rund um den gesamten Platz.

- Führung der Trottoirs entlang sinnvoller Wege, insbesondere zwischen der Primarstufe Gotthelf und der Tagesstruktur „Villa Kunterbunt“.

- Beibehaltung der Fussgängerstreifen an wichtigen Punkten.
- Klare Verkehrsführung für Autos, Busse, Velos und Fussgänger.

Diese Petition hat zum Ziel, dass im Zuge der Sanierung des Wielandplatzes die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und insbesondere der Kinder deutlich verbessert wird!

7.2 Hearing vom 30. Juni 2016

Am Hearing vom 30. Juni 2016 nahmen je zwei Vertretende der Petentschaften der Petitionen P 306 und P 348 teil. Vonseiten der Verwaltung waren die zuständigen Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) sowie des Justiz- und Sicherheitsdepartements (JSD) anwesend.

7.2.1 Die Anliegen der Petentschaft der Petition P 306

Die Vertretenden der Petentschaft erläutern, dass der Wielandplatz bereits seit rund zehn Jahren die Quartierbevölkerung und Verwaltung beschäftige. So wurde im Jahr 2007 die Petition P 234 „Anwohnerfreundlicher Wielandplatz“ (Geschäfts-Nr. 06.5159.01) eingereicht, die einen anwohnerfreundlichen Wielandplatz und Strassensicherheit für die Kinder aus dem Quartier forderte. Im Zusammenhang mit dieser Petition habe sich die Verwaltung vermutlich für eine Neugestaltung des Wielandplatzes entschieden. Der Bevölkerung wurde schliesslich mittels mehrerer Informationsveranstaltungen das Projekt „Wie Land, aber mit Insel“ präsentiert, das jedoch im Quartier auf Kritik stiess. Als Reaktion habe man im Jahr 2012 die vorliegende Petition eingereicht.

Bis heute zeige sich in dieser Sache aber kaum eine Veränderung; die Anliegen der Petentschaft scheinen bei der Planung kaum berücksichtigt worden zu sein. Aus diesen Gründen wandte sich die Petentschaft zu Beginn dieses Jahres (Schreiben vom 21. Januar 2016) noch einmal an die Petitionskommission und bat die Kommission darum, die Anliegen der Petentschaft bei der Verwaltung einzubringen.

Die Petentschaft äussert die Ansicht, dass aufseiten des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) eine Planung stattfinde, die dem Regierungsratsbeschluss vom 13. Januar 2015 betreffend Anzug Hermann Amstad und Konsorten betreffend Umgestaltung überdimensionierter Verkehrsflächen zu Grünflächen widerspreche.⁶ Dieser halte fest, dass beim Wielandplatz nur die absolut notwendigen Erhaltungsmassnahmen und die vom Gesetz geforderten Massnahmen umgesetzt werden sollten.

Beim Wielandplatz handle es sich um einen in Europa historisch einzigartigen und wertvollen Platz. Selbstverständlich weise der Wielandplatz hinsichtlich der Verkehrssicherheit Optimierungsbedarf auf, er sei aber keinesfalls einer der gefährlichsten Plätze Basels und tatsächlich komme es selten zu Verkehrsunfällen. Der Platz werde dann gefährlich, wenn die Leute diesen einfach beliebig überqueren.

Mit dem vom BVD präsentierten Projekt zeigt sich die Petentschaft nicht einverstanden. Beim vorliegenden Projekt seien mehrere, in der Petition aufgeführte Verbesserungsvorschläge, nicht berücksichtigt worden. Letztlich bestehe auf Seiten der Petentschaft nach wie vor die Befürchtung, dass aufgrund der geplanten Umgestaltungsmassnahmen ein zweiter Rütimyerplatz entstehe. Die Strassenführung für Velofahrende sei nicht geglückt und es sei zu befürchten, dass Velofahrende ihren Weg quer über den für Zufussgehenden vorgesehenen Platz abkürzen. Weiter komme es aufgrund der engen Strassenführung und der geplanten Bushaltestelle voraussichtlich beim Morgen- und Feierabendverkehr zu Stau. Auch die zukünftige Parkplatzsituation und die Verkehrssituation rund um die Sportanlagen Schützenmatte werfen nach wie vor offene Fragen auf. Mit der geplanten Umgestaltung werde der Platz letztlich in eine simple Kreuzung verwandelt. Auch die am Hearing erfolgten ergänzenden Ausführungen der Projektverantwortlichen vermochten die Vertretenden der Petentschaft nicht zu überzeugen.

⁶ Geschäfts-Nr. 06.5047.05, <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100379/000000379896.pdf>

7.2.2 Das Anliegen der Petentschaft der Petition P 348

Die Vertretenden der Petentschaft informieren, dass die Petition vorwiegend von Eltern aus dem Quartier, deren Kinder den Platz in verschiedene Richtungen überqueren müssen, unterschrieben worden sei. So grenze der Platz an den Schützenmattpark, an die Sportanlagen Schützenmatte und an die Villa Kunterbunt, in der sich die Tagesstruktur des Gotthelfschulhauses befinde. Aus diesem Grund komme bei der Umgestaltung des Platzes der Verkehrssicherheit der Kinder eine besondere Bedeutung zu. Beim heutigen Zustand des Platzes sei es ein Wunder, dass nicht mehr Unfälle passieren. In jüngster Vergangenheit hätten sich gerade zwei schwere Unfälle ereignet und es komme zu vielen „Fast-Unfällen“. Der Platz führe aufgrund seiner Unübersichtlichkeit bei allen Verkehrsteilnehmenden zu Unsicherheiten. Für Kinder sei die Verkehrssituation kaum zu überblicken und die Autos fahren vereinzelt sehr schnell. Die heute eingezeichneten Fussgängerstreifen liegen zudem teilweise sehr ungünstig, was letztlich wohl auch der Grösse des Platzes geschuldet sei. Auch die angrenzenden Strassen müssten bei der Umgestaltung mitberücksichtigt werden. Die Quartierstrassen (einzelne von diesen Strassen sind Begegnungszonen) werden von Autofahrerinnen und Autofahrern zur Umfahrung oder als Abkürzung genutzt.

Die Sanierung des Wielandplatzes sollte als Chance genutzt werden, damit der Platz allen Nutzerinnen und Nutzern besser dient. In welcher Form der Platz umgestaltet werde, sei hierbei weniger relevant. Zentral sei für die Petentschaft die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Bei der Planung sollten die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer des Platzes berücksichtigt werden.

Die Vertretenden der Petentschaft zeigen sich mit den Ausführungen der Projektverantwortlichen einverstanden. Das präsentierte Projekt überzeuge, die Anliegen der Petentschaft seien soweit als möglich aufgegriffen worden. Die neu geplanten Fussgängerstreifen bilden hierbei einen sehr wertvollen Aspekt, der den Kindern die Überquerung des Platzes ermögliche.

7.2.3 Erwägungen der Petitionskommission

Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Petentschaft der Petition P 306 „Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“ dem geplanten Umgestaltungsprojekt nach wie vor skeptisch gegenüber steht. Die Vertretenden der Petentschaft machten am Hearing geltend, dass bei diesem Projekt nur ein Teil ihrer Anliegen Berücksichtigung finde. Aus Sicht der Petitionskommission konnten die Projektverantwortlichen der Verwaltung bei ihrer Präsentation und der anschliessenden Fragerunde jedoch schlüssig nachzeichnen, warum gewisse Anregungen aus verkehrstechnischen Gründen nicht realisierbar seien.

[...] Die beiden Petitionen zeigen letztlich auf, dass der Wielandplatz die Quartierbevölkerung bereits seit mehreren Jahren beschäftigt. Die Vertretenden der Petition P 306 wiesen treffend darauf hin, dass der Wielandplatz und seine allfällige Umgestaltung bereits seit rund zehn Jahren für Diskussionen sorgen. Entsprechend besteht bei beiden Petentschaften ein Konsens, dass die Verkehrssicherheit auf dem Platz garantiert sein sollte. In Bezug auf die zu treffenden Massnahmen gehen die Meinungen hingegen auseinander. Auch die Kommission diskutierte kritisch, ob die geplante Platzgestaltung in Bezug auf Ästhetik und Nutzerfreundlichkeit genüge. Allenfalls könnten hier auf Seiten der Projektverantwortlichen noch weitere Überlegungen erfolgen, zugleich ist jedoch klar, dass es sich bei Gestaltungsfragen auch um einen Kostenfaktor handelt.

Die Projektverantwortlichen konnten am Hearing letztlich überzeugend darlegen, dass bei dem geplanten Umbauprojekt ein Grossteil der von der Quartierbevölkerung formulierten Anliegen Berücksichtigung findet. Dem Thema der Verkehrssicherheit wird zugleich höchste Priorität zugewiesen. Diese Vorgehensweise erachtet die Kommission als sehr begrüssenswert. Die geplanten Umgestaltungsmassnahmen sollen aus diesen Gründen möglichst zeitnah umgesetzt werden. Auf diesem Weg soll das Quartier möglichst bald einen Platz erhalten, der von allen Verkehrsteilnehmenden sicher überquert und genutzt werden kann.

Der Regierungsrat hielt in seinem Schreiben vom 29. Juni 2016 fest, dass die beiden Petitionen (P 306 und P 348) im Ratschlag Wielandplatz beantwortet werden sollen.

7.3 Beantwortung der Petitionen P 306 und P 348

Aufgrund der Ausführungen zum Hearing der Petitionskommission im Kapitel 7.2. sowie der Vereinbarung mit der Petitionskommission kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass das vorliegende Ratschlagsprojekt unter Beachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der im Kapitel 2.4 formulierten Ziele die Anliegen beider Petitionen in grösstmöglichem Masse berücksichtigt und die Petitionen damit abschliessend beantwortet werden können.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

9. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

zur Sanierung der Werkleitungen und Beläge am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz sowie Bericht zu den Petitionen P 306 „Projekt Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel ...“ und P 348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“ (vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 7'509'300 für die Sanierung der Werkleitungen und Beläge am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 2'305'000 neue Ausgaben für die Neuorganisation des Wielandplatzes zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
 - Fr. 860'000 für die neue Durchgrünung des Platzes zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Mehrwertabgabefonds
 - Fr. 380'000 für die neue Durchgrünung des Parkeingangs Schützenmatte zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Mehrwertabgabefonds
 - Fr. 2'840'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
 - Fr. 875'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
 - Fr. 100'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Infrastruktur Lichtsignalanlagen, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen
 - Fr. 87'000 für die Erhaltung der Infrastruktur für das Busnetz gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB
 - Fr. 45'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds

- Fr. 14'000 jährlich wiederkehrend für die Reinigung der Allmendflächen, den Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Mobiliar) sowie der Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
- Fr. 3'300 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für den Unterhalt und Betrieb des Trinkbrunnens zu Lasten der Erfolgsrechnung des WSU (IWB)

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.