



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**05.0865.01**

027084/048022/048027/058350/058405

BD / SiD 050865  
Basel, 10. Januar 2007

Regierungsratsbeschluss  
vom 9. Januar 2007

## Ratschlag

betreffend Finanzierung

des Vorhabens

### **Innenstadt – Qualität im Zentrum**

#### **zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts**

und

des Vorhabens aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung

### **Neues Verkehrsregime Innenstadt**

#### **zur Umsetzung**

sowie

Bericht des Regierungsrates zu den Anzügen

- Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt;
- Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze;
- Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Parking-Initiative;
- Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone;
- Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
1.1 Innenstadt – Qualität im Zentrum.....	3
1.2 Neues Verkehrsregime Innenstadt .....	3
<b>2. Gemeinsame Ausgangslage und Ziele der Begehren</b> .....	<b>3</b>
2.1 Ausgangslage: Potenziale und Probleme der Basler Innenstadt.....	3
2.1.1 Konkurrenz für den Detailhandel in der Innenstadt.....	4
2.1.2 Entwicklung des Detailhandels in der Innenstadt.....	4
2.1.3 Stärken der Innenstadt.....	4
2.1.4 Erreichbarkeit und Beeinträchtigungen durch den Verkehr .....	5
2.1.5 Politischer Auftrag .....	6
2.1.6 Räumliche Abgrenzung der Innenstadt.....	10
2.2 Ziele .....	12
2.2.1 Stärkung der Funktionsvielfalt der Innenstadt.....	12
2.2.2 Stärkung der Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt .....	12
2.2.3 Stärkung der Zentrumsfunktion Basels.....	12
2.2.4 Förderung einer stadtgerechten Mobilität .....	13
<b>3. Inhalt und Ziel des Ratschlags</b> .....	<b>14</b>
3.1 Innenstadt – Qualität im Zentrum.....	15
3.2 Neues Verkehrsregime Innenstadt .....	15
<b>4. Innenstadt – Qualität im Zentrum</b> .....	<b>15</b>
4.1 Anstoss: Bedarf an Umgestaltungen in der Innenstadt.....	15
4.2 Aufgaben.....	16
4.3 Organisation, Vorgehen, Zeitplan und Kosten .....	17
4.3.1 Organisation.....	17
4.3.2 Vorgehen und Zeitplan .....	17
4.3.3 Kosten .....	20
<b>5. Neues Verkehrsregime Innenstadt</b> .....	<b>23</b>
5.1 Anstoss: Erfahrungen mit dem heutigen Verkehrsregime .....	23
5.1.1 Bestehende Fussgängerzonen .....	23
5.1.2 Fussgängerachsen.....	24
5.1.3 Einhalten von Verboten und Sonderbewilligungen.....	25
5.2 Projektbeschrieb .....	25
5.2.1 Kurzbeschrieb des Neuen Verkehrsregimes Innenstadt.....	25
5.2.2 Umsetzung mit neuen Wechselsignalen.....	27
5.3 Zeitplan und Kosten .....	35
5.3.1 Zeitplan .....	35
5.3.2 Kosten .....	36
<b>6. Antrag</b> .....	<b>38</b>

## 1. Begehren

### 1.1 Innenstadt – Qualität im Zentrum

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für das Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ zur Erarbeitung eines integralen Entwicklungskonzepts für die Basler Innenstadt den erforderlichen Kredit von CHF 950'000 zu bewilligen.

Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm des Regierungsrates enthalten (Beschluss Nr. 05/31/3 des Regierungsrates vom 06. September 2005). Im Budget des Baudepartements (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“) ist unter der Position 6170.110.2.1073 der Betrag von CHF 950'000 verteilt auf die Jahre 2007 (CHF 450'000) und 2008 (CHF 500'000) eingestellt.

### 1.2 Neues Verkehrsregime Innenstadt

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für die Umsetzung eines neuen Verkehrsregimes in der Innenstadt den erforderlichen Kredit von CHF 3'400'000 (Preisbasis Mai 2006; Produktionskostenindex PKI) zu bewilligen.

Die Ausgaben werden auf folgende Jahrestanchen aufgeteilt:

Vorarbeit: CHF 175'000 (Grobkonzept, Ratschlag)

2007: CHF 200'000 (Projektierung)

2008: CHF 850'000

2009: CHF 850'000

2010: CHF 900'000

2011: CHF 425'000

} (Ausführung in Etappen)

Der Gesamtbetrag von CHF 3'400'000 ist im Budget des Sicherheitsdepartements (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“) unter der Position 501400.506.5220.24004 eingestellt.

## 2. Gemeinsame Ausgangslage und Ziele der Begehren

### 2.1 Ausgangslage: Potenziale und Probleme der Basler Innenstadt

Die Basler Innenstadt (zur räumlichen Abgrenzung siehe Kapitel 2.1.6) übernimmt für Stadt und Region wichtige Funktionen: Sie bildet den Kern städtischen Lebens, dient als sozialer Treffpunkt und als Erlebnis- und Freizeitraum, bietet hochwertigen Wohnraum, beheimatet zahlreiche Arbeitsplätze, ist Anziehungs- und Orientierungspunkt für Touristen und trägt nicht zuletzt zentrale Versorgungsfunktionen. Dominierendes Element der Innenstadt ist der Detailhandel, der bei einer funktional ausgewogenen Durchmischung wesentlich zu ihrer Belegung beiträgt. Entsprechend ist die Innenstadtentwicklung eng mit den Entwicklungen im Detailhandel verbunden.

### **2.1.1 Konkurrenz für den Detailhandel in der Innenstadt**

Die allgemeine Entwicklung des Detailhandels, die bereits seit geraumer Zeit im Gange ist, brachte der Innenstadt neue Konkurrenz am Stadtrand und in der Agglomeration. Die Expansion des Detailhandels findet ausserhalb des Zentrums statt. Einkaufszentren und Fachmarkttagglomerationen entstanden in den vergangenen Jahren auf dem Dreispitz-Areal, beim St. Jakob-Stadion, am Bahnhof SBB, in Pratteln sowie in Weil am Rhein (Friedlingen und in der Nähe des Bahnhofs). Weitere grossflächige Detailhandelseinrichtungen sind vorgesehen auf dem Stücki-Areal in Kleinhüningen, auf dem Coop-Miba-Areal beim Bahnhof Wolf und auf der Erlenmatt. Erhebliche Erweiterungen wird es in Pratteln geben. Die nicht mehr signifikant steigende Kaufkraft wird also hin zu grossflächigen Detailhandelsbetrieben am Stadtrand und in der Peripherie umgelenkt, woraus ein Kundenschwund in der Innenstadt resultiert. Damit verbunden ist ein Attraktivitätsverlust, der auch durch die Konzentrationsprozesse im Detailhandel, die zu einer Verdrängung traditioneller Fachgeschäfte durch Filialen nationaler und internationaler Ketten führen, bedingt ist. Insgesamt ergibt sich daraus die Gefahr des Bedeutungs- und Funktionsverlustes der Innenstadt. Bereits lässt sich für die Basler Innenstadt ein im Vergleich zum Umland nur geringes Wachstum der Verkaufsflächen, eine stagnierende Anzahl Geschäfte und ein Rückgang der Beschäftigten im Detailhandel erkennen (Zahlen aus den Eidg. Betriebszählungen von 1985 bis 2001).

### **2.1.2 Entwicklung des Detailhandels in der Innenstadt**

Eine Untersuchung der Entwicklung des Detailhandels in der Basler Innenstadt zwischen 1975 und 2005 hat ergeben, dass Vielfalt und Qualität des Angebots rückläufig sind. In den Hauptgeschäftsstrassen dominieren heute die Bekleidungsgeschäfte, meist Filialen überregionaler oder internationaler Unternehmen. Von den besten Lagen zurückgezogen haben sich unter anderem Läden mit Lebensmitteln, Hausrat und Unterhaltungsbedarf, aber auch die Zahl von Warenhäusern mit gemischtem Sortiment ging zurück. Durch diese Entwicklungen hat vor allem die Freie Strasse an Exklusivität eingebüsst – das Angebot in den Hauptgeschäftsstrassen europäischer Städte gleicht sich mehr und mehr an. Dazu kommt, dass die hohe Fluktuation der Geschäfte mit häufigen Bauarbeiten verbunden ist, die die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Strasse beeinträchtigen.

Ein besonderes, exklusives Angebot findet sich heute abseits der Hauptgeschäftsstrassen: Etwa am Spalenberg und Umgebung bietet ein Mix aus kleinen Geschäften mit unterschiedlichem Charakter, ergänzt durch ein attraktives gastronomisches Angebot, ein Einkaufs- und Freizeiterlebnis, das ein Einkaufszentrum am Stadtrand nicht offerieren kann.

### **2.1.3 Stärken der Innenstadt**

Die Innenstadt kann also trotz der beschriebenen Probleme auf Stärken bauen, die ihr in der Konkurrenz mit Einkaufszentren am Stadtrand und in der Peripherie einen klaren Vorteil verschaffen: Das historisch gewachsene Stadtzentrum verfügt über ein ansprechendes Ambiente und über eine traditionelle Vielfalt im Angebot. Die Basler Innenstadt hat ihre eigenen Charakteristika und ihre spezielle Identität, die die Visitenkarte der ganzen Region bildet. Die engen Gassen, die die Altstadt quer zu den Hauptachsen durchziehen, sowie die „Berge“ (Spalenberg, Steinenberg, Münsterberg, Klosterberg usw.), die aus der Grossbasler Tallage

herausführen, machen die mittelalterliche Stadtanlage noch heute erlebbar. Das Rheinufer v.a. auf Kleinbasler Seite bietet hervorragende Aufenthaltsqualität im Freien. Die Innenstadt ist mit dem öffentlichen Verkehr bestens erschlossen und bietet ihren Besuchern und Besucherinnen erlebnisreiche Möglichkeiten, die Erledigung von Einkäufen mit anderen Freizeitaktivitäten zu verbinden. Das Kulturangebot bewirkt, dass sie nicht nur tagsüber, sondern auch in den Abend- und Nachtstunden einen lebendigen Anziehungspunkt bildet.

Die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung 2005 bestätigen dies: Das Kulturangebot, die Schönheit und das Stadtbild, die Einkaufsmöglichkeiten und die Attraktivität der Altstadt gehören zu den am häufigsten genannten Antworten auf die Frage nach positiven Aspekten des Kantons. Diese Qualitäten des „Multifunktionsraums Innenstadt“ gilt es zu pflegen und zu entwickeln.

#### **2.1.4 Erreichbarkeit und Beeinträchtigungen durch den Verkehr**

Voraussetzungen für eine lebendige und prosperierende Innenstadt sind neben einem vielfältigen Angebots an Nutzungsmöglichkeiten auch gute Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. Die Innenstadt Basel bietet diese Voraussetzungen bereits heute in hohem Masse. Die meisten Bus- und Tramlinien tangieren oder durchqueren die Innenstadt. An der Peripherie der Innenstadt stehen diverse Parkhäuser mit grosser Kapazität zur Verfügung. Für die Qualität des Aufenthalts sorgen Fussgängerzonen und -achsen in attraktivem städtischem Umfeld. Hier können räumliche und architektonische Qualitäten sowie das besondere Ambiente der Innenstadt weitgehend ohne die störenden Einflüsse des motorisierten Verkehrs erlebt werden.

Trotzdem besteht in der Innenstadt zusätzlicher Handlungsbedarf zur Verkehrsberuhigung. Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität für Fussgänger entstehen durch Zulieferverkehr, privaten Autoverkehr ausserhalb der Fussgängerzonen sowie ausserhalb der Sperrzeiten und an manchen Orten auch durch den öffentlichen Verkehr.

Vonseiten des Gewerbes werden immer wieder zusätzliche Parkiermöglichkeiten in der Innenstadt gefordert. Bedarf nach einem Parking besteht demnach vor allem im Raum Aeschen. Diese Frage stellt für einen Teil der Bevölkerung ein vordringliches Problem dar: Rund ein Drittel der Befragten in der Bevölkerungsbefragung 2005 wünschen sich ein grösseres Angebot an Parkierflächen in der Innenstadt.

Das öffentliche Verkehrssystem in der Region Basel muss aufgrund des sich verschärfenden Verkehrsproblems langfristig, also im Zeitraum bis etwa 2030, signifikant ausgebaut werden. Hierzu wurde unter dem Titel „Herzstück Regio-S-Bahn Basel“ die Zweckmässigkeit einer S-Bahn-Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof mit Halt in der Innenstadt untersucht. Neben der Verbesserung von verkehrlichen Abläufen (Möglichkeit von Durchmesserlinien ohne Wenden) könnte damit die direkte Erschliessung der Innenstadt aus der Region mit ein bis zwei Haltestellen (in beiden Varianten: Barfüsserplatz / Hauptpost / Marktplatz; nur in Variante „Mitte“: Clarastrasse / Messeplatz) erreicht werden. Aufgrund der nicht eindeutigen Vernehmlassungsergebnisse ist noch kein Variantenentscheid gefallen. Beide Varianten hätten starke Auswirkungen auf die Innenstadt, zumal die direkte S-Bahn-Erschliessung einen hohen Nutzungsdruck auslösen würde.

## 2.1.5 Politischer Auftrag

### Aktionsprogramm Stadtentwicklung

Am 22. Juni 1999 präsentierte der Regierungsrat das Projekt „Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel“ (APS), in welchem die Ergebnisse der „Werkstadt Basel“ enthalten sind, die unter anderem der langfristigen Sicherung der Steuereinnahmen von natürlichen Personen sowie der Attraktivität der Lebensbedingungen für Einwohner und Einwohnerinnen und Besucher und Besucherinnen dienen sollen.

Mit dem Regierungsratsbeschluss Nr. 27/72 vom 12. Juli 1999 wurde das Baudepartement (Hochbau- und Planungsamt, Hauptabteilung Planung) als federführendes Departement - zusammen mit der Parkraumdelegierten - und das Sicherheitsdepartement beauftragt, ein Konzept vorzulegen, wie mit Signalisations- und kleinen baulichen Massnahmen eine etappierte, weitergehende Verkehrsberuhigung in der Innenstadt zwischen Aeschenplatz / Heuwaage und dem Badischen Bahnhof erreicht werden kann.

Ein entsprechender Bericht wurde dem Lenkungsausschuss APS an der Sitzung vom 18. Oktober 2000 vorgelegt. Das im Bericht grob beschriebene Verkehrskonzept für eine verkehrsberuhigte Innenstadt wurde vom Lenkungsausschuss grundsätzlich genehmigt. In diesem Zusammenhang wechselte die Federführung zum damaligen PMD, welches mit einer detaillierten Weiterbearbeitung betreffend verkehrspolizeilichen Massnahmen beauftragt wurde.

Nachdem der Lenkungsausschuss APS am 28. August 2002 das neue Verkehrskonzept der Verkehrsabteilung zur Kenntnis genommen und auch die Koordinationskommission für Verkehr diesem Projekt am 17. Oktober 2002 zugestimmt hatte, wurde das Konzept für eine verkehrsarme Innenstadt dem Regierungsrat zur Entscheidung vorgelegt.

Mit Regierungsratsbeschluss vom 18. März 2003 wurde das Neue Verkehrsregime genehmigt und das Sicherheitsdepartement (Verkehrsabteilung) als federführendes Departement mit der Umsetzung unter Einbezug der öffentlichen Institutionen beauftragt.

### Politikplan

Der Regierungsrat hat die Bedeutung einer integralen, auf nachhaltige Wirkung angelegten Entwicklung der Basler Innenstadt erkannt und das Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ mit Regierungsratsbeschluss Nr. 05/10/15 vom 22. März 2005 als Schwerpunkt für den Politikplan 2006-2009 aufgenommen. Damit bringt der Regierungsrat zum Ausdruck, dass er auf diese Aufgabe in den kommenden Jahren spezielles Gewicht legen wird. Im Text wird formuliert:

„Die Bedeutung des Zentrums für den Kanton und als Visitenkarte für die gesamte Region macht es nötig, die Kräfte aller relevanten Akteure und Akteurinnen zu bündeln und gemeinsam daran zu arbeiten, die Basler Innenstadt stark und attraktiv zu machen für die Zukunft. Dabei steht die Qualität im Zentrum, denn durch sie kann die Innenstadt im Konkurrenzkampf mit Standorten am Stadtrand und in der Peripherie bestehen.“

Auch im Politikplan 2007-2010 wird „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ weiterhin als Schwerpunkt geführt.

### **Weitere Grundlagendokumente**

Im Verkehrsplan von 2001 hat sich die Regierung zum Ziel gesetzt, den Fussgängern vor allem in der Innenstadt mehr Platz zu geben. Die verkehrsfreien Fussgängerbereiche seien auszudehnen, miteinander zu verbinden und attraktiv zu gestalten. Konkret wurden aufgeführt:

- Erweiterung des fussgängerfreundlichen Verkehrsregimes für die Gross- und Kleinbasler Innenstadt;
- Realisierung des „Fussgänger-Y“ zwischen dem Aeschenplatz bzw. der Heuwaage und dem Messeplatz sowie Verlängerung bis zum Badischen Bahnhof;
- Einrichtung grösserer Velo- und Mofa-Abstellmöglichkeiten am Rande der engeren Innenstadt;
- Verknüpfung der Regio-S-Bahn-Linien zu Durchmesserlinien durch unterirdische Weiterführung zwischen den Bahnhöfen SBB, Badischer Bahnhof und St. Johann mit neuer zentraler Haltestelle beim Marktplatz;
- Schaffung einer Tramverbindung durch den Claragraben zwischen Wettstein- und Claraplatz zur Entlastung der Innenstadt;
- Entlastung der Innenstadt von motorisiertem Individualverkehr durch Kanalisieren des Verkehrs auf die angrenzenden Hauptverkehrsstrassen und Einschränkung von Innenstadt-Durchfahrten;
- Verbesserung der Zugänglichkeit des City-Parkings;
- privat finanzierter Neubau von Parkiermöglichkeiten am Innenstadtrand.

Im ÖV-Programm 2006-2009 des Regierungsrats, das am 27. September 2005 beschlossen wurde, ist die Absicht formuliert, die Tramverbindung über den Claragraben zu überarbeiten und zu prüfen, ob dem Grossen Rat ein neuer Antrag (nach der Rückweisung an die Regierung im Jahr 1998) gestellt wird.

### **Hängige parlamentarische Geschäfte**

Derzeit sind folgende Anzüge aus dem Grossen Rat hängig, die in Zusammenhang mit der Entwicklung der Basler Innenstadt stehen:

- Anzug Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt vom 23.01.2002:  
„Mit der Umgestaltung von mehreren Strassen und Strassenabschnitten in Fussgängerachsen und mit verkehrsfreien Zonen im Innenstadtbereich wurden attraktive Voraussetzungen für die wirtschaftliche Stärkung der Stadt geschaffen. Die Erweiterung der Fussgängerbereiche in der Innenstadt ist im Massnahmenplan des inzwischen verabschiedeten Verkehrsplan enthalten.  
Im letzten Jahr hat der Grosse Rat den Kredit für die Umgestaltung der Clarastrasse bewilligt. Zur Vollendung des Fussgänger-Ypsilon zwischen Messe und Heuwaage / Aeschenplatz fehlen noch wenige Abschnitte, die Eisengasse, die Mittlere Brücke und vor allem die Aeschenvorstadt.  
Die Aeschenvorstadt ist nicht nur von der Lage her, sondern auch von ihrer Bebauung und Nutzung eindeutig eine innerstädtische Einkaufsstrasse. Heute ist die Situation in der Aeschenvorstadt vor allem im Bereich der Tramhaltestelle Bankverein alles andere als fussgängerfreundlich.“

Die unterzeichnenden Mitglieder des Grossen Rates bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten

- wie die Aeschenvorstadt als Fussgängerzone/achse umgestaltet wird,
- wie das Verkehrsregime für die Umgebung aussehen wird,
- wann die Umgestaltung vorgenommen werden kann.“

- Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze vom 06.09.2004:

„Es ist unbestritten, dass im Gebiet Aeschen ein Mangel an Parkplätzen besteht. Auch anlässlich der Behandlung der Parking-Initiative im Grossen Rat wurde auf diesen Umstand hingewiesen. Leider war man sich bei der Behandlung dieses Geschäftes im Grossen Rat nicht einig, ob bei der Errichtung eines neuen Parkhauses eine gewisse Anzahl oberirdischer Parkplätze aufgehoben werden müssen oder nicht. Dies führte dazu, dass dem Volk lediglich die Initiative zur Abstimmung vorgelegt und eine gleichzeitige Unterbreitung des regierungsrätlichen Gegenvorschlages, welcher eine kompensatorische Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen vorsah, ablehnte. Das Resultat der Abstimmung vom vergangenen Mai zeigt klar, dass das Volk keine generelle Aufhebung des Verbotes zur Erstellung von Parkhäusern in der City will. Da wie erwähnt der Gegenvorschlag dem Volk nicht unterbreitet werden konnte, stellt sich die Frage, ob der Souverän einem Parkhaus im Gebiet Aeschen bei gleichzeitiger Aufhebung einer gewissen Anzahl von oberirdischen Parkplätzen zustimmen würde.

Die jetzige Situation ist insofern unerfreulich, da nun eine Patt-Situation besteht, welche niemanden richtig befriedigen kann. Auch die grossrätliche Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) hat bei der Beratung der Parking-Initiative festgestellt, dass im Raum Aeschen ein Bedürfnis für ein neues Parkhaus besteht.

Ebenfalls unbefriedigend ist das Trauerspiel um die Aufhebung der Parkplätze auf dem Münsterplatz. Aufgrund der dort immer noch vorhandenen Probleme betr. Ersatzparkplätzen muss wohl noch weiter auf eine Aftraktivitätssteigerung dieses Platzes gewartet werden.

Wir bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, welche Möglichkeiten bestehen, um im Gebiet Aeschen ein Parkhaus zu errichten, dies mit gleichzeitiger Kompensation oberirdischer Parkplätze – mit einem möglichen Faktor von ca. 0,6 – und mit Einbezug des Ersatzes für die auf dem Münsterplatz aufzuhebenden Parkplätze.“

- Anzug Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Parking-Initiative vom 20.10.2004:

„Am 16. Mai 2004 wurde die DSP-Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung mit einem Zufallmehr von wenigen hundert Stimmen abgelehnt. Die Initianten wie die Gegner bekräftigen nach dem Abstimmungsgang die gemeinsame Zielsetzung, dass Basel endlich eine autofreie und fussgängerfreundliche Innerstadt erhält. Das Gewerbe zeigte sich zudem beunruhigt, dass ohne eine adäquate Parkplatzsituation im Basler Zentrum, der Stadt weitere Betriebe und Arbeitsplätze verloren gehen.

Es gehört zu einer gelebten Demokratie, die Resultate einer Volksabstimmung zu werten und die Schlussfolgerungen für die künftige Politik zu ziehen. Für die hauchdünne Ablehnung der DSP-Parking-Initiative heisst dies, dass sich der Regierungsrat nun nicht zurücklehnen kann, sondern dem Parlament neue Vorschläge unterbreiten sollte. Nachdem die Behandlung der Initiative auf die lange Bank geschoben wurde, wäre es nach dem



Abstimmungsgang angemessen, der Bevölkerung und dem Gewerbe innert absehbarer Frist ein deutliches Signal zum weiteren Vorgehen zu geben.

Wir bitten daher den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob es nicht aufgrund des knappen Volksentscheides angezeigt wäre, im Sinne eines Kompromisses eine Lösung anzustreben, welche neue Parkhäuser im Raum Picasoplatz und Aeschenplatz zulässt.
- ob er bereit ist, sich mit den verschiedenen Interessengruppen (Gewerbe, Verkehrs- und Umweltverbände, Quartiervereine, usw.) gemeinsam an einem Tisch zu setzen, um ein tragfähiges Parkraumkonzept für Basel zu finden.“

- Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone vom 19.10.2005:

„Die Innerstadt und der innerstädtische Detailhandel stehen unter massivem Konkurrenzdruck durch Shopping Center, welche ausserhalb der Stadt vielfältige Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten sowie eine grosse Anzahl Autoparkplätze anbieten.

Damit Innenstädte einen Mehrwert gegenüber Shopping Centern bieten, braucht es:

- eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen und dem privaten Verkehrsmittel sowie eine genügende Anzahl Veloabstellplätze
- die attraktive Umgestaltung der Fussgängerzonen
- einen Hauslieferdienst
- eine Parkplatzbewirtschaftung, welche auch die Shopping Center erfasst.

Die erste Bedingung ist in Basel bereits gut erfüllt; weitere Verbesserungen sind in Planung. Die dritte Bedingung ist durch die Innerstadtgeschäfte zu gewährleisten. Das Konzept der Parkplatzbewirtschaftung ist erarbeitet und soll demnächst umgesetzt werden. Bleibt die Umgestaltung der Fussgängerzonen.

Im Verkehrsplan 2001 hält der Regierungsrat fest, dass die Umgestaltung von Strassen in Fussgängerachsen und verkehrsfreie Zonen wichtig für die wirtschaftliche Stärkung der ganzen Stadt ist. Verschiedene Innenstadtstrassen wurden bereits als Fussgängerbereiche eingerichtet.

Als letzte innerstädtische Einkaufsachse ist die Verbindung Aeschenvorstadt - Freie Strasse - Marktplatz noch nicht durchgängig als Fussgängerzone ausgestaltet.

Die Unterzeichneten bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, wie und bis wann er die Achse Aeschenvorstadt - Freie Strasse -Marktplatz (auch baulich) als Fussgängerzone zu gestalten gedenkt.“

- Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Aufwertung des Markplatzes vom 09.11.2005:

„Der Marktplatz mit dem Rathaus ist neben dem Münsterplatz mit dem historischen Münster die Visitenkarte von Basel, oder sollte es wenigstens sein. In anderen Städten dienen solche historischen und zentralen Plätze als Treffpunkt und zum Verweilen. In Basel findet zwar am Morgen der Markt statt, am Nachmittag laden jedoch einzig die Restaurants entlang der Tramhaltestelle zum Verweilen ein. Diese liegen jedoch schon bald im Schatten, was sich vor allem während den Übergangszeiten für Gartenrestaurants eher negativ auswirkt. Der sonnige Marktplatz liegt beinahe jeden Nachmittag brach und zeigt ein eher verlassenes und verwahrlostes Bild. Am Morgen fällt auf, dass die Anlieferungsautos der Marktfahrenden praktisch den ganzen Morgen und über den Mittag den Zugang zum Marktplatz behindern und den Blick auf die Fassaden des Rathauses und der anliegenden Liegenschaften beeinträchtigen. Gemütlich einen Kaffee zu trinken und die Marktatmosphäre zu geniessen ist auch am Morgen nicht möglich.“

Sogar während der Herbstmesse, wo jedes Plätzlein in der Basler Innenstadt gebraucht würde, bleibt der zentrale Marktplatz an den Nachmittagen und Sonntagen leer. An den Sonntagen herrscht während des ganzen Jahres den ganzen Tag Einöde. Zentrale Anlässe können auch an den Samstagen erst ab 15 Uhr auf dem Marktplatz durchgeführt werden und finden aus diesem Grund selten dort statt. Der Marktplatz braucht zur Aufwertung nicht in erster Linie eine neue Gestaltung, sondern vor allem ein neues Betriebskonzept, welches ermöglicht, das Potential umfassender auszunutzen.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten ob,

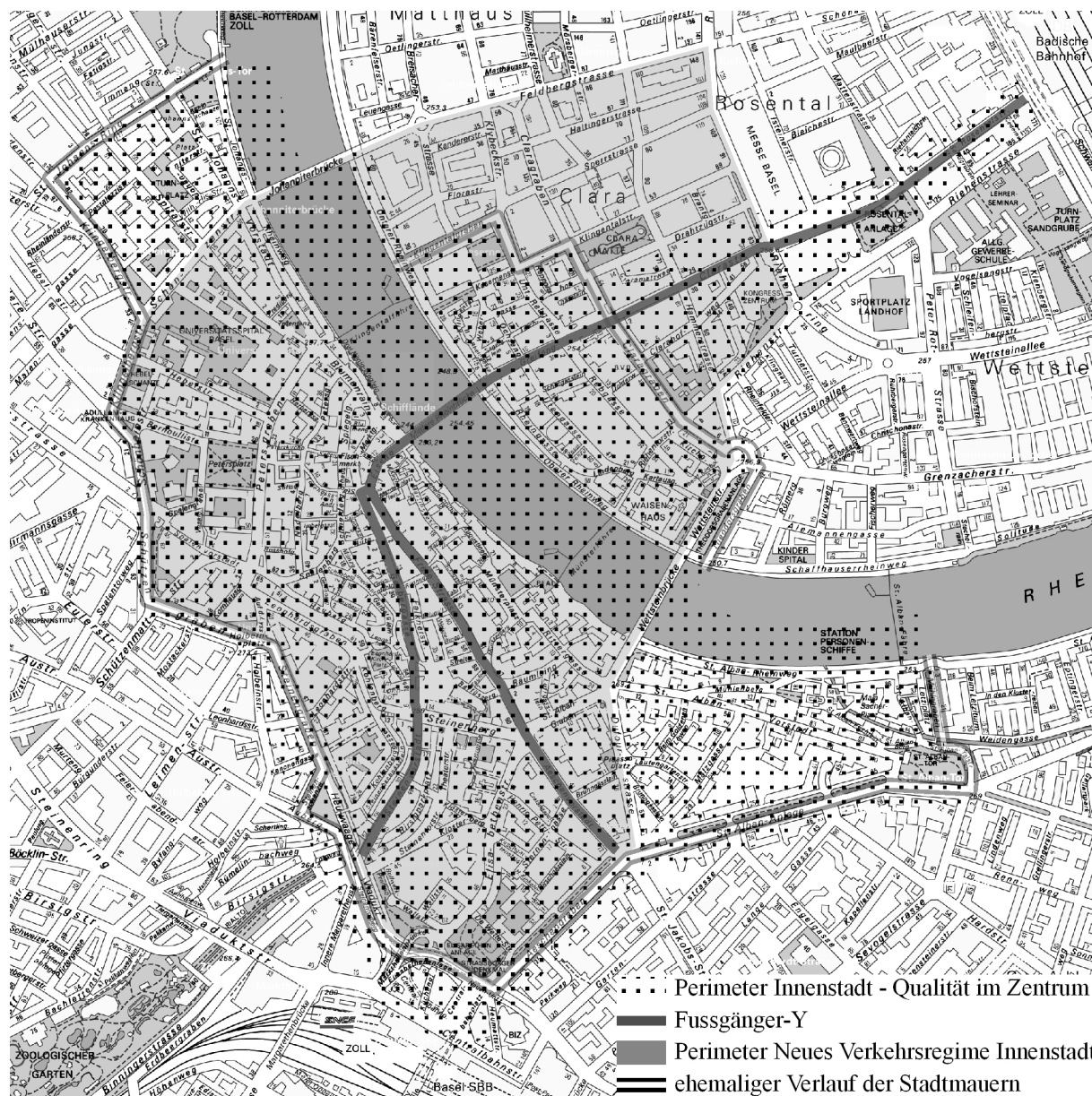
- neben dem Markt auch andere Aktivitäten bereits am Morgen stattfinden und mobile Einrichtungen wie Buffetten oder Gartenrestaurants auf dem Marktplatz aufgestellt werden könnten,
- dadurch die Attraktivität während des ganzen Tages gesteigert würde,
- die Anlieferungs- und Abbauzeiten eingeschränkt und kontrolliert werden, sodass nicht den ganzen Morgen die Lieferwagen die Strasse vor dem Rathaus verstellen,
- bei wichtigen Anlässen die Marktfahrenden auf andere Plätze (z. B. Rümelinsplatz, Andreasplatz usw.) ausweichen und diejenigen, welche zusätzlich eine feste Einrichtung in der Stadt haben, auf einen Stand verzichten könnten,
- ein attraktiver Velounterstand mehr Ordnung ermöglicht und die Zunahme von grossen Motorrädern verhindert könnte,
- eine einfache Umgestaltung, z. B. die Einebnung der Strasse entlang des Rathauses ermöglicht, dass neben kurzen Anlieferungszeiten und einem Velodurchgang der ganze Platz verkehrsfrei ist,
- dadurch auch auf der Seite des Rathauses Restaurants und Buffetten entstehen könnten, welche auch an Nachmittagen und Sonntagen dem Platz ein Gesicht geben würden?“

Aufgrund der Ausführungen in den folgenden Kapiteln beantragen wir dem Grossen Rat, dass die Anzüge Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt, Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze, Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Parking-Initiative, Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone, sowie Anita Lachenmeier-Thüning und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes stehen gelassen werden. Die Fragestellungen im Zusammenhang mit diesen Anzügen werden im Rahmen des Vorhabens „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ behandelt.

### **2.1.6 Räumliche Abgrenzung der Innenstadt**

Mit dem Begriff „Innenstadt“ wird hier der zentrale Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Stadt Basel verstanden. Dieser umfasst die historische Altstadt beidseits des Rheins sowie Teile der Vorstädte und der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts. Endpunkte stellen der Bahnhof SBB und der Badische Bahnhof dar, zwischen denen sich das „Fussgänger-Y“ (Messeplatz – Marktplatz – Heuwaage bzw. Aeschenplatz) aufspannt. Der Übergang von der so verstandenen Innenstadt in die angrenzenden Wohnviertel ist nicht immer klar definiert, die Wohnnutzung ist auch in der Innenstadt selbst nach wie vor eine wichtige Funktion.

Das Neue Verkehrsregime Innenstadt befasst sich mit dem Verkehr in der durch den Cityring begrenzten Innenstadt (St. Alban-Graben / Dufourstrasse / Aeschenplatz / Aeschengraben / Elisabethenanlage / Steinengraben / Schützengraben / Schönbeinstrasse / Klingelbergstrasse / Schanzenstrasse / Johanniterbrücke / Feldbergstrasse / Riehenring / Hammerstrasse / Wettsteinplatz / Wettsteinbrücke).



## **2.2 Ziele**

### **2.2.1 Stärkung der Funktionsvielfalt der Innenstadt**

Die Innenstadt übernimmt auf engem Raum eine Vielzahl wichtiger Funktionen für die Bewohner und Bewohnerinnen der Stadt, des Kantons und der gesamten Region wie auch für Besucher und Besucherinnen von auswärts. Diese Funktionsvielfalt ist eine Stärke der Innenstadt, auch in der Konkurrenz mit Standorten am Stadtrand und in der Agglomeration, die es zu erhalten und zu entwickeln gilt. Das Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ macht sich diese Zielsetzung zu eigen.

Konkret bedeutet dies, dass die Innenstadt weiterhin Raum für Kultur, Veranstaltungen im öffentlichen Raum, hochwertiges Wohnen, für die Erholung im Freien, für Gastronomie und Hotellerie sowie für ein vielfältiges Detailhandelsangebot hoher Qualität bieten soll. Der Erhalt der historischen Bausubstanz ist ebenso ein Ziel wie die Nutzbarkeit der Innenstadt für die Ansprüche der modernen Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft.

### **2.2.2 Stärkung der Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt**

Eine starke, attraktive Innenstadt vermag Gäste und Kunden von nah und fern anzuziehen. Dies kommt dem Detailhandel, der Gastronomie und Hotellerie sowie dem Dienstleistungsgewerbe zu gute. Auch der Kanton Basel-Stadt profitiert von den Steuereinnahmen dieser juristischen Personen.

Die Sicherung und Stärkung der Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt erfolgt jedoch in erster Linie über seine Bewohnerinnen und Bewohner – Erhalt und Steigerung der Attraktivität des Wohnorts Basel für „gute Steuerzahlende“ ist erklärtes Ziel des Aktionsprogramms Stadtentwicklung. Die Innenstadt bietet hervorragende Wohnlagen für eine zahlungskräftige Zielgruppe. Im Aktionsprogramm Stadtentwicklung wurde als Massnahme formuliert, Verwaltungsliegenschaften an der Rittergasse, am Münsterplatz und am Schlüsselberg systematisch für geeignete Wohnnutzung freizugeben. Der Auszug des Erziehungsdepartements vom Münsterplatz ist bereits erfolgt, die Liegenschaft wurde zu einem luxuriösen Wohnhaus umgebaut. Auch für das Baudepartement wird ein Alternativstandort geprüft, um die Liegenschaften am Münsterhügel freizugeben.

Um Konflikte zwischen der Wohnnutzung und anderen Nutzungen, die teilweise auch nachts zu Lärmemissionen führen, zu vermeiden, ist eine räumliche Differenzierung innerhalb der Innenstadt – etwa die Schaffung sogenannter Wohninseln – sowie ein noch verbessertes Management der Nutzung des öffentlichen Raums nötig. Die Entwicklung brauchbarer Instrumente für den Umgang mit Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum ist im engen Zusammenhang mit dem Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ vorgesehen; Strategien zur Vermeidung von bzw. zum Umgang mit Konflikten sollen Teil des integralen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt sein.

### **2.2.3 Stärkung der Zentrumsfunktion Basels**

Basel ist als Kern der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) der Motor für die Entwicklung der gesamten Region. Für den Wirtschaftsstandort Region Basel im schweizerischen und europäischen Wettbewerb werden „weiche“ Standortfaktoren wie die Lebensqualität und das kulturelle Angebot immer wichtiger. Hier spielt die Qualität der Innenstadt eine zentrale

Rolle: Ein Kulturzentrum von europäischem Niveau, vielfältige und hochwertige Einkaufsmöglichkeiten und ein hochwertiges gastronomisches Angebot sind wesentliche Kriterien für die Lebensqualität in der Region. Das nach wie vor erlebbare historische Stadtgefüge gepaart mit hochwertiger zeitgenössischer Architektur sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im Freien, speziell am Ufer des Rheins, begründen die Anziehungskraft Basels auch für Touristen von auswärts.

#### **2.2.4 Förderung einer stadtgerechten Mobilität**

Die Attraktivität der Innenstadt ist wesentlich vorbestimmt durch ihre verkehrliche Erschliessung: Gute Erreichbarkeit einerseits, geringe verkehrsbedingte Gefahren und Belastungen andererseits sind die übergeordneten Ziele. Durch die Förderung einer stadtgerechten Mobilität – im besonders in der Innenstadt knappen öffentlichen Strassenraum – soll ein sinnvoller Ausgleich dieser Ziele erreicht werden.

Heute steht der öffentliche Strassenraum in der Innenstadt zu einem beachtlichen Teil dem Motorfahrzeugverkehr zur Verfügung. Er muss für andere Nutzer wieder attraktiver werden. Konkret sollen die bestehenden Fussgängerzonen ausgedehnt und miteinander verbunden werden. Dabei sollen Umwegfahrten für Velofahrende vermieden werden. Die Sperrzeiten sollen einheitlich auch auf die Nacht ausgedehnt werden. Für Velos sind genügend Abstellplätze bereitzustellen. Die Qualität des öffentlichen Verkehrs, des wichtigsten Verkehrsträgers für die Erschliessung der Innenstadt, darf durch die verkehrsberuhigenden Massnahmen nicht verringert werden. Der öffentliche Verkehr muss in der Innenstadt weiterhin Vorrang haben. Dem Taxiverkehr ist eine Sonderstellung einzuräumen.

Der motorisierte Individualverkehr erbringt eine wichtige Leistung im Personen- und Wirtschaftsverkehr, bringt aber Luft- und Lärmbelastung sowie Gefährdungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden und beansprucht viel Raum in den engen Strassen und Gassen der Innenstadt. Die notwendigen Fahrten (Wirtschaftsverkehr) müssen gewährleistet werden. Der individuelle motorisierte Personenverkehr ist in den Fussgängerzonen bestmöglichst zu reduzieren. In den übrigen Bereichen der Innenstadt soll der motorisierte Individualverkehr auf die Hauptachsen beschränkt werden. Eine klare und einfache Signalisation soll ortsunkundigen Fahrzeuglenkenden helfen, Such- und Fehlfahrten zu vermeiden.

#### **Parkings am Rand der Innenstadt**

Im Wettbewerb der Innenstadt als Einkaufszentrum mit Standorten am Stadtrand und in der Agglomeration ist die Erreichbarkeit mit dem Individualverkehr ein wesentliches Kriterium. Aufgrund des knappen Raumes sowie der vielfältigen Nutzungsansprüche an die Allmend im Stadtzentrum ist es unmöglich, die Geschäfte und Einrichtungen direkt mit dem Auto zu erreichen. Durch ein System von Parkings in Gehdistanz von der Innenstadt, wie es bereits besteht, kann dieser Nachteil grossteils aufgehoben werden. Für parkplatzsuchende Automobilistinnen und Automobilisten steht seit 2001 ein permanentes Parkleitsystem zur Verfügung, welches dank der grossen Akzeptanz laufend ausgebaut wird. Das Parkleitsystem verhilft ortsunkundigen Autofahrenden, ohne Umwege einen Parkplatz zu finden und dient einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Parkhäuser.

Vor allem seitens des Gewerbes wird immer wieder eine Lücke in diesem Netz von Parkiermöglichkeiten beklagt. Die Diskussion um ein zusätzliches Parking im Raum Aeschen wurde zunächst gestoppt aufgrund der Ablehnung der DSP-Initiative „Für die Aufhebung des

Verbotes von City Parkings“ durch den Souverän im Mai 2004, ist aber momentan wieder voll im Gange.

Der Regierungsrat akzeptiert selbstverständlich den Volkswillen und will die Diskussion um eine Aufhebung des grundsätzlichen Verbots im „Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt“ vom 21. März 1990 nicht wieder aufnehmen. Allerdings respektiert der Regierungsrat auch das Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe, in fussläufiger Entfernung von der Innenstadt weitere attraktive Parkiermöglichkeiten anzubieten, auch weil in jüngerer Zeit – etwa auf dem Münsterplatz – Parkplätze aufgehoben wurden. Die Realisierung eines der von privater Seite lancierten Parking-Projekte (Aeschenplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben) verdient Unterstützung, zumal in diesem vergleichsweise gut an das übergeordnete Strassennetz angebundene Raum momentan nur wenig Parkiermöglichkeiten bestehen. Mit der Realisierung eines neuen unterirdischen Parkings im Raum Aeschen können an der Oberfläche Massnahmen zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert werden. Der Regierungsrat hat diese Haltung in seinem Entwurf für einen Gegenvorschlag zur DSP-Initiative „Für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings“ zum Ausdruck gebracht und in der Beantwortung der Interpellation Nr. 75 Peter Malama betreffend Parkhaus im Raum Aeschen vom 1. November 2006 bekräftigt (RRB vom 31. Oktober 2006).

### **3. Inhalt und Ziel des Ratschlags**

Die Attraktivität der Innenstadt ist mit ihrer verkehrlichen Erschliessung sowie den Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität durch den Verkehr eng verknüpft. Sicherung und Entwicklung der Qualitäten der Innenstadt sind daher nicht getrennt von Fragen des Verkehrsregimes zu betrachten. Der Regierungsrat hat aus diesem Grund beschlossen, die beiden Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ und „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ in eine gemeinsame Vorlage an den Grossen Rat mit getrennten Beschlussanträgen zu integrieren (Beschluss Nr. 05/20/10.1 des Regierungsrates vom 31. Mai 2005). Dies bedeutet aber nicht, dass die Realisierung der Vorhaben nur gemeinsam erfolgen kann. Im Fall einer ablehnenden Haltung des Grossen Rats zu einem der beiden Vorhaben wird das andere trotzdem in Angriff genommen.

Dabei ist zu beachten, dass das Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ mit den in diesem Ratschlag beantragten Mitteln erst gestartet werden soll. Bisher existieren Zielvorstellungen sowie ein Konzept zur Durchführung einer zweijährigen Planungsphase. Das Vorhaben „Neues Verkehrsregime Innenstadt“, das den Aspekt Mobilität innerhalb der komplexen Problemlage in der Innenstadt behandelt, ist dagegen bereits wesentlich weiter ausgearbeitet. Im vorliegenden Ratschlag werden die Mittel zur Umsetzung des Konzepts beantragt. Die Ausführungen zu Aufgaben und Organisation sind entsprechend für das Vorhaben „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ konkreter und ausführlicher als für das Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.

Im Folgenden werden die Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ (Kapitel 4) und „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ (Kapitel 5) einzeln näher erläutert. Kurz zusammengefasst lassen sich die beiden Vorhaben folgendermassen beschreiben:

### **3.1 Innenstadt – Qualität im Zentrum**

Im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ (vgl. Kapitel 4) soll in der Planungsphase zunächst ein breit abgestütztes integrales Entwicklungskonzept für die Innenstadt erarbeitet werden. Anschliessend sollen die darin ausgeführten aufeinander abgestimmten Massnahmen in Etappen über mehrere Jahre verteilt umgesetzt werden. So soll die Zukunftsfähigkeit der Basler Innenstadt nachhaltig gesichert werden.

Mit dem vorliegenden Ratschlag werden die Mittel für die zweijährige Planungsphase beantragt. Nach einer vertieften Problemanalyse sollen zunächst in einem Mitwirkungsverfahren Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt erarbeitet werden. Dazu müssen alle relevanten Akteure und Interessensvertreter inner- und ausserhalb der Verwaltung einbezogen werden. Die teilweise divergierenden Wünsche und Bedürfnisse werden hier deutlich zu Tage treten. Andererseits müssen Gemeinsamkeiten gefunden werden, um einen breit abgestützten und von allen tragbaren Konsens über zukünftige Entwicklungen in der Innenstadt zu erreichen. Anschliessend müssen die Perspektiven in konkrete Massnahmenpakete umgesetzt werden. Dabei gilt es, Initiativen auch von Seiten der Privatwirtschaft anzustossen. Für die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die klar in der Kompetenz der öffentlichen Hand liegt, bedeutet dies, dass ein Entwicklungskonzept mit Richtlinien für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen der gesamten Innenstadt erstellt wird. Dies soll durch ein Varianzverfahren erreicht werden, dessen Ergebnis anschliessend in ein Konzept zur etappierten Umsetzung konkretisiert wird. Dieses Konzept mit Angaben über die zu erwartenden Kosten wird dem Grossen Rat etwa zwei Jahre nach der Krediterteilung zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts vorgelegt werden.

### **3.2 Neues Verkehrsregime Innenstadt**

Die Umsetzung des Neuen Verkehrsregimes Innenstadt (vgl. Kapitel 5), das vom Regierungsrat am 18. März 2003 bereits beschlossen wurde, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erarbeitung des integralen Entwicklungskonzepts und zugleich ein erster wesentlicher Schritt zur Sicherung und Entwicklung der Attraktivität der Innenstadt. Für die Umsetzung des Neuen Verkehrsregimes mit zeitlich begrenzten Sperr- und Güterumschlagszeiten ist der Einsatz von 32 neuen, zentral steuerbaren Wechselsignalen nötig. Mit dem vorliegenden Ratschlag werden die dafür notwendigen Investitionen beantragt.

## **4. Innenstadt – Qualität im Zentrum**

### **4.1 Anstoss: Bedarf an Umgestaltungen in der Innenstadt**

Im öffentlichen Raum der Innenstadt besteht teilweise dringender Handlungsbedarf, um die in Kapitel 2.1.3 genannten Qualitäten zu erhalten: U.a. in der Freien Strasse, in der Eisen-gasse, am Marktplatz, am Rümelinsplatz, in der Greifengasse und in der Aeschenvorstadt stehen Gestaltungsmassnahmen in Koordination mit Strassensanierungs- und Leitungsbauvorhaben an.

Die letzten grossen Umgestaltungen erfolgten in Folge der Sperrung der Innenstadt für den Durchgangsverkehr im Jahr 1972. Ziel war es, den Fussgängern mehr Raum zu geben und mehr Grün in die Innenstadt zu bringen. Leitkonzept war das „Fussgänger-Y“, das dem

Fussverkehr zwischen Messeplatz, Marktplatz und Heuwaage bzw. Aeschenplatz Priorität einräumen sollte.

Aus heutiger Sicht haben die Massnahmen u.a. am Claraplatz, im unteren Abschnitt der Freien Strasse und am Rümelinsplatz, ergänzt durch Umgestaltungen der oberen Gerbergasse und der Steinenvorstadt in den 1990er Jahren, sicherlich wesentliche Verbesserungen gebracht. Sie sind jedoch teilweise dringend erneuerungsbedürftig, wirken wie Stückwerk und entsprechen nicht überall den heutigen Ansprüchen an den öffentlichen Raum in der Innenstadt. Raum zum Flanieren und Verweilen, Beispielbarkeit für unterschiedlichste Anlässe, Nachfrage nach Boulevard-Restaurants und -Bars sowie gefahrlose Nutzbarkeit für Geh- und Sehbehinderte sind Stichworte, die die insgesamt steigende Bedeutung des öffentlichen Raums dokumentieren. Teilweise steht diesen Ansprüchen der Allgemeinheit das Bedürfnis der Bewohner und Bewohnerinnen der Innenstadt nach Ruhe v.a. in den Nachtstunden entgegen.

Die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren zeigen, dass Umgestaltungsprojekte im öffentlichen Raum der Innenstadt in der politischen Diskussion schwierig durchzusetzen sind, sofern sie isoliert behandelt werden. Als Beispiele seien die Freie Strasse und der Spalenberg genannt. Die Anläufe für eine bessere Gestaltung des öffentlichen Raumes scheiterten hier an den widersprüchlichen Interessen der Beteiligten. Mehrfach wurde in der politischen Diskussion gefordert, ein Gesamtkonzept für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen in der Innenstadt zu erstellen.

Eine bisher ungelöste Problematik, die die Diskussion um die Innenstadt seit längerem prägt, stellt die Frage nach zusätzlichen Parkiermöglichkeiten im Raum Aeschen dar. Der Regierungsrat strebt eine baldige Lösung in dieser Frage an.

## 4.2 Aufgaben

Die genannten Erfahrungen aus den vergangenen Jahren, dass einzelne Projekte in der Innenstadt zur Umgestaltung und Verkehrsberuhigung aufgrund des Widerstands von Geschäftsinhabern und Anwohnenden oder aufgrund der Bedenken im Grossen Rat auch wegen der Knappheit der finanziellen Mittel nur geringe Erfolgchancen haben, machen es dringend erforderlich, ein Gesamtkonzept für die Entwicklung der Innenstadt unter Einbezug sämtlicher relevanten Aspekte zu erarbeiten, anstatt sektorale Lösungsansätze zu verfolgen. Für die Lösung komplexer Problemlagen – wie die geschilderte in der Innenstadt – reicht das Engagement eines Departements oder auch der staatlichen Verwaltung als Ganzes nicht aus. Allein durch Massnahmen, die innerhalb des Handlungsspielraums der Verwaltung liegen, also Verkehrslenkung, Gestaltung des öffentlichen Raums usw., ist das Ziel einer Sicherung und Verbesserung der Attraktivität der Innenstadt nicht zu erreichen. Vielmehr sind gezielte Kommunikation und Mitwirkung in klar definiertem Rahmen in der Hauptstudie sowie public-private-partnerships in der Realisierungsplanung nötig. Neben baulichen und verkehrslenkenden Massnahmen müssen Themen wie Liegenschaftsmanagement, Vielfalt und Qualität im Detailhandel und bei den Dienstleistungen oder Marketing der Stärken der Innenstadt angegangen werden, Themen, die nur im Verbund von Verwaltung, Privaten und Öffentlichkeit behandelt werden können.

Mit dem Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wird angestrebt, ein integrales Entwicklungskonzept für die Basler Innenstadt zu erarbeiten und anschliessend schrittweise mit aufeinander abgestimmten Massnahmen umzusetzen. Der integrale Ansatz wird in zweierlei



Hinsicht verfolgt: Zum einen geht es darum, die Massnahmen, die zur Verbesserung der Situation der Innenstadt geplant sind, zu bündeln und aufeinander abzustimmen. Ein Entwicklungskonzept muss die gesamte Innenstadt umfassen, Einzellösungen für Teilräume oder einzelne Strassenzüge bleiben Stückwerk. Zum anderen müssen bei der Problemanalyse, der Entwicklung von Perspektiven, der Konkretisierung der Ziele zu Massnahmenpaketen und schliesslich bei der Umsetzung von Massnahmen sämtliche relevanten Akteure und Interessensvertreter einbezogen werden, um einen möglichst breit abgestützten Konsens zu erreichen. Durch diese Bündelung der Kräfte von Verwaltung, Gewerbe und Öffentlichkeit kann das Ziel, die Innenstadt als vitales und starkes Zentrum Basels und der Region auch vor dem Hintergrund der Herausforderungen von Gegenwart und Zukunft zu erhalten und zu entwickeln, erreicht werden.

## **4.3 Organisation, Vorgehen, Zeitplan und Kosten**

### **4.3.1 Organisation**

Die Projektkoordination für die Erarbeitung des integralen Entwicklungskonzepts liegt beim Baudepartement, Hochbau- und Planungsamt (Hauptabteilung Planung, Abteilung Struktur und Entwicklung). Für die vertiefte Problemanalyse sowie das partizipatorische Verfahren zur Definition von Perspektiven für die Entwicklung der Innenstadt muss externes Know-how zugezogen werden.

Für die Projektleitung wird eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Kantonsbaumeisters gebildet, in der Baudepartement (Hochbau- und Planungsamt, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, Amt für Umwelt und Energie), Wirtschafts- und Sozialdepartement (Stadtmarketing, Amt für Wirtschaft und Arbeit, Öffentlicher Verkehr), Erziehungsdepartement (Denkmalpflege, Ressort Kultur) und Sicherheitsdepartement (Verkehrsabteilung) vertreten sind. Das Finanzdepartement (Zentralstelle für Staatlichen Liegenschaftsverkehr) wird punktuell beigezogen. Die politische Projektsteuerung ist bei der Regierungsrätlichen Delegation Stadtentwicklung angesiedelt, in der BD, SiD und WSD vertreten sind. Eine analoge Organisationsstruktur besteht bereits für das Projekt Stadtentwicklung Basel-Nord und bewährt sich dort wie auch schon im Vorgängerprojekt Integrale Aufwertung Kleinbasel.

### **4.3.2 Vorgehen und Zeitplan**

#### **Integrales Entwicklungskonzept Innenstadt**

Als erster Schritt zur Erarbeitung des integralen Entwicklungskonzepts Innenstadt sind im Sinne einer Vorstudie vertiefte Analysen der Problemlage anzustellen. Einerseits geht es darum, den Standort Innenstadt aus Sicht des Detailhandels zu evaluieren, seine Stärken und Schwächen sowie Risiken und Potenziale zu analysieren. Zum Anderen muss auch die Sicht der Nutzerinnen und Nutzer durch eine Befragung berücksichtigt sowie das heutige Erscheinungsbild des öffentlichen Raums in der Innenstadt analysiert werden. Die Chancen eines integralen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt, aber auch die damit verbundenen Risiken durch die zur Realisierung nötigen baulichen Veränderungen im öffentlichen Raum müssen herausgearbeitet werden. Des weiteren sollen – als Vertiefung der von der paritätischen Kommission BVB/BLT beauftragten Studie zur Optimierung des gesamten Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs in der Region und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse

aus der Zweckmässigkeitsprüfung zum „Herzstück“ der Regio-S-Bahn Basel – die bestehenden Linienführungen und betrieblichen Abläufe des öffentlichen Verkehrs speziell in der Innenstadt analysiert und Optimierungsmöglichkeiten thematisiert werden.

Eine Bewertung der vorhandenen Projekte für ein Parking im Raum Aeschen (Aeschenplatz, Dufourstrasse und St. Alban-Graben) aus Sicht des Kantons soll eine Empfehlung an den Regierungsrat ergeben, welches der drei Vorhaben weiterbearbeitet werden soll. Dieser Entscheidung hat eine zentrale Rolle in der Diskussion um die Innenstadt und soll deshalb als einer der ersten Punkte im Prozess „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ erledigt werden. Falls sich eine der Varianten als zweckmässig und realisierbar herausstellt, sollen die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Damit werden die in Kapitel 2.1.5 genannten Anzüge Gassmann und Hollenstein-Bergamin beantwortet. Aus diesem Grund wird mit vorliegendem Ratschlag beantragt, die Anzüge stehen zu lassen.

Anschliessend wird das Mitwirkungsverfahren zur breit abgestützten Definition von Perspektiven für die Innenstadt gestartet, wobei die zuvor erarbeiteten Analysen wichtige Grundlagen bilden. Wichtige Akteure, die in diesem Prozess mitwirken sollen, sind die Gewerbetreibenden, speziell der Detailhandel, die Grund- und Liegenschaftseigentümer sowie Basel Tourismus, der Hotellerie-Verein und der Wirteverband. Als Interessensvertreter wichtiger gesellschaftlicher Gruppen sollen u.a. der Quartierverein, die Verkehrsverbände sowie die Jugend-, Alten- und Behindertenvertretungen beigezogen werden. Dieses Verfahren, das etwa ein halbes Jahr dauern wird, muss mit externer Organisation und Moderation durchgeführt werden. Ziel dieses Prozesses ist die Erarbeitung eines klaren Problemkatalogs, die Abwägung der teils divergierenden Interessen und Bedürfnisse, die Definition von gemeinsamen Entwicklungsperspektiven sowie die Einigung auf eine Prioritätensetzung. Als gegebene Rahmenbedingung ist dabei die Zielformulierung im Politikplan sowie in Kapitel 2.2 dieses Ratschlags zu sehen.

Aus der gemeinsamen Arbeit im Mitwirkungsverfahren sollen sich in der Folge Arbeitsgruppen entwickeln, die je zu einem Aspekt der Innenstadtentwicklung wie etwa der touristischen Vermarktung, des Liegenschafts-Managements oder den Fragen des Detailhandels Massnahmen planen und realisieren. Für Themen, die nicht in der Kompetenz der öffentlichen Hand liegen, soll die Verwaltung nur noch eine koordinierende Funktion haben, während sich die Projekte organisatorisch und finanziell selbst tragen.

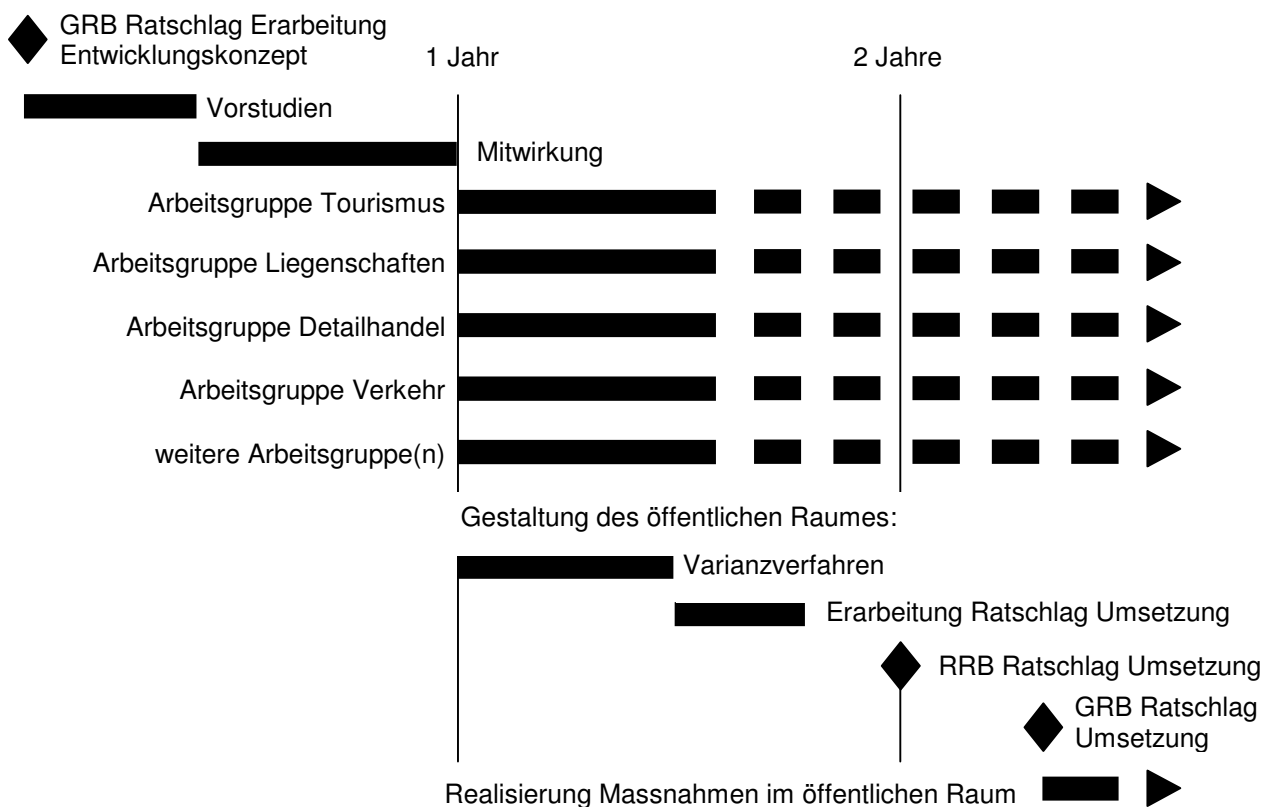
In diesem Mitwirkungsverfahren kann auf Erfahrungen aus anderen Städten aufgebaut werden. In Bonn wurde beispielsweise das „Integrierte Handlungskonzept Innenstadt“ durch die Stadtverwaltung unter Einbezug von Vertretern aus Politik, Detailhandel und Wirtschaft, Verkehr, privaten Planungsinstitutionen, Sozialverbänden, Kultur, Wissenschaft und Tourismus erarbeitet. Zunächst wurden Stärken, Schwächen und Probleme der Innenstadt Bonns erörtert und daraus ein gemeinsam getragenes Leitbild und Ziele für die zukünftige Entwicklung erarbeitet. Im nächsten Schritt wurden in Workshops Handlungsfelder und konkrete Einzelmassnahmen definiert und priorisiert. Die weitere inhaltliche Arbeit bis hin zur Realisierung erfolgte und erfolgt in kleineren Arbeitskreisen zu jeweils konkreten Themen (u.a. Handel, Gastronomie und Tourismus, Stadtgestaltung, Verkehr).

Für den Aspekt Gestaltung des öffentlichen Raumes, der in der Kompetenz der öffentlichen Hand liegt, wird mit den Vorgaben des Mitwirkungsverfahrens ein Varianzverfahren unter Fachleuten (Wettbewerb / Studienauftrag) durchgeführt, das etwa ein Jahr nach Krediterteilung gestartet werden kann. Ein solches Verfahren stellt sicher, dass innerhalb kürzester Zeit interdisziplinäres Wissen für die Entwicklung eines stadtgestalterischen Gesamtentwick-

lungskonzepts gewonnen werden kann. Varianzverfahren, die weitgehend standardisiert ablaufen, sind anerkannte Submissionsverfahren für die öffentliche Hand; auch in Basel-Stadt wurden bereits viele solcher Verfahren durchgeführt.

Das Ergebnis des Wettbewerbs ist ein Gesamtkonzept für die Gestaltung der Innenstadt, das die Materialisierung und Querprofilausgestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen gesamthaft festlegt. Basierend auf diesem Gesamtkonzept müssen anschliessend die einzelnen Projekte erarbeitet werden, wobei weitere grundsätzliche Diskussionen vermieden werden können. Denn mit dem Gesamtkonzept liegt ein Konsens bezüglich der Gestaltungsgrundsätze vor und es kann sicher gestellt werden, dass sich die einzelnen Vorhaben harmonisch aneinander fügen und ein Gesamtbild ergeben.

Das Siegerprojekt aus dem Varianzverfahren muss anschliessend in ein Konzept zur Realisierung der vorgeschlagenen Gestaltungsmassnahmen mit Angaben über die zu erwartenden Kosten konkretisiert werden, das als Grundlage für einen Ratschlag zur etappierten Umsetzung ab zwei Jahre nach Krediterteilung dient. Wichtig ist dabei, dass die negativen Auswirkungen der Bautätigkeiten auf ein Minimum reduziert werden, wozu wiederum die Mitwirkung der Betroffenen, v.a. von Handel und Gastronomie, in der Ausarbeitung des Realisierungskonzepts nötig ist. Dieser Ratschlag wird dem Parlament die Möglichkeit geben, aufgrund einer fundierten Analyse zu entscheiden, welche Massnahmen im öffentlichen Raum prioritär zu realisieren und welche erst später in Angriff genommen werden sollen und wie viel in die Aufwertung der Innenstadt investiert werden soll.



Zeitplan für das Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.

Die in Kapitel 2.1.5 genannten Anzüge Signer, Engeler und Lachenmeier-Thüring, die alle Aspekte der Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt betreffen, werden in diesem Zusammenhang beantwortet. Aus diesem Grund wird im vorliegenden Ratschlag beantragt, die Anzüge stehen zu lassen.

#### **Querbeziehung: Dringende Sofortmassnahmen im öffentlichen Raum der Innenstadt**

Auf dem Münsterplatz und in diversen Strassen und Gassen auf dem Münsterhügel stehen dringende Leitungs- und Strassenbausanierungsmassnahmen an. Aus diesem Grund wird derzeit ein Konzept „Gestaltung Münsterhügel“ im Baudepartement erarbeitet. Das Gebiet des Münsterhügels ist nicht Teil des Haupteinkaufszentrums, hier dominieren öffentliche Nutzungen (Kirche, Museen, Schulen, Verwaltung) sowie Wohnungen. Insofern sind die Fragen des Detailhandels, die im Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ eine zentrale Rolle einnehmen, hier nicht von gleicher Relevanz wie in der übrigen Innenstadt. Das Konzept „Gestaltung Münsterhügel“ kann deshalb unabhängig vom integralen Entwicklungskonzept Innenstadt bearbeitet und umgesetzt werden. Im Bereich des Münsterhügels dominieren primär die Anliegen der Denkmalpflege die Gestaltungslösung. Es kann und wird sich auch nicht um komplette Neugestaltungen handeln, vielmehr geht es darum, bereits vorhandene Gestaltungsmuster (Pflästerungen usw.) zu vervollständigen und somit das Gesamtbild zu komplettieren.

Weiter stehen dringende Belagssanierungsmassnahmen in der unteren Freien Strasse (zwischen Marktplatz und Rüdengasse) an. Hier soll dem zu erarbeitenden integralen Entwicklungskonzept Innenstadt nicht vorgegriffen und kein Präjudiz für die Zukunft geschaffen werden. Es war nicht möglich, den alten Plattenbelag bis zur Umsetzung des integralen Entwicklungskonzepts zu halten. Aus diesem Grund wurde im September / Oktober 2006 der Plattenbelag durch Schwarzbelag ersetzt, wobei es sich um eine provisorische Massnahme handelt. In der Eisengasse wurden im Mai 2006 analog dringende Sanierungsarbeiten v.a. im Bereich der Bushaltstellen ausgeführt.

Die Greifengasse, die mit dem gleichen Plattenbelag wie die untere Freie Strasse versehen ist, muss in den Jahren 2007/08 ebenfalls saniert werden. Hier wird eine definitive Gestaltung angestrebt.

Parallel zum Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wird das Beleuchtungskonzept umgesetzt. Dabei wird die Beleuchtung der Basler Innenstadt verbessert, um die Attraktivität und das Sicherheitsempfinden während der Abend- und Nachtstunden zu verbessern. Die Realisierung erster Teilprojekte wird bereits bis zur Euro 2008 abgeschlossen sein.

#### **4.3.3 Kosten**

Für die zweijährige Planungsphase beantragen wir dem Grossen Rat einen Kredit über insgesamt CHF 950'000. Damit sollen die entstehenden Kosten für den aufwändigen Prozess mit allen Interessensvertretungen, die weit über die üblichen Aufgaben des Hochbau- und Planungsamts hinausgehen und nicht aus den laufenden Ausgaben bestritten werden können, gedeckt werden. Die Finanzierung über das Investitionsprogramm des Regierungsrats ist gerechtfertigt, da es sich um eine departementsübergreifende Stadtentwicklungsaufgabe handelt, die aufgrund ihres integralen und prospektiven Charakters nicht im üblichen Rahmen der Aufgaben des Baudepartements liegt. Es sollen aber keine zusätzlichen Stellen geschaffen werden, sondern die projektspezifischen Arbeiten sollen mit auf die Projektdauer

befristeten Anstellungen erledigt und über die Investitionsrechnung finanziert werden. Der Planungsprozess ist als eine Investition in die Zukunft der Basler Innenstadt zu sehen, die in der Folge weitere Investitionen auch von privater Seite auslösen wird.

Die zu erwartenden Kosten für die Planungsphase sind in der folgenden Aufstellung zusammengefasst. Dabei handelt es sich um eine Kostenschätzung inkl. Mehrwertsteuer. Das Verfahren ist bewusst offen angelegt, um flexibel auf Entwicklungen im Prozessverlauf, die heute noch nicht absehbar sind, reagieren zu können. Aus diesem Grund müssen Verschiebungen zwischen den einzelnen Kostenpunkten möglich sein. Der Gesamtbetrag von CHF 950'000 ist als Kostendach zu verstehen, das nicht überschritten werden darf.

1. Projektmanagement	CHF 235'000
2. Vorstudien	CHF 150'000
3. Variantenbewertung Parkingprojekte Raum Aeschen	CHF 50'000
4. Organisation und Moderation Mitwirkungsverfahren	CHF 100'000
5. Koordination Varianzverfahren öffentlicher Raum	CHF 115'000
6. Varianzverfahren öffentlicher Raum	CHF 300'000
<b>Summe</b>	<b>CHF 950'000</b>

#### zu 1.: Projektmanagement

Zur Koordination der komplexen Stadtentwicklungsaufgabe mit zahlreichen Beteiligten inner- und ausserhalb der Verwaltung ist für die Dauer des Projekts eine Vollzeitstelle nötig. Zu den Aufgaben dieser Stelle gehört die Koordination der Arbeit der interdepartementalen Projektleitung, die Beschaffung, Zusammenfassung und Aufbereitung von Grundlagenmaterial einschliesslich des Managements externer Vorstudien und die Koordination des Mitwirkungsverfahrens seitens der Projektleitung. Die Projektkoordination muss sicherstellen, dass die im Mitwirkungsverfahren erarbeiteten Perspektiven für die Innenstadt in den sich anschliessend bildenden themenspezifischen Arbeitsgruppen als Leitlinien verfolgt und weiter vertieft werden; des weiteren muss ein Reporting aus den Arbeitsgruppen zuhanden der Projektleitung aufgebaut und gepflegt werden. Während des gesamten Projekts ist eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese anspruchsvolle Aufgabe muss von einer entsprechend qualifizierten, erfahrenen Fachperson übernommen werden; für die zweijährige Projektdauer ist mit Personalkosten von CHF 235'000 zu rechnen.

#### zu 2.: Vorstudien

Für die in Kapitel 4.3.2 genannten Analysen durch Externe sind global CHF 150'000 veranschlagt; diese Summe stützt sich auf Erfahrungswerten aus anderen Städten oder anderen Projekten. Für eine Standortevaluation der Innenstadt aus Sicht des Detailhandels ist mit Kosten in Höhe von CHF 60'000 zu rechnen. Zur Erhebung eines Meinungsbildes der Nutzerinnen und Nutzer ist eine Befragung nötig; die Kosten einer repräsentativen Befragung inkl. Auswertung belaufen sich auf rund CHF 50'000. Eine Analyse des heutigen Erscheinungsbildes des öffentlichen Raums ist mit CHF 20'000 zu veranschlagen, in derselben Grössenordnung liegen die zu erwartenden Kosten für eine Vertiefung für die Innenstadt der bereits laufenden Studie zur Optimierung des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs.

### zu 3.: Variantenbewertung Parkingprojekte Raum Aeschen

Für eine neutrale Bewertung der drei vorliegenden Projekte für ein Parking im Raum Aeschen ist ein Verkehrsplanungsbüro beizuziehen, das in enger Kooperation mit der Projektleitung „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ sowie den Verkehrsplanungsstellen des Kantons eine kriteriengestützte Evaluation vornimmt. Aufgrund von Erfahrungswerten rechnen wir mit Kosten von CHF 50'000.

### zu 4.: Organisation und Moderation Mitwirkungsverfahren

Der etwa halbjährige Mitwirkungsprozess muss durch externe Begleitung organisiert und moderiert werden. Geplant sind etwa drei bis vier jeweils mehrstündige Veranstaltungen mit den in Kapitel 4.3.2 genannten Interessensvertretern, in denen die Diskussion um Probleme und Perspektiven der Innenstadt am „runden Tisch“ lösungsorientiert geführt wird.

Aufgrund von Erfahrungen aus ähnlichen Prozessen ist für dieses Verfahren insgesamt mit Kosten von rund CHF 100'000 zu rechnen. Der grösste Anteil, etwa CHF 50'000, ist für die Konzeption, Vorbereitung (in Zusammenarbeit mit der Projektleitung), Leitung, Moderation, Protokollierung und Nachbearbeitung der Veranstaltungen sowie die Erstellung eines Berichts veranschlagt. Dazu kommen Kosten für Raummiete, technische Installationen, Verpflegung, Druck und Versand von Unterlagen sowie Honorare für Vorträge.

### zu 5.: Koordination Varianzverfahren öffentlicher Raum

Im an das Mitwirkungsverfahren anschliessenden Teilprojekt „Gestaltung des öffentlichen Raumes“ ist die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen in der Innenstadt vorgesehen. Zur Durchführung dieses etwa einjährigen Teilprojekts ist eine befristete Vollzeitstelle nötig. Deren Aufgaben umfassen den gesamten Ablauf von der Formulierung des Programms für das Varianzverfahren, gestützt auf die Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses, über die Organisation des Varianzverfahrens mit externen Planungsteams selbst bis hin zur Ausarbeitung eines Ratschlags zur Umsetzung des Gestaltungskonzepts auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses. Diese Stelle muss mit einer Fachperson mit Erfahrung in der Stadtgestaltung besetzt werden; für die einjährige Dauer des Teilprojekts ist mit Personalkosten von CHF 115'000 zu rechnen.

### zu 6.: Varianzverfahren öffentlicher Raum

Für das Varianzverfahren für die Entwicklung eines stadtgestalterischen Gesamtentwicklungskonzepts fallen externe Kosten in der Höhe von CHF 300'000 an. Dieser Wert stützt sich auf Erfahrungswerte des Hochbau- und Planungsamtes, das bereits zahlreiche vergleichbare Verfahren in der Stadtplanung durchgeführt hat.

Als Preisgelder für teilnehmende Teams, die für ihre Leistungen gemäss SIA-Ordnung 142 entschädigt werden müssen, werden CHF 150'000 kalkuliert. Das Varianzverfahren muss sich auf eine interdisziplinär zusammengesetzte Jury mit ausgewiesenen Fachexperten abstützen, damit die Wettbewerbsbeiträge anhand der gestellten Anforderungen gewichtet und beurteilt werden können. Die Entschädigung der Jurymitglieder erfolgt nach den üblichen Ansätzen und beläuft sich auf rund CHF 75'000. Weitere CHF 75'000 werden für die Öffentlichkeitsarbeit benötigt. Die öffentliche Hand ist gemäss SIA-Ordnung 142 verpflichtet, ein durchgeführtes Varianzverfahren in Form einer Ausstellung (min. 10 Tage) und eines abschliessenden Juryberichts publik zu machen. Ausstellung und Jurybericht bieten – neben

der Rekursmöglichkeit für die teilnehmenden Teams – eine ausgezeichnete Möglichkeit, die Öffentlichkeit über das stadtplanerisch komplexe Thema zu informieren.

Mit der dargestellten Organisationsform, dem Zeitplan und den beantragten Mitteln können die in Kapitel 4.2 aufgezeigten prozessualen Aufgaben des Projekts „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ bearbeitet werden. So wird auf die in Kapitel 2 festgehaltenen gesellschaftlichen Bedürfnisse eingegangen, die politischen Aufträge werden erfüllt und letztlich kann das übergeordnete Ziel für die Innenstadt erreicht werden: Ein starkes Zentrum für Basel und die gesamte Region.

## 5. Neues Verkehrsregime Innenstadt

### 5.1 Anstoss: Erfahrungen mit dem heutigen Verkehrsregime

#### 5.1.1 Bestehende Fussgängerzonen

Fussgängerzonen sind Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten wie Rollschuhen, Inline-Skates, Trottinettes und Kinderfahrrädern vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden; die Fussgänger und Fussgängerinnen und Benützer und Benützerinnen von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.

Bis sich die Haupteinkaufszeiten mit den neuen Ladenöffnungszeiten eingependelt haben, zählen weiterhin die alten Sperrzeiten, nämlich am Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag von 11.30 bis 18.30 Uhr, am Donnerstag von 11.30 bis 21.00 Uhr und am Samstag von 9.30 bis 17.00 Uhr.

Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gezeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Velos gelten die allgemeinen Vorschriften für das Parkieren.

Die Zufahrt für Anwohnende mit Parkgelegenheit auf Privatgrund ist immer möglich. Eine Zufahrt zum Güterumschlag ausserhalb der Sperrzeit wird mittels entsprechender Signalisation geregelt. Für weitere notwendige Fahrten können zeitlich begrenzte (bis 1 Jahr) Sonderbewilligungen bezogen werden.

Auf der Grossbasler Seite sind bereits seit mehreren Jahren mit der Steinenvorstadt, dem Spalenberg und der Freien Strasse drei Fussgängerzonen ausgeschieden. Dazwischen liegen Verkehrsachsen mit vorwiegend öffentlichem Verkehr. Der gesamte Bereich wird als zusammenhängende Einkaufs- und Dienstleistungscity wahrgenommen und genutzt. Die Randbedingungen der drei Zonen sind unterschiedlich, entsprechend variiert auch die Akzeptanz.

Die Fussgängerzone *Steinenvorstadt* umfasst nebst der Steinenvorstadt das parallel laufende Steinenbachgässlein. Die Bedingungen für eine Fussgängerzone sind hier nahezu ideal. Die Nutzung ist vielfältig (Geschäfte, Restaurants mehrheitlich mit Boulevardbetrieb, Kinos usw.), die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist gut und dem Individualverkehr stehen in nächster Nähe zwei Grossparkings (Steinen- und Elisabethenparking) zur Verfügung. Die Anlieferung ist am Vormittag zugelassen, ein Teil der Geschäfte kann jederzeit über die Rückseite angeliefert werden. Die Steinenvorstadt hat seit Einführung der Fussgängerzone, verbunden mit der Neugestaltung der Strassenoberfläche (eingeebener Querschnitt), stark

an Attraktivität gewonnen und wird sowohl in den Tages- als auch in den Abend- und Nachtstunden rege frequentiert.

Die Fussgängerzone *Spalenberg* umfasst einen geschlossenen, städtebaulich und historisch interessanten Bereich der Altstadt an der linken Talflanke mit vielen historischen Gebäuden, Gässchen, Restaurants, Geschäften und kulturellen Einrichtungen. Die Zone wurde 2002 um das Gebiet Nadelberg erweitert. Sie ist vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen, das Storchenparking liegt in nächster Nähe. Allerdings ist das Parking mit 130 Parkplätzen klein und stets gut besetzt. Zwar etwas weiter entfernt, aber ebenfalls in Gehdistanz liegt das City Parking mit 1010 Plätzen. Für dieses Parking sind derzeit eine Innensanierung auch zur Verbesserung der Attraktivität und des subjektiven Sicherheitsempfindens der Benutzerinnen und Benutzer sowie eine verbesserte Anbindung an die Innenstadt über die Herbergsgasse und den Spiegelhof in Planung (Realisierung bis 2007). An der Peripherie (Nadelberg / Heu-berg) ist die Anlieferung immer, im übrigen Bereich vormittags zugelassen.

Die Fussgängerzone *Freie Strasse* umfasst die Freie Strasse mit einigen Nebengässchen. Die Freie Strasse ist die traditionelle Haupteinkaufsstrasse Basels. Die Fussgängerzonenregelung beschränkt sich auf die Einkaufszeiten am Nachmittag und am Samstag, nachts sind Freie Strasse und Umgebung frei befahrbar. Nachts stehen in der Freien Strasse und der Streitgasse ca. 40 Parkplätze zur Verfügung, was nebst des Durchgangsverkehrs zusätzlich zu Suchverkehr führt. Der abfliessende Verkehr belastet die stark frequentierte Fussgängerachse im Bereich Barfüsserplatz. Die Freie Strasse ist vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Nicht optimal ist das Parkplatzangebot, da die grossen Parkhäuser ca. 500 Meter entfernt sind. Die Einführung einer Fussgängerzonenregelung rund um die Uhr, ohne ein gleichzeitiges Angebot an günstig gelegenen Parkplätzen, stösst auf Widerstand aus Gewerbetreibenden. Die heutige Regelung wird mit Vorbehalten akzeptiert.

Auf der Achse Schneidergasse – Hutgasse ist das *Velofahren* innerhalb der Fussgängerzone erlaubt. Die gemeinsame Benutzung des Strassenraums scheint durch gegenseitige Rücksichtnahme problemlos zu funktionieren. Eine grundsätzliche Erlaubnis zum Velofahren in der Kernzone besteht jedoch nicht. Bei erhöhtem Gefahrenpotenzial (Gefälle, enge Platzverhältnisse usw.) wird auf die Zulassung von Velos verzichtet.

Der Münsterhügel ist heute keine Fussgängerzone. Die Zufahrt zum Münsterplatz und den anliegenden Strassen ist derzeit mit einer Fahrverbotssignalisation für Motorfahrzeuge (Zubringerdienst gestattet) in der Rittergasse versehen. Entsprechend dieser Signalisation gilt auf dem ganzen Münsterplatz sowie in den angrenzenden Strassen ein Parkverbot. Motorfahräder und Velos sind von diesen Massnahmen ausgenommen.

### 5.1.2 Fussgängerachsen

Die Fussgängerzonen sollen durch verkehrsberuhigte Fussgängerachsen so ergänzt werden, dass eine die Innenstadt durchmessende Verbindung zwischen dem Aeschenplatz respektive der Heuwaage und dem Messeplatz entsteht („Fussgänger-Y“). Die Fussgängerachsen sind identisch mit den Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs und grossteils Geschäftsstrassen mit zahlreichen Detailhandelsgeschäften. Die Verkehrsberuhigung basiert auf Zulassungsbeschränkungen für den Individualverkehr.

Im Bereich Barfüsserplatz bis Marktplatz auf Grossbasler Seite und Greifengasse / Clarastrasse auf Kleinbasler Seite wurden im Zusammenhang mit Trassebauten für das Tram erste Etappen verwirklicht. Die beiden Strassenstücke wurden mit verkehrsbeschränkenden Signalisationen fussgängerfreundlicher gemacht und der Strassenraum wurde neu aufge-



teilt. Die Trottoirs sind durchgezogen, kreuzende Strassen überqueren das Trottoir (Trottoir-überfahrten). Die Fahrzeuglenkenden sind damit gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern vortrittsbelastet. Der Vortritt des Fussverkehrs gilt allerdings nur in Längsrichtung. In Querrichtung gelten die normalen Vortrittsregelungen.

Der Effekt der beschriebenen Massnahmen bleibt oft bescheiden, da Anlieferungen und parkierende Fahrzeuge (mit Sonderbewilligungen) die gewonnenen Fussgängerflächen versperren. Die Verbindung der einzelnen Fussgängerzonen durch Fussgängerachsen wirkt nur bedingt, da das Queren der Achsen je nach Fahrplanlage der Tramzüge nicht immer optimal ist.

Bisher nicht realisiert sind die vorgesehenen Fussgängerachsen in der Aeschenvorstadt, der Eisengasse und der Stadthausgasse.

### **5.1.3 Einhalten von Verboten und Sonderbewilligungen**

Eine im Juni 2002 durchgeführte Verkehrszählung ergab, dass beim Marktplatz ca. 60 Motorfahrzeuge pro Stunde während der Sperrzeit und ca. 100 Motorfahrzeuge pro Stunde während der Anlieferungszeit die Fussgängerzonen Freie Strasse und Spalenberg verliessen. Die Zahlen verdeutlichen, dass einerseits sehr viele Sonderbewilligungen ausgestellt und andererseits die Verbote grosszügig übergangen werden.

Eine Verdeutlichung der Signalisation und ein zurückhaltendes Erteilen gebührenpflichtiger Sonderbewilligungen könnte dieses Verkehrsaufkommen reduzieren. Dies steht jedoch im Gegensatz zur vom Gewerbe geforderten unbürokratischen Behandlung und gebührengünstigen Erteilung von Sonderbewilligungen, um die Konkurrenzfähigkeit des Gewerbes in der Innenstadt nicht einzuschränken.

## **5.2 Projektbeschreibung**

### **5.2.1 Kurzbeschreibung des Neuen Verkehrsregimes Innenstadt**

Das vorliegende und vom Regierungsrat verabschiedete Neue Verkehrsregime Innenstadt (vgl. Karte im Anhang) stellt einen Kompromiss zwischen der angestrebten Verbesserung der Qualität für Fussgängerinnen und Fussgänger einerseits und der Sicherung der Erreichbarkeit andererseits dar (vgl. Kapitel 2.1.4). Damit entspricht es dem in Kapitel 2.2.4 formulierten Ziel zur Förderung einer stadtgerechten Mobilität. Die Vernehmlassung des ursprünglichen Konzepts aus dem Jahr 2002, das weitergehende Änderungen des Verkehrsregimes vorsah, ergab, dass zahlreiche Massnahmen erst nach Errichtung zusätzlicher Parkiermöglichkeiten in Zentrumsnähe durchsetzbar sind. Andere Massnahmen sind nur in Verbindung mit einer allfälligen Sperrung der Mittleren Rheinbrücke für den motorisierten Individualverkehr realisierbar. Eine solche Sperrung ist nicht vor der durchgehenden Inbetriebnahme der Nordtangente im Jahr 2008 möglich und dannzumal zu prüfen.

#### **Änderungen gegenüber dem heutigen Verkehrsregime**

Die Fussgängerzone „Freie Strasse“ wird mit dem *Münsterhügel* erweitert. Dies ist eine Chance für Basel und den Basler Tourismus, einen der schönsten Orte der Schweiz weitgehend autofrei präsentieren zu dürfen. Die Veloverbindung Mittlere Rheinbrücke bis Wettsteinbrücke über den Münsterhügel – mit der bisherigen Schiebestrecke am Rheinsprung –

bleibt auch innerhalb der Fussgängerzone in beiden Richtungen erhalten. Der Zubringerdienst wird während 24 Stunden gestattet.

Der *Kohlenberg* wird während der Sperrzeiten für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Zufahrt zum Güterumschlag sowie Taxis sind nur in Richtung Leonhardsgraben gestattet. Das Fahrverbot Richtung Steinenberg ist begründet durch die BVB-Haltestelle. Ausserhalb der Sperrzeiten werden Anlieferung und Taxis in beiden Richtungen zugelassen. Richtung Leonhardsgraben bleibt das Fahrverbot mit erlaubter Zufahrt zum Güterumschlag (bisher ohne Verbot) bestehen. Mit der Massnahme werden unerwünschte Stadtquerungen via Freie Strasse / Streitgasse / Barfässerplatz / Kohlenberg verhindert.

Der *Steinenberg* Richtung Barfässerplatz wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Anlieferung wird permanent gewährleistet. Die Verkehrsverbindung Barfässerplatz Richtung Elisabethenstrasse ausserhalb der Sperrzeiten bleibt bis zu einer allfälligen Ausdehnung der Fussgängerzonenregelung Freie Strasse auf 24 Stunden erhalten.

Heute kann von der Mittleren Rheinbrücke über die Greifengasse in die *Ochsengasse* zum Sänergässlein und zurück Richtung Mittlere Rheinbrücke ohne Einschränkung gefahren werden. Im neuen Verkehrsregime ist diese Zufahrt ab 11.00 Uhr bis abends verboten. Nachts ist die Zufahrt weiter erlaubt, neu wird die Weiterfahrt durch die Ochsengasse Richtung Webergasse / Kasernenstrasse möglich. Vormittags ist von 07.00 bis 11.00 Uhr die Zufahrt nur zum Güterumschlag erlaubt. Dies bringt tagsüber eine wesentliche Entlastung der Fussgängerachse Greifengasse und des Haltestellenbereichs.

Im *Schafgässlein* wird wegen der engen Platzverhältnisse ein Einbahnregime mit Einschränkungen anstelle der heutigen Gegenverkehrsregelung (mit Einschränkungen) eingeführt.

Die bestehenden *Tempo 30-Zonen* werden soweit ergänzt, dass auf Gross- und Kleinbasler Seite flächendeckende, verkehrsberuhigte Zonen entstehen. Hauptverkehrsachsen werden nicht auf Tempo 30 reduziert. Die Strassen haben die Aufgabe, den Durchgangsverkehr von den Quartieren fernzuhalten. Sie sind deshalb für den rollenden Verkehr attraktiv zu gestalten. In Strassenzügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird die Innerort-Höchstgeschwindigkeit „50 generell“ belassen, da für den öffentlichen Verkehr bei Geschwindigkeitsreduktionen zu grosse Zeitverluste resultieren.

Das neue Verkehrsregime sieht eine teilweise neue, permanente *Veloverbindung* zwischen Barfässerplatz und Spiegelgasse in beiden Richtungen vor. Es beinhaltet auch einen zusätzlichen Veloabstellplatz an der Bäumleingasse. Diverse neue Abstellplätze und Abstellplatzerweiterungen wurden in jüngster Zeit bereits realisiert. Zur Vereinfachung der Veloumfahrung von Claraplatz und Greifengasse via Rappoltshof / Klingentalstrasse / Kasernenstrasse wird die Durchfahrt Rappoltshof – Untere Rebgasse für Velofahrende geöffnet.

### **Momentan nicht umsetzbare Elemente des ursprünglichen Konzepts**

Die Erweiterung und Verbindung der Fussgängerzonen „Spalenberg“ und „Freie Strasse“ mit einer Fussgängerachse „Stadthausgasse“ und „Eisengasse“ ist erst mit einer allfälligen Sperrung der Mittleren Rheinbrücke möglich.

Die konsequente Ausdehnung der Fussgängerregelung auf 24 Stunden mit einheitlichen Anlieferungszeiten kann wegen der Opposition des Gewerbes nicht umgesetzt werden. In der Freien Strasse bleibt die heutige Regelung. Damit verbunden bleibt die Zusatzbelastung der Falknerstrasse und des Barfässerplatzes mit motorisiertem Individualverkehr ausserhalb der Sperrzeiten.

Aeschenvorstadt, Eisengasse und Mittlere Rheinbrücke bleiben bis auf weiteres für den motorisierten Individualverkehr offen.

Im Kleinbasel wird der Verkehr nachts bewusst durch die Fussgängerachse geleitet, um die Verkehrsbelastung in den Wohnquartieren zu reduzieren. Eine Entlastung ist erst nach einer allfälligen Sperrung der Mittleren Rheinbrücke zu erwarten.

Die Veloverbindung Mittlere Rheinbrücke in Richtung Marktplatz über die Eisengasse wird aus sicherheitstechnischen Gründen zurückgestellt, solange hier das heutige Verkehrsregime weiter besteht, und ebenfalls mit einer allfälligen Sperrung der Mittleren Rheinbrücke realisiert.

### **Offene Punkte für die Diskussion im Rahmen von „Innenstadt – Qualität im Zentrum“**

Mit dem Neuen Verkehrsregime Innenstadt wird ein wichtiger Schritt in Richtung auf das Ziel, den Fussgängerinnen und Fussgängern in der Innenstadt mehr Platz zu geben, vollzogen. Es bleiben allerdings weitere mögliche Änderungen des Verkehrsregimes, die im Rahmen des Prozesses „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ zu diskutieren sind:

- Veloverbindung Mittlere Rheinbrücke – Eisengasse;
- Erweiterung der Fussgängerzonen Spalenberg und Freie Strasse mit einer Fussgängerachse Stadthausgasse und Eisengasse;
- Fussgängerachse Aeschenvorstadt;
- Ausdehnung Fussgängerregelung in der Freien Strasse auf 24 Stunden;
- Sperrung Mittlere Rheinbrücke.

Offen bleiben ausserdem die Fragen von Anlieferung und Sonderbewilligungen. Die Erfahrung zeigt, dass auch während der Sperrzeiten einiger Verkehr durch die bestehenden Fussgängerzonen fliesst, was zu Beeinträchtigungen führt. Mögliche Massnahmen zur Verringerung dieser Beeinträchtigungen, die zu diskutieren sind, reichen von genauer Abklärung der Bedürfnisse vor Erteilung von Sonderbewilligungen, restriktiverer Erteilung und Kontrolle über Neuregelung der Anlieferungszeiten bis hin zu zusätzlichen Massnahmen gegen Missbrauch.

## **5.2.2 Umsetzung mit neuen Wechselsignalen**

### **Ausgangslage**

Heute regeln in der Kernzone neun Wechselsignale die zeitlich variierenden Verkehrsregimes. Diese müssen demnächst ersetzt werden.

Die restlichen Signale sind fixe Blechtafeln. Die zeitlichen Änderungen werden bei diesen Signalen mit Zusatztexten angezeigt. Die Zusatztexte sind oft umfangreich und für Autofahrende in nützlicher Frist kaum lesbar.

Die Umsetzung des Neuen Verkehrsregimes Innenstadt ist deshalb nur durch den Einsatz neuer Wechselsignale möglich. Zusätzlich zum Ersatz der neun bestehenden Wechselsignale werden an wichtigen Stellen die Blechsignale durch Wechselsignale ersetzt. Dadurch bietet sich auch die Chance, die Signalisation in der Innenstadt auf das notwendige Minimum zu beschränken, was aus Sicht der Denkmalpflege zu begrüßen ist.

Der Einsatz der neuen Wechselsignale und die damit verbundene Flexibilität erlauben es, eine allfällige Anpassung des Verkehrsregimes, die im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ zu diskutieren ist (vgl. oben), einfach und kostengünstig umzusetzen.

Gegenwärtig werden die Wechselsignale durch die IWB mittels Impulsschaltung gestellt. Dabei werden alle Signalbilder parallel umgestellt. Individuelle Schaltungen sind nicht möglich. Eine Rückmeldung besteht nicht.

Der Betrieb der Wechselsignale läuft heute unter der Federführung des Baudepartements, Allmendverwaltung. Neu wird das Sicherheitsdepartement, Verkehrsabteilung, verantwortlich für den Betrieb und Unterhalt der Wechselsignale sein. Mit der Einführung des neuen Verkehrsregimes, dem Wechsel der Verantwortlichkeit und dem anstehenden Ersatz der bestehenden Wechselsignale liegt es nahe, auch die Steuerung zu überdenken.

Anforderungen an die Steuerung:

- individuelle Schaltung der einzelnen Signale;
- Rückmeldung über Stellung der Signale;
- Störungsmeldung;
- Standort Leitstelle: Verkehrsabteilung, Clarastrasse 38.

Die neue Steuerung bringt diverse Vorteile, wie

- sofortiges Erkennen von Störungen;
- kürzere Reaktionszeit;
- Vereinfachung der Abläufe bei Defekten;
- individuelle Schaltung bei aussergewöhnlichen Verkehrszuständen (Veranstaltungen wie Fasnacht usw.);
- Vereinfachung bei Änderungen (etappenweise Einführung des neuen Verkehrsregimes, Änderung von Ladenschlusszeiten usw.).

Durch die Bündelung der Verantwortlichkeit für Betrieb, Unterhalt und Steuerung der Wechselsignale beim Sicherheitsdepartement, Verkehrsabteilung, können die heute komplizierten, auf drei Stellen verteilten Kompetenzen sinnvoll vereinfacht werden. Dadurch sind Verbesserungen in den Abläufen beispielsweise für individuelle Schaltungen der Wechselsignale sowie gesamthaft betrachtet personelle Einsparungen möglich: Ohne Steuerungszentrale wäre mit einem jährlichen Aufwand von ca. CHF 95'000 zu rechnen (Allmendverwaltung, IWB und Verkehrsabteilung, Personal- und Materialkosten). Der Einsatz einer Steuerungszentrale macht demgegenüber jährliche Aufwendungen von CHF 12'500 nötig. Bei einer angenommenen Lebensdauer von zwölf Jahren ergibt sich damit eine Einsparung von ca. CHF 1'000'000. Die Mehrinvestition für die Steuerungszentrale von ca. CHF 850'000 amortisiert sich also.

### **Konzept Wechselsignalsteuerung**

#### *Gesamtsystem*

Das Gesamtsystem, bestehend aus den einzelnen Wechselsignalen vor Ort und einer zentralen Leitstelle, ist steuerungsmässig als autarkes System konzipiert.

#### *Aufbau der Wechselsignale*

Die Wechselsignale werden technisch als Rollensignale / Bandwechsler (Design ähnlich permanentes Parkleitsystem) ausgeführt: Die bis zu vier verschiedenen Verkehrssignale mit Zusatztext sind auf einem Band aufgedruckt, entsprechen den gesetzlichen Anforderungen

vollumfänglich und sind im Innern auf Walzen aufgerollt. Das jeweils gültige Verkehrssignal wird motorisch in den Anzeigebereich transportiert.

Der Signalkasten besteht aus Aluminium-Spezialprofilen. Der Anzeigebereich ist mit einer Glasscheibe geschützt. Der Rahmen um den Abdeckbereich wird in Schwarz ausgeführt. Das Signal wird von innen beleuchtet. Die Front und Rückseite sind klappbar und mit Gasdämpfern versehen.

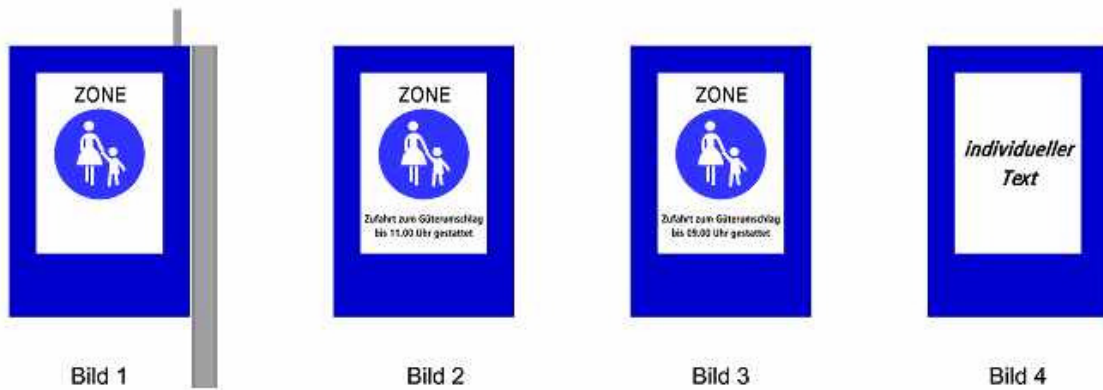
Der Mast besteht aus H-Profilen mit im Profil integriertem Servicekasten für Sicherung und Programmierschnittstelle.

## Fussgängerzone

bestehende Signalisation



neue Signalisation mit Wechselsignalen

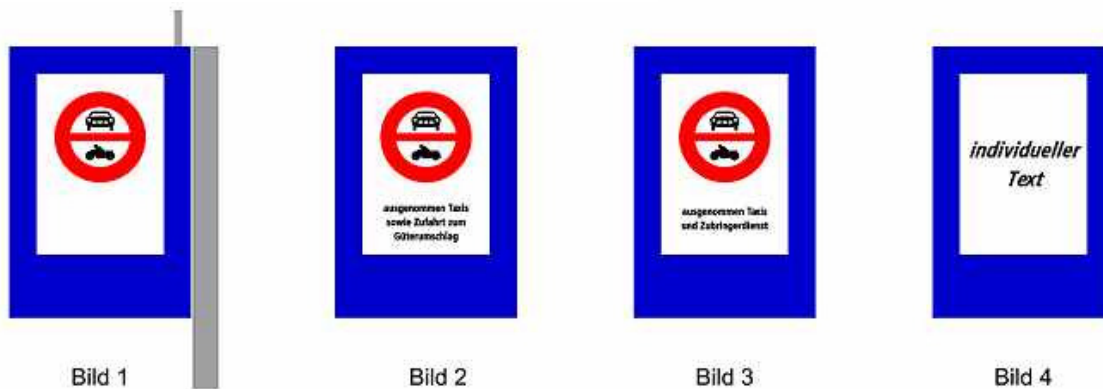


## Fussgängerachse

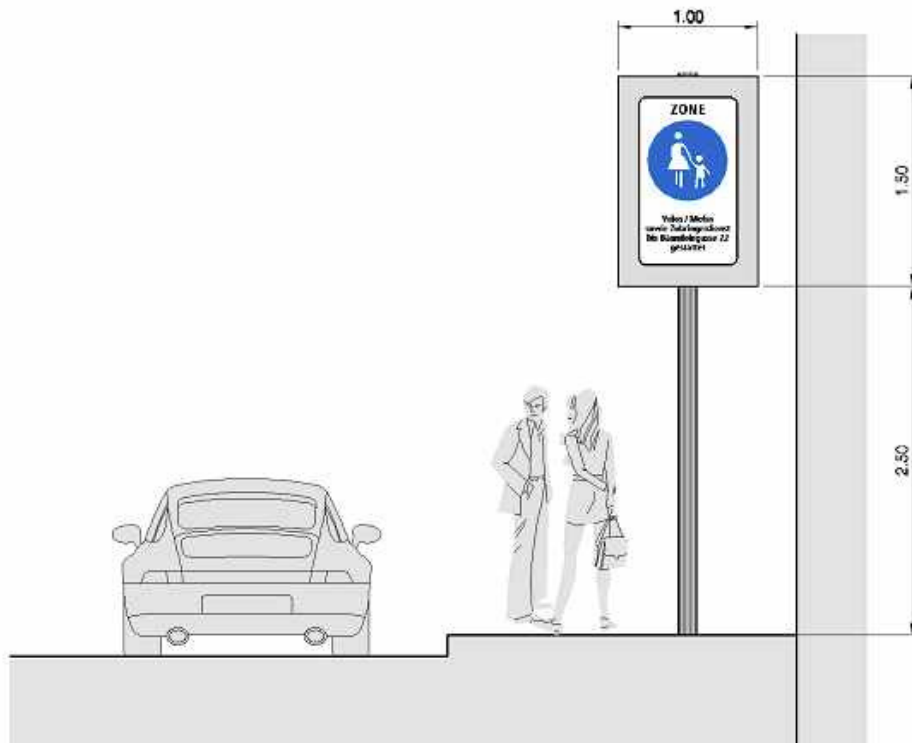
bestehende Signalisation



neue Signalisation mit Wechselsignalen



## Bestehende Wechselsignale



## Neue Wechselsignale

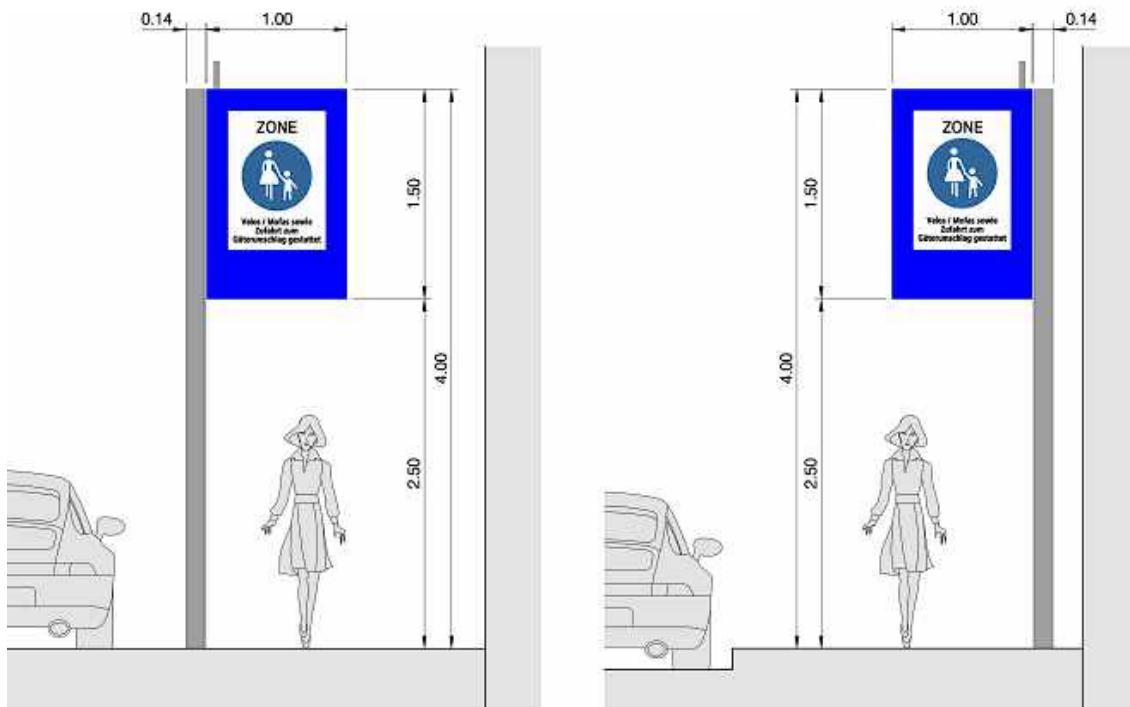


Bild 1

Bild 2

### *Steuerung der Wechselsignale*

Die Kommunikation mit den Wechselsignalen erfolgt per Funk. Die Wechselsignale können einzeln angesteuert werden und liefern Rückmeldungen an die Leitstelle über das dargestellte Verkehrszeichen.

Für die Energieversorgung der Signale (Antrieb des Bandes, Beleuchtung und Funksteuerung) ist eine Hilfsspannungsversorgung 230 VAC erforderlich. Diese wird ab dem nächstgelegenen Strassenverteiler der IWB bezogen.

### *Leitstelle*

Die Leitstelle wird bei der Kantonspolizei eingerichtet. Sie besteht aus Verfügbarkeitsgründen aus einem redundanten Kopfrechner (Personal Computer), Bildschirmen, Tastaturen, Protokoll-Drucker, unterbrechungsfreier Stromversorgung, Datensicherungsgeräten sowie einer Funkzentrale.

Die Steuerung der Wechselsignale erfolgt mittels Schaltprogrammen (Tages-, Wochen- und Jahresschaltprogrammen). Manuelle Eingriffe sind jederzeit möglich.

Die Darstellung des aktuellen Verkehrsregimes erfolgt mittels graphischen Prinzipschemata, geographischen Darstellungen und Listen. Dargestellt werden die Signalzustände sowie Informationen zur Dauer des aktuellen Regimes.

Die Rückmeldungen der Wechselsignale werden mit Daten und Uhrzeit protokolliert.

### *Betrieb und Unterhalt*

Betriebs- und Unterhaltskosten müssen jährlich ins Budget der Verkehrsabteilung aufgenommen werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Kosten bei rund CHF 60'000 liegen.

Die Wechselsignale müssen innerhalb von zwölf Jahren abgeschrieben werden.



**Einfahrt Spalenberg in Richtung Heuberg bestehende Signalisation**



**Einfahrt Spalenberg in Richtung Heuberg neue Signalisation mit Wechselsignalen**





### Einfahrt Steinenberg in Richtung Theaterstrasse bestehende Signalisation



### Einfahrt Steinenberg in Richtung Theaterstrasse neue Signalisation mit Wechselsignalen



## 5.3 Zeitplan und Kosten

### 5.3.1 Zeitplan

Die Umsetzung des Neuen Verkehrsregimes Innenstadt erfolgt in mehreren Schritten. Es wird davon ausgegangen, dass die jetzigen Fussgängerzonen mit den neuen Wechselsignalen ca. drei Jahre ab Krediterteilung in Betrieb gehen. Die Umsignalisation der übrigen Fussgängerachsen sollten in den darauf folgen zwei Jahren abgeschlossen sein.

Der kritische Weg bei der Planung und Realisierung führt – vorbehaltlich einer Verzögerung des Projektes durch Rekurse – über Steuerung und Lieferung der Wechselsignale. Für das Terminprogramm wird angenommen, dass der Planer der Steuerung aufgrund von Offerten bestimmt wird. Die Planung von Wechselsignalen und Steuerung beginnt deshalb erst ca. drei Monate nach der Krediterteilung. Es folgt das Detailprojekt mit Genehmigung und anschliessend die Ausschreibung der Leitstelle, der Sende- und Empfängeranlagen sowie der Wechselsignale.

Nach Vergabe der Arbeiten werden Leitstelle und Sendeanlage eingerichtet und parallel dazu ein Prototyp eines Wechselsignals hergestellt. Erst nach erfolgreich getestetem Prototyp werden die Wechselsignale produziert.

Voraussetzung für die Umsetzung des Verkehrsregimes in den Fussgängerzonen und Fussgängerachsen ist eine funktionierende Leitzentrale und Funkübertragung sowie die Lieferung der getesteten Wechselsignale.

Der Zeitbedarf ab Krediterteilung bis zum Beginn der Realisierung wird auf ca. 16 Monate geschätzt. In der Zwischenzeit läuft die Verkehrsplanung. Bereits umgesetzt wird in dieser Zeit die Erweiterung der Tempo 30-Zonen, da diese unabhängig von Wechselsignalen realisierbar sind.

Um das neue Verkehrsregime Innenstadt schnellstmöglich zu realisieren, wurde die nachstehende Reihenfolge festgelegt:

- Ausschreibung der Planungsarbeiten;
- Auftragsvergabe der Planungsarbeiten;
- Detailplanung der einzelnen Etappen;
- Publikations- und Genehmigungsverfahren;
- Realisierung und Inbetriebnahme.

### 5.3.2 Kosten

#### Planungskosten

Für die Umsetzung mit dem vorgesehenen Einsatz von 32 Wechselsignale betragen die Kosten insgesamt CHF 3'400'000 (Preisbasis Mai 2006; Produktionskostenindex PKI). Die Kostenangaben beruhen auf einer Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von  $\pm 10\%$  und setzen sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

<b>Grobplanung (Konzept und Ratschlagserstellung)</b>	<b>CHF 175'000</b>
<b>Detailplanung / Bauleitung / Öffentlichkeitsarbeit / Dokumentation</b>	<b>CHF 450'000</b>
Signalisations- und Markierungspläne	CHF 400'000
Bauleitung (Ohne Wechselsignale)	CHF 20'000
wird durch Verkehrsabteilung wahrgenommen	
Öffentlichkeitsarbeit	CHF 30'000
<b>Wechselsignale mit Steuerung</b>	<b>CHF 1'875'000</b>
Ausschreibung	CHF 10'000
32 Wechselsignale mit Funkempfänger	CHF 515'000
32 Aufstellvorrichtungen (inkl. Montage)	CHF 460'000
Signalsteuerungszentrale mit Übermittlungsantennen	CHF 115'000
Planung Wechselsignale / Ausführung / Inbetriebnahme	CHF 775'000
<b>Bauliche Massnahmen</b>	<b>CHF 345'000</b>
Ausschreibung	CHF 30'000
Umgestaltungen innerhalb Fussgängerzone	CHF 90'000
Trottoirüberfahrten	CHF 225'000
<b>Signalisation und Markierung</b>	<b>CHF 315'000</b>
Blechsignale	CHF 140'000
Massnahmen Veloabstellplätze	CHF 35'000
Bodenmarkierungen	CHF 25'000
Unvorhergesehenes	CHF 90'000
Dokumentation	CHF 25'000
<b>Total Realisation, Netto</b>	<b>CHF 3'160'000</b>
Mehrwertsteuer (gerundet)	CHF 240'000
<b>Total Realisation inkl. Mehrwertsteuer</b>	<b>CHF 3'400'000</b>

**Jährliche Betriebskosten**

<b>Wartung Elektromechanik</b>		<b>CHF 18'000</b>
Vorbeugende Instandhaltung	CHF 14'000	
Ersatzteile Elektromechanik	CHF 4'000	
<b>Support Steuerung und Leitsystem</b>		<b>CHF 17'000</b>
Servicevertrag	CHF 6'000	
Hardware-Ersatzteile	CHF 11'000	
<b>Energiekosten</b>		<b>CHF 8'000</b>
Steuerung und Beleuchtung	CHF 8'000	
<b>Software Leitsystem und Signale</b>		<b>CHF 13'000</b>
Ergänzungen und Optimierungen	CHF 13'000	
<b>Total jährliche Betriebskosten für die Wechselsignale, Netto</b>		<b>CHF 56'000</b>
Mehrwertsteuer (gerundet)	CHF 4'000	
<b>Total jährliche Betriebskosten inkl. Mehrwertsteuer</b>		<b>CHF 60'000</b>

## 6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden Beschlusentwürfe.

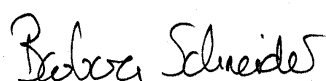
Aufgrund der Ausführungen zur Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Gestaltung von Strassen, Gassen und Plätzen in der Innenstadt (Kap. 4.3.2) im Rahmen des geplanten Vorhabens „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ beantragen wir, die folgenden Anzüge stehen zu lassen:

- Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt (P027084);
- Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone (P058350);
- Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes (P058405).

Aufgrund der Ausführungen zur Bewertung der vorhandenen Projekte für ein Parking im Raum Aeschen (4.3.2) beantragen wir, die folgenden Anzüge stehen zu lassen:

- Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung eines Parkhauses im Gebiet Aeschen mit einer gleichzeitigen Kompensation einer gewissen Anzahl oberirdischer Parkplätze (P048027);
- Susanne Hollenstein-Bergamin und Konsorten betreffend weiteres Vorgehen nach der knappen Ablehnung der DSP-Parking-Initiative (P048022).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschlüsse

1 Situationsplan Neues Verkehrsregime, Grundzustand Kernzone

## Grossratsbeschluss

betreffend Finanzierung des Vorhabens

### Innenstadt – Qualität im Zentrum

#### zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Zur Erarbeitung eines integralen Entwicklungskonzepts für die Basler Innenstadt im Rahmen des Projekts „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wird ein Kredit von CHF 950'000 zu Lasten der Rechnungen (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“) der Jahre 2007 (CHF 450'000) und 2008 (CHF 500'000) Position 6170.110.2.1073 Hochbau- und Planungsamt bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## Grossratsbeschluss

betreffend Finanzierung des Vorhabens aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung

### Neues Verkehrsregime Innenstadt

#### zur Umsetzung

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Für die im Zusammenhang mit der weitergehenden Verkehrsberuhigung in der Innenstadt zwischen Aeschenplatz/Heuwaage und dem Badischen Bahnhof notwendigen baulichen und signalisationstechnischen Massnahmen wird ein Kredit von CHF 3'400'000 (Preisbasis Mai 2006; Produktionskostenindex PKI) zu Lasten der Rechnung (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“) Position 501400.506.5220.24004 Sicherheitsdepartement bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.