



An den Grossen Rat

24.5025.03

Petitionskommission
Basel, 26. Mai 2025

Kommissionsbeschluss vom 26. Mai 2025

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 begreunt, 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

1. 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.
2. Die Elsässerstrasse wird vom Durchgangsverkehr entlastet und auf den Tramverkehr fokussiert.
3. Die Vogesenstrasse wird maximal begrünt, indem Parkplätze wo immer möglich in Grünflächen umgewandelt werden.
4. Die Lothringerstrasse wird zur begrünten Veloroute, welche das Quartier mit der Innenstadt verbindet.
5. Die Metzgerstrasse 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 Elsäusser- und Metzgerstrasse oder die Ausweichroute, Mülhauserstrasse, 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 Luftschadstoff-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.

Mit Bericht vom 6. Mai 2024 hat die Kommission dem Grossen Rat den Antrag gestellt, die Petition dem Regierungsrat zur Stellungnahme innert eines Jahres zu überweisen. Diesem Antrag folgte der Grosse Rat mit Beschluss vom 5. Juni 2024. Am 25. März 2025 hat der Regierungsrat der Petitionskommission seine Stellungnahme zugestellt (vgl. Kapitel 3). Basierend darauf beantragt diese dem Grossen Rat, die Petition als erledigt zu erklären (vgl. Kapitel 4).

2.2 Bericht der Petitionskommission vom 6. Mai 2024

2.2.1 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 weitere 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 überwiesene 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 (Klimagerechtigkeitsinitiative), 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 Stadtklimakonzept 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 Mülhauserstrasse 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 Pe-

tentschaft 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 Metzgerstrasse 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. Johannis-Park, Kannenfeldpark, Voltapark und weitere) besser miteinander vernetzt werden. Die Mülhauserstrasse könnte als grüne Vernetzungsachse bis zum St. Johannis-Park dienen, und der Tschudi-Park mit dem St. Johannis-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.

2.2.2 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 Stadtklimakonzept gehört ein grosser Teil des St. Johann (wie ungefähr die Hälfte des gesamten Stadtgebiets) zu den Fokusgebieten mit hohem Handlungsbedarf. Das Stadtklimakonzept definiert behördenverbindlich, 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 Stadtklimakonzepts. 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. Bezüglich 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 Grosse Rat am 10. April 2024 mit Zustimmung zum *Ratschlag Stadtklimakonzept: Massnahmenprogramm für Fokusgebiete (Handlungsfeld 1), Verwaltungsinterne Zuständigkeiten (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 Fernwärmenetz dort bereits ausgebaut ist und es deshalb zu keinen fernwärmebedingten 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 Voltaplatz 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 Voltaplatz. 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 Stadtklimakonzept 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 Strassennetzhierarchie 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 Metzgerstrasse 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 Velopendlerrouen auch durch solche mit Tempo 50 wie die Metzgerstrasse oder die Voltastrasse.

Die Strassennetzhierarchie wird derzeit überprüft. Der Grosse Rat hat den Regierungsrat mit Überweisung der *Motion Fuhrer 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 Metzgerstrasse. 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 Velopendlerrouen 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 Zubringer 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.

2.2.3 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 stadtklimatische Massnahmen grundsätzlich an sowieso anstehende Bauarbeiten. Ausgelöst werden Veränderungen im Sinne des Stadtklimakonzepts also nicht basierend auf dem Handlungsbedarf gemäss bioklimatischer Betroffenheit (Hitzeschutzkarten), sondern basierend auf der Erhaltungsplanung an der städtischen Infrastruktur. Werden im Rahmen der Erarbeitung eines Projekts stadtklimatische 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 prioritär 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 Fernwärmenetzes voll ausschöpft.

In der Einschätzung der Petitionskommission gibt es in Basel einige Strassen ohne verkehrstechnische Funktion, die sich rasch aufwerten liessen. 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. Metzgerstrasse 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 Mülhauserstrasse / Vogesenstrasse
 - j. Kleiner Platz an der Kreuzung Mülhauserstrasse / Davidsbodenstrasse mit Sperrung des Durchgangsverkehrs in der Davidsbodenstrasse zwischen Mülhauserstrasse 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 Stadtklima 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?

3. Stellungnahme des Regierungsrats

Der Grosse Rat hat die Petition P475 an seiner Sitzung vom 7. Februar 2024 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung übergeben. Am Hearing der Petitionskommission vom 18. März 2024 erläuterte eine Delegation des Bau- und Verkehrsdepartementes die Grundlagen- und Strategiepapiere des Regierungsrates wie auch das generelle Vorgehen bei der Erhaltung der Infrastruktur und daran anschliessende Gestaltungen sowie Anpassungen des Verkehrsregimes.

Im Nachgang zum Hearing hat die Petitionskommission dem Regierungsrat die nachstehenden weiteren Fragen zur Stellungnahme bzw. Beantwortung überwiesen. Gerne nehmen wir hierzu nachfolgend Stellung.

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. Metzgerstrasse 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 Mülhauserstrasse / Vogesenstrasse
- j. Kleiner Platz an der Kreuzung Mülhauserstrasse / Davidsbodenstrasse mit Sperrung des Durchgangsverkehrs in der Davidsbodenstrasse zwischen Mülhauserstrasse und Landskronstrasse

Kantonale Bauvorhaben im öffentlichen Raum werden mit dem Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI) koordiniert. Tramanlagen, Strassen, Kunstbauten, die Kanalisation, Wasser, Elektrizität, Telekommunikation, Fernwärme werden möglichst am Ende der Lebensdauer ersetzt. Im Rahmen einer Vorstudie oder eines Vorprojekts wird geklärt, welche weiteren Ansprüche an den Raum bestehen, auch mit Blick auf die umliegenden Räume und das gesamte Quartier. Mit diesem Vorgehen werden die Kosten für die Erhaltung optimiert und ein wichtiger Beitrag an den Klimaschutz geleistet, indem CO₂-Emissionen durch hohe Restwertvernichtungen entfallen und unnötige Baustellen vermieden werden.

Im Quartier St. Johann stehen in den nächsten Jahren folgende Erhaltungsplanungen an, bei welchen auch Massnahmen für eine umweltfreundliche Stadtgestaltung geprüft werden:

- Das St. Johann ist bereits mit Fernwärme erschlossen. Nachfolgende Abbildung 1 zeigt, wo in den Jahren 2030 bis 2032 im von der Petition thematisierten Perimeter Erhaltungsplanungen an den Fernwärmeleitungen anstehen. Die Erhaltung der restlichen Fernwärmeleitungen stehen erst nach 2045 an.
- In den Jahren 2029 bis 2031 werden in der Elsässerstrasse die Tramgleise ersetzt und die Haltestellen gemäss BehiG umgestaltet. Auch in der Metzgerstrasse und in der Pestalozzistrasse werden im 2029 und 2030 die Haltestellen gemäss BehiG umgestaltet. Für diese Perimeter werden jeweils Projekte ausgearbeitet und dabei werden auch die Anliegen der Pétenschaft mitberücksichtigt werden.
- Im 2025 und 2026 wird der Kanton im Perimeter Davidsbodenstrasse – Davidsrain – Am Krayenrain für ein Jahr einen Superblock testen (siehe <https://www.bs.ch/pd/kantons-und-stadtentwicklung/grundlagen/superblock/superblock-test-st-johann>). Der zweite Teilperimeter Fatiostrasse – Jungstrasse ist zurzeit durch ein Rechtsverfahren blockiert. Die Erfahrung aus dem Superblocktest fliessen in die weiteren Planungen mit ein.

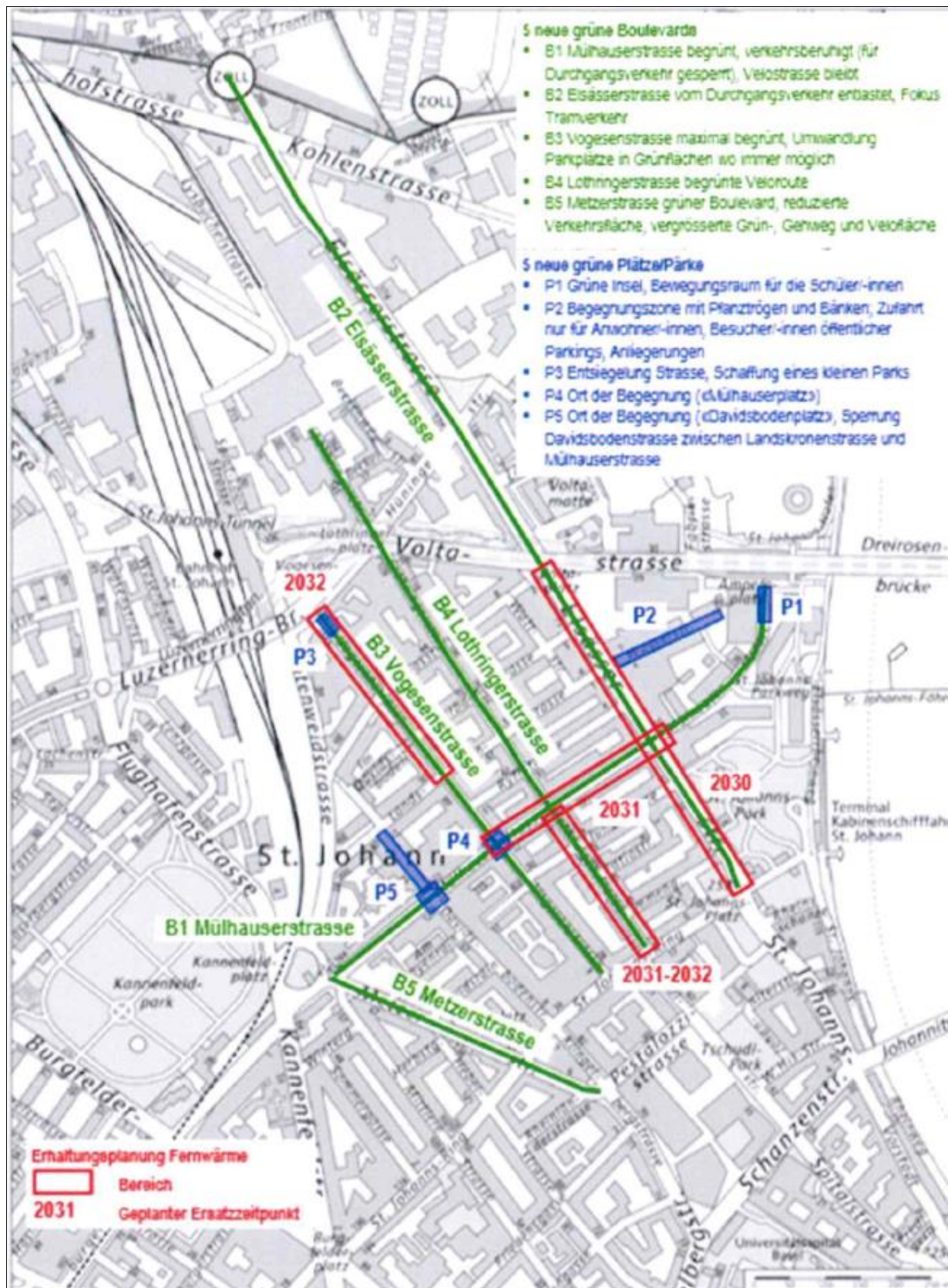


Abb. 1: Karte mit Darstellung der Petitionsforderungen und der Erhaltungsplanung für Fernwärme bis ins Jahr 2034

Zu einigen Anliegen der Petition kann der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt Stellung nehmen. Andere Anliegen erfordern eine umfassende Prüfung, die erst bei Vorliegen von konkreten Erhaltungsmassnahmen vorgenommen werden können.

- Lothringerstrasse

Es ist geplant, durch die Lothringerstrasse eine sichere und komfortable Velovorzugsroute zu führen. Für normgerechte Velo- und Fusswege mit mehr Platz, für mehr Grün und für Entsiegelungen müssen Parkplätze aufgehoben werden. Die Zeitpläne zur Umsetzung sind in Bearbeitung.

- Parkplatzaufhebungen im Quartier St. Johann

Das Quartier St. Johann weist vor allem abends und während der Nacht einen hohen Parkierungsdruck auf. Die Parkplatzauslastung liegt am Abend aktuell im Bereich von 91-95%. Parkplatzaufhebungen im St. Johann sind deshalb nur in einem beschränkten Umfang zweckmässig. Im Vordergrund stehen die Aufhebungen im Rahmen der Velovorzugsroute in der Lothringerstrasse und des Superblocktests. Würden für mehr Grün weitere Parkplätze in der Vogesenstrasse, Metzzerstrasse oder Mülhauserstrasse aufgehoben, entstünde Parkplatzknappheit und unerwünschter Suchverkehr. Der Regierungsrat arbeitet an der Umsetzung einer Parkplatzstrategie, die u.a. darauf abzielt, private Parkplätze besser auszunutzen («Mehrfachnutzungen») und Ersatzangebote wie unterirdische Quartierparkings zur Verfügung zu stellen (s. weitere Ausführungen zur Beantwortung der Frage 2).

- Mülhauserstrasse

Künftig soll eine Velovorzugsroute durch die Mülhauserstrasse führen. Aufgrund der Funktion in der Strassennetzhierarchie ist diese Strasse nicht für den quartierfremden Durchgangsverkehr vorgesehen. Der Kanton wird klären, ob eine Sperrung für den Durchgangsverkehr möglich ist, ohne die umliegenden Strassen und Quartiere übermässig zu belasten.

- Davidsbodenstrasse

Eine Sperrung für den Durchgangsverkehr in der Davidsbodenstrasse, zwischen der Mülhauserstrasse und der Landskronstrasse, ist aus Sicht des Regierungsrats nicht sinnvoll. Zurzeit besteht auf diesem Abschnitt kein nennenswerter quartierfremder Durchgangsverkehr. Ein solcher ist auch künftig nicht zu erwarten.

- Elsässerstrasse

Die Elsässerstrasse wird mittelfristig für den Durchgangsverkehr eher weniger attraktiv sein, weil auf der ganzen Länge Tempo 30 eingeführt werden soll. Allerdings wird der Streckenabschnitt nördlich des Voltaplatzes für den Verkehr via Grenzübergang St. Louis weiterhin seine Bedeutung behalten. So verliert aus Sicht des Regierungsrats zumindest die Forderung nach einer gesamthaften Sperrung der Elsässerstrasse an Bedeutung. Auf dem südlichen Abschnitt, St. Johannisplatz - Voltaplatz, ist eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs voraussichtlich möglich. Inwieweit dies zur gewünschten Verlagerung auf das hierarchisch übergeordnete Strassennetz führen könnte, bleibt im Detail zu klären. Der nördliche Abschnitt, Voltaplatz - Grenze, dient der Zufahrt nach Saint-Louis, weshalb hier eine Sperrung für den Durchgangsverkehr nicht sinnvoll ist.

- Metzzerstrasse

Die Metzzerstrasse ist schmal und wird von mehreren Buslinien befahren. Infolge der engen Platzverhältnisse können Busse schlecht kreuzen und es kommt immer wieder zu Behinderungen. Ob Verbesserungen möglich sind, wird geprüft, wenn die Haltestellen gemäss BehiG umgestaltet werden.

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 Stadtklima 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?

Wie dargelegt, erachtet der Regierungsrat einen Teil der Forderungen der Petition als zielführend. Unabhängig davon decken sich die Forderungen mit den Stossrichtungen, die der Regierungsrat mit seinen Strategien im Bereich Mobilität und Grün verfolgt. Die Verkehrsplanung des Kantons zielt weiterhin auf eine gute Erreichbarkeit auf Strassen und Schienen ab. Dabei soll gleichzeitig im Sinne von «mehr Mobilität, weniger Verkehr» der Verkehr reduziert werden. Denn der Verkehr soll die Bevölkerung, die Umwelt und das Klima möglichst wenig belasten. Dies wird erreicht, indem der flächeneffiziente und emissionsfreie Fuss- und Veloverkehr priorisiert, der öffentliche Verkehr ausgebaut und optimiert sowie die Stadt der kurzen Wege verwirklicht wird. Die Mobilitätsstrategie sieht auch vor, dass der Autoverkehr auf Ring-, Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisiert wird mit dem Ziel, dass Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Gemäss der Parkplatzstrategie des Kantons sollen parkierte Autos möglichst wenig öffentlichen Raum benötigen, damit mehr Platz für andere Nutzungen vorhanden ist. Dafür fördert der Kanton u.a. Quartierparkings und Parkplätze sollen mehrfachgenutzt werden. Mit dem Stadtklimakonzept strebt der Kanton eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung an. Grüne und blaue Massnahmen sollen mehr Grün und Entsiegelungen in alle Quartiere bringen und an sehr heissen Tagen für eine gute Lebens- und Aufenthaltsqualität sorgen. Auch die Massnahmen aus der Biodiversitätsstrategie wirken in diesem Bereich unterstützend. Mit bisherigen und künftigen Tempo 30-Einführungen sorgt der Kanton für mehr Verkehrssicherheit oder für eine bessere Luft und weniger Lärm.

Die vom Bund vorgegebene Lärmsanierungspflicht und politische Aufträge wie die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «Integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30», Geschäfts-Nr. P 215840) unterstützen den Regierungsrat dabei, Tempo 30 auf weitere Strassenabschnitte auszudehnen, wovon auch das St. Johann-Quartier profitieren wird. In Erfüllung des bundesrechtlichen Veloweggesetzes werden u.a. Velovorzugsrouten und Velostrassen dort geprüft, wo es für Velofahrende mehr Komfort und Sicherheit braucht (sicheres Kreuzen/Begegnen von Velo und Auto, reduziertes "Dooring"-Risiko). In der Lothringerstrasse und in der Mülhauserstrasse geht man genau diesen Weg.

3. Wie könnten in privaten Tiefgaragen (im St. Johann, aber auch generell) leerstehende Parkflächen besser genutzt werden?

Mit der Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes sind seit Mitte 2022 Mehrfachnutzungen von Parkplätzen möglich, sofern dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr erzeugt wird, als dies bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt der Fall wäre (§ 74, Abs. 2 BPG). Der Regierungsrat fördert solche Mehrfachnutzungen ausdrücklich. Er lässt hierzu entsprechende Bewirtschaftungskonzepte erarbeiten und will drei Pilotversuche initiieren und aktiv unterstützen. Die Suche nach geeigneten Objekten ist im Gang. Zudem wurde ein externes Ingenieurbüro beauftragt, in den nächsten fünf Jahren Beratungsleistungen für eine effizientere Bewirtschaftung privater Parkplätze anzubieten. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass er damit wichtige Anreize für private Parkhausbesitzerinnen bzw. -betreiber setzen kann.

Auch die per Anfang 2025 erfolgte Erhöhung der Gebühren der Anwohnerparkkarten trägt dazu bei, das Parkieren in Privatparkings zu verlagern und die bestehenden Privatparkplätze besser auszulasten.

4. Welche Parkplätze auf Allmend müssten im St. Johann im Interesse Verkehrssicherheit prioritär aufgehoben werden?

Generell sind Parkplätze aufzuheben, die den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr genügen. Das gilt für Parkplätze, die zu nahe an Verzweigungen liegen oder Schräg- resp. Senkrechtparkplätze, die früher zwecks Temporeduktion in 30-Zonen angeordnet wurden, weil dort die Sicht erschwert ist. Die Überprüfung der Parkplätze auf Sicherheitsdefizite läuft und ist eine Daueraufgabe, auch im St. Johann.

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?*

Im Frühjahr 2024 hat der Grosse Rat rund 9.4 Mio. Franken zur Umsetzung des Stadtklimakonzepts bewilligt, mit Fokus auf temporäre Massnahmen. Damit können besonders heisse Orte mit mobilen Bäumen, Sonnenschirmen und Sprühnebelverdunstern abgekühlt werden, wenn dort die Neupflanzung von Bäumen nicht oder nicht rasch umsetzbar ist. Schon im vergangenen Sommer wurden unter anderem in der Freien Strasse Sitzbänke mit Begrünung aufgestellt, die von der Bevölkerung gern genutzt werden. Im Frühjahr 2025 werden in der Innenstadt und in den Wohnquartieren weitere Sitzbänke mit Begrünung sowie Sonnenschirme platziert. Da erfreulicherweise auch immer mehr Privatpersonen einen Beitrag zur Stadtbegrünung leisten, hat der Kanton auch das Aufstellen von privaten Pflanzen im öffentlichen Raum vereinfacht.

Bei der Planung und Realisierung von Strassenbau- und Fernwärmeausbauprojekten in den Jahren 2024 und 2025 haben die Zielvorgaben des Stadtklimakonzepts bewirkt, dass rund 8'000 m² entsiegelt und begrünt sowie rund 160 Bäume gepflanzt werden. Dazu kommen Projekte für mehr Grün und Biodiversität, die über den Mehrwertabgabefonds finanziert werden. Neben neuen Parkanlagen wie bei Arealentwicklungen und Massnahmen bei Erhaltungsprojekten werden auch kleinere Massnahmen wie zur Entsiegelung über diesen Fonds finanziert.

6. *Gewichtet der Regierungsrat mögliche Restwertvernichtungen infolge zeitlich vorgezogener Sanierungsmassnahmen stärker als den Nutzen von früher umgesetzten klimatischen Verbesserungen?*

Wie in Antwort zu Frage 1 zu lesen ist, werden Infrastrukturprojekte hinsichtlich ihres Nutzens und ihrer Kosten beurteilt. Vorhaben mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis werden höher priorisiert. Dabei wird der Nutzen aus Sicht der betroffenen Bevölkerung unter Berücksichtigung der Kriterien öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr, Arealentwicklung mit Themen zur Erschliessung und Nutzung, Aufenthaltsqualität, Stadtgrün, Verkehrssicherheit, CO₂-Belastung, Beitrag zur Klimaadaptation bestimmt. Insofern sind bereits heute die Kosten nicht das entscheidende Kriterium.

Das Stadtklimakonzept zeigt auf, wo im Kanton Basel-Stadt die am stärksten von Hitze betroffenen Gebiete mit dem grössten Handlungsbedarf sind. Dazu zählt auch das St. Johann mit einer entsprechend hohen Dichte von Kindern, älteren Menschen, Spitälern und Pflegeheimen. Mit seinem Beschluss vom 10. April 2024 zum Stadtklimakonzept hat der Grosse Rat diese Priorisierung anerkannt.

Weiter wurde in der Stadtklimaanalyse die Situation heute und für das Jahr 2030 für den ganzen Kanton modelliert. Die Analysekarten helfen der Verwaltung zu verstehen, wie sich das Stadtklima in Basel in den nächsten Jahren entwickeln könnte. Hitzeinseln entstehen primär in den dicht bebauten und vergleichsweise wenig durchgrünzten Gebieten, wozu ebenfalls das St. Johann zählt. Neben den oben genannten mittel- und langfristigen Beschattungsmassnahmen werden kurzfristig auf dem Volaplatz Sonnenschirme aufgestellt. Auf dem Lothringerplatz wurden bereits Baumtöpfe platziert.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass mit diesem Vorgehen viele der genannten Anliegen aufgenommen werden.

4. Einschätzung der Petitionskommission

Die Petitionskommission dankt dem Regierungsrat für die ausführliche und aufschlussreiche Beantwortung ihrer Fragen. Sie stellt fest, dass die Stossrichtungen, die der Regierungsrat mit dem Stadtklimakonzept, der Mobilitätsstrategie und der Parkplatzstrategie verfolgt, den Forderungen der Petition im Grundsatz entsprechen. Der Regierungsrat stuft denn auch einige der in der Petition

vorgeschlagenen Massnahmen als zielführend und umsetzbar ein. Er will den flächeneffizienten und emissionsfreien Fuss- und Veloverkehr priorisieren, den öffentlichen Verkehr ausbauen und optimieren und eine Stadt der kurzen Wege schaffen. Der Verkehr soll die Bevölkerung, die Umwelt und das Klima möglichst wenig belasten.

Die Petitionskommission teilt die Ansicht des Regierungsrats, dass mit bereits umgesetzten und noch geplanten Massnahmen einige der in der Petition genannten Anliegen bereits aufgenommen worden sind. Sie begrüsst, dass der Regierungsrat weitere von der Petentschaft geforderte Massnahmen prüfen will. Dass sich nicht alle der zehn konkreten Forderungen der Petition umsetzen lassen, erachtet sie als nachvollziehbar. Sie beantragt dem Grossen Rat deshalb, die Petition als erledigt zu erklären.

5. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 5:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, die Petition «Grüne Boulevards und grüne Plätze fürs St. Johann - für saubere Luft, Sicherheit und Lebensqualität» als erledigt zu erklären. Sie hat ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission

Heidi Mück
Kommissionspräsidentin