



An den Grossen Rat

13.1890.02

12.5313.05

16.5235.04

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 9. Januar 2019

Kommissionsbeschluss vom 9. Januar 2019

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag Wielandplatz. Sanierung der Werkleitungen und
Beläge am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu ei-
nem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz**

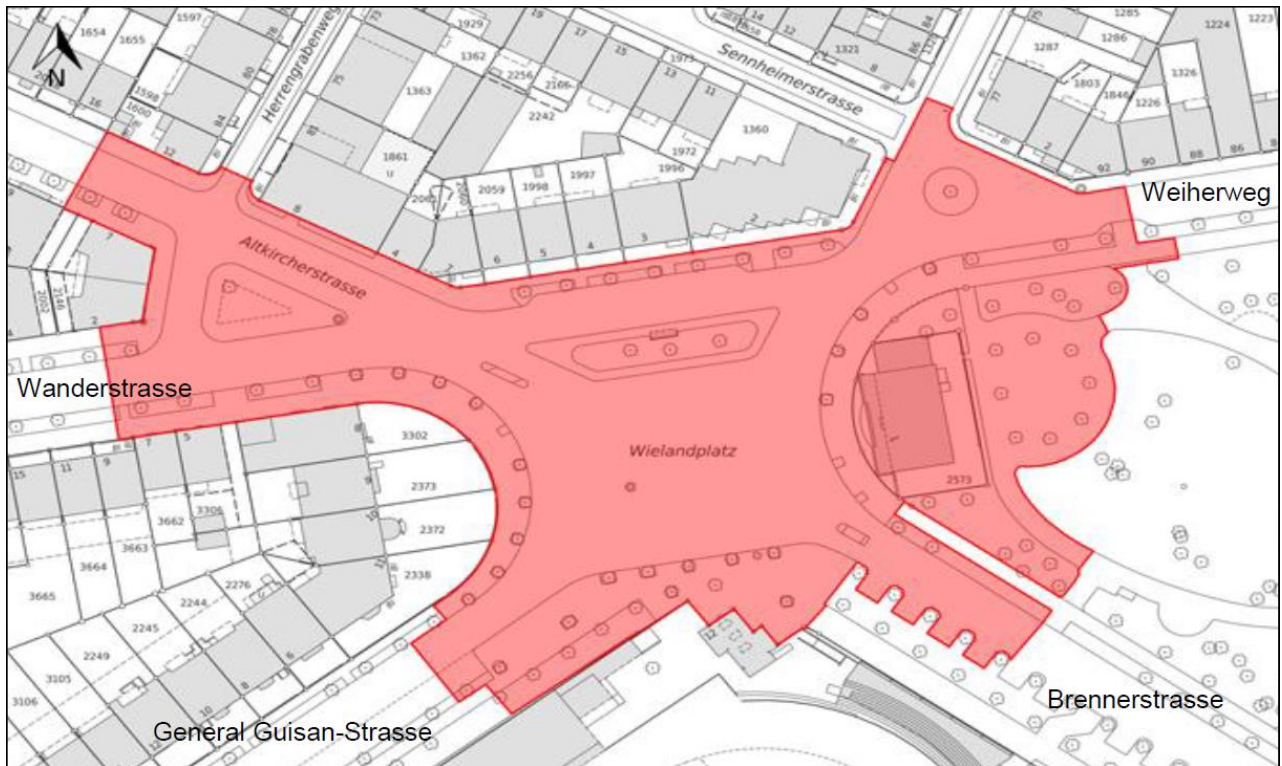
sowie

Bericht zu zwei Petitionen

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt für die Sanierung der Werkleitungen und Strassenoberflächen am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz Ausgaben von 7.5 Mio. Franken. Rund die Hälfte davon ist finanzrechtlich gebunden, fiele also auch bei einer Sanierung im Bestand an. Der Projektperimeter ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Projektperimeter



Heute präsentiert sich der Wielandplatz als offene, dem fahrenden Verkehr vorbehaltene Fläche. Trottoirbereiche hat es ausschliesslich an den Platzrändern. Die Bushaltestelle befindet sich stadteinwärts auf einer Mittelinsel, stadtauswärts in der Wanderstrasse. Aufgrund der fehlenden Leitung des Verkehrs, grossen Querungsdistanzen über die Fahrbahnen und den hohen Geschwindigkeiten wird der Wielandplatz vor allem von Fussgängerinnen und Velofahrern als gefährlich empfunden und deshalb gemieden. Parkierte Autos beeinträchtigen zudem an gewissen Stellen die Sicht.

Im Rahmen der anstehenden Sanierungsarbeiten sollen Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Bushaltestellen verbessert und der Anteil der Grünflächen erhöht werden. Voraussetzung dafür sind bauliche Massnahmen auf Allmend und in der Grünanlage des Schützenmattparks. Die überdimensionierten Asphaltflächen weichen gemäss dem Projekt Grüninseln, durchgängigen Aufenthaltsflächen und zusätzlichen Bäumen (vgl. Abbildung 2). Die Bushaltestellen werden in beide Fahrtrichtungen auf dem Platz angeordnet und können ohne Umwege sicher erreicht werden. Die Wegführung verbindet nicht nur die einzelnen Platzteile, sondern leitet auch zu den umliegenden Anlagen. Der Zugang zum Schützenmattpark wird durch den Abbruch der Garage an der Nordseite des ehemaligen Polizeipostens verbessert. Die Sportanlage Schützenmatt erhält einen grosszügigen Eingangsbereich mit Kurzzeitparkplätzen und Veloabstellflächen. Insgesamt trägt die Neugestaltung dem Wunsch der Anwohnerschaft nach einem sicheren, ruhigen und alltagstauglichen Platz Rechnung.

Abbildung 2: Gestaltungskonzept für den Wielandplatz



2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Sanierung des Wielandplatzes mit gleichzeitiger Umgestaltung zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz mit Bericht zu den Petitionen P306 und P348* am 12. September 2018 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 28. November und 12. Dezember 2018 mit dem Geschäft auseinander. Für Auskünfte standen ihr Mitarbeitende des Planungsamts und des Amts für Mobilität, nicht aber der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements zur Verfügung.

Eintreten auf den Ratschlag war in der UVEK nicht bestritten. Grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der Neugestaltung des Wielandplatzes bestehen keine. Die Veränderungen erhöhen die Sicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Heute führen verschiedene Schulwege über den Platz, zudem befindet sich im alten Polizeiposten ein Mittagstisch. Die Fussgängerstreifen sind ungesichert und haben Längen von bis zu 16 Metern. Mehrere Sichtwinkel entsprechen nicht den Normen. Bei einer Sanierung des Platzes ist die Behebung solcher nicht normgerechter Zustände sowieso zwingend. Zur Erhöhung der Sicherheit soll künftig einer Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) folgend auf dem Wielandplatz Tempo 30 statt Tempo 50 gelten.

2.1 Verkehrsführung

Heute wird auf dem Wielandplatz sowohl den Platzrändern entlang als auch durch die Platzmitte gefahren. Normgerecht wären ein Kreisel oder ein Platz mit Kreuzung. In einem Kreisel würde der Verkehr den Platzrändern entlang geführt, bei einer Kreuzung vollständig durch die Platzmitte. Ein Kreisel müsste allerdings durch die Mitte gequert werden können, da sich der Wielandplatz auf einer Route für Ausnahmetransporte befindet. Dem fielen die drei markanten Bäume bei der heutigen Bushaltestelle zum Opfer, was im Quartier auf Widerstand stiesse. Deshalb schlägt der Regierungsrat die Realisierung einer Kreuzung vor, mit welcher der Verkehr ebenfalls gebündelt

wird und die drei besagten Bäume erhalten bleiben. Die Verkehrsfläche wird zugunsten von zusätzlichen Flächen für den Fussverkehr auf allen vier Seiten des Platzes reduziert, ohne dass die Kapazität für den fahrenden Verkehr abnimmt. Alle bisherigen Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten. Trotz Tempo 30-Zone behält die Hauptfahrbeziehung den Vortritt und verfügt der Platz auch weiterhin über mehrere Fussgängerstreifen.

Die Bündelung der Verkehrsbeziehungen geht auf Sicherheitsüberlegungen zurück. Sie hat u.a. zur Folge, dass aus der Wanderstrasse nicht mehr direkt in den Weiherweg gefahren werden kann. Diese Fahrbeziehung bleibt aber via den neuen Knoten möglich. Für abbiegende Velofahrende werden auf dem Knoten eigene Aufstellflächen eingerichtet. Im Sinne der Fussgängerinnen und Fussgänger werden die entstehenden verkehrsfreien Flächen dem Veloverkehr nicht freigegeben. Diese kleine Einschränkung für den fahrenden Verkehr dürfte im Weiherweg zu einer Verkehrsberuhigung führen, dürfte doch in Zukunft vermehrt über Brenner- und Bundesstrasse statt durch den Weiherweg gefahren werden.

2.2 Parkplätze

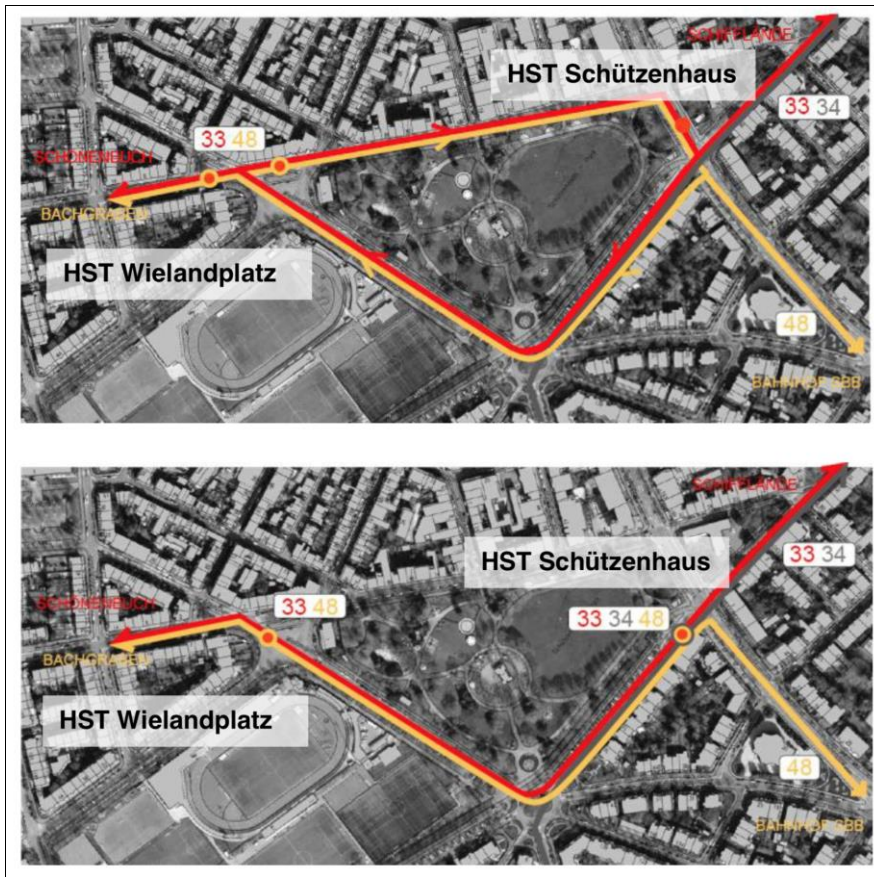
Die UVEK stellt fest, dass die Parkplatzbilanz ausgeglichen ist. An einer Stelle aufgehobene Parkplätze werden innerhalb des Projektperimeters an anderer Stelle ersetzt. Die generell hohe Zahl an Parkplätzen rund um den Wielandplatz wurde in der UVEK in Frage gestellt. Seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat der Parkierdruck im Quartier deutlich abgenommen. In „normalen“ Zeiten findet man als Anwohnerin oder Anwohner problemlos einen Parkplatz. Voll belegt sind die Parkplätze in der Regel bei Sportveranstaltungen im Stadion Schützenmatte. In einer Petition wurde deshalb sogar der Bau eines Parkhauses gefordert. Im Interesse der Anwohnerschaft orientiert sich die Zahl der Parkplätze eher an der Spitzen- als an der Durchschnittsnachfrage.

2.3 Busführung

Der Regierungsrat möchte im Zuge der Umgestaltung des Wielandplatzes die Führung der Buslinien 33 und 48 anpassen. Heute verkehren die Busse stadteinwärts vom Wielandplatz durch den Weiherweg zum Schützenhaus (vgl. Abbildung 3, oberes Bild). Künftig sollen sie in beide Fahrrichtungen durch Brennerstrasse und Bundesstrasse fahren (vgl. Abbildung 3, unteres Bild). Damit sollen die Umsteigebeziehungen zwischen den drei Buslinien 33, 34 und 48 sowie der Tramlinie 8 am Schützenhaus verbessert werden. Ausserdem sollen Busse eher auf Strassen mit Tempo 50 als mit Tempo 30 fahren. Im Weiherweg ist künftig Tempo 30 vorgesehen.

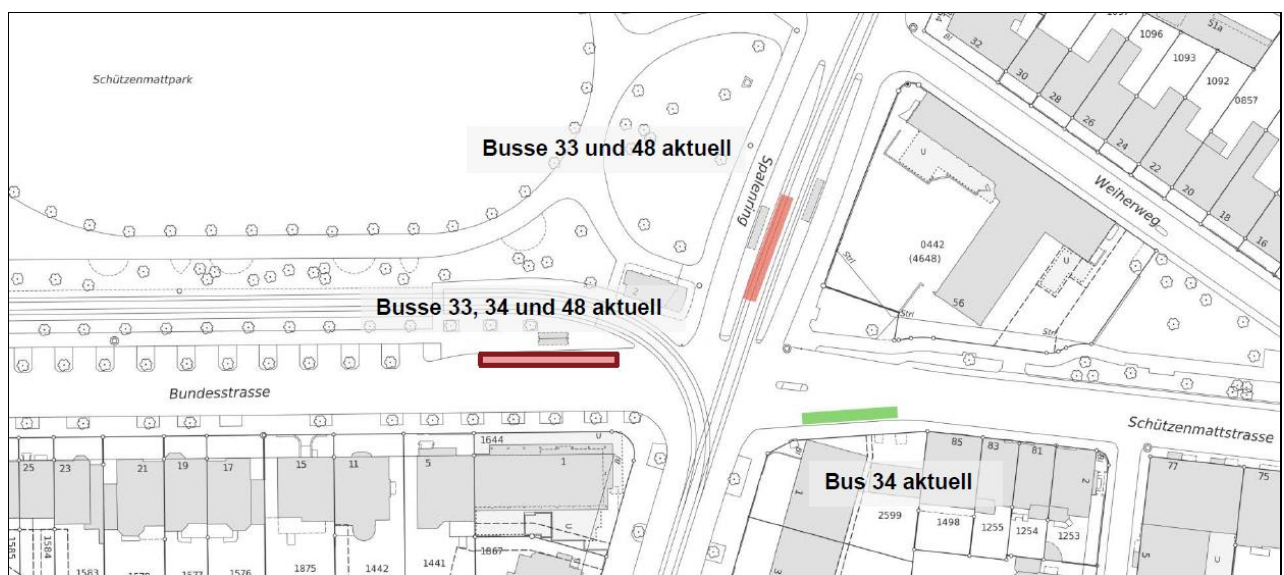
Die UVEK hat die Anpassung hinterfragt. Sie ist der Meinung, dass sich die Umsteigebeziehungen an der Haltestelle Schützenhaus nicht verbessern, sondern verschlechtern würden. Fährt der Bus über Brenner- und Bundesstrasse, bleibt er am Kreisel Bundesplatz mangels Vortritt hängen. Vor der Crossklinik braucht es zudem eine zusätzliche Haltestelle. Um auf die Linie 1 umzusteigen, muss man zwei Strassen queren. Mit dem heutigen Regime ist das Umsteigen wesentlich komfortabler. Unter dem Strich hat die neue Lösung aus heutiger Sicht mehr Nach- als Vorteile. Auch der Neutrale Quartierverein Neubad spricht sich deshalb gegen diese Busführung aus.

Abbildung 3: Führung Buslinien



Um dem Behindertengleichstellungsgesetz gerecht zu werden muss die Haltestellensituation am Schützenhaus angepasst werden. Heute halten die Buslinien 33 und 48 stadteinwärts an der gleichen Haltekante wie die Tramlinie 1. Stadtauswärts befindet sich die Haltestellen der Buslinien 33, 34 und 48 bei jener der Tramlinie 8. In Fahrtrichtung Schiffflände hält der Bus Nr. 34 auf der anderen Seite der Kreuzung in der Schützenmattstrasse (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Heutige Haltestellensituation am Schützenhaus



Betreffend die künftigen Haltestellenlagen ist derzeit beim Amt für Mobilität eine Vorstudie im Gang. Ziel bleiben möglichst kurze Umsteigebeziehungen. Die Haltestelle der Linie 8 befindet sich aber in Kurvenlage und muss voraussichtlich weiter in die Bundesstrasse verschoben werden. Die Haltekante der Linie 1 kann an bestehender Lage behindertengerecht gebaut werden. Eine separate Haltestelle für den Bus ist aus Platzgründen nicht möglich. Der Bus müsste an der gleichen Haltekante halten wie das Tram, was von den BVB kritisch gesehen wird. Deshalb steht eine Verschiebung der Busführung mit Haltestelle in der Bundesstrasse zur Disposition. Verschieben werden muss schliesslich auch die Haltestelle der Buslinie 34 in der Schützenmattstrasse.

Die UVEK möchte im Rahmen des Projekts Wielandplatz kein Präjudiz für die künftige Busführung schaffen, zumal die vorgesehene Gestaltung des Wielandplatzes mit beiden Varianten kompatibel ist und eine jetzige Umlegung mit baulichen Anpassungen an der Haltestelle Schützenhaus verbunden wären, die später allenfalls wieder rückgängig gemacht werden müssten. Auch aus Sicht des Amtes für Mobilität muss die Frage nicht mit dem vorliegenden Ratschlag geklärt werden. Man kann die Busse auch nach der Umgestaltung des Wielandplatzes problemlos so fahren lassen wie heute und den definitiven Entscheid fällen, wenn die Haltestellen am Knoten Schützenhaus behindertengerecht umgebaut werden. Der UVEK wurde von Seiten Verwaltung zugesichert, dass der Grosse Rat im Falle von geänderten Linienführungen oder anderen Umsteigebeziehungen in geeigneter Form in den Entscheid einbezogen würde. Je nach Höhe der finanzrechtlich neuen Investitionen muss der Regierungsrat dem Grossen Rat sowieso einen Ratschlag oder Ausgabenbericht vorlegen.

Der Verzicht auf die Anpassung der Buslinienführung hat eine Reduktion der Ausgabenbewilligung um insgesamt 167'000 Franken zur Folge. Der Betrag von 100'000 Franken für die Erhaltung der Infrastruktur Lichtsignalanlagen (Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Lichtsignalanlagen) entfällt ganz, der Betrag von 87'000 Franken für die Erhaltung der Infrastruktur für das Busnetz reduziert sich auf 20'000 Franken. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat, eine um 167'000 Franken tiefere Ausgabe von noch 7'342'300 Franken zu bewilligen.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Mit jeweils 12:0 Stimmen beantragt die UVEK dem Grossen Rat, die beiden Petitionen P306 „Projekt Um- und Neugestaltung Wielandplatz in Basel“ und P348 „Sanierung Wielandplatz – mehr Verkehrssicherheit für Kinder“ als erledigt zu erklären.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 9. Januar 2019 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

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

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 13.1890.01 vom 3. Juli 2018 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 13.1890.02 vom 9. Januar 2019, beschliesst:

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 7'342'300 für die Sanierung der Werkleitungen und Beläge am Wielandplatz mit gleichzeitiger Neuorganisation zu einem verkehrssicheren, attraktiven und begrünten Quartierplatz bewilligt. 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. 20'000 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 unterliegt dem Referendum.