



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Petitionskommission

An den Grossen Rat

24.5025.02

Petitionskommission
Basel, 6. Mai 2024

Kommissionsbeschluss vom 6. Mai 2024

Bericht der Petitionskommission

zur Petition P475 «Grüne Boulevards und grüne Plätze fürs St. Johann - für saubere Luft, Sicherheit und Lebensqualität»

1. Wortlaut der Petition

Die Abstimmung zur Klimagerechtigkeitsinitiative Basel 2030 zeigt, dass der Wille zur Veränderung für mehr Klimaschutz in der Basler Bevölkerung sehr gross ist. Wirksame Massnahmen zur sommerlichen Hitzereduktion sind überfällig. Die Begrünung und Entsiegelung grosser asphaltierten Flächen bringt eine Erhöhung der Lebensqualität der Quartierbewohner:innen. Zusätzlich profitiert die Biodiversität im städtischen Raum von Begrünung. Nicht zuletzt zeigen die Luftqualitätsdaten, dass die Belastung der Quartiere durch Schadstoffe wie Ozon und Feinstaub eine akute Gesundheitsgefahr für die Bewohner:innen ist. Mehr Begrünung schafft saubere Luft zum Atmen. Nicht zuletzt gehen rund 30% aller CO₂ Emissionen auf den Verkehr zurück. Mehr ÖV, Velo- und Fussverkehr ist der grösste Hebel für nachhaltige Mobilität.

Im Jahr 2022 unterstützten bereits rund 1400 Personen unsere erste Petition **Basel St. Johann begruent, klimafreundlich und lebenswert**, mit der die Umsetzung von drei "Superblocks" gefordert wurde. Diese Eingabe ist vom Grossen Rat am 18.1.23 an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung überwiesen worden.

Während die Idee der Superblocks, die in anderen Städten wie z.B. in Barcelona bereits erfolgreich umgesetzt wurde, sich auf die Umgestaltung des Strassenraums hin zu mehr Lebensraum vorrangig innerhalb der definierten Zonen konzentriert, möchten wir mit dieser ergänzenden Petition erreichen, dass auch die heute noch mehrheitlich dem automobilen Durchgangsverkehr dienenden Hauptachsen des Quartiers in entschleunigte und begrünte Boulevards weiterentwickelt werden.

Wir fordern:

Fünf neue grüne Boulevards

- a. Die Mülhauserstrasse wird zum begrünten und verkehrsberuhigten Boulevard, der für Anwohner und Zulieferer zugänglich bleibt, aber für den Durchgangsverkehr gesperrt wird. Die Velo-Strasse bleibt bestehen und wird noch attraktiver als Verbindung zwischen den Quartieren.
- b. Die Elsässerstrasse wird vom Durchgangsverkehr entlastet und auf den Tramverkehr fokussiert.
- c. Die Vogesenstrasse wird maximal begrünt, indem Parkplätze wo immer möglich in Grünflächen umgewandelt werden.
- d. Die Lothringerstrasse wird zur begrünten Veloroute, welche das Quartier mit der Innenstadt verbindet.
- e. Die Metzerstrasse wird zu einem grünen Boulevard umgestaltet, indem die Verkehrsfläche reduziert und die Grün-, Gehweg- und Velofläche vergrössert wird.

Fünf neue grüne Plätze/Pärke

1. Am Ende der Mülhauserstrasse schafft der «Rhypark» zwischen Volta Schulhaus und Rheinufer eine zusätzliche grüne Insel und Bewegungsraum für die Schüler:innen.
2. Die Einfahrt in die Wasserstrasse ist nur noch für Anwohner:innen, Anlieferungen sowie Besucher öffentlicher Parkings erlaubt. Die Strasse wird zur echten Begegnungszone mit Pflanztrögen und Bänken und macht den Schulweg für die Kinder sicherer.
3. Am Ende der Vogesenstrasse zum Volta-Bahnhof hin wird die Strasse entsiegelt und ein kleiner Park geschaffen.
4. An der Kreuzung Mülhauser-/Vogesenstrasse entsteht der «Mülhauserplatz», ein Ort der Begegnung.
5. An der Kreuzung Mülhauser-/Davidsbodenstrasse entsteht der «Davidsbodenplatz», ein Ort der Begegnung. Die Davidsbodenstrasse wird zwischen Mülhauserstrasse und Landskronstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Begründung:

Gerechte Verteilung des Strassenraums für Begrünung und Leben: Mit einem Anteil von Grün- und Erholungsflächen an der Gesamtfläche von 12.6 % (2018) bildet Basel das Schlusslicht unter den grösseren Schweizer Städten. Die Verkehrs- und Parkplatzflächen bieten in Basel das grösste Potenzial für Begrünung. Ein überfälliger Schritt für mehr Flächengerechtigkeit, da nur jeder dritte Einwohner noch ein eigenes Auto hat.

Strassennetzhierarchie auf die Menschen fokussieren: Die Hauptsammelstrassen wie die Elsässer- und Metzerstrasse oder die Ausweichroute, Mülhäuserstrasse, sollen auf den Tram- und Busverkehr bzw. den Fuss-/Fahrrad-Verkehr fokussiert werden. Der automobile Individualverkehr konzentriert sich auf die Ringstrassen.

Luftqualität verbessern: Gesunde Luft ist ein zentraler Lebensqualitätsfaktor für alle Menschen in Basel und ein Menschenrecht. Wir fordern die Einhaltung aller Luftschatzstoff-Grenzwerte an jedem Tag im Jahr.

Abkühlung und Gesundheitsförderung: Die Kühlung in heissen Sommermonaten ist zu fördern. Büsche und Bäume begegnen Hitzeperioden besser und führen zu einem besseren Stadtklima und besserer Luft.

Vernetzung der Biodiversitätsflächen: Die Umnutzung der Verkehrsflächen erlaubt die Vernetzung der Grünflächen des Kannenfeld-, St. Johanns-, Novartis- und Tschudi-Parks. Grünflächen entstehen in Form von Beeten, Sträuchern und Bäumen. Konkret fordern wir die Begrünung der Strassen z.B. mit einseitigen Grünstreifen.

Verkehrsgeschwindigkeit drosseln: Um die Lebensqualität und Sicherheit zu erhöhen, wird die Verkehrsgeschwindigkeit auf allen Strassen im St. Johann auf maximal 30 km/h festgelegt.

Parkingflächen minimieren, neue Parkingstrategien entwickeln: Das Parkieren auf den Strassen soll reduziert werden. Bestehende Parkhäuser werden auch nachts durch neue Vermietungskonzepte und Anpassung der Parkgebühren optimal genutzt. Parkplätze erhalten bleiben müssen, z.B. für Rollstuhlfahrer oder Anlieferungen, sollen diese Flächen entsiegelt werden. Subventionen von Parkgebühren werden abgeschafft.

Gezielte Veloförderung: Die nachhaltige und gesundheitsfördernde Mobilität wird gestärkt mit mehr Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Raum, insbesondere für Lastenräder/Anhänger. Attraktive Velorouten verbinden die Quartiere und die Innenstadt. Velowege werden wo immer möglich vom Autoverkehr separiert.

Massiver Ausbau der Sharing-Angebote (Velo und Autos), um den derzeitigen Autofahrern eine attraktive Alternative zu geben. Sharing wird aktiv den derzeitigen Anwohner Parkkarten Besitzern angeboten.

Stärkung des lokalen Gewerbes: Die Stärkung des Velo-ÖV- und Fussverkehrs führt zu einer Erhöhung der Einkäufe in Quartierläden, mehr Geschäften und insgesamt zu einer wirtschaftlichen Belebung des Quartiers.

Jetzt ist die Zeit, die Verkehrspolitik auf Lebensqualität, Sicherheit, saubere Luft, Biodiversität und Klimaschutz für die Menschen im Quartier auszurichten.

2. Kommissionsberatung

2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P475 «Grüne Boulevards und grüne Plätze fürs St. Johann - für saubere Luft, Sicherheit und Lebensqualität» an seiner Sitzung vom 7. Februar 2024 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 18. März 2024 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings eine Vertretung der Petentschaft sowie die Stv. Abteilungsleiterin Raumplanung von Städtebau & Architektur sowie den Abteilungsleiter Verkehrstechnik aus dem Amt für Mobilität als Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements an.

2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Petition «Grüne Boulevards und grüne Plätze fürs St. Johann - für saubere Luft, Sicherheit und Lebensqualität» fordert die Schaffung von fünf neuen grünen Boulevards und fünf neuen grünen Plätzen im St. Johann. Im Petitionstext werden unter den Begründungen zahlreiche Forderungen gestellt, deren Umsetzung in der Einschätzung der Petentschaft die Lebensqualität im St. Johann erhöhen würde.

Die Petition ist von der gleichen Gruppe von im St. Johann lebenden Personen lanciert worden wie die im zweiten Halbjahr 2022 eingereichte, vom Grossen Rat am 18. Januar 2023 zur abschliessenden Behandlung an den Regierungsrat überwiesen Petition «Basel St. Johann - begrünt, klimafreundlich, lebenswert». Gemäss Aussage am Hearing habe sich im St. Johann eine breit vernetzte und von mehreren Gewerbebetrieben unterstützte Gruppe formiert, die mit Basel 2030 (Klimarechtigkeitsinitiative), Pro Natura, Pro Velo und VCS verbunden ist.

Die in der Petition geäusserten Anliegen decken sich aus Sicht der Vertretung der Petentschaft mit der Politik des Regierungsrats, die im Mobilitätskonzept, im Stadtclimakonzept und im Schwammstadtkonzept zum Ausdruck kommt. Es gelte auch in Basel, die mit der Klimaveränderung verbundenen negativen Auswirkungen auf die Menschen zu reduzieren. Beim St. Johann handle es sich um eines der Quartiere mit der grössten Hitzeexposition. Es verfüge zwar über einige Grün- und Erholungsflächen, im Vergleich zu anderen Schweizer Städten sei deren Ausmass aber eher gering. Im Sommer sammle sich die Hitze in den Strassen. Aufgrund der unterdurchschnittlichen Pro-Kopf-Wohnfläche sei es wichtig, dass sich die Menschen – insbesondere Kinder – auch im Sommer draussen aufhalten können. Dafür brauche es kühlende Massnahmen in den Strassen, auf den Plätzen und in den Höfen.

Die Vertretung der Petentschaft hat weiter darauf hingewiesen, dass das St. Johann gemäss kantonalem Richtplan eines von drei Quartieren ist, in denen mehr Grün- und Freiräume geschaffen werden sollen und die Vernetzung verbessert werden soll. Entsprechendes Potenzial bestehe in einer anderen Nutzung der Allmend. Obwohl die Zahl der immatrikulierten Autos nur bei etwa zwei Dritteln des gesamtstädtischen Durchschnitts liege und in privaten Einstellhallen viele Parkplätze ungenutzt seien, habe es im St. Johann etwa 2'000 Parkplätze auf Allmend. Auf ein Auto angewiesene Berufstätige könnten ihr Fahrzeug statt auf der Allmend in den Einstellhallen von Wohnbaugenossenschaften und (über Nacht) von Firmen abstellen. Um dafür einen Anreiz zu schaffen, könnte die preisliche Differenz zwischen einem Einstellplatz und einer Anwohnerparkkarte reduziert werden. Noch besser wäre aber das Sharing. Wer ein Auto brauche, könne sich eines leihen. Ein Sharing-Fahrzeug ersetze 10 bis 20 «normale» Fahrzeuge. Da es im St. Johann mindestens 200 freie Parkplätze in Tiefgaragen hat, könnte man theoretisch alle 2'000 Parkplätze auf Allmend aufheben. Es sei nicht zu rechtfertigen, wenn Besitzende eines Autos mehr Rechte hätten als ihre autofrei lebenden Mitmenschen.

In der Petition finden sich zehn konkrete Vorschläge zur Umnutzung der Allmend. Die Müllhauserstrasse soll begrünt und verkehrsberuhigt, von allen Parkplätzen befreit und für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt werden. Wie dies aussehen könnte, habe das auf positive

Resonanz gestossene Superblock-Fest im Jahr 2023 gezeigt. Die Elsässerstrasse möchte die Petentschaft auf den ÖV fokussieren, in der Vogesenstrasse sollen Parkplätze in Grünflächen umgewandelt werden und die Lothringerstrasse soll unter Aufhebung von Parkplätzen zu einer begrünten Velovorzugsroute werden, die das Quartier mit der Innenstadt verbindet. Heute sei das Velofahren in der Lothringerstrasse (zu) gefährlich. In der Metzerstrasse soll die Grün-, Fussweg- und Velofläche durch Aufhebung aller Parkplätze vergrössert werden und Tempo 30 gelten, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Als neue grüne Plätze schlägt die Petentschaft das Ende der Mülhauserstrasse (zwischen Volta-Schulhaus und Rheinufer), das Ende der Wasserstrasse, das Ende der Vogesenstrasse, die Kreuzung Mülhauserstrasse / Vogesenstrasse und die Kreuzung Mülhauserstrasse / Davidsbodenstrasse vor. Der Durchgangsverkehr könnte so reduziert werden. Bis 2028 soll eine Parkplatzfläche von rund 24'000 Quadratmetern an die Menschen im Quartier zurückgegeben werden.

Neue Grünflächen seien auch deshalb wichtig, weil im St. Johann weitere Wohngebäude erstellt werden und die Zahl der im Quartier lebenden Menschen steigen wird. Einen Kühlungseffekt hätten auch viele kleine grüne und entsiegelte Flächen. Zur Förderung der Biodiversität sollten die bestehenden Grünflächen (St. Johanns-Park, Kannenfeldpark, Voltapark und weitere) besser miteinander vernetzt werden. Die Mülhauserstrasse könnte als grüne Vernetzungssachse bis zum St. Johanns-Park dienen, und der Tschudi-Park mit dem St. Johanns-Schulhaus verbunden werden.

Eine abnehmende Biodiversität als Folge der Klimaerwärmung habe auch wirtschaftliche Folgen. Funktioniere das Ökosystem nicht mehr, führe dies zu vielschichtigen Problemen, z.B. bei der Nahrungsmittelsicherheit. Es sei deshalb wichtig, dass etwas gegen diese Entwicklung getan werde. Basel trage mit direkten Emissionen von 3.3 Tonnen CO₂eq und indirekten Emissionen von über 13 Tonnen CO₂eq pro Kopf und Jahr wesentlich zur Klimaerwärmung bei. 30% dieser Emissionen gingen auf die Mobilität zurück. Die Petentschaft setze sich deshalb ein für Kühlung, einen Beitrag an Netto-null, eine bessere Luftqualität, die Gesundheit der Menschen und eine gerechte und sichere Verteilung des Strassenraums.

Moniert worden ist von der Vertretung der Petentschaft schliesslich die ungenügende Verkehrssicherheit im St. Johann. Viele andere Städte hätten im Zuge der «Vision Zero» die Fahrbahnen von MIV und Velo getrennt und damit erreicht, dass keine Unfälle mit Schwerverletzten oder sogar Toten mehr passieren. Velostreifen seien zu wenig sicher, werden sie doch von Fahrzeugen befahren oder geschnitten. Es werde weniger Velo gefahren, wenn man sich dabei nicht sicher fühle.

2.3 Stellungnahme der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements hat zum einen festgehalten, die in der Petition geäusserten Anliegen würden vom Regierungsrat grundsätzlich geteilt, zum anderen auf die Rahmenbedingungen und Restriktionen hingewiesen, die von der Verwaltung in ihrer Arbeit berücksichtigt und eingehalten werden müssen.

Das St. Johann ist aufgrund der dichten Bebauung zusammen mit dem Matthäusquartier, der Innenstadt und dem Gundeli am stärksten von der Hitzeexposition betroffen. Diese Teile der Stadt Basel verfügen über wenig grössere Parkanlagen und Grün- und Erholungsräume. Gemäss den Hinweiskarten im Stadtclimakonzept gehört ein grosser Teil des St. Johann (wie ungefähr die Hälfte des gesamten Stadtgebiets) zu den Fokusgebieten mit hohem Handlungsbedarf. Das Stadtclimakonzept definiert behördlerisch, was bei Arealentwicklungen zu berücksichtigen ist und welche (neuen) Massstäbe bei der Erneuerung von bestehenden Strassen und Plätzen gelten. Es fordert eine ausgewogene Klimaanpassung in der ganzen Stadt. Die Verwaltung muss deshalb faire und ausgewogene Lösungen für die gesamte Stadt suchen und finden. Sie kann und wird sich nicht auf einzelne Quartiere fokussieren. Ziel ist es, die stadtklimatische Situation im Rahmen aller grösseren Bauprojekte und bei allen Arealentwicklungen zu verbessern.

Bei der Anpassung des Strassenraums, auf welche die Petition in erster Linie zielt, handelt es sich um ein Handlungsfeld des Stadtclimakonzepts. Die Ansprüche der Klimaanpassung werden in alle Platz- und Strassenraumprojekte vorrangig aufgenommen. Die Bemühungen für Begrünung und

Entsiegelung haben heute zweifelsohne eine höhere Priorität als noch vor ein paar Jahren. Je nach Situation werden maximale unversiegelte Flächen geschaffen, Bäume gepflanzt und Tramgleise begrünt. Bezuglich Klimaanpassung hat jede zusätzlich entsiegelte Fläche einen positiven Effekt. Am wertvollsten für die Hitzeminderung sind grosse Stadtbäume. Ein heute gepflanzter Baum entfaltet seine volle Wirkung aber erst in etwa 20 Jahren.

Da an die einzelnen Projekte unterschiedliche Anforderungen gestellt werden, gibt es beim Vorgehen kein Patentrezept. Es muss immer die lokale Situation einbezogen werden. So können aus unterschiedlichen Gründen nicht überall Bäume gepflanzt werden. Bis der gesamte Strassenraum klimagerechter gestaltet ist, wird es längere Zeit gehen. Die Verwaltung orientiert sich an der Erhaltungsplanung. Um hohe Restwertvernichtungen zu verhindern und die Zahl der Baustellen in einem gewissen Rahmen zu halten, wird die städtische Infrastruktur grundsätzlich erst dann erneuert, wenn sie abgeschrieben ist. Dort, wo dieser Zeitpunkt in noch fernerer Zukunft liegt, sollen Sofortmassnahmen zum Hitzeschutz und zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen. Die dafür beantragten Ausgaben hat der Grosser Rat am 10. April 2024 mit Zustimmung zum *Ratschlag Stadt-klimakonzept: Massnahmenprogramm für Fokusgebiete (Handlungsfeld 1), Verwaltungsinterne Zu-ständigkeiten (Handlungsfeld 7) und Anreizsysteme (Handlungsfeld 9)* bewilligt. In den Jahren 2025 und 2027 werden mobile Elemente zur Beschattung und Hitzeminderung (Baumtöpfe, Grüne Inseln, Sonnenschirme und Sprühnebelverdunster) aufgestellt. In deren Verteilung über die Stadt wird der Handlungsbedarf gemäss bioklimatischer Betroffenheit einbezogen. Wie viele der Elemente an welchen Standorten im St. Johann platziert werden, stand zum Zeitpunkt des Hearings der Petitionskommission noch nicht fest.

Für das St. Johann nachteilig wirkt sich gemäss Verwaltung der Umstand aus, dass das Fernwärmennetz dort bereits ausgebaut ist und es deshalb zu keinen fernwärmemedingten Baustellen kommt, in deren Rahmen Massnahmen zur Begrünung und Entsiegelung umgesetzt werden können. Es sind aber einige kurzfristige Massnahmen geplant. Auf dem Vogesenplatz werden im Sommer 2024 über dem unterirdischen Parking zwölf Baumtöpfe aufgestellt. Entlang des Bahnhofsgebäudes werden in zwei bis drei Jahren im Zuge der behindertengerechten Umgestaltung der Tramhaltestelle zehn Bäume gepflanzt. Auf dem Voltagplatz werden 2024 drei bis fünf Bäume gepflanzt, im St. Johannis-Park einige Bäume aufgrund von Sturmschäden ersetzt und zusätzliche gepflanzt. In der St. Johannis-Vorstadt werden im Sommer 2024 auf dem Platz bei den Hausnummern 84-92 acht bis zehn Bäume gepflanzt. Baumstandorte geprüft werden auch im Rahmen der Sanierung der Haltestellen an der Elsässerstrasse und am Voltagplatz. Dass all diese Massnahmen den Forderungen der Petentschaft nicht vollumfänglich entsprechen, ist der Verwaltung bewusst.

Hingewiesen worden ist seitens Verwaltung weiter darauf, dass stadtklimatische Massnahmen nicht auf den Strassenraum beschränkt sind. Verbesserungspotenzial besteht auch bei bestehenden Grünflächen und Parkanlagen. Über das Stadt-klimakonzept sollen zudem Massnahmen in privaten Gärten, Wohn- und Gewerbearealen ausgelöst werden. Aufgrund von Zielkonflikten ist es – vor allem im Strassenraum – nicht immer einfach, zusätzliche begrünte und entsiegelte Flächen zu schaffen. Oft geht dies zu Lasten von Parkplätzen.

Die Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements ist in einem zweiten Teil auf die verkehrliche Ausgangslage eingegangen. Um den Verkehr auf Strassen mit übergeordneter Bedeutung zu konzentrieren bzw. von den Quartierstrassen fernzuhalten, unterscheidet die Strassenennethierarchie zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen. In der Elsässerstrasse gilt basierend auf einem Grossratsbeschluss seit März 2024 Tempo 30, obwohl sie als verkehrsorientiert eingestuft ist. Durch die Metzerstrasse und die Entenweidstrasse führen Buslinien. Dort gilt Tempo 50. In den verkehrsberuhigten, siedlungsorientierten Strassen gilt Tempo 30 oder Tempo 20 (Begegnungszonen, z.B. Wasserstrasse). Die Velobasisrouten führen durch verkehrsberuhigte Strassen, die Veloenderrouten auch durch solche mit Tempo 50 wie die Metzerstrasse oder die Voltastrasse.

Die Strassenennethierarchie wird derzeit überprüft. Der Grosser Rat hat den Regierungsrat mit Überweisung der *Motion Führer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30 (Folie 12)* beauftragt, die Einführung von Tempo 30 in weiteren Strassenabschnitten zu prüfen.

In die Prüfung einbezogen wird das Massnahmenkonzept zur Beschleunigung des ÖV. Der Regierungsrat nimmt im Sommer 2024 zur Motion Stellung. In einem zweiten Projekt werden alle Straßen bezüglich Straßenlärm überprüft. Die erlaubte Geschwindigkeit könnte auf einzelnen Straßen auch aufgrund der Überschreitung von Lärmgrenzwerten reduziert werden. Vorstellbar ist dies z.B. in der Metzerstrasse. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat Mitte 2025 einen Umsetzungsratschlag vorlegen.

Neu definiert werden muss in den kommenden Jahren das Veloroutennetz. Die Vorgaben des Bundes dazu liegen derzeit aber noch nicht vor. Die Begriffe Velobasis- und Velopendlerrouten dürften aber verschwinden. In das eidgenössische Straßenverkehrsgesetz aufgenommen worden sind – nach erfolgreich verlaufenen Pilots, u.a. in Basel – die Velostrassen. Auch die verbindlichen Vorgaben für Velostrassen sind auf Bundesebene noch in Erarbeitung. Die acht in Basel existierenden Velostrassen werden unabhängig davon überprüft. Im St. Johann ist die Mülhauserstrasse die bisher einzige Velostrasse.

Vorgesehen ist im St. Johann die vorerst versuchsweise Einrichtung von zwei sogenannten Superblocks im Bereich Jungstrasse und im Bereich Davidsbodenstrasse. Innerhalb eines Superblocks gibt es in der Basler Definition keine Parkplätze auf Allmend, und das Autofahren ist nur für Zubringger erlaubt. Der Fussverkehr hat Vortritt und es gilt Tempo 20. Gehen gegen die Einrichtung von insgesamt drei Superblocks in Basel keine Rekurse ein, werden sie im Herbst 2024 realisiert. Kommt die Evaluation zu einem positiven Ergebnis, erarbeitet der Kanton ein «Rahmenkonzept Superblocks» mit temporären mobilen und baulichen Massnahmen, die im Rahmen ohnehin notwendiger Strassensanierungen umgesetzt würden. Superblocks leisten mit zusätzlichen Schattenplätzen einen Beitrag zum Hitzeschutz. Über die definitive Einführung von Superblocks müsste der Grosse Rat entscheiden.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt fest, dass die Petition einen umfassenden Katalog an Forderungen enthält. Es geht zum einen um zehn konkrete, innert weniger Jahre umzusetzender Massnahmen «auf der Strasse», zum anderen um eher grundsätzliche Anliegen.

Der Regierungsrat koppelt Umgestaltungen und stadtökologische Massnahmen grundsätzlich an sowieso anstehende Bauarbeiten. Ausgelöst werden Veränderungen im Sinne des Stadtklimakonzepts also nicht basierend auf dem Handlungsbedarf gemäss bioklimatischer Betroffenheit (Hitze- schutzkarten), sondern basierend auf der Erhaltungsplanung an der städtischen Infrastruktur. Werden im Rahmen der Erarbeitung eines Projekts stadtökologische Massnahmen geprüft, heisst dies allerdings nicht zwingend, dass auch welche umgesetzt werden. Gemäss der Vertretung der Petentschaft sind zuletzt die Wasserstrasse und die Mülhauserstrasse nach Bauarbeiten wieder wie zuvor asphaltiert worden.

Die Petitionskommission kann nachvollziehen, dass der Zeithorizont für Umsetzung der im Stadtklimakonzept postulierten Veränderungen aus Sicht der Bevölkerung (oder eines Teils davon) teilweise zu lange ist. Dass der Regierungsrat nicht zum Schluss kommt, aufgrund der eingereichten Petition die für das St. Johann geforderten Massnahmen prioritätär umzusetzen und dafür jene in anderen Quartieren zurückzustellen, versteht sie ebenfalls. Logisch scheint ihr zudem, dass nicht die ganze Stadt innerhalb von ein paar wenigen Jahren – wie von der Petentschaft für das St. Johann gefordert – umgestaltet werden kann. Die Koordination von Bauarbeiten macht zum einen aus finanziellen Überlegungen Sinn, zum anderen, damit die Zahl der Baustellen in einem gewissen Rahmen bleibt. Die Kommission erwartet aber, dass der Regierungsrat das Potenzial in Zusammenhang mit der Anpassung von ÖV-Haltestellen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und der Erweiterung des Fernwärmennetzes voll ausschöpft.

In der Einschätzung der Petitionskommission gibt es in Basel einige Straßen ohne verkehrstechnische Funktion, die sich rasch aufwerten lassen. Sie sind «einfach so da» und dienen z.B. primär dem Abstellen von Fahrzeugen. Im St. Johann dürfte das letzte Stück der Mülhauserstrasse (von der Elsässerstrasse in Richtung Rhein) eine solche «so da-Strasse» sein. Es könnte mit Aufhebung der Parkplätze und einer Zufahrtsbeschränkung für Anwohnende für die Quartierbevölkerung und die Schülerinnen und Schüler der Primarschule Volta aufgewertet werden. Sinnvoller genutzt werden könnte dann auch der vielleicht schönste Parkplatz von Basel auf der Grossbasler Seite der Dreirosenbrücke. Die Petitionskommission regt an, im St. Johann, aber auch in anderen Quartieren nach weiteren «so da-Strassen» zu suchen, in denen mit einfachen Massnahmen sofort klimatische Verbesserungen erzielt werden können. Eine Koordination mit der Erhaltungsplanung scheint ihr in solchen Fällen nicht zwingend, geht es doch um einfach umsetzbare Massnahmen ohne grosse Kostenfolge, aber mit grosser Wirkung.

Da die Petition einige Fragen aufwirft, die von der Vertretung der Verwaltung am Hearing nicht beantwortet worden sind, beantragt die Petitionskommission dem Grossen Rat, die Petition dem Regierungsrat zur Stellungnahme bzw. Beantwortung der nachfolgenden Fragen zu überweisen.

1. Hält der Regierungsrat eine Umsetzung der zehn konkreten Forderungen der Petition für realistisch? Wenn ja, in welchem Zeitraum? Wenn nein, warum nicht?
 - a. Mülhauserstrasse als begrünter, für den Durchgangsverkehr gesperrter Boulevard
 - b. Elsässerstrasse als auf den Tramverkehr fokussierte, für den Durchgangsverkehr gesperrte Achse
 - c. Vogesenstrasse mit Grünflächen anstelle der heutigen Parkplätze
 - d. Lothringerstrasse als begrünte Veloroute in Richtung Innenstadt
 - e. Metzerstrasse als grüner Boulevard mit reduzierter Verkehrsfläche
 - f. Grüne Insel zwischen Primarschule Volta und Rhein am Ende der Mülhauserstrasse
 - g. Wasserstrasse als echte Begegnungszone mit eingeschränktem Verkehrsfluss

- h. Kleiner Park am Ende der Vogesenstrasse (beim Bahnhof St. Johann)
 - i. Kleiner Platz an der Kreuzung Mühlhäuserstrasse / Vogesenstrasse
 - j. Kleiner Platz an der Kreuzung Mühlhäuserstrasse / Davidsbodenstrasse mit Sperrung des Durchgangsverkehrs in der Davidsbodenstrasse zwischen Mühlhäuserstrasse und Landskronstrasse
2. Stuft der Regierungsrat die zehn Massnahmen als zielführend ein, um die in der Petition genannten Anliegen – gerechtere Verteilung des Strassenraums, Konzentration des MIV auf die Ringstrassen, dauerhafte Einhaltung der Luftschadstoff-Grenzwerte, erträglicheres Stadtclima an Hitzetagen, bessere Vernetzung der Biodiversitätsflächen, maximale Geschwindigkeit von 30 km/h im ganzen Quartier, Minimierung der Parkplätze auf Allmend, Erhöhung der Attraktivität für den Veloverkehr, Ausbau der Sharing-Angebote, Stärkung des lokalen Gewerbes – zu erreichen?
 3. Wie könnten in privaten Tiefgaragen (im St. Johann, aber auch generell) leerstehende Parkflächen besser genutzt werden?
 4. Welche Parkplätze auf Allmend müssten im St. Johann im Interesse Verkehrssicherheit prioritär aufgehoben werden?
 5. Gibt es in der Stadt Basel Strassen ohne verkehrstechnische Funktion, in denen sich mit einfachen Massnahmen und ohne Koordination mit der Erhaltungsplanung rasch klimatische Verbesserungen erzielen lassen? Schliesst der Regierungsrat eine aktive Entsiegelung (ohne weitere bauliche Massnahmen) grundsätzlich aus? Wenn ja, mit welcher Begründung?
 6. Gewichtet der Regierungsrat mögliche Restwertvernichtungen infolge zeitlich vorgezogener Sanierungsmassnahmen stärker als den Nutzen von früher umgesetzten klimatischen Verbesserungen?

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Petition «Grüne Boulevards und grüne Plätze fürs St. Johann - für saubere Luft, Sicherheit und Lebensqualität» an den Regierungsrat zur Stellungnahme innert einem Jahr zu überweisen. Sie hat den Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission

Christian C. Moesch
Kommissionspräsident