



An den Grossen Rat

18.0387.02

05.8309.09

14.5075.04

17.5193.03

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 9. Januar 2019

Kommissionsbeschluss vom 9. Januar 2019

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag Erstellung weiterer Poller-Anlagen am Rand der Innenstadt

sowie

Bericht zu drei Anzügen

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt Ausgaben von 2.56 Mio. Franken für die Erstellung von sieben Poller-Anlagen am Rande der Basler Innenstadt „zugunsten einer weitgehend motorfahrzeugfreien Innenstadt“.

Das Thema Poller hat eine längere Vorgeschichte: Die UVEK forderte eine Prüfung des Einsatzes von mechanischen Sperren zur Beschränkung der Zufahrt in den Kern der Innenstadt bereits in ihren „Leitplanken für die Überarbeitung des Verkehrsregimes Innenstadt“ im Bericht vom 5. März 2008 zum *Ratschlag 05.0865.01 betreffend Finanzierung des Vorhabens Innenstadt – Qualität im Zentrum [...]*. Dass der Grosse Rat Poller wünscht, hat er mit der Überweisung und dem Stehenlassen der beiden Anzüge *Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pforten* aus dem Jahr 2005 sowie *Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt* aus dem Jahr 2014 mehrfach bekräftigt.

Im *Ausgabenbericht 10.1977.01 Neues Verkehrskonzept Innenstadt. Grundkonzept und Erweiterung Kleinbasel*, dem der Grosse Rat am 12. Januar 2011 zugestimmt hat, stellte der Regierungsrat fest, die Absperrung von Zufahrten in die Innenstadt durch mechanische Sperren verlange nach einem separaten Konzept. Es könne davon ausgegangen werden, dass durch die im Verkehrskonzept Innenstadt vorgesehenen Signalisations- und Markierungsanpassungen eine deutliche Klärung der Regelungen eintreten und die Übertretungsquote sinken werde. Zusätzlich seien vor allem bei der Einführung des Verkehrskonzepts Innenstadt vermehrte Kontrollen nötig, um die neue Situation durchzusetzen.

Zur Evaluation des Poller-Systems für die Basler Innenstadt wollte der Regierungsrat sowohl planerische, bauliche als auch betriebliche Kriterien berücksichtigen. Er schlug deshalb vor, im Rahmen einer Studie das „beste System“ zu finden. Mögliche Standorte für mechanische Sperren sollten im Rahmen der Projektierungsarbeiten für das Verkehrskonzept Innenstadt und im Rahmen der Umsetzung einzelner Gestaltungsprojekte sowie anhand der Erfahrungen aus den Signalisations- und Markierungsanpassungen evaluiert werden. Erste Erfahrungen mit dem gewählten System sollten zudem anhand eines Musterstandorts (Pilotanlage) gesammelt werden.

Die Pilotanlage befindet sich seit Anfang 2016 oben am Spalenberg (Höhe Rosshofgasse) und regelt die Zufahrt in die Kernzone der Innenstadt im Geviert Spalenberg / Heuberg / Unterer Heuberg / Gernsbach / Schnabelgasse. Sie besteht aus einer Bediensäule und fünf Pollern, von denen zwei mechanisch versenkbar sind. Gemäss Einschätzung der Kantonspolizei und Rückmeldungen aus der Anwohnerschaft hat sich die Verkehrsmenge seit Inbetriebnahme der Anlage um etwa 50% reduziert; im genannten Raum sind seither deutlich weniger Fahrzeuge parkiert.

Aufgrund der positiven Wirkung der Pilotanlage hat der Regierungsrat im April 2017 entschieden, Standorte für weitere Poller-Anlagen zu evaluieren. Seine Erfahrungen mit dem Verkehrskonzept Innenstadt zeigen, dass das Fahrverbot „punktuell überdurchschnittlich oft missachtet wird“. Er geht davon aus, dass diesbezüglich „mit einigen gezielt platzierten Poller-Anlagen“ Abhilfe geschaffen werden kann. Der Pilot zeigt, dass bei mehreren Poller-Anlagen eine vernetzte Lösung anzustreben ist, mit der Störungen und Defekte sofort erkannt und möglichst mittels Ferndiagnose behoben werden können. Im Gegensatz zur Pilotanlage am Spalenberg sollen die künftigen Poller-Anlagen direkt aus dem Fahrzeug bedient werden können. Zudem sollen die Poller auch als ergänzende Massnahme gegen mögliche terroristische Anschläge dienen.

2. Erörterungen der Kommission

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Erstellung weiterer Poller-Anlagen am Rand der Innenstadt sowie den Bericht zu drei Anzügen* am 16. Mai 2018 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 29. August, 5. September und 26. September 2018 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 9. Januar 2019.

Zur Erörterung des Ratschlags hat die UVEK Fachpersonen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement sowie dem Justiz- und Sicherheitsdepartement angehört und befragt. Eintreten auf das Geschäft war nicht bestritten. Mit einer kleinen Ergänzung (vgl. Kapitel 2.7) stimmt die UVEK dem Antrag des Regierungsrats einstimmig zu. Der vorliegende Bericht fasst die geführte Diskussion zusammen.

2.1 Verkehrsplanerische und -polizeiliche Ziele

Mechanische Sperren wie Poller-Anlagen können die unberechtigte Zufahrt in ein bestimmtes Gebiet verhindern und dazu beitragen, dass geltende Regeln (besser) eingehalten werden. Mit den für die Basler Innenstadt vorgesehenen sieben Poller-Anlagen sind keine zusätzlichen Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verbunden. Rechtlich gesehen sind Poller Signalen und Markierungen gleichgesetzt. Wer heute in die Kernzone der Basler Innenstadt fahren darf, darf dies auch in Zukunft. Der Regierungsrat verbindet mit den Pollern die drei folgenden verkehrspolizeilichen Ziele:

- Bessere Durchsetzung der geltenden Bestimmungen, namentlich der Signalisationen und der Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt.
- Bessere Kontrolle der berechtigten Zufahrten in die motorfahrzeugfreie Innenstadt.
- Reduktion des Kontrollaufwands.

Poller-Anlagen schränken die Möglichkeit ein, unberechtigterweise in die Kernzone zu fahren. Ganz verhindern können sie solches Verhalten allerdings nicht. Dafür bräuchte es deutlich mehr als sieben Poller-Standorte. Reduziert werden dürften insbesondere Zufahrten von Ortsfremden, die allenfalls unabsichtlich an einem Signal, sicher nicht aber an einem Poller vorbeifahren. Poller signalisieren den Beginn einer verkehrsfreien Zone unmissverständlich. Auch ihre psychologische Wirkung ist nicht zu unterschätzen: Sie setzen zum einen ein selbsterklärendes Zeichen, zum anderen bildet das Anmeldeverfahren über die Betriebszentrale eine Hemmschwelle.

Die Kontrolltätigkeit der Kantonspolizei wird sich nach Installation der Poller-Anlagen auf die noch offenen Zufahrtsachsen zur Kernzone fokussieren. Die Kontrolldichte an diesen Punkten und der Wirkungsgrad der Kontrollen werden sich gemäss Regierungsrat erhöhen. Mit den vorhandenen Kapazitäten können vermehrt auch Kontrollen ausserhalb der Kernzone durchgeführt werden.

Die UVEK stellt fest, dass den sieben Poller-Anlagen bei entsprechenden Ortskenntnissen ausgewichen werden kann. Deshalb kann die Kontrolltätigkeit der Kantonspolizei allenfalls reduziert werden, wird aber mit Sicherheit nicht obsolet.

2.2 Sicherheitspolizeiliche Ziele

Der Regierungsrat deklariert die Installation von Poller-Anlagen auch als Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit. Zum einen geht es um die Vorbeugung vor gewaltsamen, terroristisch motivierten Zufahrten in stark genutzte Räume der Innenstadt, zum anderen um die Unterstützung eines einheitlichen Sperrkonzepts für Freizeitzone (Flanieren, Verweilen, Einkaufen) und bei Grossveranstaltungen. Bei erhöhter Bedrohungslage können die Einsatzkräfte auf neuralgische Punkte konzentriert und der Aufwand für temporäre Sperren bei Grossveranstaltungen reduziert werden. Die Poller entsprechen den sicherheitspolizeilichen Anforderungen und haben einen höheren Wirkungsgrad als die mobilen Betonelemente.

Die im Ratschlag definierten Poller-Standorte (vgl. Kapitel 2.3) sind auf die sicherheitspolizeilichen Bedürfnisse der Kantonspolizei abgestimmt und unterstützen das Konzept, bei Veranstaltungen und grossen Personenaufkommen einheitliche Absperrmodule einzusetzen. Die Poller können gemäss Regierungsrat Personenwagen und Transporter wirksam aufhalten und schwere Fahrzeuge wie Lastwagen zumindest so stark beschädigen, dass eine ungehinderte Weiterfahrt erschwert wird.

Eine Anforderung der Polizei lautet, dass sich alle Poller zum Freihalten von Routen bei Veranstaltungen wie der Fasnacht oder dem Stadtlauf entweder versenken oder manuell entfernen lassen. Aufgrund von Werkleitungen im Untergrund werden nur die für den ordentlichen Betrieb erforderlichen Poller (mindestens zwei pro Standort) mechanisch versenkbar sein. Die übrigen werden bei speziellen Veranstaltungen manuell abgebaut und danach wieder montiert.

2.3 Funktionsweise der Poller

Die vorgesehenen Poller-Anlagen bestehen aus einer Bediensäule und je nach Standort vier bis sieben Pollern, von denen in der Regel zwei mechanisch versenkbar sind. Um die Durchfahrt von Motorfahrzeugen zu verhindern, beträgt der Abstand zwischen den einzelnen Pollern zwischen 1.6 und 2.0 Metern. Im Grundzustand sind die Poller hochgefahren bzw. sichtbar – und zwar auch von Montag bis Samstag zwischen 5 und 11 Uhr, wenn die Zufahrt in die Innenstadt in der ganzen Kernzone bewilligungsfrei ist (Güterumschlagszeiten).

Induktionsschleifen im Boden erkennen heranfahrende Fahrzeuge. Während den Güterumschlagszeiten senken sich die Poller automatisch, in den restlichen Zeiten können Berechtigte den Senkvorgang mittels QR-Code auf ihrer Zufahrtsbewilligung auslösen. Für behinderte Personen wird auch die Variante Fernbedienung angeboten, Blaulichtfahrzeuge können die Poller über Funk senken. In Notfällen kann über eine Gegensprechanlage in der Bediensäule mit der Betriebszentrale Kontakt aufgenommen werden. Diese kann die Poller ferngesteuert senken. Bei einem Stromausfall senken sich die Poller in Folge des Druckabbaus innerhalb weniger Sekunden automatisch.

Mit Sensoren ausgerüstet sind die Poller-Anlagen auch bei der Ausfahrt aus der Kernzone. Im Gegensatz zur Einfahrt braucht es zur Ausfahrt zu keiner Zeit eine Berechtigung. Dieser Umstand ist in der UVEK auf teilweises Missbehagen gestossen, bedeutet dies doch, dass ein Fahrzeug, das zwischen 5 und 11 Uhr in die Kernzone hineinfährt, sich zeitlich unbeschränkt in dieser bewegen kann, sie also auch nach 11 Uhr „ungestraft“ wieder verlassen kann. Trotzdem ist davon auszugehen, dass die Zahl der Fahrzeuge in der Kernzone mit Installation der Poller abnehmen wird. Bereits der Anblick von Pollern dürfte viele Autofahrende (auch während den Güterumschlagszeiten) von einer Weiterfahrt abhalten. Ausserhalb der Güterumschlagszeiten wird es auf jeden Fall schwieriger als heute, in die verkehrsfreie Zone zu gelangen, senken sich die Poller dann doch nur noch beim Vorweisen einer Zufahrtsbewilligung.

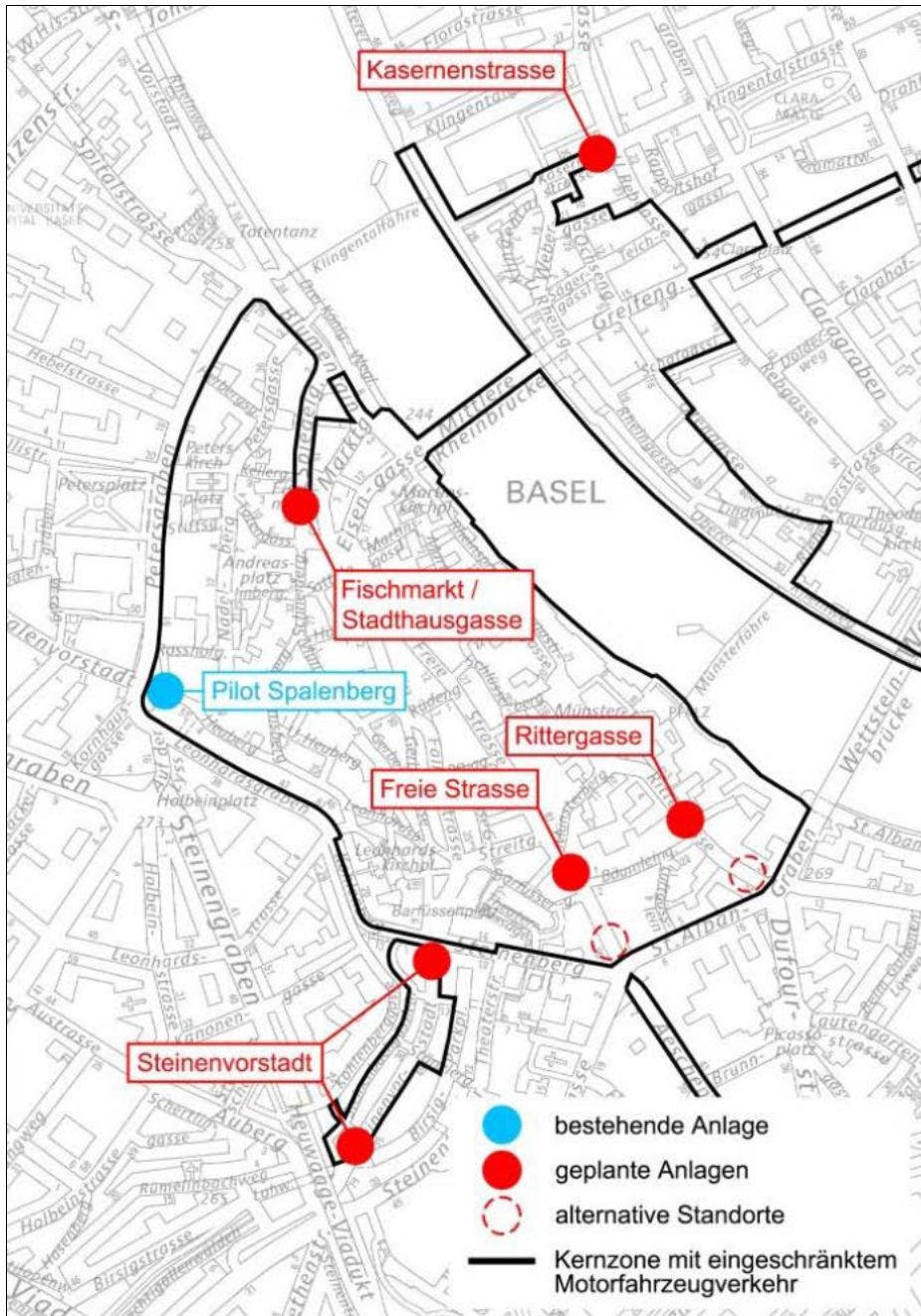
Die UVEK stellt fest, dass mit Pollern nur ein Teil des Problems gelöst wird. Fahrzeuge, die vor 11 Uhr in die Kernzone fahren und diese gemäss den geltenden Bestimmungen vor 11 Uhr wieder verlassen müssten, liessen sich nur mit einer Kameraüberwachung automatisch feststellen (und büssen). Als problematisch zu bezeichnen ist in diesem Zusammenhang die Verordnung zur ausnahmsweisen Zufahrt in die Innenstadt, die so viele Ausnahmen definiert, dass kaum jemand eine unrechtmässige Zufahrt nachgewiesen werden kann. Nicht einmal Polizeidienstangestellte können sich alle Ausnahmen merken. Wer eine geeignete Begründung (oder Ausrede) vorbringt, kann von der Polizei nicht belangt werden. Man darf z.B. eine gebrechliche Person an ihren Wohnort fahren – und danach wieder aus der Zone heraus.

Um die Zahl der vom Regierungsrat mit einzelnen Interessengruppen ausgehandelten Ausnahmen zu reduzieren, könnte der Grosse Rat mittels Verordnungsmotion aktiv werden. Eine Anpassung der Verordnung steht aber höchstens in einem indirekten Zusammenhang zur Installation von Pollern. Fakt ist, dass die Durchsetzung der geltenden Regeln mit Pollern nicht einfacher wird. Allenfalls werden die Regeln aber besser befolgt, macht doch ein Signal weniger Eindruck als ein Poller. Auch mit einem Kamerasystem müsste die Polizei notabene nachweisen, dass jemand unerlaubterweise zugefahren ist. Der administrative Aufwand dafür wäre aufgrund der vielen Ausnahmen enorm.

2.4 Poller-Standorte

Der Regierungsrat möchte mit den Pollern nicht nur die Zahl der Missachtungen des Verkehrskonzepts Innenstadt reduzieren, sondern auch einen Beitrag zur Gefahrenabwehr leisten. Entsprechend sind die vorgeschlagenen Poller-Standorte auch auf die sicherheitspolizeilichen Bedürfnisse abgestimmt.

Abbildung 1: Geplante Standorte der Poller-Anlagen



Bei der Definition der Standorte (vgl. Abbildung 1) waren für den Regierungsrat die folgenden Entscheidungskriterien massgebend:

- Vergleichsweise hohe Missachtungsquote des Fahrverbots im Umfeld.
- Verkehrlich sinnvoller Standort ohne Behinderung der Verkehrsteilnehmerinnen (z.B. Staubildung) und der Nutzer des öffentlichen Raums.

- Ausreichender Platz für die Poller-Anlage.
- Hohes Wirkungspotenzial der Poller-Anlage (wichtige Zufahrtsachsen).

Wie hoch die Missachtungsquote heute ist, lässt sich kaum feststellen. Von der Anzahl der Fahrzeuge kann nicht auf die Anzahl unberechtigter Fahrten geschlossen werden. Dazu müsste man jeden Fahrzeuglenker nach der Zufahrtsbewilligung fragen. Dass z.B. am Fischmarkt oft durch die Stadthausgasse weitergefahren wird, wenn das Storchen-Parking besetzt ist, lässt sich aber auch durch einfache Beobachtung feststellen. In die Definition der Standorte sind auch Meldungen von Stadtbewohnern und der zuständigen Dienststellen eingeflossen.

Die UVEK hat die einzelnen Standorte diskutiert und nimmt im Folgenden dazu Stellung. Widerstand gegen die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Poller-Standorte kam dabei nicht zum Ausdruck.

2.4.1 Standort Fischmarkt / Stadthausgasse

Eine Poller-Anlage beim Übergang vom Fischmarkt in die Stadthausgasse verhindert die Weiterfahrt durch die Eisengasse und über die Mittlere Brücke ins Kleinbasel, was aufgrund des Parkhauses Storchen nicht selten geschieht. Auch die Schneidergasse wird mit dieser Poller-Anlage vom MIV „geschützt“.

2.4.2 Standorte Freie Strasse und Rittergasse

Die genauen Standorte der beiden Poller-Anlagen Rittergasse und Freie Strasse werden im Ratsschlag nicht abschliessend definiert. Gemäss den Ausführungen der Fachpersonen gegenüber der UVEK besteht die Tendenz, sie möglichst nahe an die beiden Knoten zum St. Alban-Graben zu bauen. Stünden die Poller auf Höhe Bäumleingasse, würden viele Autolenker trotz Verbot in die beiden Strassen fahren. Die Erkennbarkeit des Verkehrskonzeptes spricht für einen Standort unmittelbar am Rande der motorfahrzeugfreien Zone. Mit den beiden Poller-Anlagen werden die Freie Strasse und der Münsterhügel von unberechtigten Zufahrten entlastet.

Die UVEK favorisiert eindeutig die auf Abbildung 1 als alternativ deklarierten Standorte. Unbestritten ist, dass ein Auto vor dem Poller anhalten können muss, ohne die Fahrzeuge auf den benachbarten Knoten Kunstmuseum und Bankverein zu behindern. Die Poller dürfen nicht zu Rückstaus bis auf die Wettsteinbrücke führen. Vor den beiden Poller-Anlagen braucht es ausreichend Platz für irrtümlich in die Rittergasse bzw. Freie Strasse gefahrene Fahrzeuge. Gleichzeitig dürfen die Anlagen nicht so weit zurückversetzt stehen, dass man sie von den beiden Knoten her gar nicht wahrnimmt, würde dies doch die Zahl der Zufahrten erhöhen. Stünden die beiden Poller-Anlagen wie vom Regierungsrat in Betracht gezogen erst nach den Einmündungen in die Bäumleingasse, könnte man die in der Kernzone liegende Schlaufe Freie Strasse – Bäumleingasse – Rittergasse fahren.

Während sich ein Privatfahrzeug vor den Poller-Anlagen Rittergasse und Freie Strasse wenden liesse, ist ein solches Manöver mit einem grösseren Fahrzeug nicht möglich. Auch ein Rückwärtsfahren auf den Knoten ist ausgeschlossen. Ein LKW-Fahrer müsste sich in einem solchen Fall an der Bediensäule melden und sein Problem schildern. Die Betriebszentrale würde ihn dann anweisen, wie er wieder aus der verkehrsfreien Zone herauszufahren hat.

2.4.3 Standort Kasernenstrasse

Die Platzierung einer Poller-Anlage eingangs der Kasernenstrasse verhindert die unberechtigte Fahrt via Webergasse in Richtung Mittlere Brücke und Rheingasse.

2.4.4 Standort Spalenberg

Die Pilotanlage am Spalenberg wird durch eine neue ersetzt und in Richtung Petersgraben verschoben. Im Gegensatz zu heute wird sie – wie alle anderen – direkt aus dem Fahrzeug bedien-

bar sein. Die positive Wirkung der Anlage am Spalenberg ist mit dem Pilotbetrieb nachgewiesen worden.

2.4.5 Standorte Steinenvorstadt

Die beiden Poller-Anlagen am oberen und unteren Ende der Steinenvorstadt sind aus rein verkehrlicher Sicht eher unbedeutend. Aufgrund des permanent hohen Fussgängeraufkommens finden nur wenige unerlaubte Zufahrten in die Steinenvorstadt statt. Der Regierungsrat begründet die beiden Standorte in erster Linie mit sicherheitspolizeilichen Überlegungen (Gefahrenabwehr).

2.4.6 Weitere Standorte

Die UVEK hat sich Gedanken über weitere geeignete oder notwendige Poller-Standorte gemacht. Im Vordergrund standen dabei Steinenberg und Kohlenberg sowie das Gebiet Lindenberg / Rheingasse / Utengasse.

Steinenberg / Kohlenberg

Beim Blick auf die Karte mit den geplanten Poller-Anlagen (Abbildung 1) stellt man auf Grossbasler Seite zwei Lücken oben an Steinenberg und Kohlenberg fest. Fährt dort jemand in die Kernzone, gelangt er ohne weiteres auf den Marktplatz und die Mittlere Brücke. Schon heute dürfte häufiger verbotenerweise den Steinenberg als die Freie Strasse hinuntergefahren werden. Poller oben an Steinen- und Kohlenberg könnten auch die Sicherheit in der Steinenvorstadt erhöhen.

Auch aus fachlicher Sicht wären Steinenberg und Kohlenberg geeignete Poller-Standorte. Allerdings sind Poller nicht mit Tramschienen „kompatibel“. Da sich das Tramtrasse nicht mit Pollern absperren lässt, liesse sich nur die Fahrbahn mit Pollern ausrüsten. Dann könnte aber auf das Tramtrasse ausgewichen werden.

Vor dem Hintergrund der als Poller-Standort nicht geeigneten Zufahrtsachsen Steinenberg und Kohlenberg wünscht sich die UVEK eine deutliche Verbesserung der Signalisation. Dies wäre vor allem für nicht Ortskundige hilfreich. Das Schild oben am Steinenberg ist beispielsweise kaum lesbar, wenn man an der Ampel beim Bankverein steht. Auch in der Elisabethenstrasse müsste viel klarer signalisiert werden, bis wo man fahren darf und ab wo nicht mehr. Statt Signale mit umfangreichen Erläuterungen empfiehlt die UVEK Wechselsignale, die nur die jeweils geltenden Bestimmungen enthalten. Wo Poller nicht möglich sind, müssen die geltenden Regeln visuell besser dargestellt werden. Ziel beider Massnahmen ist es, das Verkehrsregime Innenstadt (besser) durchzusetzen.

Lindenberg / Rheingasse / Utengasse

Vermisst wird von einem Teil der Kommission ein Poller-Standort im Gebiet Lindenberg / Rheingasse / Utengasse. Begründet wird dessen Notwendigkeit zum einen mit der Tatsache, dass die Kleinbasler Seite des Rheins (Rheingasse und Oberer Rheinweg) eine wichtige Ausgeh- und Flanierzone ist, die es ähnlich wie die Steinenvorstadt zu schützen gilt. Zum anderen wird der übermässige Autoverkehr im Schafgässlein als störend bezeichnet.

Bei einem Poller-Standort Lindenberg, der die Fahrt in die Utengasse verhindert, müsste der Abschnitt der Utengasse zwischen Lindenberg und Arbeitsamt zusätzlich in die Kernzone aufgenommen werden. Aktuell befindet sich nur der Abschnitt zwischen Arbeitsamt und Greifengasse in der Zone. Bis zum Arbeitsamt darf von allen Verkehrsteilnehmenden rund um die Uhr gefahren werden. Im „freien“ Bereich der Strasse befindet sich die Ausfahrt des Parkhauses Rebgeasse (Einfahrt an der Rebgeasse).

Möchte man ohne Erweiterung der Kernzone verhindern, dass Autos über die Utengasse in die Kernzone gelangen, müsste man die Poller-Anlage auf Höhe der Jazzschule errichten. Dort ist die Strassenbreite aber nicht ausreichend, um eine Poller-Anlage zu installieren und gleichzeitig den Gegenverkehr aufrecht zu erhalten. Würde die Utengasse deshalb ab dem Lindenberg zur Einbahnstrasse, müsste aus dem Parking über Rheingasse oder Rebgeasse (und damit das

Schafgässlein) weggefahren werden, was nicht erwünscht ist (Kernzone). Auch bei Einrichtung einer Einbahnstrasse ab der Jazzschule muss ein Teil des Verkehrs über die Rheingasse oder Rebgeasse (via Schafgässlein) weggefahren.

Mit Blick auf den Perimeter der verkehrsfreien Innenstadt ist davon auszugehen, dass die Utengasse lediglich aufgrund des Parkings Rebgeasse teilweise ausserhalb der Kernzone liegt. Gleichzeitig muss man konstatieren, dass es aufgrund des Parkings nicht möglich ist, gleichzeitig die Rheingasse zum Boulevard und die Utengasse zur Einbahnstrasse zu machen. Die Utengasse wird als Wegfahrtstrecke benötigt.

Steht lediglich eine verkehrsfreie Rheingasse im Vordergrund, sollten die beiden Poller-Anlagen Stadthausgasse und Kasernenstrasse ausreichen. Poller am Ende der Rheingasse (beim Lindenberg) dienen allenfalls einer höheren Sicherheit, handelt es sich bei der Rheingasse doch um eine Einbahnstrasse.

Zusammenfassend lässt sich zu den möglichen Poller-Standorten im Gebiet Lindenberg / Rheingasse / Utengasse Folgendes konstatieren:

Poller-Standort Eingang Lindenberg

- Poller-Anlage liegt ausserhalb der Kernzone und würde die Utengasse „sperrern“ (Anpassung Zufahrtsverordnung bzw. Perimeter nötig).
- Aufgrund Schleppkurven nur mit Einbahnstrassen-Führung in der Utengasse möglich.
- Wegfahrt infolge Platzverhältnissen am Knoten Schafgässlein / Utengasse für grössere Fahrzeuge nur via Greifengasse / Claraplatz möglich.
- Gesamter Verkehr Rheingasse (Anwohner / Anlieferung) wird auf ÖV- und Veloachse „zurückgeführt“.
- Zufahrt für „Berechtigte“ via Rebgeasse / Schafgässlein, für grössere Fahrzeuge via Greifengasse / Utengasse (Anpassung Verkehrsführung mit Beeinträchtigung der ÖV- und Veloachse Greifengasse).

Poller-Standort nach Arbeitsamt

- Poller-Anlage liegt an der Grenze der eigentlichen Kernzone und unterstützt die geltende Regelung.
- Bis auf kleinere Anpassungen (Einrichten einer Einbahnstrassen-Führung im Teilstück der Utengasse) ohne übergeordnete Änderungen möglich.
- Wegfahrt aus grossen Teilen der Utengasse und der Rheingasse wie heute via Lindenberg / Riehentorstrasse.

Poller-Standort Rheingasse

- Aus sicherheitspolizeilicher Sicht kein Thema.

Die UVEK lehnt einen zusätzlichen Poller-Standort Rheingasse mit 7:3 Stimmen (1 Enthaltung) und einen zusätzlichen Poller-Standort Utengasse mit 5:4 Stimmen (2 Enthaltungen) ab.

2.5 Kosten

Die in Zusammenhang mit der Erstellung der Poller-Anlagen anfallenden Bauarbeiten umfassen neben den Bediensäulen und den mechanischen und fixen Pollern die Anpassung der Oberfläche des Strassenraumes, den Bau von Fundamenten und gegebenenfalls Anpassungen bei den Werkleitungen. Weitere einmalige Kosten entstehen für den Aufbau des IT-Hintergrundsystems und der Ausrüstung der externen Betriebszentrale. Insgesamt belaufen sich die Investitionen auf 2.4 Mio. Franken. Für den baulichen Unterhalt sowie den technischen und operativen Betrieb der Anlagen sind 155'000 Franken pro Jahr veranschlagt.

Die eingebrachte Idee, die Betriebskosten über die Zufahrtsbewilligungen zu finanzieren und deshalb aus dem Grossratsbeschluss zu streichen, hat die UVEK nicht weiterverfolgt. Eine solche Überwälzung von Kosten hätte zur Folge, dass Bewohnerinnen und Bewohner der verkehrsfreien

Innenstadt für die Zufahrt zum eigenen Haus bezahlen müssten. Auslöser für die mit Pollern verbundenen Kosten sind aber jene Fahrzeuglenker, die verbotenerweise in die Kernzone fahren.

2.6 Zeitliche Umsetzung

Gemäss Ratschlag wird nach Vorliegen der Ausgabenbewilligung im Rahmen der Detailprojektierung geprüft, inwiefern die Erstellung der Poller-Anlagen mit anderen Infrastrukturvorhaben koordiniert werden kann. Bereits heute bekannt ist, dass die Freie Strasse in den Jahren 2021/22 umgestaltet, die Haltestellensituation an der Schiffflände in den Jahren 2023/24 angepasst und der Petersgraben (Poller-Standort Spalenberg) in den Jahren 2023/24 erneuert wird. Im Umfeld der Standorte Rittergasse, Kasernenstrasse und Steinenvorstadt sind für die nächsten Jahre keine (anderen) Infrastrukturprojekte geplant. Gemäss den aktuellen Projektständen geht der Regierungsrat von einer koordinierten Umsetzung in den Jahren 2022 bis 2024 aus.

Die UVEK stellt fest, dass die Einreichung des *Anzugs Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfofen* inzwischen fast 14 Jahre zurückliegt. Bis der erste Poller gemäss Ratschlag gesetzt wird, soll es weitere drei bis vier Jahre und bis zur vollständigen Umsetzung sogar noch über fünf Jahre dauern. Dass eine Koordination mit anderen Projekten vor dem Hintergrund einer möglichst geringen Zahl an Baustellen Sinn macht, ist für die UVEK unbestritten. Gleichzeitig ist es angesichts der schon sehr langen Vorgeschichte schwer verständlich, wenn es nach einem positiven Entscheid des Grossen Rats weitere sechs Jahre dauert, bis das Konzept umgesetzt ist. Dass die Poller in der Freien Strasse (erst) im Zuge der geplanten Umgestaltung und nicht ein Jahr davor gesetzt werden, stellt die UVEK nicht in Frage. Bei jenen Standorten, wo die Poller-Anlagen isoliert von anderen Massnahmen erstellt werden, erwartet sie vom Regierungsrat aber ein rasches Vorgehen. Wo keine Erhaltungsmassnahmen anstehen, müsste eine Umsetzung innerhalb eines Jahres nach dem Grossratsbeschluss möglich sein.

2.7 Wirkungskontrolle

Mit 9:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt die UVEK, den Grossratsbeschluss um eine Bestimmung zur Wirkungskontrolle mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

Der Regierungsrat berichtet zwei Jahre nach Umsetzung der Poller-Anlagen über deren Wirkung (Controlling der Zielerreichung) mit einem Vor- / Nachher-Vergleich.

Eine Wirkungskontrolle kann allenfalls Hinweise über notwendige weitere Poller-Standorte geben. Gemäss dem Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements ist eine solche sowieso vorgesehen, führt also zu keinem Zusatzaufwand. Voraussetzung für eine aussagekräftige Wirkungskontrolle ist eine Messung der Verkehrsmengen vor Aufstellung der Poller.

2.8 Anzüge

Mit dem vorliegenden Ratschlag werden die Kernforderungen der *Anzüge Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfofen* sowie *Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt* erfüllt. Die UVEK beantragt deshalb, diese abzuschreiben. Der Anzug Michael Wüthrich, der an Stelle von Pollern eine Überwachung mit Kameras fordert, will der Regierungsrat in der Detailbearbeitung vertieft prüfen lassen. Als alleinige Alternative zu Pollern sieht er Kameras allerdings nicht. In Basel müssten für eine vollständige Überwachung schätzungsweise 60 Kameras montiert werden, was eine Investition in Grössenordnung von 100 Mio. Franken bedeuten würde. Auch bei einer deutlich tieferen Zahl an Kameras ist ein solches System für eine Stadt der Grösse Basels vermutlich nicht finanzierbar.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 11:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Mit 12:0 Stimmen beantragt die UVEK, die beiden Anzüge *Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pforten* sowie *Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt* abzuschreiben.

Mit 5:4 Stimmen bei 3 Enthaltungen beantragt die UVEK, den *Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Kamera mit Kennzeichenerkennung anstelle von Poller* abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 9. Januar 2019 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Erstellung von weiteren Poller-Anlagen am Rand der Innenstadt

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 18.0387.01 vom 11. April 2018 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.0387.02 vom 9. Januar 2019, beschliesst:

1. Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 2'555'000 bewilligt für die Erstellung von weiteren Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt zugunsten einer weitgehend verkehrsfreien Innenstadt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 2'400'000 neue Ausgaben für die Errichtung von sieben Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt sowie die Einrichtung einer zentralen Kommunikationsanlage zulasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 75'000 wiederkehrend für den Betrieb und Unterhalt der baulichen Elemente (Wartung, Energie, Telekommunikation) zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
 - Fr. 80'000 wiederkehrend für den operativen Betrieb der Anlage (Gegensprechanlage, Bewirtschaftung Zugangshilfsmittel) zulasten der Erfolgsrechnung des Justiz- und Sicherheitsdepartements.
2. Der Regierungsrat berichtet zwei Jahre nach Umsetzung der Poller-Anlagen über deren Wirkung (Controlling der Zielerreichung) mit einem Vor-/ Nachher-Vergleich.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.