



Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

05.0865.02

Basel, 5. März 2008

Kommissionsbeschluss
vom 27. Februar 2008

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 05.0865.01

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 Regierungsrats 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-Thüning und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes.

1. Ausgangslage

Die Basler Innenstadt dient als Erlebnis- und Freizeitraum, als Wohn- und Arbeitsort, als Einkaufszentrum, als sozialer Treffpunkt und als Besuchsmagnet für Touristen. Wesentlich zur Belebung der Innenstadt trägt der Detailhandel bei – entsprechend stark hängt die Attraktivität Basels von den Entwicklungen in diesem Wirtschaftszweig ab. In den letzten Jahren ist im Detailhandel zum einen eine Verdrängung traditioneller Fachgeschäfte durch Filialen nationaler und internationaler Ketten, zum anderen der Neubau von Shopping-Centers auf der „grünen Wiese“ am Stadtrand und in der Agglomeration zu beobachten. Die Basler Innenstadt verliert dadurch an Bedeutung, Exklusivität und Funktionsvielfalt. Die Freie Strasse als wichtigste Einkaufsmeile von Basel wird heute dominiert von Filialen überregionaler oder internationaler Unternehmen, zu einem grossen Teil aus der Bekleidungsindustrie. Die häufigen Ladenwechsel sind jeweils mit Bauarbeiten verbunden, die die Anziehungskraft der Strasse zusätzlich beeinträchtigen.

Trotz der beschriebenen Entwicklungen verfügt die Basler Innenstadt aber nach wie vor über Trümpfe, die ihr gegenüber den Einkaufszentren am Stadtrand und in der Peripherie einen Wettbewerbsvorteil verschaffen: Das historisch gewachsene Zentrum verfügt über Charme, Aufenthaltsqualität sowie eine immer noch hohe Angebotsvielfalt. Ihre Identität macht die Basler Innenstadt in der Region einzigartig. Sie bietet ihren Besucherinnen und Besuchern verschiedene Möglichkeiten, das Einkaufen mit anderen Freizeitaktivitäten zu verbinden. Dank dem kulturellen Angebot wirkt die Basler Innenstadt auch ausserhalb der Geschäftszeiten als lebendiger Anziehungspunkt. Diese Qualitäten des „Multifunktionsraums Innenstadt“ gilt es zu erhalten und zu pflegen.

Eine wichtige Voraussetzung für eine lebendige und prosperierende Innenstadt ist eine optimale Erreichbarkeit. Die Ausgangslage dafür ist in Basel gut: Die Innenstadt ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen; die meisten Bus- und Tramlinien tangieren oder durchqueren die Innenstadt. Für die motorisierten Besucher mit dem Auto stehen mehrere Parkhäuser am Rand der Innenstadt. Fussgängerzonen und -achsen erlauben das Flanieren, Einkaufen und Verweilen in gastronomischen Betrieben. Beeinträchtigt wird die Aufenthaltsqualität allerdings einerseits durch Zulieferverkehr, privaten Autoverkehr – ausserhalb der Sperrzeiten auch in den Fussgängerzonen – sowie durch öffentlichen Verkehr, andererseits durch die teilweise nicht mehr zeitgemässe Gestaltung des Strassenraums (Beispiel Freie Strasse). Das Gewerbe fordert seit langem zusätzliche Parkiermöglichkeiten, zum Beispiel mit einem zusätzlichen Parkhaus im Raum Aeschen. Handlungsbedarf besteht also sowohl betreffend die eigentliche Qualität des Aufenthaltsraums Innenstadt als auch betreffend Erschliessung durch den Verkehr. Weil diese beiden Aspekte unzweifelhaft miteinander zusammenhängen, schlägt der Regierungsrat mit dem Ratschlag 05.0865.01 sowohl die Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts zur Qualität im Zentrum als auch ein künftiges Verkehrsregime Innenstadt vor.

2. Beratung in der UVEK

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 05.0865.01 betreffend Finanzierung des Vorhabens Innenstadt – Qualität im Zentrum zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts und des Vorhabens aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Neues Verkehrsregime Innenstadt zur*

Umsetzung am 7.2.2007 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich mit dem Geschäft an ihren Sitzungen vom 13.2.2007, 26.3.2007, 30.5.2007, 20.6.2007, 29.8.2007, 21.9.2007, 18.10.2007, 31.10.2007, 30.1.2008 und 27.2.2008 auseinandergesetzt. An ihrer Sitzung vom 21.11.2007 hat sie eine dreiköpfige Subkommission zur Vorbereitung des vorliegenden Berichtes eingesetzt. Diese Subkommission hat sich am 5.12.2007, 18.12.2007 und 9.1.2008 getroffen.

Aus der Verwaltung standen der UVEK die folgenden Personen für Auskünfte und Fragen zur Verfügung:

Sitzung vom 13.2.2007: Bernhard Frey Jäggi (Leiter Verkehr Kantonspolizei), Martin Beetschen (Kantonspolizei Technischer Dienst), Fritz Schumacher (Kantonsbaumeister), Martin Sandtner (Abteilungsleiter Struktur und Entwicklung, Hauptabteilung Planung HPA)

Sitzung vom 26.3.2007: Martin Beetschen, Fritz Schumacher, Martin Sandtner

Sitzung vom 30.5.2007: Hanspeter Gass (Vorsteher Sicherheitsdepartement), Barbara Schneider (Vorsteherin Baudepartement), Urs Hanselmann (Direktor BVB), Martin Sandtner, Bernhard Frey Jäggi, Martin Beetschen

Sitzung vom 29.8.2007: Bernhard Frey Jäggi, Martin Sandtner

Sitzung vom 21.9.2007: Martin Weibel (Dienstchef Technischer Dienst Verkehr Kantonspolizei), Martin Beetschen, Martin Sandtner

Sitzung vom 18.10.2007: Barbara Schneider, Martin Sandtner

Sitzung vom 31.10.2007: Hanspeter Gass, Barbara Schneider, Bernhard Frey Jäggi, Martin Sandtner

Sitzung vom 30.1.2008: Hanspeter Gass, Bernhard Frey Jäggi, Martin Sandtner

Sitzung vom 27.2.2008: Bernhard Frey Jäggi, Martin Sandtner

Im Weiteren hat die UVEK als Experten Ruedi Häfliger von der Metron AG, einem unabhängigen Dienstleistungsunternehmen für die Fachbereiche Architektur, Raumentwicklung, Verkehr, Landschaft und Umwelt, mit einer Analyse der Funktionsfähigkeit der Basler Innenstadt beauftragt. Ruedi Häfliger hat der UVEK seine Ergebnisse an der Sitzung vom 29.8.2007 präsentiert (vgl. Kapitel 3.3.2).

3. Erörterungen der UVEK

3.1 Vorgehen und Einschätzung

Der *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* besteht aus zwei Teilen. Um sich das notwendige Know-how anzueignen und die Zusammenhänge zwischen den beiden Teilen auszuloten, hat die UVEK umfangreiche Anhörungen durchgeführt (vgl. Kapitel 2). Sie ist dabei zur Erkenntnis gelangt, dass die beiden Teile des Ratschlags wohl the-

matisch zusammengehören, sich aber gegenseitig nicht zwingend bedingen. Sie hat sie deshalb zumindest teilweise getrennt beraten.

Zu intensiven und kontroversen Diskussionen hat vor allem das neue Verkehrsregime Innenstadt geführt. Die heutige Situation betrachtet die Kommission einhellig als unbefriedigend. Die Durchsetzung der geltenden Regeln und Vorschriften ist schwierig, weil unterschiedliche Sperrzeiten für die Zufahrt in die Fussgängerzonen bestehen und die Berechtigungen dazu nicht eindeutig geregelt sind. Wer wann mit welchem oder mit wie vielen Fahrzeugen welche Teile der Basler Innenstadt befahren darf, ist kaum zu überblicken. Die UVEK legt Wert auf eine transparente und auch mit realistischem Aufwand durchsetzbare Lösung. Dies wäre aus ihrer Sicht auch mit dem vom Regierungsrat vorgeschlagenen neuen Konzept nicht der Fall (vgl. Kapitel 3.2.1). Deshalb hat die UVEK erwogen, den Ratschlag an den Regierungsrat zurückzuweisen, ist davon aber wieder abgekommen, weil sie das Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ und die damit verbundene Aufwertung der Innenstadt mit einer Rückweisung nicht verzögern möchte.

Der vorliegende Ratschlag besteht zwar aus zwei Teilen mit zwei separaten Beschlüssen, ist jedoch als ein Geschäft zu betrachten. Weil es nicht möglich ist, Rückweisung eines Teils eines Geschäftes zu beantragen, plädiert die UVEK zwar für Eintreten auf das Geschäft, legt dem Grossen Rat aber nur den Beschlussantrag „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ aus dem Ratschlag des Regierungsrats vor.

Die UVEK hat sich intensiv mit möglichen Alternativen für das Verkehrsregime Innenstadt auseinandergesetzt. Sie hat sich dabei aber bewusst auf einer Flughöhe bewegt, die über der eigentlichen Detailplanung liegt. Sie präsentiert in diesem Bericht deshalb kein „pfannenfertiges Konzept“, gibt aber Leitlinien vor, die zu einer umsetzbaren und aus ihrer Sicht politisch mehrheitsfähigen Lösung führen dürften (vgl. Kapitel 3.2.2).

3.2 Neues Verkehrsregime Innenstadt

3.2.1 Notwendige Kompromissbereitschaft

Die Mitglieder der UVEK sind grossmehrheitlich der Ansicht, dass das im Ratschlag skizzierte neue Verkehrsregime Innenstadt ungenügend bis untauglich ist. Das Konzept stammt aus dem Jahr 2004 und wurde zwei Jahre lang „zurückgehalten“, da es der Regierungsrat dem Grossen Rat zusammen mit dem Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ vorlegen wollte. Das Sicherheitsdepartement zeigte ein gewisses Verständnis für die Unzufriedenheit der UVEK und signalisierte Bereitschaft, das Konzept zu überarbeiten und zu verbessern. Es forderte die UVEK auf, politische Leitplanken für eine mehrheitsfähige Lösung aufzuzeigen. Gleichzeitig hat es allerdings darauf hingewiesen, dass bei einer Rückweisung des Geschäftes bzw. der Nichtfassung eines Beschlusses zum Verkehrsregime davon auszugehen ist, dass der Status quo noch während mehrerer Jahre bestehen bleiben wird; begründet wird dies u.a. mit der Euro 08 und der Neuorganisation der Verwaltung ab dem Jahr 2009, die im Departement erhebliche Ressourcen binden.

Das Sicherheitsdepartement ist der Ansicht, die Umsetzung der im Ratschlag vorgesehenen Massnahmen verbaue für die Zukunft nichts. Die UVEK teilt diese Einschätzung nicht und zieht es vor, wenn ein künftiges, gemäss den in Kapitel 3.2.2 definierten Leitplanken ausges-

taltetes Verkehrsregime nicht durch Investitionen an möglicherweise falschen Standorten beeinflusst wird.

Für die UVEK ist ein neues Verkehrsregime für die Basler Innenstadt dringlich, gerade auch um die angestrebte Aufwertung im Sinne der „Qualität im Zentrum“ zu ermöglichen. Sie fordert den Regierungsrat deshalb auf, bis spätestens Mitte 2009 einen entsprechenden Ratsschlag vorzulegen. Sie hält an dieser Stelle fest, dass ein neues Verkehrsregime eine umstrittene Sache ist und bleiben wird. Die Zahl der Meinungen war auch in der UVEK gross. Unbestritten war aber gleichzeitig, dass Handlungsbedarf besteht und die schon seit Jahren bestehende Blockade zum Nutzen aller gelöst werden muss. Der Status quo ist für keine Seite befriedigend und dem Gedeihen des „Einkaufs- und Erlebniscenters Innenstadt“ nicht förderlich (siehe auch Kapitel 3.3.1).

Die UVEK glaubt an einen mehrheitsfähigen Kompromiss, wenn alle Seiten etwas von ihrer bisherigen Position abrücken. Sie ist davon überzeugt, dass ein Gesamtpaket von verschiedenen Massnahmen geschnürt werden muss, um einen Durchbruch zu erzielen. Einzelforderungen wie zum Beispiel ein Parkhaus im Gebiet Aeschen oder eine vom motorisierten Durchgangsverkehr befreite Mittlere Brücke bleiben für sich betrachtet sehr umstritten und wohl chancenlos. Die UVEK ist überzeugt, dass ein übergeordnetes Verkehrserschliessungskonzept notwendig ist und nur eine gesamtheitliche Betrachtung Widerstände abbauen kann.

3.2.2 Leitplanken für die Überarbeitung des Verkehrsregimes Innenstadt

Um die Erarbeitung eines neuen Verkehrsregimes Innenstadt zu erleichtern und ein solches von Anfang an auf relativ stabile Beine stellen zu können, gibt die UVEK im Folgenden einige Leitplanken vor, in denen sich ein neuer Vorschlag aus ihrer Sicht bewegen muss und mit denen sich die Kommission grossmehrheitlich einverstanden erklären kann. Bei Berücksichtigung dieser Leitplanken ist aus Sicht der UVEK eine mehrheitsfähige Umsetzung in relativ kurzer Zeit möglich.

1. Die heute geltenden Berechtigungen und Signalisationen betreffend die Zufahrt zur Innenstadt sind nicht benutzerfreundlich. Einerseits sind die Sperrzeiten nicht einheitlich geregelt, andererseits sind an einem Ort die Zeiten signalisiert, während denen die Zufahrt erlaubt ist, an einem anderen hingegen die Zeiten, während denen die Zufahrt nicht erlaubt ist. Hier tut eine Vereinheitlichung und Vereinfachung Not: Es müssen für die ganze Innenstadt dieselben Sperrzeiten gelten. Eine Ausdehnung der heute geltenden Sperrzeiten in die Nachtstunden erachtet die UVEK dabei als wünschenswert.
2. Die vom Regierungsrat mit dem Kredit zur Umsetzung eines neuen Verkehrsregimes Innenstadt beantragten 32 Wechselsignale erachtet die UVEK zur Vereinheitlichung und Vereinfachung nicht als der Weisheit letzter Schluss. Aus ihrer Sicht ist es insbesondere nicht sinnvoll, solche Signale vor der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts zum Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ aufzustellen, weil sich dann später herausstellen könnte, dass sie am falschen Ort stehen.

Zeigt ein Wechselsignal nur die jeweils aktuell gültige Regelung an, dann kann jemand nur schwerlich gebüsst werden, wenn er sich innerhalb der Sperrzeit in der Sperrzone aufhält oder bewegt und geltend machen kann, dass er zu einem Zeitpunkt in die Zone

gefahren ist, als dies erlaubt war. Die Durchsetzung der geltenden Regeln dürfte demnach mit Wechselsignalen nicht einfacher werden und zudem grosse personelle Ressourcen binden, soll sie erfolgreich sein. Da diese personellen Ressourcen nicht vorhanden sind, zweifelt die UVEK daran, dass sich mit Wechselsignalen alleine die heute unbefriedigende Situation massgeblich verbessern würde. Als Teil eines Gesamtkonzepts schliesst sie Wechselsignale hingegen nicht aus.

3. Innerhalb des als Innenstadt definierten Perimeters (vgl. Plan im Ratschlag 05.0865.01, Seite 11) sollen möglichst viele Strassen als Fussgänger-, Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen ausgestaltet werden. Ausnahmen sind insbesondere auf Strassen mit öffentlichem Verkehr angezeigt. Wo der öffentliche Verkehr durch eine Änderung der Zone behindert würde, ist zu prüfen, ob diese Behinderung allenfalls durch ein eigenes Trasse zu verhindern wäre. Die genaue Unterteilung des Strassenraums innerhalb des Innenstadtd-Perimeters in Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo 30-Zonen oder auch die Bedingungen für die Gewährung von Zufahrtsbewilligungen sind von der Verwaltung zu klären.
4. Während der Sperrzeiten ist die Fahrt in den Kern der Innenstadt (Fussgängerzone) und über die Mittlere Brücke nur mit zeitlich und örtlich beschränkter Bewilligung erlaubt. Das Bewilligungsprozedere soll einfach, schnell und transparent sein, sich also auf eindeutige und nachvollziehbare Kriterien abstützen. Die UVEK erachtet es als dringend, die Zahl der Motorfahrzeuge, die während der Sperrzeiten die Innenstadt befahren, deutlich zu verringern. Für das Gewerbe und die Läden soll die Anlieferung sinnvoll geregelt werden.
5. Zur Beschränkung der Zufahrt in den Kern der Innenstadt ist auch der Einsatz von mechanischen Sperren zu prüfen. Die UVEK erwartet ein Konzept, das auch betriebliche Aspekte berücksichtigt (Steuerung der Sperren, Handhabung von Ausnahmefahrten etc.). Kosten und Aufwand (Bau und Betrieb) sowie Nutzen (weniger Verkehr in den Sperrzonen und geringerer Kontrollaufwand durch die Polizei) sollen darin einander gegenübergestellt werden.
6. Angemessen zu respektieren sind die Bedürfnisse der Velofahrenden. Um der Bedeutung des Velos als „rollende Einkaufstasche“ gerecht zu werden, braucht es nicht nur dezentrale Abstellgelegenheiten, sondern es muss auch möglich sein, die Innenstadt ohne grössere Umwege mit dem Velo zu durchqueren. Die Zulassung des Velos als „Zero Emission-Fahrzeug“ sollte nur dort eingeschränkt werden, wo ein gefahrloses Nebeneinander von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden nicht möglich ist. Voraussetzung für den Mischverkehr ist eine gewisse Strassenbreite und kein starkes Gefälle. Man kann in solchen Zonen für Velofahrende Schritttempo vorschreiben. Stark befahrene Radrouten sollten nicht durch Fussgängerzonen führen.
7. Die Umsetzung des Fussgänger-Ypsilon (durchgehende Fussgänger-Zone Claraplatz – Mittlere Brücke – Marktplatz – Heuwaage bzw. Aeschenplatz via Freie Strasse) bedingt die Sperrung der Mittleren Brücke für den motorisierten Individualverkehr während der Sperrzeiten. Mit der definitiven Inbetriebnahme der Nordtangente (Anschluss Luzerner-ring) im Mai 2008 sind die Voraussetzungen dafür bezüglich Verkehrsentlastung gegeben. Der Einbezug der Aeschenvorstadt ist ein wichtiger Baustein, um von einer attraktiven Fussgängerzone Innenstadt sprechen zu können. Um den Bankenplatz für die Fussgänger und den öffentlichen Verkehr aufzuwerten, bedarf es einer deutlichen Reduktion

des motorisierten Durchgangsverkehrs auf der Achse Elisabethenstrasse – St. Alban-Graben.

Die Befreiung der Mittleren Brücke vom Durchgangsverkehr ist politisch stark umstritten und würde für sich alleine vermutlich keine klare Mehrheit finden. Eine länger andauernde Auseinandersetzung ist zu erwarten, die die Aufwertung der Innenstadt verzögern würde. Das Gleiche gilt für ein neues Parkhaus im Raum Aeschen. Das Gewerbe in der Innenstadt setzt sich seit längerer Zeit für ein solches unterirdisches Parking ein. Die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt haben allerdings am 16.5.2004 die Initiative der DSP „für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ mit einem Neinstimmenanteil von 51,3% abgelehnt. Dies war das dritte Plebiszit gegen zusätzliche Parkings in der Innenstadt. Die UVEK wollte damals die Bewilligung für neue öffentliche Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen an die Bedingung knüpfen, dass für die neu zu schaffenden Parkplätze mindestens im Verhältnis 1:1 oberirdische Parkplätze auf Allmend aufgehoben werden (vgl. Bericht Nr. 9297 vom 2.12.2003). Der Grosse Rat lehnte am 21.1.2004 einen von der UVEK veränderten Gegenvorschlag des Regierungsrats zur DSP-Initiative aber ab und empfahl dem Volk die Initiative entgegen dem Antrag der UVEK zur Annahme.

Die Meinungen der Mitglieder der UVEK zu einem neuen Innenstadt-Parking und zu einer Befreiung der Mittleren Brücke vom motorisierten Durchgangsverkehr sind auch heute geteilt. Eine Kommissionsmehrheit lehnt derzeit ein neues Parking im Raum Aeschen isoliert betrachtet ab. Eine grosse Mehrheit würde hingegen die Kombination der beiden Projekte dem Status quo vorziehen. Um aus dem Status der „Blockade“ heraus zu finden, empfiehlt die UVEK dem Regierungsrat deshalb dringend, die folgenden Vorhaben in einer künftigen Vorlage zu einem Verkehrskonzept Innenstadt aneinander zu koppeln.

- Umsetzung des Fussgänger-Y mit neuem Betriebsregime und Sperrung der Mittleren Brücke für den motorisierten Individualverkehr
- Autoparking im Raum Aeschen mit Kompensation von Ganztagesparkplätzen auf der Allmend von – im Sinne des Bau- und Planungsgesetzes – mindestens 60% der im Parking neu entstehenden Parkplätze.

Die UVEK erwartet einen neuen Ratschlag für ein Verkehrsregime Innenstadt bis spätestens Mitte 2009.

3.3 Innenstadt – Qualität im Zentrum

3.3.1 Mitwirkungsverfahren

Der Regierungsrat plant, zur Erarbeitung eines integralen Entwicklungskonzepts zur Aufwertung der Innenstadt („Qualität im Zentrum“) verschiedene Arbeitsgruppen einzusetzen, die im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens Lösungen erarbeiten sollen, die einen breit abgestützten Konsens ermöglichen. Die UVEK unterstützt dieses Vorgehen im Grundsatz. Das Mitwirkungsverfahren darf aber nicht dazu führen, dass die zu fällenden Entscheidungen weitere Jahre auf die lange Bank geschoben werden. Bereits im Rahmen der Werkstadt Basel haben sich verschiedene Arbeitsgruppen mit der Situation der Basler Innenstadt ausei-

mandergesetzt. Sichtbare Resultate betreffend die Aufwertung der Innenstadt liegen heute allerdings kaum vor: So ist die Freie Strasse als Einkaufsstrasse Nummer 1 nach wie vor keine durchgängige Fussgängerzone. Die vor gut 30 Jahren erfolgte Pflasterung zwischen Rüdengasse und Marktplatz wurde im Herbst 2006 aufgrund von Belagsschäden provisorisch durch einen Schwarzbelag ersetzt. Zwischen Pfluggässlein und Ringgässlein besteht seit 2002 ein fünf Meter langer Versuchsabschnitt mit verschiedenen Musterbelägen. Man muss die Freie Strasse heute als Flickwerk bezeichnen. Verglichen mit anderen Städten besteht dringender Handlungsbedarf. Dass sich möglichst bald etwas verändert, liegt nicht zuletzt im Interesse des Gewerbes!

Die UVEK fordert den Regierungsrat auf, das Mitwirkungsverfahren möglichst bald in Gang zu setzen und dessen Dauer auf ein halbes Jahr zu beschränken. Danach braucht es – unabhängig vom Erfolg und den konkreten Ergebnissen dieses Verfahrens – einen Entscheid des Regierungsrats, wie es weitergehen soll. Die UVEK empfiehlt dabei im Interesse der Sache, sich bezüglich Verkehrsregime innerhalb der von der UVEK politisch austarierten Leitplanken (vgl. Kapitel 3.2.2) zu bewegen. Wenn am politisch erarbeiteten Kompromiss „gerüttelt“ wird, besteht die Gefahr, dass das ganze Haus in sich zusammenfällt und die Diskussionen wieder bei Null anfangen und die angesprochene Blockade für weitere Jahre bestehen bleibt.

Die regt UVEK neben den im Ratschlag genannten auch die Schaffung je einer Arbeitsgruppe an, die die Interessen der Stadtbewohner und der kulturellen Nutzung der Innenstadt thematisiert. Gemäss Aussage der Vorsteherin des Baudepartements gegenüber der UVEK ist die Nutzung des öffentlichen Raums ein zentraler Aspekt im vorgesehenen Entwicklungskonzept.

3.3.2 Nutzung des öffentlichen Raums

Zur Frage der Nutzung des öffentlichen Raums hat die UVEK im Rahmen ihrer Kommissionsberatung einen externen Experten beigezogen (vgl. Kapitel 2). Ruedi Häfliger von der Metron AG in Brugg hat dabei einige interessante Zusammenhänge aufgezeigt:

- Eine stadtgerechte Mobilität braucht Platz für den öffentlichen Verkehr und die Fussgänger. Eine für die Fussgänger attraktive Innenstadt zu schaffen, ohne den öffentlichen Verkehr einzuschränken, ist aber ein ambitiöses Unterfangen. Der motorisierte Individualverkehr sollte auf gewissen Achsen gebündelt werden. Wichtig ist dabei eine einfache Signalisation. Heute ist in Basel das Gegenteil der Fall. Ein Parkhaus im Raum Aeschen könnte die Erreichung der verschiedenen Ziele erleichtern.
- Der im Ratschlag definierte Innenstadt-Perimeter ist mit einer Ausdehnung von 2,5 Kilometer sehr gross. Je grösser ein solcher Perimeter ausgelegt wird, desto mehr Ausnahmegewilligungen (Fahrzeuge, die in den Perimeter fahren dürfen) dürften ausgestellt werden – mit der Gefahr, dass sich gegenüber heute gar nicht viel verändert.
- Fussgängerzonen dehnen sich in der Regel in die Länge aus, sind in der Breite aber eher schmal. Häufig befinden sich rund um eine Fussgängerzone verkehrsberuhigte Gebiete (Tempo 30 oder Begegnungszonen).
- Das Verhältnis zwischen Fussgängerfrequenz und Umsatz im Detailhandel ist im Allgemeinen linear steigend. Privater und/oder öffentlicher (Durchgangs-) Verkehr reduzieren

die Fussgängerfrequenzen. Die Beziehung zwischen Anzahl Parkplätzen und Umsatz ist weniger eindeutig.

- Fussgängerzonen erhöhen den Wert der daran liegenden Immobilien – und damit die Mietpreise für den Detailhandel. Kehrseite der Medaille von Fussgängerzonen ist deshalb die Verdrängung des traditionellen Kleingewerbes durch umsatzstarke internationale Ketten. Fussgängerzonen stehen also in einem gewissen Konflikt zur Funktionsvielfalt – und sind damit auch nicht der Weisheit alleiniger Schluss. An Toplagen befinden sich je länger desto mehr in allen Städten die gleichen Ladenketten. Am Abend sind diese Strassen dann praktisch ausgestorben.
- Der Erfolg von Fussgängerzonen hängt auch von der Strassengestaltung ab: Wenn eine Strasse Trottoirs aufweist, ist es schwieriger, die Fussgänger in die Mitte der Strasse zu bringen, auch wenn diese zur Fussgängerzone gehört (vgl. heute den Unterschied zwischen oberem und unterem Teil der Freien Strasse). Schrittempo für Autos in einer Fussgängerzone lässt sich kaum durchsetzen resp. kontrollieren. Zudem sind Aussenauslagen und Boulevardbestuhlung nur umständlich zu realisieren.
- Ein Vergleich hat jüngst gezeigt, dass Basel für die Bewirtung auf der Allmend relativ tiefe Gebühren verlangt. Um die Nutzungsvielfalt im öffentlichen Raum zu erhalten, ist es erstrebenswert, diese tiefen Ansätze beizubehalten.

3.3.3 Kredithöhe

Der Regierungsrat beantragt zur Finanzierung des Vorhabens „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts einen Kredit von CHF 950'000. CHF 50'000 hat er ursprünglich für die Variantenbewertung der Parkingprojekte im Raum Aeschen vorgesehen. Gemäss seinen Ausführungen anlässlich der Kommissionssitzung der UVEK vom 18.10.2007 hat das Baudepartement im Laufe des Jahres 2007 diese Variantenbewertung der möglichen Parkhäuser im Raum Aeschen bereits in Auftrag gegeben. Es hat die Kosten von CHF 50'000 aus der laufenden Rechnung bestritten.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat keine Kürzung des zu sprechenden Kredits von CHF 950'000; sie erwartet jedoch, dass der Betrag von CHF 50'000 zur Umsetzung flankierender Massnahmen und zur Evaluation von Kompensationsmöglichkeiten der Parkplätze im Zusammenhang mit dem möglichen Bau dieses Parkings verwendet wird.

4. Schlussfolgerungen

Die UVEK erachtet es als entscheidend, dass künftig nicht mehr einzelne Vorhaben diskutiert werden, sondern dass die Massnahmen, die zur Aufwertung der Basler Innenstadt führen, zu einem Gesamtpaket geschnürt werden. Die vergangenen Jahrzehnte haben gezeigt, dass eine „entweder oder“-Diskussion nicht zum Erfolg führt. Einer „sowohl als auch“-Diskussion räumt die UVEK höhere Erfolgchancen ein.

Wie in Kapitel 3.1 dargelegt, hat die UVEK beschlossen, dem Grossen Rat zum Ratsschlagsteil „Neues Verkehrsregime Innenstadt“ keinen Beschlussantrag vorzulegen. Sie hält an dieser Stelle fest, dass dieser Nicht-Beschluss im in Kapitel 3.2 beschriebenen Sinne zu

verstehen ist: Die UVEK befürwortet ein neues Verkehrsregime Innenstadt und erwartet vom Regierungsrat möglichst bald einen neuen Ratschlag dazu. Politische Leitlinien für ein künftiges Verkehrsregime gibt sie im vorliegenden Bericht vor (vgl. Kapitel 3.2.2). Im Weiteren gibt sie ihrer Erwartung Ausdruck, dass der Regierungsrat in einem nächsten Ratschlag für ein Verkehrsregime Innenstadt auf alle hängigen politischen Vorstösse eingeht, die die Situation der Basler Innenstadt thematisieren.

Es ist an dieser Stelle festzuhalten, dass (neben der UVEK) jedes Mitglied des Grossen Rates oder der Regierungsrat den Antrag stellen kann, auch über den Grossratsbeschluss zum Verkehrsregime Innenstadt abzustimmen. Die UVEK rät davon allerdings ab.

5. Anträge an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 27. Februar 2008 mit 11:2 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 11:1 Stimmen bei einer Enthaltung die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes.

Aufgrund der Ausführungen in Kapitel 3 beantragt die UVEK dem Grossen Rat, 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-Thüning und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes (P058405)
- 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 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Finanzierung des Vorhabens

Innenstadt – Qualität im Zentrum

zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 05.0865.01 und den Bericht Nr. 05.0865.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Zur Erarbeitung eines integralen Entwicklungskonzepts für die Basler Innenstadt im Rahmen des Projekts „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wird ein Kredit von CHF 950'000 (Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2008 bis 2010, Position 6170.110.2.1073, Hochbau- und Planungsamt, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.