



An den Grossen Rat

22.1551.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 10. April 2024

Kommissionsbeschluss vom 10. April 2024

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Allschwilerplatz sowie für eine klimaangepasste Platzgestaltung

1. Ausgangslage

Der Allschwilerplatz soll im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur umgestaltet und dem Freiraumkonzept Basel folgend als Begegnungsort weiterentwickelt werden. Gemäss Stadtklimakonzept ist auf Strassen und Plätzen während Hitzeperioden eine höhere Aufenthaltsqualität anzustreben. Verbesserungspotenzial besteht am Allschwilerplatz auch in Bezug auf die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Unter Einbezug der aktuellen Normen und Gesetze und im Hinblick auf die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung sollen deshalb Defizite an der Strasseninfrastruktur beseitigt werden. An die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) angepasst werden soll die Tramhaltestelle Allschwilerplatz. Der Regierungsrat beantragt beim Grossen Rat für entsprechende Massnahmen Ausgaben von knapp 3.8 Mio. Franken.

Für das Gotthelf- und das Iselin-Quartier sind der Allschwilerplatz und die angrenzende, vor ein paar Jahren erneuerte Oekolampad-Anlage wichtige Begegnungs- und Aufenthaltsorte. Aufgrund der sich am Verkehr orientierenden Gestaltung mit vielen Fahrbahnen und Trottoirkanten ist der Platz allerdings kaum als solcher wahrnehmbar und wirkt unattraktiv. Ganz unbelebt ist er dank dem Gemüsekiost im ehemaligen Haltestellen-Kiosk und einem Food Truck, der an einzelnen Tagen auf dem Platz steht, aber dennoch nicht. Vor ein paar Jahren wurde zudem eine mitten über den Platz führende Fahrspur gesperrt, der Platzfläche zugeschlagen und darauf auf Initiative aus dem Quartier ein temporärer Stadtgarten errichtet.

2. Kommissionsberatung

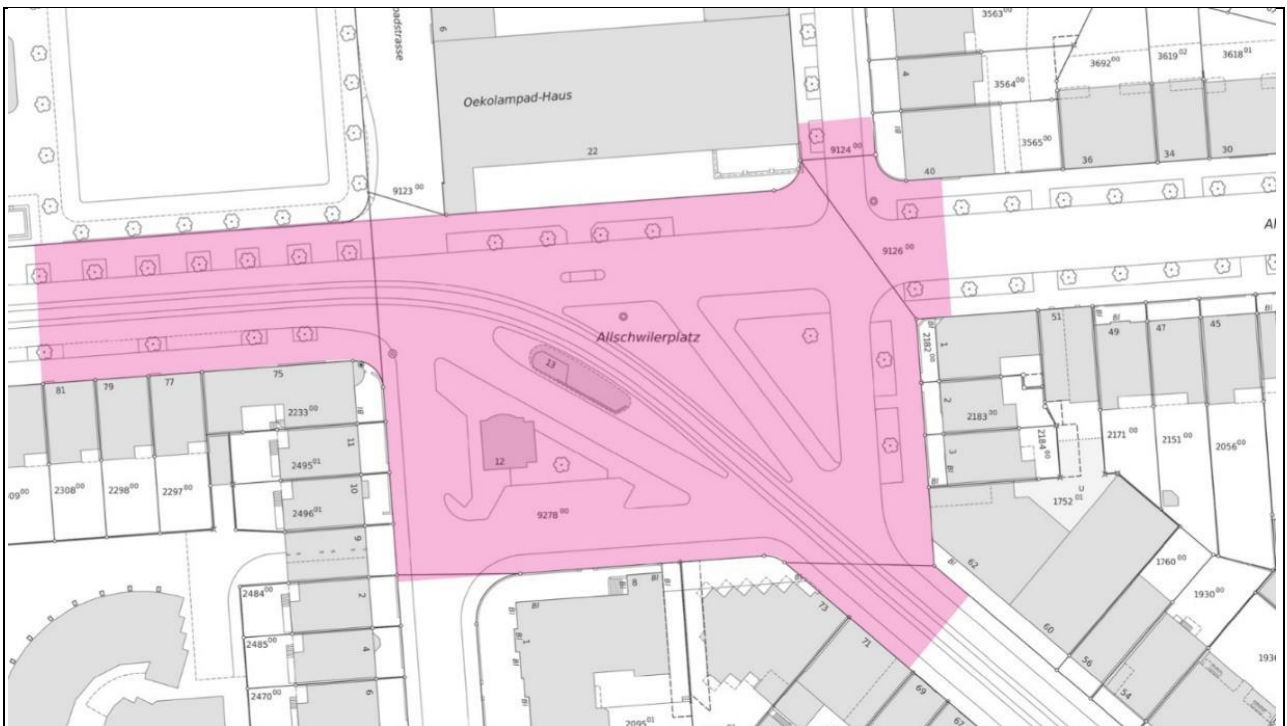
Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Allschwilerplatz sowie für eine klimaangepasste Platzgestaltung* am 11. Januar 2023 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 21. Juni, 30. August, 1., 8. und 15. November 2023 sowie vom 31. Januar 2024 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 10. April 2024.

Eintreten auf das Geschäft war in der UVEK nicht bestritten. Im Raum stand ein Antrag auf Rückweisung an den Regierungsrat. Eine solche hätte u.a. die unerfreuliche Konsequenz, dass am Allschwilerplatz für einige zusätzliche Jahre nicht niveaugleich in Tram und Bus eingestiegen werden könnte. Nach einer intensiven Diskussion und mehreren Projektanpassungen hat die UVEK aber einstimmig beschlossen, dem Grossen Rat Zustimmung zum Geschäft zu beantragen.

2.1 Projekt des Regierungsrats

Der Projektperimeter umfasst den Allschwilerplatz und die Anschlussbereiche der Allschwilerstrasse (vgl. Abbildung 1). Projektziele sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, eine hindernisfrei gestaltete Tramhaltestelle, eine höhere Aufenthaltsqualität, ein besseres Mikroklima dank zusätzlicher Bäume und entsiegelter Flächen sowie attraktivere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Abbildung 1: Projektperimeter



Um die Aufenthaltsfläche zu vergrössern, sollen gemäss Ratschlagsprojekt 681 Quadratmeter an bisheriger Strassenfläche entsiegelt und begrünt werden. Die mittig gelegene, diagonal geführte Fahrbahn in Richtung Spalenring soll in beide Fahrtrichtungen aufgehoben und der Verkehr um den Platz herumgeführt werden (vgl. Abbildung 2). Damit kann der Platzcharakter gestärkt werden, ohne dass sich an den möglichen Verkehrsbeziehungen etwas ändert. Die Tramhaltestelle bleibt als zentrales Element bestehen, wird in ihrer Lage aber leicht angepasst.

Dank der angepassten Verkehrsführung kann das Zentrum des Allschwilerplatzes aufgewertet werden. Die grössere Platzmitte ermöglicht mehr Nutzungen. Elf zusätzliche Bäume, neue Grünflächen, Sitzbänke und ein Trinkbrunnen sollen zu einem angenehmeren Mikroklima und zu einem besseren Raumgefühl beitragen. Der Platz soll ein eigenes Flair erhalten und sich von der Oekolampad-Anlage abheben. Für mobile Verpflegungsangebote (Food Trucks), Angebote wie den bestehenden Gemüseiosk und künftige Entwicklungen sind freie Platzflächen und ein Medienpunkt eingeplant.

Da in der Allschwilerstrasse in den Abschnitten Morgartenring bis Allschwilerplatz und Allschwilerplatz bis Spalenring im Jahr 2021 etappenweise insgesamt 104 Parkplätze aufgehoben worden sind, sieht der Regierungsrat auf dem Allschwilerplatz von einer weiteren grösseren Parkplatzreduktion ab. Er beruft sich dabei auch auf im Mitwirkungsverfahren geäusserte Bedenken bezüglich eines Parkplatzabbaus. Indem rund um den Platz einige zusätzliche Parkfelder geschaffen werden, hält sich die Reduktion um vier auf 25 Parkplätze in Grenzen. Bestehen bleiben sollen die fünf Taxistandplätze und die Ladestation für Elektroautos. Die Zahl der Veloabstellplätze steigt von 20 auf 52.

Abbildung 2: Platzgestaltung gemäss Ratschlagsprojekt



Die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird durch die Reorganisation der Fahrbeziehungen und neue Fussgängerstreifen mit Mittelinseln verbessert. Die erlaubte Fahrgeschwindigkeit soll ausser auf der Achse Allschwilerstrasse - Ahornstrasse bei 30 km/h liegen. Die vereinfachte und übersichtlichere Verkehrsführung verbessert auch die Sicherheit und Attraktivität für die Velofahrenden. Auf der östlichen Seite des Platzes ist eine neue direkte Veloverbindung von der Schönenbuchstrasse über den Platz in Richtung Brausebad vorgesehen, auf der Allschwilerstrasse stadteinwärts ein Velostreifen.

Die kantonalen Fusswege von der Eichenstrasse und der Ahornstrasse zur Allschwilerstrasse sowie der städtische Fussweg entlang der Allschwilerstrasse sind im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege aufgeführt. Die Verbindung Ahornstrasse - Allschwilerstrasse ist im Teilrichtplan Velo als Pendlerroute definiert.

Die Tramhaltestelle Allschwilerplatz wird nach Umsetzung des Projekts den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechen, das Tram also barrierefrei zugänglich sein. Um die Haltestelle in eine Gerade zu bringen, muss die Lage der Tramschienen und der Haltestelle angepasst werden. Die Fahrgäste haben von allen Seiten direkten Zugang zur Haltestelle. Dies ist nicht zuletzt deshalb wichtig, weil mobilitätseingeschränkte Personen den Haltestellenbereich wegen der höher werdenden Haltekanten umgehen müssen. Zur Priorisierung des Tramverkehrs ist im nordwestlichen Bereich des Platzes eine Tramsicherungsanlage geplant. Diese ermöglicht es auch, dem Veloverkehr in Richtung Stadt die Fahrt vor dem MIV freizugeben.

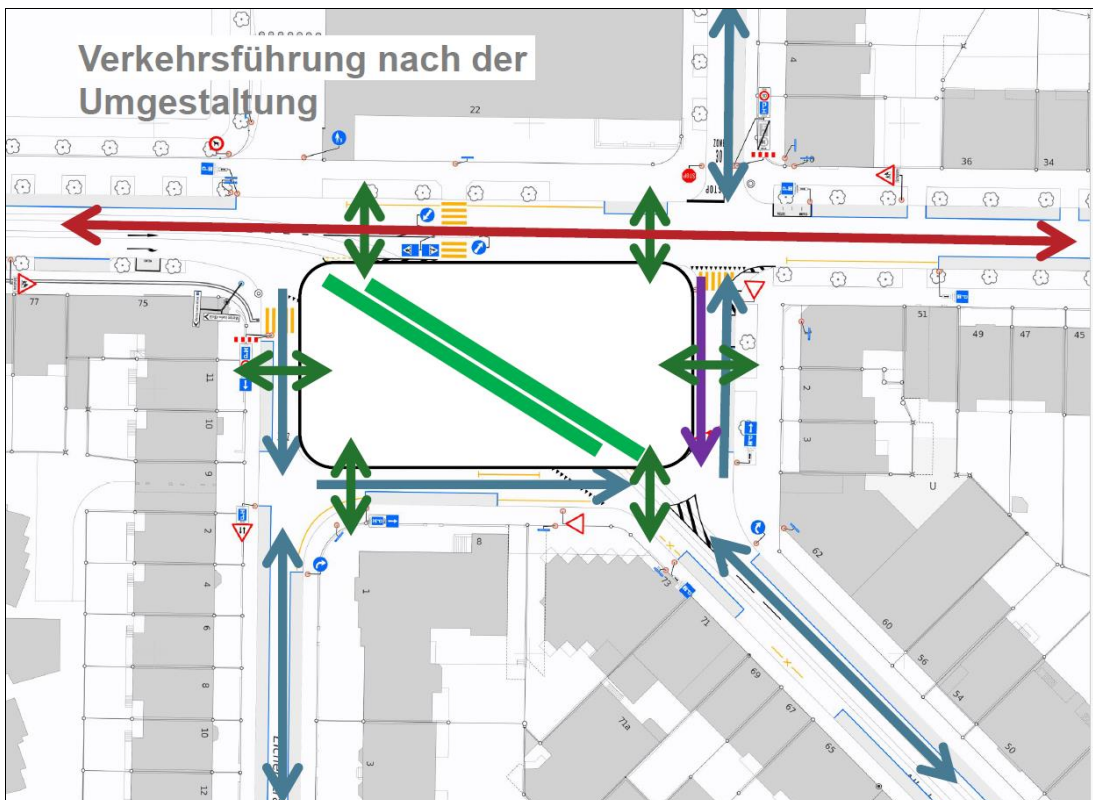
Bei der auf der nördlichen Seite des Allschwilerplatzes in die Ahornstrasse führenden Allschwilerstrasse handelt es sich um eine Hauptsammelstrasse. Mit der neuen Platzgestaltung nimmt die Bedeutung dieser Achse zu. Es soll auf dieser weiterhin Tempo 50 gelten. Die als Quartiersammelstrasse klassifizierte Fortführung in Richtung Spalenring wird hingegen verkehrsberuhigt, und es soll künftig wie bei den rund um den Platz führenden Strassen Tempo 30 gelten. Die mit dem Projekt verbundenen Veränderungen an den Verkehrsbeziehungen können den Abbildungen 3 und 4 entnommen werden.

Abbildung 3: Aktuelle Verkehrsführung



dunkelrote Pfeile: Tempo 50; blaue Pfeile: Tempo 30; roter Pfeil: aufgehobene Verkehrsbeziehung

Abbildung 4: Verkehrsführung gemäss Ratschlagsprojekt



dunkelroter Pfeil: Tempo 50; blaue Pfeile: Tempo 30; violett: neue direkte Veloverbindung; dunkelgrün: Fussgängerbeziehungen, grün: Tram / Tramhaltestelle

2.2 Würdigung des Ratschlagsprojekts

Die UVEK ist der Meinung, das Potenzial des Allschwilerplatzes werde mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Lösung in verschiedener Hinsicht nicht ausgeschöpft. Folgende Kritikpunkte sind geäußert worden:

- Begrünung und Entsiegelung haben ein zu geringes Gewicht. Der Allschwilerplatz könnte durch Aufhebung von Parkplätzen und einem Verzicht auf einzelne Fahrbahnen noch grüner und klimafreundlicher werden.
- Aufgrund der Durchwegung entsteht keine eigentliche Platzsituation, was die Möglichkeiten zur Bespielung des Platzes reduziert und die Attraktivität zum Aufenthalt einschränkt.
- Der Bezug zwischen dem Platz und dem neuen Quartierzentrum im Oekolampad-Haus fehlt.
- Ein identitätsstiftendes Element wie das heutige Tramwartehaus fehlt auf dem künftigen Platz.
- Die den Platz belebenden Zwischennutzungen (Stadtgarten, Gemüsekiost) drohen ersatzlos zu verschwinden.
- Gegen die vorgesehene Verkehrsführung spricht von Details abgesehen nichts, vor dem Oekolampad-Haus sollte aus Sicherheitsüberlegungen aber Tempo 30 gelten und die rund um den Platz führenden Strassen in die Platzgestaltung einbezogen und als Begegnungszonen (Tempo 20) ausgestaltet werden.

Vor dem Hintergrund dieser kritischen Einwände und der Unzufriedenheit mit dem Ratschlagsprojekt stand in der UVEK lange Zeit eine Rückweisung des Geschäfts an den Regierungsrat zur Debatte. Im Austausch mit der Verwaltung konnte die Kommission aber mehrere Anpassungen erwirken, weshalb sie sich letztlich einstimmig hinter ein überarbeitetes Projekt (vgl. Kapitel 2.3) stellt. In den Kapiteln 2.2.1 bis 2.2.5 schildert sie ihre Überlegungen zu den einzelnen Fragestellungen.

2.2.1 Platzgestaltung

Das Ratschlagsprojekt enthält im Projektperimeter 25 Parkplätze (davon 13 auf dem eigentlichen Platz), fünf Taxistandplätze und zwei Parkplätze zum Laden von Elektrofahrzeugen. Die UVEK hat sich vom Bau- und Verkehrsdepartement aufzeigen lassen, welches zusätzliche Begrünungs- und Entsiegelungs- und Gestaltungspotenzial bei Aufhebung der rund um den Platz projektierten Parkplätze bestünde. Aufgrund der eindeutig positiven Effekte, die damit verbunden sind, stellt sie sich oppositionslos hinter die Aufhebung der Parkplätze und Taxistandplätze. Die Parkplätze zum Laden von Elektrofahrzeugen und ein Behindertenparkplatz sollen jedoch (an anderer Stelle) bestehen bleiben.

Die Kommission hat diskutiert, wie die durch den Wegfall der Parkplätze zur Verfügung stehende zusätzliche Fläche genutzt werden soll. Eine maximale Begrünung und Entsiegelung wäre nicht mit dem Wunsch nach einer grösseren zusammenhängenden Fläche zur Bespielung des Platzes vereinbar. Es entstünde so eher ein Park als ein Ort mit Platzcharakter. Im Mitwirkungsverfahren ist aber zum Ausdruck gekommen, dass sich das Quartier eine zusammenhängende Fläche wünscht, die sich für Kleingastronomie, Marktstände und andere Quartiernutzungen eignet. Als Kompromiss schlägt die UVEK vor, dem Element Grün im südlichen Teil des Platzes rund um das Bezirksgebäude der IWB den Vorrang zu geben, im nördlichen Teil aber dem Aufenthalt und Quartieraktionen, indem eine grössere zusammenhängende und begehbare Fläche geschaffen wird. Die im Ratschlagsprojekt vorgesehenen, von Wegen zerschnittenen Rabatten verunmöglichten eine solche Nutzung. Mit einer Belebung des nördlichen Platzteils entsteht auch ein Bezug zum Vorplatz des Oekolampad-Hauses.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat auf die Gefahr einer überdimensionierten versiegelten Fläche hingewiesen. Der Platz solle baulich nicht auf Nutzungen ausgerichtet werden, die sich womöglich gar nicht ergeben oder entwickeln. Es sei angesichts der auf der gegenüberliegenden Oekolampad-Anlage bestehenden und möglichen Angebote wie dem Wochenmarkt fraglich, ob auf dem Allschwilerplatz vergleichbare Nutzungen ermöglicht werden sollen. Ausserdem entstehe im

und vor dem Oekolampad-Haus ein neues gastronomisches Angebot. Auf dem Allschwilerplatz solle deshalb die Begrünung und Beschattung Priorität haben. Eine ausreichende «Viertelstunden-Aufenthaltsqualität» genüge. Für längere Aufenthalte eigne sich die Oekolampad-Anlage besser.

Die UVEK setzt «grössere zusammenhängende Fläche» nicht mit Asphalt gleich. Es geht ihr auch nicht um mehr befestigte, sondern um mehr zusammenhängende Flächen. Sie stuft den Anteil der im Projekt des Regierungsrats für asphaltierte Wege veranschlagten Fläche als zu hoch ein. Die vielen Wege haben zudem eine zerstückelte Gesamtfläche zur Folge.

Als Ersatz für den als Zwischennutzung im ehemaligen Kiosk der Tramwarthalle eingemieteten Gemüsestand und als identitätsstiftendes Element ist in der UVEK die Idee eingebracht worden, das Projekt mit einem multifunktionalen Gebäude oder allenfalls auch nur mit einem einfachen Pavillon zu ergänzen. Von Seiten Verwaltung ist die Kommission auf die mit jedem zusätzlichen fixen Element verbundene zusätzliche Flächenversiegelung hingewiesen worden. Absicht sei es, im Sinne des Stadtklimakonzepts eine möglichst grosse Fläche zu entsiegeln. Ein «richtiges» Gebäude mit Wasser- und Stromanschluss und einer WC-Anlage dürfte zwischen 700'000 und 800'000 Franken kosten, was einen Mietpreis von etwa 30'000 Franken pro Jahr bedeuten würde. Der in die Tramhaltestelle integrierte Kiosk stand jahrelang leer, bevor ihn die BVB zu einem reduzierten Preis wieder vermieten konnten. Das 2024 neu eröffnete Oekolampad-Haus verfügt über ein Bistro mit 90 Sitzplätzen, davon 40 im Aussenbereich. Auch am auf der Oekolampad-Anlage stattfindenden Mittwochsmarkt gibt es gastronomische Angebote. Ob ein zusätzliches fixes gastronomisches Angebot auf dem Allschwilerplatz rentabel betrieben werden könnte, sei deshalb fraglich. Mobile Angebote mit unterschiedlichen Angeboten könnten auch spannender sein.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass sich ein fixes Gebäude kaum zum Marktpreis vermieten liesse. Während sich ein Teil der Kommission der Argumentation des Regierungsrats anschliesst, ist einem anderen Teil ein einfacher, aber fixer Ort, an dem sich die Leute treffen können, wichtig. Mit mobilen Angeboten wie einem Kaffeemobil oder einem grösseren Food Truck lässt sich keine «Plauderecke» schaffen. Jede zusätzliche Nutzung erhöhe die Aufenthaltsqualität auf dem Platz.

Nach längerer Diskussion hat die UVEK mit 9:3 Stimmen bei 1 Enthaltung beschlossen, dass im Rahmen eines zweiten Mitwirkungsverfahrens (vgl. Kapitel 2.4) ein kleineres bauliches Element (zum Beispiel eine Pergola) in das Projekt integriert werden können soll, diese Frage aber primär von der betroffenen Bevölkerung und nicht von der Politik entschieden werden soll.

2.2.2 Achse Allschwilerstrasse - Allschwilerplatz - Ahornstrasse

Zwischen Allschwilerplatz und Oekolampad-Haus sieht das Projekt des Regierungsrats zwei Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vor (vgl. Abbildung 2). Zwischen den beiden Mittelinseln wird die Fahrbahn durch eine Grünrabatte getrennt. Für Velomassnahmen auf beiden Strassenseiten müssten die Bäume vor dem Oekolampad-Haus gefällt werden. Deshalb ist nur stadteinwärts ein Velostreifen vorgesehen. Auf der Achse Allschwilerstrasse - Ahornstrasse soll weiterhin Tempo 50 gelten.

In der UVEK ist gefordert worden, das Tempo zumindest vor dem Oekolampad-Haus auf 30 km/h zu beschränken. Die Kommission wurde auf den verwaltungsinternen Grundsatz hingewiesen, dass auf Hauptverkehrsachsen grundsätzlich Tempo 50 gilt. Das Projekt sei auf Basis des heute geltenden Tempo 30-Konzepts erarbeitet worden. Dieses Konzept befindet sich derzeit beim Amt für Mobilität in Überarbeitung. Ob die Überarbeitung dazu führt, dass auf der Achse Ahornstrasse - Allschwilerstrasse künftig Tempo 30 gilt, ist offen. An der baulichen Gestaltung des im Projektperimeter liegenden Strassenstücks würde sich dadurch aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Achse nichts ändern. Die Planaufgabe erfolgt mit Sicherheit erst nach der Überarbeitung des Tempo 30-Konzepts. Auf die beiden Fussgängerstreifen und die Mittelinseln könnte bei Tempo 30 zwar theoretisch verzichtet werden, davon wäre aus fachlicher Sicht aber abzuraten, wird die Strasse doch von vielen Kindern und älteren Leute überquert. In einer Güterabwägung dürften die Mittelinseln an den Fussgängerstreifen höher gewichtet werden als ein Velostreifen stadtauswärts. Ein

solcher wäre auch bei Verzicht auf die begrünte Zone zwischen den beiden Mittelinseln nicht realisierbar. Ohne durchgängige Mittelinsel könnten Autofahrende versucht sein, Velofahrende zwischen den beiden Fussgängerstreifen zu überholen.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass es auf dem Allschwilerplatz Fussgängerstreifen mit Mittelinseln braucht und ein zweiter Velostreifen keinen Platz hat. Sie ist aber der Meinung, dass im Interesse von Fussgängerinnen und Velofahrern vor dem Oekolampad-Haus Tempo 30 signalisiert werden sollte und erwartet, dass der Regierungsrat darauf hinwirkt. Die Allschwilerstrasse ist auch eine wichtige Route für den Velo-Pendelverkehr.

2.2.3 Fahrbahnen Allschwilerplatz

Aufgeworfen worden ist in der UVEK weiter die Frage, ob die Fahrbahn im südlichen Teil des Allschwilerplatzes für den MIV aufgehoben werden könnte, um den Platz in Richtung der gegenüberliegenden Häuser zu erweitern. Gemäss Bau- und Verkehrsdepartement hätte dies für viele Autofahrten Umwege und deshalb Mehrverkehr in den umliegenden Quartierstrassen zur Folge. Das Einbahnregime müsste vermutlich in einem grösseren Perimeter angepasst werden. Dieses ist heute so konzipiert, dass möglichst viele Autofahrten auf den beiden äusseren Achsen stattfinden. Vorstellbar sei es, dieses Strassenstück bei einem Anlass temporär zu sperren, um die nutzbare Fläche zu vergrössern.

Zur Aufwertung des Allschwilerplatzes vorgeschlagen worden ist in der UVEK eine stärkere Verzahnung zwischen dem Kern des Platzes und den Fahrbahnen auf der Ost-, Süd- und Westseite. Mit einer Begegnungszone könnte ein niveaugleicher Raum geschaffen und der Platz optisch vergrössert werden. Das Verkehrsregime müsste nicht verändert werden; alle Strassen blieben befahrbar. Ein Teil der Kommission stuft eine Begegnungszone auch deshalb als wichtig ein, weil die Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt hätten und der Strassenraum von der Bevölkerung (anders) in Anspruch genommen werden könnte.

Die Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements hat eine Begegnungszone in den um den Platz herumführenden Strassenstücken als aufgrund des Verkehrsaufkommens eher nicht angezeigt bezeichnet. Es handelt sich gemessen an der verkehrlichen Bedeutung um mehr als reine Quartierstrassen. An den Fahrbahnbreiten veränderte Tempo 20 gegenüber Tempo 30 nichts. Möglich wäre im südlichen Teil des Platzes ein geringerer Höhenversatz zwischen Fahrbahn und Trottoir bzw. Platz von 2.5 bis 3 cm. Niedrige Randsteine erleichtern das Überschreiten und bieten sehbehinderten Menschen dennoch eine Orientierungshilfe. Vorstellbar sei auch ein Heranziehen des südlichen Platzteils bis zur Fahrbahn, also der Verzicht auf ein Trottoir. Würden auch Strassen als Begegnungszonen definiert, die sich dafür nicht eignen, könne dies aber dazu führen, dass die Bevölkerung Begegnungszonen generell weniger Beachtung schenke. Nur mit einem Niveauunterschied zwischen Platz und Fahrbahn werde klar, wo der Platz endet und wo die Fahrbahn beginnt. Eine offene Frage sei es zudem, ob der südliche Teil des Allschwilerplatzes von der Bevölkerung überhaupt genutzt werde, stehe dort doch gemäss Vorstellung der UVEK das Element Grün im Vordergrund (vgl. Kapitel 2.2.1).

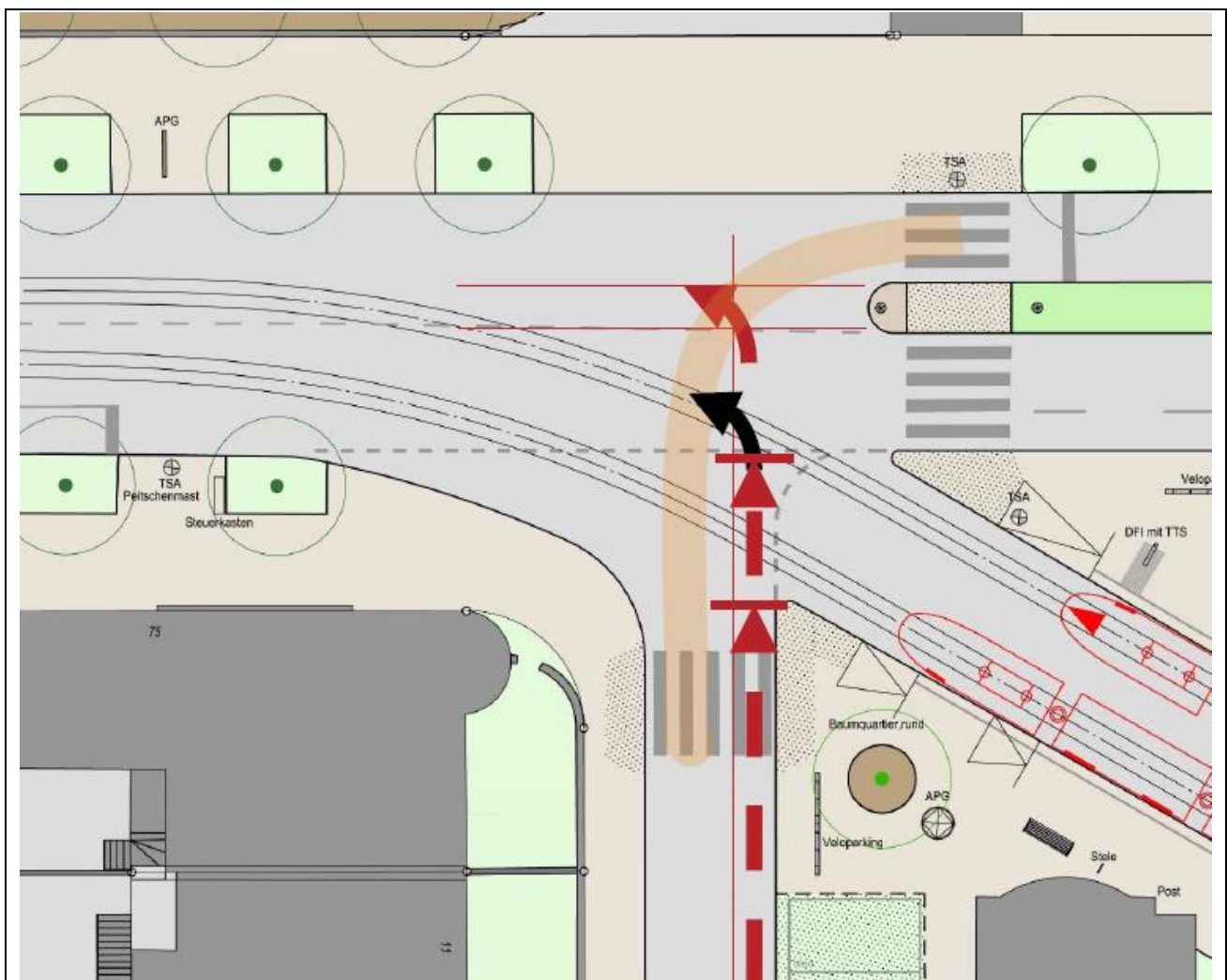
Unbestritten war in der UVEK, die Fläche im südlichen Teil des Platzes zu vergrössern, indem man sie unter Verzicht auf ein Trottoir bis zur Fahrbahn zieht, und die Trottoirränder im westlichen, südlichen und teilweise östlichen Teil abzusenken. Als Folge dieser gestalterischen Anpassungen wünscht sich die UVEK mehrheitlich die Signalisation Begegnungszone, zumindest für den Teil im Westen und Süden. Dieser Raum eignet sich auch für temporäre Sperrungen (vgl. Abb. 7) für Strassenfeste oder zu regelmässigen Zeiten, etwa parallel zum Markt und/oder an Samstagen im Sommerhalbjahr. Entsprechende Konzepte zur besseren Verzahnung zwischen Kern und Aussenbereich des Platzes sollen ausprobiert und mit der Bevölkerung weiterentwickelt werden.

2.2.4 Veloverbindung Eichenstrasse-Allschwilerstrasse

Als störend bezeichnet worden ist in der UVEK die fehlende Veloverbindung aus der Eichenstrasse in die Allschwilerstrasse. Gemäss Rückmeldung aus der Verwaltung wird diese Fahrbeziehung von

der Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei als zu gefährlich eingestuft, da mit dem Projekt die Tramhaltestelle und die Gleise verschoben werden (vgl. Abbildung 5). Die Velofahrenden müssten beim ersten roten Querbalken darauf achten, ob nicht von links oder rechts ein Tram naht. Dann könnten sie bis zum zweiten roten Querbalken vorfahren und müssten dort ohne Schutzbereich auf den von beiden Seiten kommenden Verkehr achten. Auch das Einbiegen auf Höhe des schwarzen Pfeils wäre wegen der Tramgleise gefährlich. Die Komforteinbusse, die durch den minimalen Umweg entsteht, kann und muss aus Fachsicht akzeptiert werden. Velofahrende, die zur geradeausliegenden Recycling-Station, zum Oekolampad oder nach links abbiegen wollen, müssen demnach absteigen und den Fussgängerstreifen benutzen oder die östliche Fahrbahn des Allschwilerplatzes nutzen. Wollte man die Fahrbeziehung aufrechterhalten, müsste man eine komplexere Tramsicherungsanlage installieren, um die Verbindung sicher zu gestalten. Da die Verbindung nicht im Teilrichtplan Velo eingetragen ist und die Alternativen für die Velofahrenden als zumutbar eingestuft werden, sieht die UVEK von einer diesbezüglichen Änderung des Projektes ab.

Abbildung 5: Veloverbindung Eichenstrasse-Allschwilerstrasse



2.2.5 Tramwartehaus

Das auf dem Allschwilerplatz stehende alte Tramwartehaus mit integriertem Kiosk wird im Zuge der Erneuerung des Platzes durch Normwartehallen ersetzt. Aufgrund der Verschiebung der Gleise kann es nicht an der heutigen Lage stengelassen werden.

Diese Veränderung wird von einigen Kommissionsmitgliedern bedauert, handelt es sich aus ihrer Sicht bei diesem Gebäude doch um ein für den Allschwilerplatz identitätsstiftendes Element, das dem Platz einen gewissen Charme verleiht. Sie haben deshalb die Idee eingebracht, aus dem Material der heutigen Wartehalle eine neue zu erstellen oder zumindest deren Dach für einen gedeckten Aufenthaltsbereich weiterzuverwenden.

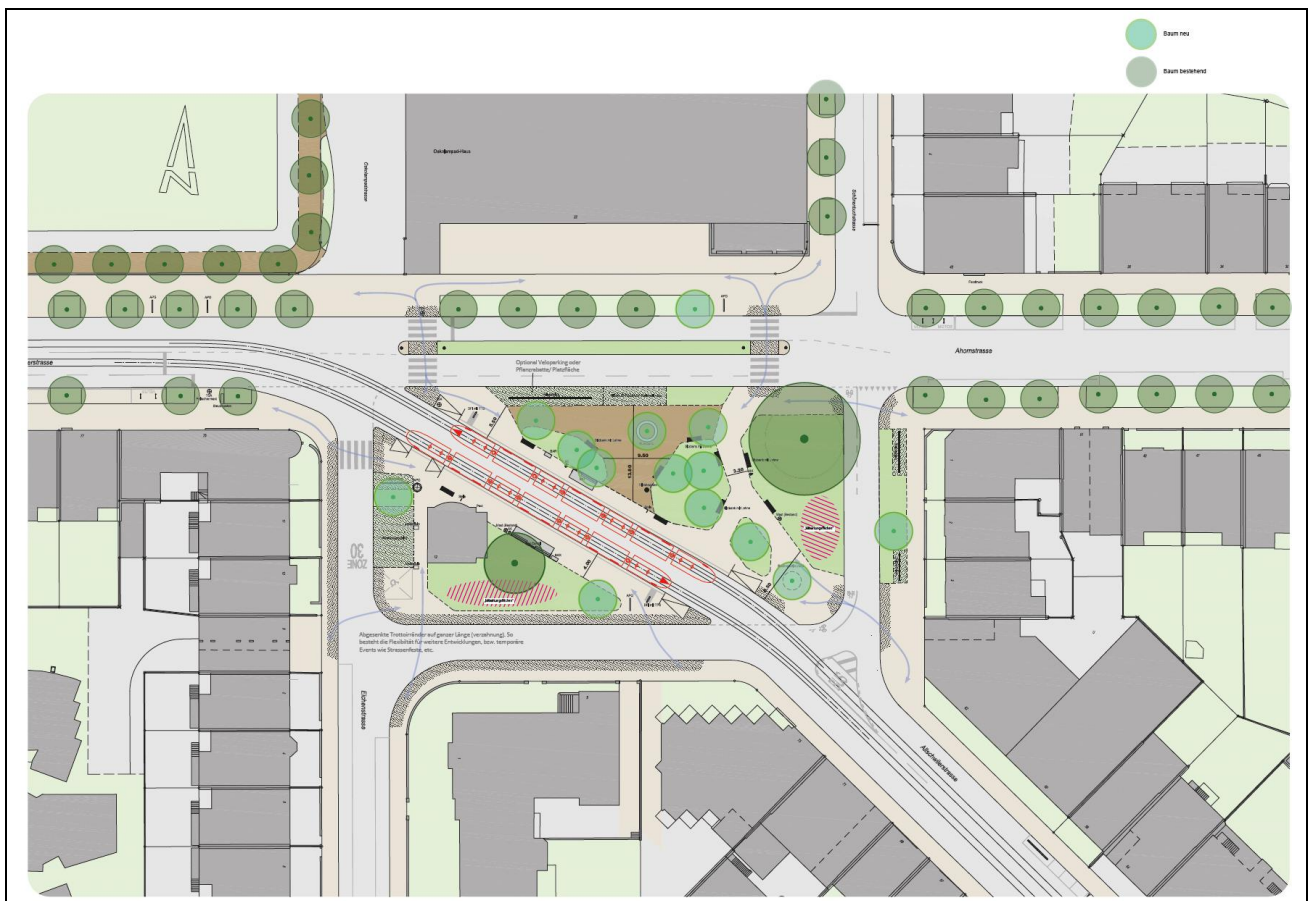
Die Vertretung des Departements hat darauf hingewiesen, dass die Platzierung von Normwartehallen auf einen Beschluss des Grossen Rats zurückgeht. Auf dem Allschwilerplatz soll basierend auf den geltenden Richtlinien künftig in beide Fahrtrichtungen ein wettergeschützter Wartebereich angeboten werden, was heute nicht der Fall ist. Unterschiedliche Typen von Wartehallen erhöhten die Unterhaltskosten. Ob das bestehende Wartehaus demontiert und neu aufgebaut werden könnte, sei ungewiss.

Ein Antrag auf Erhalt des heutigen Tramwartehauses wurde in der UVEK nicht gestellt. Falls einzelne Bauelemente weiterverwendet werden können (am Allschwilerplatz oder andernorts), würde das die UVEK begrüßen.

2.3 Überarbeitetes Projekt

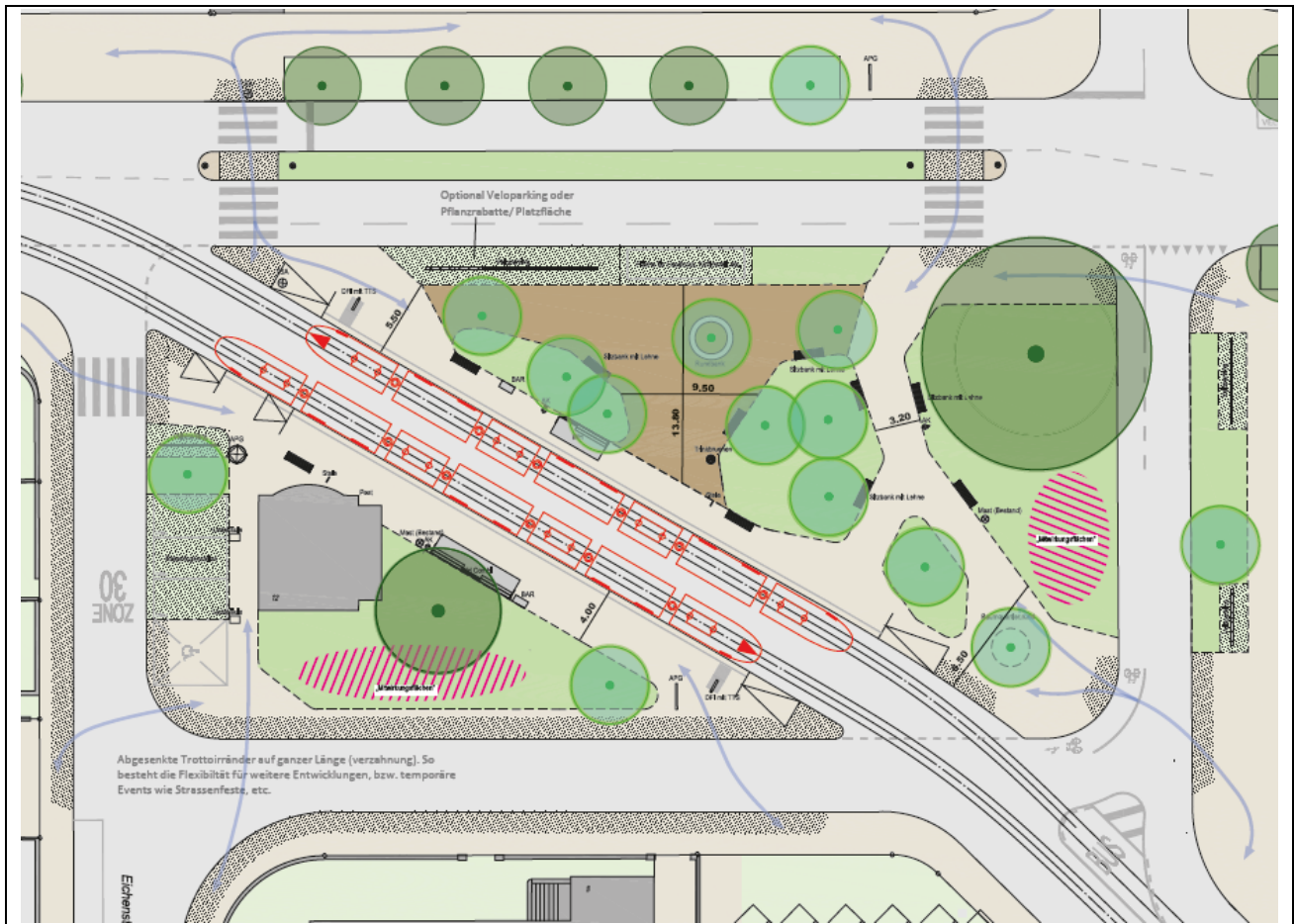
Aus den Abbildungen 6 und 7 gehen die von der UVEK angeregten Projektanpassungen hervor.

Abbildung 6: Überarbeitetes Projekt (inkl. Umfeld)



beige Flächen: Asphalt; braune Flächen: Mergel; grüne Flächen: Rasen, Stauden, Efeu etc.; grün gepunktete Flächen: Abstellflächen mit Rasenfugensteine; dunkelgrüne Kreise: bestehende Bäume; hellgrüne Kreise: zusätzliche Bäume

Abbildung 7: Überarbeitetes Projekt (Kernbereich des Platzes)



beige Flächen: Asphalt; braune Flächen: Mergel; grüne Flächen: Rasen, Stauden, Efeu etc.; grün gepunktete Flächen: Abstellflächen mit Rasenfugensteine; dunkelgrüne Kreise: bestehende Bäume; hellgrüne Kreise: zusätzliche Bäume

Die UVEK bewirkt mit ihren Änderungen eine stärkere Entsiegelung und Begrünung, eine flexiblere und platzartigere sowie besser mit der Umgebung verzahnte Gestaltung des Quartierplatzes. Die wesentlichen Änderungen gegenüber dem Ratschlagsprojekt lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Nördlicher Teil des Platzes

Auf dem nördlichen Teil des Platzes entsteht eine grössere zusammenhängende und beispielbare Fläche mit Mergelbelag. Die Fusswege werden zu einem Platz erweitert, auf einige wird ganz verzichtet. Dadurch verbessert sich auch die Öffnung des Platzes in Richtung Oekolampad-Haus.

Der grün gestaltete Bereich auf der östlichen Seite wird unter Verzicht auf Trottoir und Verschiebung der Veloabstellplätze bis zur Strasse gezogen. Eingeplant ist dort eine von zwei sogenannten Mitwirkungsflächen (vgl. Kapitel 2.4). Die Veloabstellplätze werden auf der anderen Seite der um den Platz führenden Fahrbahn eingeplant. Die dortigen Parkplätze werden aufgehoben, was die Pflanzung eines zusätzlichen Baums und das Anlegen einer Grünrabatte ermöglicht. Verzichtet wird auch auf die Parkplätze gegenüber dem Oekolampad-Haus. Ein Teil dieser Fläche soll für ein mobiles Verpflegungsangebot (Food Truck, Kaffeemobil) reserviert bleiben, ein zweiter zu einer zusätzlichen Rabatte werden und ein dritter entweder zum Abstellen von Velos oder als zusätzliche Platzfläche zur Verfügung stehen. Die mobilen Verpflegungsangebote haben direkten Zugang zur grossen Aufenthaltsfläche und können dort eigenes Mobiliar aufstellen. Es hat auf dem Platz aber auch mehrere permanente Sitzgelegenheiten.

Für einzelne Gehbeziehungen führt die von der UVEK favorisierte Platzgestaltung zu einer etwas grösseren Distanz. Allenfalls entwickelt sich auch der eine oder andere «Trampelpfad» durch die Grünanlage, was die Kommission aber nicht als tragisch empfindet. Die Zugänglichkeit zur Tramhaltestelle bleibt für alle relevanten Gehbeziehungen (auf Abbildung 7 mit blauen Pfeilen eingezeichnet) gewährleistet. Dies auch für Personen, die den gemergelten Teil des Platzes meiden möchten. Der Mergelbelag wird aber sowohl begeh- als auch berollbar sein und gilt als behindertengerecht.

Südlicher Teil des Platzes

Im südlichen Teil des Platzes weichen die fünf Taxistandplätze und die beiden Parkplätze zum Laden von Elektrofahrzeugen zu Gunsten der Begrünung. Dafür erhalten die drei Parkplätze auf der westlichen Seite eine Ladeinfrastruktur, mit Option der Markierung eines Taxistandplatzes. Unverändert bleibt die Lage der für Behinderte reservierten Parkfläche. Diese Anpassungen ermöglichen es, einen grösseren Teil des südlichen Platzteils zu entsiegeln und zu begrünen. Abgesenkte Trottoirränder erhöhen die Flexibilität für weitere Entwicklungen und temporäre Nutzungen wie Strassenfeste. Erhalten bleibt die für den Platz identitätsstiftende Bezirksstation der IWB. Eine Umnutzung dieses Gebäudes mit Neubau der Bezirksstation an anderer Stelle hätte gemäss Abklärung der UVEK inklusive Leitungsumlegungen eine Kostenfolge von 5 bis 6 Mio. Franken. Auch auf dem südlichen Teil des Platzes gibt es eine Mitwirkungsfläche.

Fahrbahnen

Gegenüber dem Ratschlagsprojekt baulich unverändert bleiben die Achse Allschwilerstrasse - Allschwilerplatz – Ahornstrasse sowie die rund um den Platz führenden Fahrbahnen.

Baumstandorte

Gegenüber dem Ratschlagsprojekt keine wesentlichen Änderungen enthält die von der UVEK vorgelegte Variante bei den Baumstandorten. Aufgrund der Werkleitungen im Boden ist der Handlungsspielraum beschränkt. Ein zusätzlicher Baum wird möglich durch den Verzicht auf die Parkplätze entlang der auf der Ostseite um den Platz führenden Fahrbahn.

Finanzielle Auswirkungen

Die Projektanpassungen sind sich gemäss Auskunft aus dem Bau- und Verkehrsdepartement ohne Erhöhung der Ausgabenbewilligung möglich.

2.4 Mitwirkung

Im Vorfeld der Erarbeitung des Ratschlags hat ein digitaler Mitwirkungsanlass stattgefunden, an dem rund 70 Personen aus dem Quartier teilgenommen und dabei ihre Haltungen, Anregungen und Fragen eingebracht haben. Als wichtige Themen genannt worden sind das (Stadt-) Klima, die Fussverkehrs- und Velofreundlichkeit, die Verkehrsberuhigung und der Aufenthalt (mehr Sitzgelegenheiten, mehr Aufenthaltsfläche mit Bäumen, mehr Grünflächen) auf dem Allschwilerplatz.

An einem weiteren digitalen Anlass ist den Interessierten erklärt worden, welche Erkenntnisse die Verwaltung aus dem Prozess gezogen hat und wie das dem Grossen Rat vom Regierungsrat vorgelegte Projekt aussehen wird. Nicht in das Projekt aufgenommen worden ist der Wunsch nach einem Spielplatz (existiert bereits auf der Oekolampad-Anlage) und der Bau eines Gebäudes für einen Glacé-Stand. Auch die Idee, auf dem Allschwilerplatz die Durchführung eines Marktes zu ermöglichen, wurde mit Verweis auf den Markt auf der Oekolampad-Anlage nicht weiterverfolgt.

Die UVEK ist nach Überweisung des Ratschlags von mehreren Organisationen und Privatpersonen aus dem Quartier kontaktiert worden, die ihre Unzufriedenheit mit dem vom Regierungsrat vorgelegten Projekt zum Ausdruck gebracht haben. Im Rahmen einer Begehung des Allschwilerplatzes hat die UVEK diesen Personen in einem informellen Austausch Gelegenheit geboten, ihre Anliegen direkt vor Ort kundzutun und zu erläutern.

Die UVEK ist überzeugt, dass das Projekt mit den von ihr erwirkten Anpassungen im Sinne des Quartiers verbessert worden ist und so einem Grossteil der eingebrachten Anliegen entsprochen werden kann. Keinen Eingang in das überarbeitete Projekt gefunden haben die heutigen Zwischen-
nutzungen auf dem Allschwilerplatz. Die UVEK stuft es als sinnvoll ein, das Quartier in einem weiteren Mitwirkungsverfahren nochmals einzubeziehen. Sie hat deshalb zwei sogenannte Mitwirkungsflächen ausgeschieden, deren Gestaltung noch nicht definiert ist. Bis zur Umsetzung des Projekts dürfte es noch rund fünf Jahre dauern. Mehrere Jahre im Voraus zu definieren, wie die Mitwirkungsflächen genutzt werden, wäre aber nicht zielführend. Die Ansprüche des Quartiers, das Umfeld und die sich engagierenden Personen können sich bis zur Umsetzung des Projekts verändern (insbesondere Impulse Oekolampadhaus inkl. Vorplatznutzung). Deshalb soll die zweite Mitwirkung möglichst zeitnah zur Ausführung stattfinden.

Die UVEK möchte gewisse Vorgaben für die Gestaltung der beiden Flächen machen, ohne den Spielraum für das Mitwirkungsverfahren zu stark einzuschränken. Ohne Leitplanken bestünde die Gefahr, dass sich zu stark widersprechende Ideen eingebracht werden und das Verfahren zu mehr Frust als Freude führt.

Leitplanken für das Mitwirkungsverfahren:

- Die beiden Mitwirkungsflächen bleiben unversiegelt. Sie liegen in den grünen Zonen des Allschwilerplatzes.
- Möglich ist abhängig von der Nutzung eine Chaussierung (vgl. Überlegung Mergelfläche nächster Abschnitt).
- Das Kostendach für die Gestaltung beider Flächen liegt bei 150'000 Franken.
- Die Mitwirkung beschränkt sich auf die beiden ausgeschiedenen Flächen. Es können keine Ideen für fixe Installationen oder Veränderungen gegenüber dem jetzigen Projekt auf den übrigen Flächen des Allschwilerplatzes eingebracht werden.

Die UVEK schliesst nicht aus, dass die im Quartier erwünschten Nutzungen auf der grösseren gemergelten Platzfläche im Nordteil des Platzes stattfinden können und das Quartier allenfalls nur eine oder gar keine der beiden Mitwirkungsflächen beansprucht. In diesem Fall könnten die Mitwirkungsflächen der Grünpflege durch die Stadtgärtnerei vorbehalten bleiben.

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 Beschlusssentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 10. April 2024 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raphael Fuhrer
Kommissionspräsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Allschwilerplatz sowie für eine klimaangepasste Platzgestaltung

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 22.1551.01 des Regierungsrats vom 23. November 2022 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 22.1551.02 vom 10. April 2024:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 3'763'000 für die Umgestaltung des Allschwilerplatz zu einem für den Fussverkehr sicheren und attraktiven Strassenraum. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 990'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 340'000 neue Ausgaben zu Lasten des Mehrwertabgabefonds.
 - Fr. 928'000 neue Ausgaben für die Gleisanlagen als Darlehen an die BVB.
 - Fr. 97'000 für die Haltestelleninfrastruktur als Darlehen an die BVB.
 - Fr. 29'000 als einmaligen Entwicklungsbeitrag nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
 - Fr. 215'000 als einmalige Betriebsaufwendungen zu Lasten des Globalbudgets ÖV.
 - Fr. 4'000 als jährliche Folgekosten nach Fertigstellung für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
 - Fr. 815'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse.
 - Fr. 291'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen.
 - Fr. 54'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Haltestellen-Infrastruktur zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung als Darlehen an die BVB.
2. Es findet ein zweites, mit dem Termin der baulichen Umgestaltung koordiniertes Mitwirkungsverfahren zur Nutzung/Ausgestaltung der oben beschriebenen beiden Mitwirkungsflächen statt. Zur Vorbereitung und Durchführung des Mitwirkungsverfahrens stehen Fr. 30'000 zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» zur Verfügung. Zur anschliessenden Planung/Projektierung und Umsetzung der Massnahmen aus der Mitwirkung steht ein Kostendach von Fr. 150'000 zu Lasten des Mehrwertabgabefonds zur Verfügung.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.