



An den Grossen Rat

20.0775.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 13. Januar 2021

Kommissionsbeschluss vom 13. Januar 2021

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

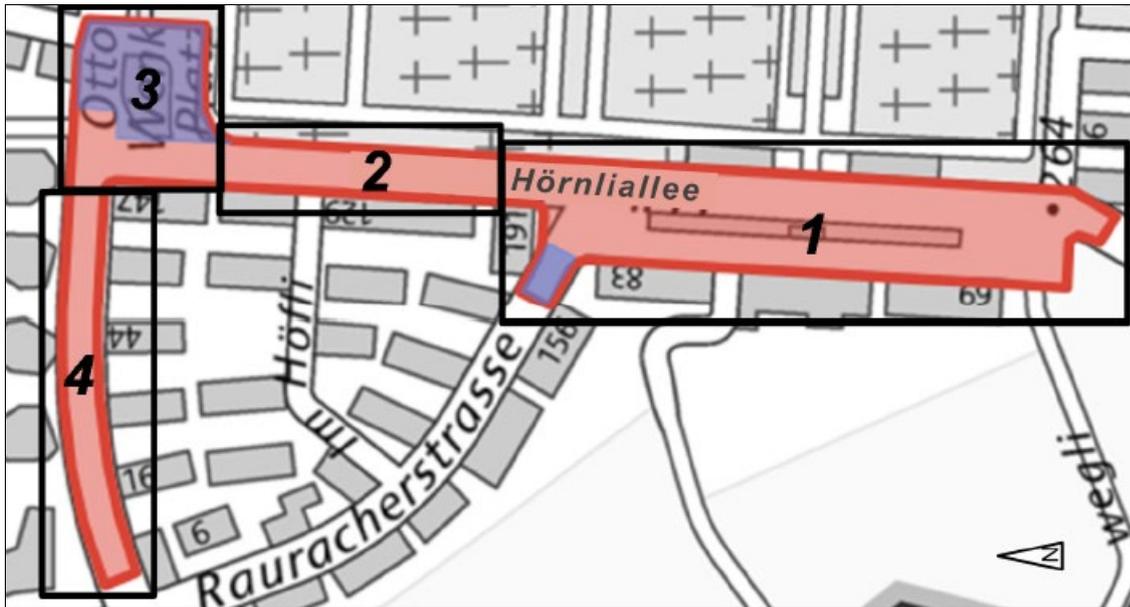
zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen sowie für die ökologische Aufwertung des Strassenraums

1. Ausgangslage

In der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg in Riehen stehen umfangreiche Erhaltungsarbeiten an. Um den Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen anzupassen und die beiden Bushaltestellen Friedhof am Hörnli und Otto Wenk-Platz behindertengerecht auszugestalten, unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Ausgabenbewilligung von 4.9 Mio. Franken.

Die in Abbildung 1 blau eingefärbten Bereiche des Projektperimeters liegen auf Allmend der Gemeinde Riehen. Das Vorhaben sieht Investitionen der Gemeinde von 660'000 Franken in die Umgestaltung des Otto Wenk-Platzes und in eine Teilhaltestelle im östlichen Kohlistieg vor. Ausserdem erneuert die Gemeinde die öffentliche Beleuchtung und saniert einen Kanal.

Abbildung 1: Projektperimeter



2. Kommissionsberatung

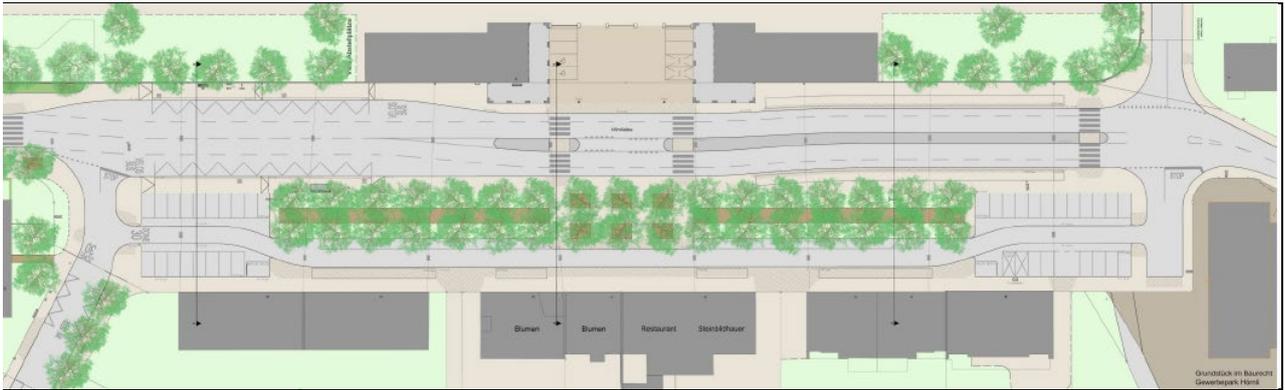
Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen sowie für die ökologische Aufwertung des Strassenraums* am 24. Juni 2020 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese setzte sich an ihren Sitzungen vom 23. September, 11. und 18. November 2020 mit dem Geschäft auseinander. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten.

Die UVEK hat sich mit den verschiedenen Aspekten des Projekts auseinandergesetzt. Sie ist mit den vorgesehenen Massnahmen zu einem grossen Teil einverstanden. Im vorliegenden Bericht geht sie insbesondere auf zwei von ihr als wünschenswert erachtete Projektanpassungen ein. Sie beantragt dem Grossen Rat, dafür zusätzliche Ausgaben von 165'500 Franken zu bewilligen.

2.1 Gestaltung Friedhofsvorplatz

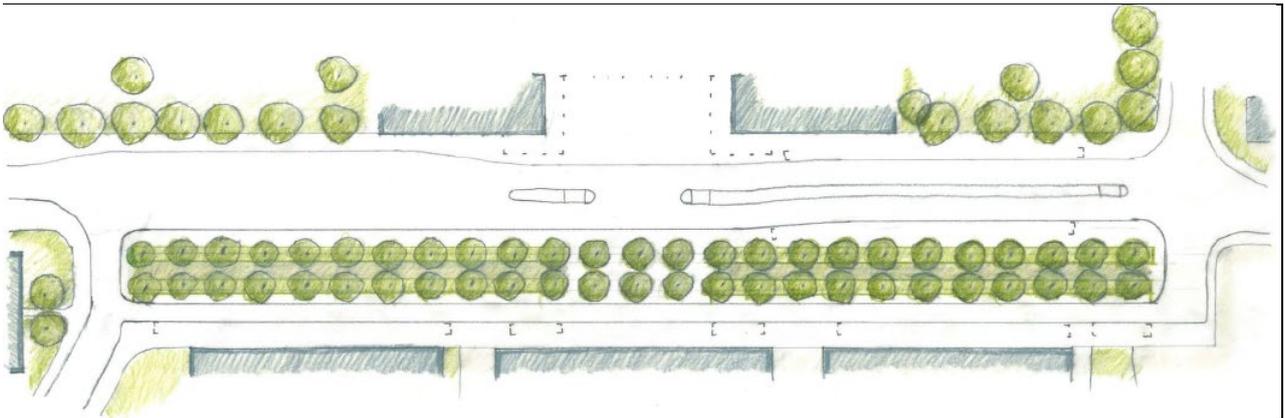
Aufgrund einer Forderung des Gemeinderats von Riehen verändert sich mit dem Projekt die Zahl der Parkplätze im Bereich der Hörnliallee nicht. Mit der Neuorganisation der Bushaltestellen und der Parkplätze auf dem Friedhofsvorplatz können die Forderungen entsprechend dem BehiG eingehalten und die Verkehrssicherheit im Bereich des Vorplatzes trotzdem verbessert werden. Auch das Potenzial zur Nutzung der Aufenthaltsflächen erhöht sich mit dem Projekt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Friedhofsvorplatz gemäss Projekt



Die UVEK hat das Planungsamt gebeten aufzuzeigen, wie der Friedhofsvorplatz bei Nutzung des maximalen Potenzials für Grünflächen und den Fussverkehr aussehen würde. An Stelle der 48 Parkplätze auf der Fahrbahn entlang der Nebenfahrbahn und in den Kopfbereichen des Platzes könnten 16 zusätzliche Bäume gepflanzt und mehr Grünflächen und Flächen für den Fussverkehr geschaffen werden (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Potenzial Friedhofsvorplatz



Die UVEK ist mehrheitlich der Meinung, Friedhof und Friedhofsvorplatz sollten eine Einheit bilden und der Vorplatz deshalb kein Parkplatz sein. Sie erinnert, dass der Grosse Rat den *Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betreffend Erneuerung der Hörnliallee in Riehen* mehrfach stehengelassen und erst abgeschrieben hat, als der Regierungsrat ein Projekt für die Umgestaltung in Aussicht stellte. Eine Forderung des Anzuges lautete, die Fläche für den motorisierten Verkehr auf dem Vorplatz des Friedhofs zu Gunsten des Langsamverkehrs auf das Notwendigste zu reduzieren und die Parkflächen zu bewirtschaften.

Zieht man die Auslastung der Parkplätze in Betracht, erscheint einer Mehrheit der UVEK eine Aufhebung der 48 Parkplätze als vertretbar. Heute hat es im Projektperimeter 162 Parkplätze, die durchschnittlich zu 60% belegt sind. Mit 108 Parkplätzen bliebe das Angebot ausreichend gross, um den durchschnittlichen Bedarf an normalen Tagen mit einer Auslastung von maximal 90% zu gewährleisten. Bei einer Auslastung von 90% ist mit keinem relevanten Parkplatzsuchverkehr zu rechnen. Zudem kann die Nachfrage mit einer geeigneten Bewirtschaftung der Parkplätze weiter reduziert werden, z.B. indem die zulässige Parkierdauer bei den Parkplätzen auf dem Friedhofsvorplatz kürzer gehalten wird als bei jenen am oberen Friedhofseingang am Grenzacherweg. Durch eine bessere Beschilderung kann der Parkplatz am Grenzacherweg zudem bekannter gemacht werden.

Durch das reduzierte Parkplatzangebot auf dem Friedhofsvorplatz kann bei grösseren oder mehreren gleichzeitig stattfindenden Abdankungen die angestrebte Auslastung von 90% nicht gewährleistet werden. Temporär kann die Parkplatznachfrage an diesen einzelnen Tagen deutlich höher sein als an durchschnittlichen Tagen. Eine Minderheit der UVEK vertritt deshalb die Ansicht, dass es richtig sei, beim Friedhof Hörnli mehr Parkplätze zuzulassen als rechnerisch notwendig. Viele Leute, die zum Friedhof fahren, befänden sich in einer emotional schwierigen Situation, weshalb man sie nicht auch noch mit dem Suchen eines Parkplatzes belasten und ihnen einen allenfalls weiten Fussweg zum Friedhof abverlangen sollte. Ausserdem erhielte der Platz seinen Charakter als Vorplatz des Friedhofs aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Hörnliallee auch mit dem Verzicht auf die Parkplätze nicht zurück. Eine Mehrheit der UVEK ist hingegen der Ansicht, dass durch eine bessere Beschilderung der Parkplätze am Grenzacherweg die mit dem Auto anreisenden Besucherinnen und Besucher des Friedhofes keinen grossen und emotional untragbaren Mehraufwand haben werden.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 8:3 Stimmen, die Ausgabenbewilligung um 165'500 CHF zu erhöhen, damit das architektonische Potenzial des Friedhofsvorplatzes besser ausgenutzt werden kann. Nach Rücksprache mit dem Bau- und Verkehrsdepartement können 160'000 CHF davon als neue Ausgaben dem Mehrwertabgabefonds belastet werden. Um 5'500 CHF steigen die bei der Stadtgärtnerei anfallenden jährlichen Folgekosten für die Pflege der zusätzlichen Bäume und Vegetationsflächen.

2.2 Hörnliallee

Die UVEK stellt fest, dass in der Hörnliallee zwischen Friedhofsvorplatz und Otto Wenk-Platz keine Velomassnahmen vorgesehen sind. Da es sich bei dieser Strecke um keine Veloroute handelt, ist dies auch nicht zwingend. Auf der wichtigen Verbindungsachse (verkehrsorientierte Hauptsammelstrasse) Grenzacherstrasse – Hörnliallee – Kohlistieg zwischen Basel und Riehen gilt durchgehend Tempo 50. Tempo 30 im kurzen Abschnitt zwischen Friedhofsvorplatz und Otto Wenk-Platz wäre unverhältnismässig. Angesichts des Umstands, dass die UVEK eine Reduktion der Parkplatzzahl auf dem Friedhofsvorplatz beantragt (vgl. Kapitel 2.1), können auch die 40 Parkplätze in der Hörnliallee zwecks Markierung von Velostreifen kaum aufgehoben werden. Dies hat die etwas unschöne Konsequenz, dass zwar auf dem breiten Friedhofsvorplatz Velostreifen markiert werden können, nicht aber in der daran anschliessenden schmaleren Hörnliallee.

2.3 Veloabstellanlage Otto Wenk-Platz

Die UVEK stellt fest, dass der heutige gedeckte Veloabstellplatz am Otto Wenk-Platz durch einen ungedeckten ersetzt werden soll. Der Otto Wenk-Platz wird von verschiedenen Buslinien angefahren und eignet sich als Umsteigepunkt vom Velo auf den ÖV. Deshalb wäre an dieser Stelle eine gedeckte Bike-and-ride-Anlage angebracht.

Da es sich beim Otto Wenk-Platz um Gemeindeallmend handelt, ist für dessen Gestaltung die Gemeinde Riehen zuständig. Darunter fällt auch die kommunale Veloabstellanlage der Gemeinde Riehen. Von den Platzverhältnissen her wäre auch am neuen Standort der Veloabstellplätze ein gedecktes Angebot möglich. Allenfalls stünde ein solches dem alle zwei Monate stattfindenden mobilen Recyclingpark «im Weg».

Die UVEK ist nicht glücklich mit der absehbaren Verschlechterung der Abstellsituation für Velofahrende am Otto Wenk-Platz. Sie fordert den Gemeinderat von Riehen deshalb auf, sich der Frage nochmals anzunehmen. Sollte die Realisierung einer gedeckten Variante an den Finanzen scheitern, kann sich die UVEK eine Finanzierung über den Pendlerfonds des Kantons vorstellen.

2.4 Buskonzept

Das künftige Buskonzept sieht vor, dass die Buslinie 31 ab Haltestelle Friedhof am Hörnli zum Otto Wenk-Platz weiterfährt und dort wendet. Am Otto Wenk-Platz kann dann auf die Buslinie 34 und

die Kleinbuslinien 35 und 45 umgestiegen werden. Das Projekt sieht eine Verschiebung der in der Hörniallee liegenden Haltestelle um etwa zehn Meter in Richtung Friedhof Hörnli vor, damit sie von allen – auch den am Platz wendenden Bussen – angefahren werden kann.

Da das neue Buskonzept voraussichtlich ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gilt, wünscht sich die UVEK für die Phase bis zur Inbetriebnahme des umgestalteten Otto Wenk-Platzes eine provisorische Haltestelle oder eine andere Möglichkeit für die Buslinie 31, die bestehende Haltestelle anzufahren. Das betrifft also überwiegend den Zeitraum des Baustellenbetriebs. Es wäre für die Fahrgäste nicht nachvollziehbar, würde der Bus Nr. 31 zwar bis zum Otto Wenk-Platz fahren, dort aber lediglich wenden und ohne Halt bis zur Haltestelle Friedhof am Hörnli zurückfahren.

2.5 Kohlistieg

Der Kohlistieg beginnt beim Kreisel Grenzacherweg / Rudolf Wackernagel-Strasse, führt hinunter zum Otto Wenk-Platz und endet mit der Einmündung in die Rauracherstrasse. Bestandteil des Projekts ist lediglich der Abschnitt zwischen Otto Wenk-Platz und Rauracherstrasse. Vorgesehen ist, die Baumreihe im deutlich längeren, ausserhalb des Projektperimeters liegenden Abschnitt im bisher baumlosen Abschnitt (vgl. Abbildung 4) fortzuführen und damit unter anderem das Trottoir zu beschatten. Von den 18 Parkplätzen bleiben 12 erhalten.

Abbildung 4: Kohlistieg nach Otto Wenk-Platz



Beim Kohlistieg handelt es sich um eine Velo-Basis- und Pendlerroute, auf der Tempo 50 gilt. Gemäss Teilrichtplan Velo müssen auf Velo-Basisrouten Velomassnahmen oder die Einführung von Tempo 30 geprüft werden. Die UVEK stellt fest, dass das Projekt weder das eine noch das andere vorsieht. Gemäss von der Verwaltung erhaltener Auskunft sind die definierten Kriterien für eine getrennte Führung des Veloverkehrs nicht erfüllt. Die Markierung von zwei Velostreifen ginge zudem zu Lasten der projektierten 14 Bäume und 12 Parkplätze. Auch wenn von einem Teil der Kommission der Bedarf dieser Parkplätze in Frage gestellt wurde, hat sich die Diskussion der UVEK auf die Einführung von Tempo 30 in diesem Abschnitt des Kohlistiegs fokussiert.

Der Kohlistieg ist als verkehrsorientierte Strasse klassifiziert. Auf solchen gilt Tempo 50, solange keine gesetzlichen Grundlagen für eine Reduktion vorliegen. Aus Sicht der mit Personen aus verschiedenen Fachstellen von Kanton und Gemeinde zusammengesetzten Arbeitsgruppe liegen keine solche vor. Es gibt auf dem Abschnitt keine Unfallschwerpunkte, die Strecke ist übersichtlich, die Fussgängerquerungen für besonders schutzbedürftige Menschen werden mit dem Projekt sicher ausgestaltet, für ungeübte Velofahrende besteht aufgrund geringer Verkehrsbelastung keine besondere Gefährdungslage und der bestehende Verkehrsablauf inkl. dem öffentlichen Busverkehr

ist nicht problematisch. Weitere Argumente gegen die Einführung von Tempo 30 sind die damit verbundene Verlangsamung des Busverkehrs und die unerwünschte Verkehrsverlagerung in andere Strassen. Im Abschnitt der Rauracherstrasse zwischen Kohlistieg und Hörnliallee gilt heute Tempo 30. Diese Strecke würde sicher mehr befahren, gälte auch im Kohlistieg Tempo 30.

Eine Mehrheit der UVEK ist trotzdem der Meinung, eine Veloroute dürfe nicht nur auf dem Plan existieren, sondern müsse auch entsprechend ausgestaltet und/oder signalisiert sein. Angesichts des eher geringen Verkehrsaufkommens ist sie zudem der Meinung, der Kohlistieg könne zwischen Otto Wenk-Platz und Rauracherstrasse auch als siedlungsorientierte Strasse klassifiziert werden. Dann wäre die Einführung von Tempo 30 problemlos möglich. Die UVEK fordert den Regierungsrat mit 7:6 Stimmen auf, im fraglichen Abschnitt des Kohlistiegs die Einführung von Tempo 30 zu publizieren. Dagegen könnte wie üblich Einsprache erhoben werden.

Stadteinwärts benützen viele Velofahrende die Route Kohlistieg - Rauracherwegli - Landauerstrasse - Grenzacherstrasse. Bei der Einmündung in das Rauracherwegli am Knoten Kohlistieg / Rauracherstrasse müssen sie mitten auf der Fahrbahn anhalten, weil die von der Rauracherstrasse in den Kohlistieg abbiegenden Motorfahrzeuge den Vortritt haben. Dabei kommen sie in Bedrängnis, wenn die Abbiegenden die Kurve schneiden. Das Planungsamt hat der UVEK eine Velomassnahme mit einer Schutzinsel als mögliche bauliche Verbesserung aufgezeigt. Die UVEK erwartet, dass diese Sicherheitsmassnahme für die Velofahrenden mit dem Projekt umgesetzt wird.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 13. Januar 2021 mit 10:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen sowie für die ökologische Aufwertung des Strassenraums

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 20.0775.01 des Regierungsrats vom 3. Juni 2020 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 20.0775.02 vom 13. Januar 2021:

1. Vorbehältlich der Zustimmung des Einwohnerrats Riehen zum Anteil der Gemeinde Riehen an dem vorliegenden koordinierten Projekt den Gesamtbetrag von Fr. 5'024'000 für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg zugunsten von mehr Sicherheit, hindernisfreier Bushaltestellen «Friedhof am Hörnli» und «Otto Wenk-Platz» sowie einer ökologischen Aufwertung des Strassenraums zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 1'370'000 neue Ausgaben für die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee und des Kohlistiegs zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 160'000 CHF neue Ausgaben zu Lasten des Mehrwertabgabefonds (für Ausnutzung Potenzial auf Friedhofsvorplatz)
- Fr. 385'000 neue Ausgaben für die Sanierung und Umgestaltung der Bushaltestellen «Friedhof am Hörnli» und «Otto Wenk-Platz» auf Kantonsallmend als Darlehen an die BVB
- Fr. 22'000 als einmalige Betriebsaufwendung zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Busverkehrs während der Baustelle zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudgets ÖV, Amt für Mobilität
- Fr. 13'000 als jährliche Folgekosten für die Pflege der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
- Fr. 3'020'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 54'000 gebundene Ausgaben für den Abbruch von Trolleybusmasten als Darlehen an die BVB, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung ÖV-Anlage

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnt.

2. Den Regierungsrat zu beauftragen, die Einführung von Tempo 30 im Kohlistieg, Abschnitt Rauracherstrasse - Otto Wenk-Platz, voranzutreiben.

3. Den Regierungsrat zu beauftragen, die Sicherheitsmassnahme für die Velofahrenden an der Einmündung Rauracherwegli umzusetzen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.