



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.1977.01 / 05.8309.04

BVD/P101977/P058309
Basel, 10. November 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 9. November 2010

Ausgabenbericht

Neues Verkehrskonzept Innenstadt Grundkonzept und Erweiterung Kleinbasel

sowie

Zwischenbericht

Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
2.1 Allgemeines.....	3
2.2 Grundlagen	3
2.3 Anzug Jost und Konsorten	4
3. Ziele	5
3.1 Richtplan Kanton Basel-Stadt	5
3.2 Leitplanken UVEK.....	5
3.3 Mitwirkung «Innenstadt- Qualität im Zentrum»	6
4. Grundkonzept	7
4.1 Allgemeines.....	7
4.2 Grundsätze.....	7
4.3 Konzeptansatz.....	8
4.4 Umsetzungsmodule	9
5. Signalisation	10
5.1 Allgemein	10
5.2 Fussgängerzone	11
5.3 Fussgängerbereiche mit Veloverkehr	12
5.4 ÖV-Achsen.....	12
5.5 Tempo 30.....	13
5.6 Zusammenfassung	13
5.7 Wechselsignale.....	14
6. Sonderregelungen für Velos & Taxis	14
6.1 Veloverbindungen und –parkplätze.....	14
6.2 Taxi	14
7. Mechanische Sperren	16
8. Parallelprojekte	16
8.1 Verordnung betreffend die Zufahrtsbewilligungen in die Innenstadt (Kernzone) während den Sperrzeiten.....	16
8.2 Gestaltungskonzept Innenstadt.....	17
9. Zielerfüllung	18
9.1 Ansprüche der Verkehrsarten	18
9.2 Forderungen UVEK (sogenannte «Leitplanken UVEK»)	19
9.3 Forderungen QuiZ.....	20
10. Nächste Schritte	21
10.1 Projektierung und Ausführung Signalisation + Markierung	21
10.2 Studie «Mechanische Sperren für die Basler Innenstadt»	21
11. Termine	23
12. Anträge	24

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, für die Umsetzung eines neuen Verkehrskonzepts in der Innenstadt den erforderlichen Kredit von CHF 1'250'000 (für das Modul 1 „Grundkonzept“) bzw. die Erhöhung dieses Betrages um CHF 100'000 (für das Modul 2 „Erweiterung Kleinbasel“) auf gesamthaft CHF 1'350'000 zu bewilligen.

Die Ausgaben werden auf folgende Arbeiten aufgeteilt:

- Projektierung und Ausführung Signalisations- und Markierungsanpassungen
- Projektierungskredit «Mechanische Sperren für die Basler Innenstadt»

Der Gesamtbetrag von CHF 1'350'000 ist im Budget des Bau- und Verkehrsdepartements (Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur») unter der Position 6618.3002.0003 eingestellt.

2. Ausgangslage

2.1 Allgemeines

Der Wunsch nach einem neuen Verkehrskonzept für die Innenstadt (VKI) ist 1999 im Regierungsratsbeschluss 27/72 zum Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS, Massnahme 62C) erstmals offiziell formuliert worden. Seither sind zwei Entwürfe für das Verkehrskonzept durch das Hochbau- und Planungsamt (2000) und die Kantonspolizei (2004) ausgearbeitet worden. Bei beiden Vorschlägen wurde in der jeweiligen Vernehmlassung (intern und extern) klar, dass kein Konsens der verschiedenen Interessensgruppen erreicht werden konnte.

Mit dem Ratschlag 05.0865.01 aus dem Jahr 2008 ist die dritte Runde eingeläutet worden. Neben dem Mitwirkungsprozess «Innenstadt - Qualität im Zentrum» wird darin auch das Vorgehen in Sachen VKI skizziert. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rats hat im Rahmen der Beratung insgesamt elf so genannte Leitplanken für das neue Verkehrskonzept Innenstadt formuliert. Mit RRB (09/24/5) vom 11. August 2009 hat der Regierungsrat die Leitplanken der UVEK zur Kenntnis genommen und das Bau- und Verkehrsdepartement mit deren Einarbeitung in das neue Verkehrskonzept Innenstadt beauftragt.

2.2 Grundlagen

Es bestehen diverse politische Vorstösse zum Thema, sowie die im APS formulierten Wünsche. An mehreren Öffentlichkeitsveranstaltungen sind zudem weitere Anforderungen an das VKI von verschiedenen Seiten formuliert worden. Um einen sinnvollen Neustart des Projekts zu ermöglichen, nimmt der vorliegende Vorschlag insbesondere Bezug auf die folgenden zwei Inputs:

- Bericht UVEK zum Ratschlag 05.0865.01 «Neues Verkehrsregime Innenstadt zur Umsetzung»; so genannte **Leitplanken UVEK** (siehe Kap. 3.2)

- Ergebnisse der **Mitwirkung «Innenstadt - Qualität im Zentrum» (QuiZ)** (Plenum und Arbeitsgruppen) zum Thema Mobilität

Die Anforderungen und Ansprüche der unterschiedlichsten Interessengruppen sind in den beiden als Basis bezeichneten Grundlagen nochmals formuliert worden. Sie decken sich grossmehrheitlich mit den Inhalten der weiteren Grundlagen (APS, politische Vorstösse, Vorstösse aus der Bevölkerung, ...).

2.3 Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Oktober 2007 den nachstehenden Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten (1. Überweisung 20.10.2005) stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Viele europäische Städte jeglicher Grösse kennen zur besseren Regelung der Zufahrtsberechtigung in ihre Fussgängerzonen die Vorrichtung von versenkbaren Pfosten. Diese stören das Strassenbild nicht und können äusserst flexibel eingesetzt werden. Mittels der heutigen technischen und elektronischen Möglichkeiten können exakt auf den jeweiligen Nutzer, die jeweilige Nutzerin zugeschnittene Zufahrtsberechtigungen ausgestellt werden. Die Bewirtschaftung solcher Zufahrtsberechtigungen ist ökonomisch durchaus möglich, auch andere Städte bringen dies fertig. Mindestens ein Teil der aufwändigen polizeilichen Kontrollen entfällt; wer keine Berechtigung besitzt, kann nicht in die Fussgängerzone einfahren und somit nicht gegen Fahrverbote verstossen. Wird das Fahrverbot während gewisser Zeiten aufgehoben, bleiben die Pfosten versenkt. Warum sollte dies nicht auch in Basel funktionieren?“

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten zu prüfen und zu berichten, wo konkret er solche versenkbare Pfosten einrichten und damit Zufahrtsberechtigungen besser regeln will.“

3. Ziele

Die übergeordneten Projektziele werden aus den Politikzielen sowie den Grundlagen abgeleitet. Sie werden an dieser Stelle stichwortartig wiedergegeben.

3.1 Richtplan Kanton Basel-Stadt

- Objektblatt Mobilität – Leitsätze
 - 40: Stadtgerechte Mobilität - mit hoher Priorität auf den Platz sparenden und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr – sowie optimale regionale, nationale und internationale Verkehrsanbindungen für den Personen und Güterverkehr sind zu fördern.
 - 41: Um den Platz sparenden, umwelt- und gesundheitsfördernden Langsamverkehr zu fördern, sind für Fussgänger und Velofahrer sowohl die Sicherheit als auch die (Benutzungs-) Attraktivität der Netze und Verbindungen durch Ausbau, betriebliche und gestalterische Massnahmen zu erhöhen; die Innenstadt ist mit einem zusammenhängenden Fussgängerbereich (Fussgänger „Y“) aufzuwerten.

3.2 Leitplanken UVEK

Die UVEK des Grossen Rats hat mit dem Bericht zum Ratschlag betreffend Verkehrskonzept Innenstadt im März 2008 folgende Leitplanken für die weitere Bearbeitung formuliert:

- [1] Formulierung von Leitplanken für die weitere Bearbeitung.
→ allgemeine Forderung ohne Bezug zum Verkehrskonzept
- [2] **Vereinheitlichung der Sperrzeiten** und Ausdehnung in die Nachtstunden.
- [3] **Vorläufiger Verzicht auf Wechselsignale** und Einbettung in ein **Gesamtkonzept** mit Prozess «Qualität im Zentrum».
- [4] Problematik Umsetzung Regeln mit Wechselsignalen.
→ allgemeiner Hinweis
- [5] **Möglichst viele Strassen als Fussgänger-, Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen zu gestalten.** Ausnahmen auf ÖV-Achsen.
- [6] **Reduktion der Anzahl Motorfahrzeuge** in der Innenstadt. Einfaches, schnelles, transparentes **Bewilligungsverfahren.**
→ Bestandteil der Verordnung «Sonderregelungen für die Innenstadt»
- [7] **Prüfung von Pollern** zur Kontrolle der Zufahrtsberechtigungen.
- [8] **Durchquerbarkeit und Zugänglichkeit der Innenstadt für Velofahrer** sicherstellen. Die Velozulassung soll nur dort eingeschränkt werden, wo ein gefahrloses Nebeneinander Velofahrer – Fussgänger nicht möglich ist.
- [9] Für die Verwirklichung des Fussgänger-Ypsilons muss die **Mittlere Brücke für den MIV gesperrt** werden. Zudem soll die **Aeschenvorstadt als Fussgängerachse** eingestuft und auf dem **Bankenplatz** eine **Verkehrsberuhigung** angestrebt werden.

- [10] **Verknüpfung** von Sperrzeiten für die **Mittlere Brücke mit dem Bau eines Parkings im Gebiet Aeschen** als Basis für die **politische Diskussion**.
- [11] **Neuer Ratschlag bis Mitte 2009**
→ Aufgrund Verknüpfung mit diversen weiteren Ratschlägen und Integration in den Prozess «Qualität im Zentrum» (Abschluss Sommer 2010) war eine sinnvolle und koordinierte Bearbeitung bis zum vorgegebenen Termin nicht möglich.

3.3 Mitwirkung «Innenstadt- Qualität im Zentrum»

Vom Frühling bis zum Herbst 2009 fanden im Rahmen des Projekts «Innenstadt – Qualität im Zentrum» drei mehrstündige, extern moderierte Mitwirkungsverfahren mit rund 50 Basler Interessenorganisationen und ca. 20 Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung statt. Ziel war es, Positionen, Erwartungen und Wünsche aber auch Konflikte und Dissensthemen zu ermitteln. Dabei zeichneten sich vor allem die Schwerpunktbereiche Verkehr, Einkaufen und Gastronomie und Nutzung des Raums ab. Als Ergebnis wurden von den Mitwirkenden „Wunschbilder“ der Basler Innenstadt für das Jahr 2020 skizziert. Je Handlungsfeld (in diesem Falle = Verkehrsart) sind hierzu die folgenden spezifische Aussagen durch die Teilnehmenden formuliert worden (Zitate Zwischenbericht «Innenstadt – Qualität im Zentrum / Ergebnisse der Mitwirkung» vom Mai 2010):

- **Wunschbild «Fussverkehr»**
Das Fussgänger-Y ist als verkehrsberuhigte Fussgängerachse mit einzelnen Fussgängerzonen differenziert umgesetzt worden. Auch weitere Strassen im erweiterten Perimeter der Innenstadt mit einem Potential für eine vermehrte Fussgängernutzung wurden identifiziert und als Fussgängerzone umgestaltet oder vom Durchgangsverkehr entlastet.
- **Wunschbild «motorisierter Individualverkehr (MIV)»**
Einheitliche Sperrzeiten und ein transparentes Verfahren für Zugangsbewilligungen beschränken die Zufahrt in die Fussgängerzonen der Innenstadt, der Zugang für die Anlieferung und die Bewohnerinnen und Bewohner ist reguliert und vereinheitlicht. Eine restriktive Kontrolle der Zugangsberechtigung findet statt. Park&Ride-Standorte in der Region fördern die Kombination von MIV und ÖV.
- **Wunschbild «Veloverkehr»**
Der Veloverkehr wird durch Zu- und Durchfahrten durch die Innenstadt auf Veloachsen und mehr dezentrale und bedürfnisgerechte Parkplätze gefördert. Damit wurde nicht nur die Funktion des Velos als rollende Einkaufstasche, sondern auch als umweltverträgliches Fortbewegungsmittel für Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher und Arbeitende gefördert.
- **Wunschbild «öffentlicher Verkehr (ÖV)»**
Die Innenstadt ist gut und direkt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Behinderung der Fussgängerinnen und Fussgänger durch die dichte Taktfolge von Tram und Bus im Korridor Claraplatz-Schiffplänli-Claraplatz ist dank Netzoptimierungen, dem Bau von Neubaustrecken und der Verbesserung der Haltestellengestaltung verringert worden. Die Aufwertung von Busstrecken zu Tramstrecken wurde geprüft und wo sinnvoll umgesetzt. Das Taxi ergänzt das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Der Nutzen des Herzstücks der Regio S-Bahn wurde aufgrund der Untersuchung der verschiedenen Varianten der Linienführung entschieden.

4. Grundkonzept

4.1 Allgemeines

Das neue Verkehrskonzept Innenstadt zeigt das übergeordnete Grundkonzept für die Verkehrsregelungen im Kern der Stadt Basel. Auf dieser Stufe nicht betrachtet werden lokale, auf einzelne Abschnitte begrenzte Fahrverbote sowie Einbahnregelungen. Die Überprüfung dieser Sonderregeln wird im nächsten Planungsschritt vorgenommen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass heute bestehenden Regelungen nur dann angepasst werden, wenn sie mit dem Gesamtkonzept im Widerspruch stehen.

4.2 Grundsätze

«blau statt rot»

Bei der Wahl der Signalisation wird versucht wenn immer möglich «blaue Fahrordnungen» den «roten Verbotsschildern» vorzuziehen. Es wird gezeigt, wer die Zone/Strasse hauptsächlich nutzt bzw. nutzen darf und nicht, wer sie nicht benutzen darf, damit der Hauptnutzer zum Zug kommt.

«Stopp dem Schilderwald»

Zonensignalisationen regeln diverse weitere verkehrliche Anordnungen (z.B. Höchstgeschwindigkeit, Parkierungsregeln) auf einem Schild und tragen damit massgeblich zu einer Reduktion der Anzahl notwendiger Schilder in der Innenstadt bei.

«ein Blick genügt»

Die Aussage der Signalisation soll mit einem Blick erfasst werden können. Neben den eigentlichen Signalen sollen maximal zwei Zusatzinformationen angebracht werden.

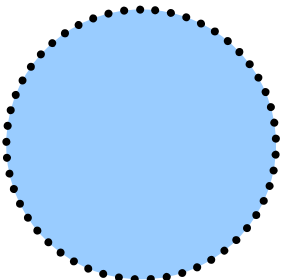

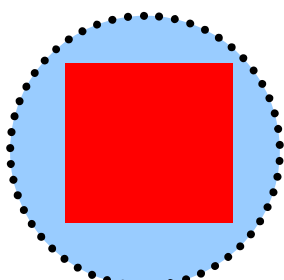



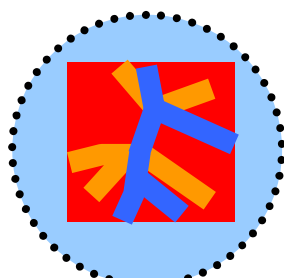

«gleiche Regeln im ganzen Zentrum»

Um die Wiedererkennbarkeit und damit auch die Durchsetzbarkeit der Regelungen zu erhöhen sollen im gesamten Perimeter möglichst wenig unterschiedliche Zonen eingerichtet werden. Dies bringt auch deutliche Vorteile in der Kommunikation.

«Erleichterungen statt Sperrzeiten»

Das heutige System mit Sperrzeiten für den MIV während der Ladenöffnungszeiten ist auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Mit dem neuen Verkehrskonzept soll insbesondere für den Kern der Innenstadt klar signalisiert werden, dass die Priorität den Fussgängern gilt. Für den notwendigen «Rest-MIV» werden Erleichterungen signalisiert.

4.3 Konzeptansatz

Konzept	Erläuterung	Signal
	<p>Der Perimeter (...) für das Verkehrskonzept Innenstadt wird durch den City-Ring vorgegeben. Innerhalb der Grenzen ist grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (■) vorgesehen.</p>	 <p>ZONE 30 ausgenommen in markierten Feldern</p>
	<p>Der Kern der Innenstadt gehört den Fussgängern. Die Bevorzugung der Fussgänger in der Innenstadt erfolgt am stärksten mit der Fussgängerzone. Sie wird überall dort angeordnet, wo hauptsächlich Fussgänger verkehren. <i>Bsp.: Freie Strasse, Spalenberg</i></p>	 <p>ZONE Zufahrt zum Güterumschlag im Schritttempo gestattet Mo-Fr 6-11 / Sa 6-9</p>
	<p>Für Velorouten ist die Fussgängerzone aufgrund ihrer Geschwindigkeitsbeschränkung (Schritttempo) ungeeignet. Überall wo Velos fahren sollen, kommt die Begegnungszone mit Ausschluss des MIV zum Einsatz. Die Fussgänger geniessen weiterhin Vortritt. <i>Bsp: Münsterplatz, Webergasse</i></p>	 <p>ZONE Güterumschlag gestattet Mo-Fr 6-11 / Sa 6-9</p>
	<p>Auf den Tramachsen durch die Innenstadt soll der öffentliche Verkehr weiterhin Vortritt geniessen. Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30km/h und je nach Abschnitt die Zulassung von Velos, Mofas, Taxis oder Anlieferung. <i>Bsp: Falknerstrasse, Greifengasse, Clarastrasse</i></p>	 <p>Ausgenommen BUS Güterumschlag gestattet Mo-Fr 6-11 / Sa 6-9</p>

Kern des neuen Verkehrskonzepts für die Innenstadt sind die autofreien Gebiete in der Innenstadt. Diese Gebiete sind mit folgenden Ausnahmen grundsätzlich den Fussgängern vorbehalten:

Verkehrsart	räumlich beschränkt	zeitlich beschränkt
öffentlicher Verkehr	ja Tram-Achsen, Bus-Routen	nein
Veloverkehr	ja auf vorgegebenen Routen	nein
Taxis	ja auf vorgegebenen Routen	ja Durchfahrt auf Tram-Achsen zwischen 21.00h-06.00h
Güterumschlag	nein mit einzelnen Ausnahmen	ja Mo-Fr. 06.00h – 11.00h Sa. 06.00h - 09.00h
Sonderbewilligungen	ja gemäss Bewilligung	ja gemäss Bewilligung
Anwohner mit eigenem Parkplatz	ja Zu- / Wegfahrt Parkplatz	nein

4.4 Umsetzungsmodule

→ siehe Anhang 3: separate Pläne

Modul 1: Grundkonzept

Das Grundkonzept sieht die Umsetzung des autofreien Innenstadt-Kerns in grossen Bereichen Grossbasels vor. Die Stadthausgasse, Teile des Marktplatzes und die Eisengasse können weiterhin vom MIV befahren werden. Die Mittlere Brücke ist nicht Bestandteil des Grundkonzepts. Damit ist eine zusammenhängende, autofreie Zone in Gross- und Kleinbasel nicht möglich. Im Kleinbasel entstehen kleinere, isolierte autofreie Gebiete.

Modul 2: Erweiterung Kleinbasel

Mit der Integration der Mittleren Brücke in den autofreien Innenstadt-Kern können die im Grundkonzept aufgezeigten Gebiete miteinander verbunden werden und insbesondere im Kleinbasel kann die autofreie Zone deutlich vergrössert werden. Neben der Rheingasse kann auch die Ochsen-gasse als Begegnungszone signalisiert werden. Am Grossbasler Ufer kann insbesondere die Eisengasse vom MIV entlastet werden.

5. Signalisation

5.1 Allgemein

Im Bestreben, die übergeordneten Ziele gemäss Kapitel 3 zu erfüllen sowie die in Kapitel 4.2 formulierten Grundsätze einzuhalten, werden für die gesamte Basler Innenstadt insgesamt vier verschiedene Signalisationstypen vorgesehen. Für einzelne Abschnitte sind Ausnahmen möglich, grundsätzlich soll aber im ganzen Perimeter auf die vorgesehenen Signale zurückgegriffen werden. Dadurch kann die Verständlichkeit und damit vor allem auch die Umsetzbarkeit der Regelungen verbessert werden. Insbesondere für den Güterumschlag in den «autofreien» Gebieten sind folgende Zusatzinhalte auf den Schildern vorgesehen:

- **Güterumschlag statt Zubringerdienst**
Der Zusatz «Güterumschlag» erlaubt das Ein- und Ausladen von Gütern. Die Ladetätigkeit ist ohne Verzug zu beenden. Anschliessend muss das Fahrzeug den belegten Raum wieder freigeben. Im Gegensatz zum heute verbreitet geltenden «Zubringerdienst» sind insbesondere Personentransporte und –abholdienste nicht mehr zugelassen. Die Umsetzbarkeit der Regelung kann dadurch deutlich erhöht werden.
- **Anlieferungszeiten**
In der Basler Innenstadt bestehen heute sehr unterschiedliche Regelungen für die Anlieferungszeiten. Die Zeiten haben grösstenteils keinen Bezug mehr zu den aktuell geltenden Ladenöffnungszeiten in der Innenstadt. Die Anlieferungszeiten werden deshalb vereinheitlicht.

Der neue Vorschlag orientiert sich einerseits am Bedürfnis des Gewerbes für eine möglichst liberale Regelung, bezieht aber gleichzeitig auch die Anforderungen der Anwohnerschaft in der Innenstadt (Nachtruhe), sowie den Wunsch der Kunden nach möglichst ungestörtem «Flanieren» ein.

Es werden folgende, einheitliche Zeiten für den Güterumschlag für die gesamte autofreie Kernzone der Basler Innenstadt vorgesehen:

- Montag bis Freitag: 6:00 Uhr bis 11:00 Uhr
- Samstag 6:00 Uhr bis 09:00 Uhr

Zeit	0					6		9		11	12					18	20	22			
Mo - Fr	Red	Red	Red	Red	Red	Blue	Blue	Blue	Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red
Samstag	Red	Red	Red	Red	Red	Blue	Blue	Blue	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red
Sonntag	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red
	Red	Nachtruhe (Anwohner)									Green	Flanieren (Besucher / Kunden)									
	Blue	Anlieferung (Gewerbe)																			

Zum Vergleich werden hier die signalisierten Anlieferungszeiten ausgewählter Schweizer Innenstädte aufgezeigt:

Stadt	Montag – Freitag	Samstag
Basel (Projekt)	06:00 Uhr – 11:00 Uhr	06:00 Uhr – 09:00 Uhr
Bern	05:00 Uhr – 11:00 Uhr 18:30 Uhr – 21:00 Uhr	
Brig	07:00 Uhr – 10:00 Uhr	
Neuchatel	06:00 Uhr – 10:00 Uhr	06:00 Uhr – 09:00 Uhr
Thun	05:00 Uhr – 11:00 Uhr	05:00 Uhr – 09:00 Uhr
Visp	07:00 Uhr – 11:00 Uhr	
Zürich	05:00 Uhr – 12:00 Uhr	

5.2 Fussgängerzone



Art. 22c⁶⁵ Fussgängerzone

¹ «Fussgängerzonen» (2.59.3) sind den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schritttempo gefahren werden; die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.⁶⁶

² Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Jene Teile der Innenstadt, welche (mit Ausnahmen) den Fussgängern vorbehalten sind, werden als Fussgängerzone signalisiert. Das Signal der Fussgängerzone impliziert ein Fahrverbot für alle Fahrzeuge (inkl. Velos), eine Höchstgeschwindigkeit (für ausnahmsweise zugelassene Fahrten) von ca. 5km/h (separate Erinnerung im Hinweistext) sowie Fussgängervortritt.

5.3 Fussgängerbereiche mit Veloverkehr



Art. 22b⁶³ Begegnungszone

¹ Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.⁶⁴

² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Der Veloverkehr soll in der Innenstadt bevorzugt behandelt werden. Für übergeordnete Velorouten ist die Geschwindigkeitsregelung der Fussgängerzone (Schritttempo = 5 km/h) nicht tauglich. Für diese Velorouten wird deshalb ein Signal mit beinahe identischen Regelungen für die Zulassung von Fahrverkehr sowie Vortrittsrecht für Fussgänger gewählt. Die Höchstgeschwindigkeit von 20km/h lässt eine adäquate Durchfahrt von Velos zu.

5.4 ÖV-Achsen



Art. 19 Teilfahrverbote, Fussgängerverbot

¹ Teilfahrverbote verbieten den Verkehr für bestimmte Fahrzeugarten und haben folgende Bedeutung:

a.⁴⁰ Das «Verbot für Motorwagen» (2.03) gilt für alle mehrspurigen Motorfahrzeuge, inbegriffen Motorräder mit Seitenwagen.

b.⁴¹ Das «Verbot für Motorräder» (2.04) gilt für alle Motorräder.

Alle Strassen im autofreien Kernbereich der Innenstadt mit öffentlichem Verkehr (Tram / Bus) müssen speziell signalisiert werden. Sowohl eine allzu starke Geschwindigkeitseinschränkung (Schritttempo oder 20km/h) als auch das Vortrittsrecht der Fussgänger entsprechen nicht der geforderten Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Die Tramachsen dienen zusätzlich auch den Velos und Mofas als Durchfahrtsroute. Es gilt die übergeordnete Geschwindigkeitsregelung d.h. Tempo 30.

Auf Tram-Achsen sind Taxis zwischen 21:00 Uhr abends und 06:00 morgens zur Durchfahrt berechtigt (vgl. Punkt 6.2.).

5.5 Tempo 30



Art. 22a⁶² Tempo-30-Zone

Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Im Perimeter des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt herrscht grundsätzlich Tempo 30. Mit der Zonen-Signalisation wird jeweils an den Zugängen zum Kernbereich einmal auf das geltende Regime hingewiesen.

5.6 Zusammenfassung

Zulassung	MIV	nein	nein	nein	ja
	Mofas	nein	nein	ja	ja
	Velos	nein	ja	ja	ja
Ausnahmen		Güterumschlag	Güterumschlag	ÖV / Güterumschlag	-
Tempo Fahrverkehr		5 km/h	20 km/h	gemäss übergeordnete Regelung	30 km/h
Vortritt		Fussgänger	Fussgänger	Fahrverkehr	Fahrverkehr
Parkieren		mark. Felder	mark. Felder	gemäss übergeordnete Regelung	mark. Felder

5.7 Wechselsignale

Wechselsignale sind im vorliegenden Konzept nicht vorgesehen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass im Normalbetrieb durch die deutliche Reduktion der Regelungen auf flexible Signale verzichtet werden kann.

Für die Signalisation von Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit Anlässen in der Basler Innenstadt (beinahe wöchentlich, insbesondere während des Sommers) ist heute ein beträchtlicher, betrieblicher Aufwand nötig. Es ist denkbar, dass zu einem späteren Zeitpunkt in einem separaten Projekt ein Antrag zur Realisierung eines flexiblen Verkehrsleitsystems für die Innenstadt gestellt wird.

6. Sonderregelungen für Velos & Taxis

6.1 Veloverbindungen und –parkplätze

→ siehe Anhang 3: separate Planskizzen «Veloverbindungen»

Die Veloverbindungen durch die autofreie Innenstadt verlaufen in den Begegnungszonen und entlang der Tramachsen. In den Fussgängerzonen wird das Velofahren grundsätzlich verboten. Einzige Ausnahme bildet die Route Untere Schneidergasse - Sattelgasse - Glockengasse - Untere Hutgasse. Dort wird das Velofahren (im Schrittempo) weiterhin zugelassen, weil der Umweg auf der Route Blumenrain - Barfüsserplatz via Marktplatz als zu gross beurteilt wird und zudem die Tramachse zweimal gequert werden müssten.

Veloparkplätze in Fussgängerzonen sind verkehrsrechtlich weiterhin möglich und werden auch als sinnvoll erachtet. Die dezentrale Anordnung von kleinen Veloabstellplätzen erlaubt den Kundinnen und Kunden der Innenstadt die Mitnahme ihres Fahrzeugs bis zum Zielort. Im Rahmen von Umgestaltungsprojekten kann durchaus die Verlegung der Veloabstellplätze aus der Strasse (z.B. in Seitengassen) angestrebt werden.

Mofas sind nur auf der zentralen Route entlang der Tramachsen sowie im Bereich Markplatz – Eisengasse zugelassen.

6.2 Taxi

→ siehe Anhang 3: separate Planskizzen «Taxi»

6.2.1 Allgemeines

Das Taxi als halb-öffentliches Verkehrsmittel soll in der Innenstadt weiterhin (mittels Sonderregelungen) gegenüber dem MIV bevorzugt behandelt werden. Auf eine Integration der Sonderregelung auf den Signalen wird aus Gründen der Lesbarkeit der Signale bewusst verzichtet.

6.2.2 Standplätze

Innerhalb des Perimeters existieren heute (Stand März 2010) 56 permanente und temporäre Standplätze für Taxis. Ein Grossteil der bestehenden Taxistandplätze kann unverändert beibehalten werden. Die Zufahrt erfolgt entweder über Tempo 30-Zonen oder Tram-Achsen, für welche den Taxis eine Sonderbewilligung ausgestellt wird.

Für das Modul 1 «Grundkonzept» ergeben sich keine Änderungen für die Taxistandplätze. Sie können an den heute vorgesehenen Orten beibehalten werden.

Mit Realisierung des Moduls 2 «Erweiterung Kleinbasel» sind im Grossbasel drei Standplätze an der Eisengasse und auf dem Marktplatz im autofreien Bereich angeordnet. Es ist vorgesehen, die betroffenen Standplätze entweder an den Blumenrain oder in den Raum Fischmarkt zu verschieben. Eine Zulassung während der Nachtstunden ist denkbar. Im Kleinbasel liegen nach der Umsetzung des Moduls 2 die beiden temporären Standplätze an der Rheingasse im autofreien Bereich. Es ist eine Verlegung in den Bereich des Kleinbasler Brückenkopfs der Mittleren Brücke anzustreben. Damit gehen durch das neue Verkehrskonzept Innenstadt keine Taxi-Standplätze verloren.

Eine Übersicht zu den bestehenden Taxistandplätzen sowie den betroffenen Standplätzen auf Grund des Verkehrskonzepts (gelb hinterlegt) zeigt folgende Tabelle:

Ort	Anzahl permanent	Anzahl temporär	Verkehrskonzept geplant	
			Modul 1: Grundkonzept	Modul 2: Erweiterung Kleinbasel
Auf der Lyss	2		T30	
Barfüsserplatz	5		autofrei / Tramachse	
Blumenrain	6		T30	
Claragraben (Claraplatz)	6		T30	
Eisengasse	1		T30	autofrei
Kasernenstrasse		2 22.00 – 04.00	T30	
Marktplatz	2		T30	autofrei
Rheingasse		2 22.00 – 04.00	T30	autofrei
Steinenberg	10		autofrei / Tramachse	
Steinentorstrasse [Klosterberg]	4		T30	
Steinentorstrasse [Radisson]	2		T30	
Steinentorstrasse [kombiniert mit Güterum- schlag]	4		T30	
Total	52	4		

6.2.3 Durchfahrt

Die Durchfahrt durch die Innenstadt auf beiden Seiten des Rheins ist Taxis zwischen 21.00 Uhr abends und 06.00 Uhr morgens gestattet. Die Tram-Achsen und der Marktplatz im Gegenverkehr, sowie die Marktgasse und die Eisengasse (Einbahn für MIV) werden in diesem Zeitraum für den Taxiverkehr geöffnet. In dieser Zeit ergänzen die Taxis den mit ausgedünntem Takt betriebenen resp. ruhenden öffentlichen Verkehr in der Innenstadt.

7. Mechanische Sperren

Sowohl in den Leitplanken der UVEK (Leitplanke 7) als auch im Anzug Jost und Konsorten wird der Einsatz von mechanischen Sperren in der Basler Innenstadt gefordert. Dieser soll die Einhaltung des Verkehrskonzepts mit gleichzeitig möglichst geringem Kontrollaufwand sicherstellen. Die Absperrung von Zufahrten in der Innenstadt durch mechanische Sperren verlangt nach einem separaten Konzept. Durch die im vorliegenden Konzept vorgesehenen Signalisations- und Markierungsanpassungen kann davon ausgegangen werden, dass eine deutliche Klärung der Regelungen eintreten wird und damit auch die Übertretungsquote sinken wird. Zusätzlich wird es, vor allem bei der Einführung, vermehrt Kontrollen geben müssen, um die neue Situation durchzusetzen. Für die Evaluation des besten Systems für die Basler Innenstadt sind sowohl planerische (z.B. Lage und Anzahl, aber auch das System), bauliche (inkl. denkmalpflegerische, stadtgestalterische), als auch betriebliche Kriterien (z.B. Spontanfreigabe für Notfalldienste) zu berücksichtigen. Auf Basis des vorliegenden Grundkonzepts können dazu noch keine verlässlichen Aussagen gemacht werden.

Es wird deshalb vorgeschlagen, im Rahmen einer Studie das beste System für Basel zu finden. Mögliche Standorte für mechanische Sperren werden im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten für das Verkehrskonzept Innenstadt und vor allem im Rahmen der Umsetzung einzelner Gestaltungsprojekte sowie anhand der Erfahrungen in der Umsetzungen der Signale und Markierungen evaluiert. Anhand eines Musterstandorts sollen erste Erfahrungen mit dem gewählten System gesammelt werden. Die Anforderungen aus den Leitplanken UVEK sowie des Anzugs Jost werden durch die vorgeschlagenen drei Arbeitsschritte erfüllt.

8. Parallelprojekte

8.1 Verordnung betreffend die Zufahrtsbewilligungen in die Innenstadt (Kernzone) während den Sperrzeiten

Die Sonderregelungen für die Zufahrt zum autofreien Kern der Innenstadt werden in einer separaten Verordnung geregelt. Die separate Verordnung regelt die Bewilligung unter anderem für folgende Nutzergruppen:

- Notfalldienste
- Hotelzufahrt
- Anwohner
- Marktfahrer
- Gehbehinderte

Der Güterumschlag zu den in Kapitel 5 genannten Zeiten ist bewilligungsfrei und damit nicht Bestandteil dieser Verordnung.

8.2 Gestaltungskonzept Innenstadt

8.2.1 Auftrag

Im Ratschlag (Beschluss GR 16.04.2008, Nr. 08/16/20.1G) zum Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wurde von politischer Seite festgelegt, dass im Anschluss an das Mitwirkungsverfahren ein Entwicklungskonzept mit Richtlinien für die Gestaltung des öffentlichen Raums der gesamten Innenstadt erarbeitet werden soll. Dies soll durch ein Varianzverfahren erreicht werden, dessen Ergebnis anschliessend in einem Konzept zur etappierten Umsetzung konkretisiert wird.

Das Hochbau- und Planungsamt ist aktuell mit den Vorbereitungsarbeiten zum Varianzverfahren für das Gestaltungskonzept Innenstadt beschäftigt.

8.2.2 Koordinationsarbeit und Abhängigkeiten

Das Verkehrskonzept stellt eine zentrale Rahmenbedingung für die Durchführung des Varianzverfahrens und die Erarbeitung des Gestaltungskonzepts Innenstadt sowie die anschliessenden Gestaltungsprojekte für einzelne Plätze, Strassen und Gassen dar. Die Gestaltung der öffentlichen Räume in der Innenstadt muss sich an den Festlegungen des Verkehrskonzepts orientieren. Gleichzeitig bietet die Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes Innenstadt die Chance, die geplante Verkehrsregelung des Verkehrskonzepts zu unterstützen und zu verdeutlichen.

Die enge Koordination zwischen den beiden Projekten bzw. Planungsprozessen innerhalb der Verwaltung ist sichergestellt.

9. Zielerfüllung

9.1 Ansprüche der Verkehrsarten

Das neue Verkehrskonzept bringt für alle Verkehrsarten in der Innenstadt Verbesserungen im Vergleich zum heutigen Zustand. Als wichtigste Argumente können folgende Punkte hervorgehoben werden:

- **Fussgänger:** Die autofreien Bereiche in der Basler Innenstadt werden erweitert. Zudem entstehen „echte“ Fussgängerzonen, in denen neben der Anlieferung nur noch Fahrzeuge mit Sonderbewilligungen verkehren dürfen.
- **Geschäfte in der Innenstadt inkl. Anlieferung:** Durch die Vereinheitlichung der Zufahrtsregelungen und die Fokussierung auf den Güterumschlag vereinfacht sich die Anlieferung für die Ladengeschäfte innerhalb des Perimeters. Die Aufwertung der Strassen für den Fussverkehr steigert die Attraktivität der Basler Innenstadt – auch für die Kundschaft.
- **Veloverkehr:** Die Entlastung der Basler Innenstadt vom MIV wird die Behinderungen für den Veloverkehr verringern. Die klare Festlegung auf drei Veloverbindungen durch die Innenstadt erlaubt eine klarere Wegweisung. Mit der Regelung als Begegnungszone/Tram-Achse kann der Veloverkehr entlang dieser Verbindungen mit einer adäquaten Geschwindigkeitsbeschränkung (20 Km/h) fließen.
- **Anwohnerschaft in der Innenstadt:** Mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts ist von einer deutlichen Reduktion der Anzahl motorisierter Fahrzeuge in der Innenstadt auszugehen. Anwohnerinnen und Anwohner mit eigenem Parkplatz können mit einer Sonderbewilligung weiterhin unbeschränkt zufahren.
- **Taxi:** Die Taxis werden in der Innenstadt gegenüber dem MIV bevorzugt. Mit dem Durchfahrtsrecht zwischen 21.00h und 06.00h ergänzen sie den öffentlichen Verkehr. Die im Modul 2 wegfallenden Standplätze können kompensiert werden.
- **MIV:** Die Vereinheitlichung der Regelungen erleichtert vor allem für auswärtige Besucherinnen und Besucher der Innenstadt die Orientierung. Mit der Vergrösserung der Fussgängerbereiche werden zusätzliche Parkhäuser direkt an die Einkaufsstrassen der Basler Innenstadt angeschlossen.
- **ÖV:** Trotz Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 im gesamten Perimeter profitiert der öffentliche Verkehr in der Innenstadt vor allem von der Entlastung vom MIV. Die Behinderungen durch Fahrzeuge auf den Tram-Achsen werden abnehmen.

9.2 Forderungen UVEK (sogenannte «Leitplanken UVEK»)

Nr.	Forderung	Zielerfüllung
1	Formulierung von Leitplanken für die weitere Bearbeitung	→ allgemeine Forderung ohne Bezug zum Verkehrskonzept
2	Vereinheitlichung der Sperrzeiten	erfüllt
3	Vorläufiger Verzicht auf Wechselsignale und Einbettung in ein Gesamtkonzept mit Prozess «Innenstadt - Qualität im Zentrum»	erfüllt Grundkonzept kann ganz auf Wechselsignale verzichten; Ergebnisse «Innenstadt - Qualität im Zentrum» als Grundlage verwendet
4	Problematik Umsetzung Regeln mit Wechselsignalen	→ allgemeiner Hinweis
5	möglichst viele Strassen als Fussgänger-, Begegnungs- oder Tempo 30-Zonen	erfüllt
6	Reduktion der Anzahl Motorfahrzeuge in der Innenstadt. Einfaches, schnelles, transparentes Bewilligungsverfahren	→ Bestandteil der Verordnung «Sonderregelungen für die Innenstadt»
7	Prüfung von Pollern zur Kontrolle der Zufahrtberechtigungen	erfüllt Musterversuch zur Evaluation des besten Systems für Basel
8	Durchquerbarkeit und Zugänglichkeit der Innenstadt für Velofahrer	erfüllt 3 Veloverbindungen im Grossbasel und Durchlässigkeit im Kleinbasel für Velofahrer
9	Mittlere Brücke für den MIV gesperrt	politischer Entscheid Bei Umsetzung des Moduls 2 «Erweiterung Kleinbasel» erfüllt
	Aeschenvorstadt als Fussgängerachse	erfüllt Aeschenvorstadt als Tram-Achse ohne motorisierten Verkehr (ausgenommen Güterumschlag)
	Verkehrsberuhigung Bankenplatz	indirekt erfüllt Durch Reduktion Verkehr Elisabethenstrasse und autofreie Aeschenvorstadt wird Knoten massgeblich entlastet
10	Verknüpfung von Sperrzeiten für die Mittlere Brücke mit einem Parking Aeschen als Basis für die politische Diskussion	politischer Entscheid Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel» enthält partielle Schliessung der Mittleren Brücke für den MIV
11	Neuer Ratschlag bis Mitte 2009	→ Verknüpfung mit diversen weiteren Ratschlägen und Integration in den Prozess «Innenstadt - Qualität im Zentrum» (Ergebnisse Mitwirkung Sommer 2010)

9.3 Forderungen QuiZ

Forderung	Zielerfüllung
Erweiterung Fussgängerzone, Umsetzung Fussgänger-Y	Modul 1 «Grundkonzept»: teilweise erfüllt autofreies Gebiet wird vergrössert
	Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel»: erfüllt weitere Vergrösserung der dem Langsamverkehr zugeordneten Bereiche
Einheitliche Sperrzeiten MIV	siehe oben
Transparentes Verfahren Zugangsbewilligung, Einheitliche Regelung für Zugang Anlieferung und Bewohner	→ Bestandteil der Verordnung «Sonderregelungen für die Innenstadt»
Förderung von Park&Ride's	nicht Gegenstand des VKI
Velo: Zu- und Durchfahrten möglich	siehe oben
Velo: Förderung von Veloparkplätzen	nicht Gegenstand des VKI
ÖV: Reduktion dichte Taktfolge	nicht Gegenstand des VKI
ÖV: Netzoptimierungen und Prüfung Neubaus Strecken	nicht Gegenstand des VKI
ÖV: Taxi als Ergänzung	erfüllt Zulassung Taxi auf Tramachsen abends und nachts
ÖV: Nutzen Herzstück untersuchen	nicht Gegenstand des VKI

10. Nächste Schritte

10.1 Projektierung und Ausführung Signalisation + Markierung

Auf Basis des oben beschriebenen Gesamtkonzepts und den Signalisationsgrundsätzen wird ein Generelles Projekt erarbeitet. Darin werden auch die heute vorhandenen Detailregimes (Einbahnregelungen, spezielle Zu- und Wegfahrten, usw.) überprüft. In einem zweiten Projektierungsschritt werden danach die Detailprojekt-Pläne für sämtliche einzelnen Strassenteilstücke erstellt. Diese bilden die Basis für die erforderlichen Verfügungen und Publikationen aller Verkehrsmassnahmen. Wenn die Verkehrsmassnahmen rechtskräftig sind, kann die etapierte Umsetzung mittels Signalen und Markierungen erfolgen.

Die für die beiden Module vorgesehenen Kosten (Preisbasis Juli 2010) setzen sich wie folgt zusammen:

	Modul 1 «Grundkonzept»	Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel»
Generelles Projekt	CHF 70'000	CHF 10'000
Pläne	CHF 420'000	CHF 30'000
Total Projektierung	CHF 490'000	CHF 40'000
Öffentlichkeitsarbeit	CHF 40'000	CHF 10'000
Eingangstore Fussgänger- / Begegnungszonen	CHF 100'000	CHF 10'000
Eingangstore Tempo 30-Zonen	CHF 55'000	-
Neue Signalisationen	CHF 135'000	CHF 20'000
Entfernung alte Signalisationen	CHF 70'000	CHF 10'000
Markierungen	CHF 22'000	CHF 3'000
Unvorhergesehenes	CHF 38'000	CHF 7'000
Total Umsetzung	CHF 420'000	CHF 50'000
TOTALKOSTEN	CHF 950'000	CHF 100'000

10.2 Studie «Mechanische Sperren für die Basler Innenstadt»

Sowohl in den Leitplanken UVEK wie im Anzug Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten werden mechanische Sperren für die Basler Innenstadt gefordert. Aufgrund der deutlichen Vereinfachung der Signalisation im neuen Verkehrskonzept Innenstadt erachtet der Regierungsrat eine Festlegung auf die Standorte zum jetzigen Zeitpunkt als nicht optimal. Dennoch soll das Thema weiter vertieft werden. Im Rahmen der folgenden drei Arbeitsschritte sollen die Grundlagen für einen Ratschlag «Mechanische Sperren für die Basler Innenstadt» geschaffen werden:

1. **Systementscheid**

In einer unabhängigen Studie wird das optimale System für die Stadt Basel eruiert. Neben den Erfahrungen aus anderen Städten sollen auch die spezifischen Anforderungen an Gestaltung und Betrieb in den Systementscheid einfließen. Die Erarbeitung des Projekts steht unter der Federführung des BVD in enger Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei.

2. **Plan «Mechanische Sperren»**

Aufgrund der ersten Erfahrungen mit dem neuen Verkehrskonzept Innenstadt erarbeitet das BVD einen Plan mit den notwendigen Standorten der mechanischen Sperren. Basis für eine Priorisierung stellen die Resultate der Überprüfung des neuen Regimes durch die Kantonspolizei dar.

3. **Musterprojekt**

Nach dem Systementscheid wird an einem ausgewählten Ort eine mechanische Sperre installiert und die Erfahrungen aus dem Betrieb gesammelt. Damit können wichtige Erfahrungen in die Umsetzung einfließen.

Nach Abschluss der drei Arbeitsschritte wird dem Parlament ein neuer Ausführungskredit «Mechanische Sperren für die Basler Innenstadt» zur Genehmigung vorgelegt.

Die entsprechenden Kosten (Preisbasis Juli 2010) setzen sich wie folgt zusammen:

Systementscheid	CHF	80'000	
Plan Mechanische Sperren	CHF	60'000	
Musterprojekt	CHF	150'000	
Unvorhergesehenes	CHF	10'000	
Total Projektierung Mechanische Sperren			CHF 300'000

11. Termine

Mit dem heutigen Kenntnisstand kann von folgendem Terminplan für die Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt sowie die Projektierungsarbeiten zum Thema «Mechanische Sperren» gerechnet werden (bei Annahme beider Module). Als Starttermin gilt die Verabschiedung des Kredits durch den Grossen Rat

	+ 1 Jahr				+ 2 Jahre				+ 3 Jahre			
Signalisation + Markierung												
Projektierung												
Öffentlichkeitsarbeit												
Umsetzung												
Mechanische Sperren												
System + Plan												
Musterprojekt												
neuer Ratschlag												

12. Anträge

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs (Grossratsbeschluss I) zum Modul 1 «Grundkonzept» des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt (VKI).

://:

1. Für die Projektierung und Ausführung der Signalisations- und Markierungsanpassungen zum neuen Verkehrskonzept Innenstadt, Modul 1 «Grundkonzept» gemäss Anhang 1, wird ein Kredit von CHF 950'000 (Preisbasis Juli 2010) zu Lasten der Rechnung des BVD, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 6618.300.20003, Amt für Mobilität, bewilligt.
2. Für die Erstellung einer Studie zu mechanischen Sperren in der Innenstadt Basel inkl. Umsetzungsplan und Systemprüfung anhand der Erfahrungen aus dem neuen Verkehrskonzept Innenstadt wird ein Kredit von CHF 300'000 (Preisbasis Juli 2010) zu Lasten der Rechnung des BVD, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 6618.300.20003 Amt für Mobilität, bewilligt.
3. Mit der Beantragung eines Kredits für die Prüfung von Mechanischen Sperren für die Basler Innenstadt werden die Anliegen des Anzugs Ernst Jost und Konsorten angegangen. Der Regierungsrat beantragt aus diesem Grund dem Grossen Rat den Anzug Jost und Konsorten betreffend versenkbare Poller stehen zu lassen.

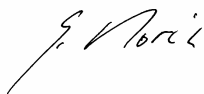
Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat zusätzlich die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs (Grossratsbeschluss II) zum Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel» des Neuen Verkehrskonzepts Innenstadt (VKI).

://:

1. Für die Projektierung und Ausführung der Signalisations- und Markierungsanpassungen zum neuen Verkehrskonzept Innenstadt, Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel» gemäss Anhang 2, wird eine Erhöhung der im Grossratsbeschluss I beantragten Gesamtkreditsumme von CHF 1'250'000 um CHF 100'000 (Preisbasis Juli 2010) auf gesamthaft CHF 1'350'000 zu Lasten der Rechnung des BVD, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 6618.300.20003, Amt für Mobilität, bewilligt.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Anhänge

Anhang 1: Grundkonzept

Anhang 2: Grundkonzept + Erweiterung Kleinbasel

Anhang 3: Autofreier Innenstadt-Kern, Planskizzen Velo & Taxi

Grossratsbeschluss I

Neues Verkehrskonzept Innenstadt – Modul 1 «Grundkonzept»

zur Umsetzung

(vom [Hier Datum eingeben])

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

://:

1. Für die Projektierung und Ausführung der Signalisations- und Markierungsanpassungen zum neuen Verkehrskonzept Innenstadt, Modul 1 «Grundkonzept» gemäss Anhang 1, wird ein Kredit von CHF 950'000 (Preisbasis Juli 2010) zu Lasten der Rechnung des BVD, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 6618.300.20003, Amt für Mobilität, bewilligt.
2. Für die Erstellung einer Studie zu mechanischen Sperren in der Innenstadt Basel inkl. Umsetzungsplan und Systemprüfung anhand der Erfahrungen aus dem neuen Verkehrskonzept Innenstadt wird ein Kredit von CHF 300'000 (Preisbasis Juli 2010) zu Lasten der Rechnung des BVD, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 6618.300.20003 Amt für Mobilität, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss II

Neues Verkehrskonzept Innenstadt – Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel»

zur Umsetzung

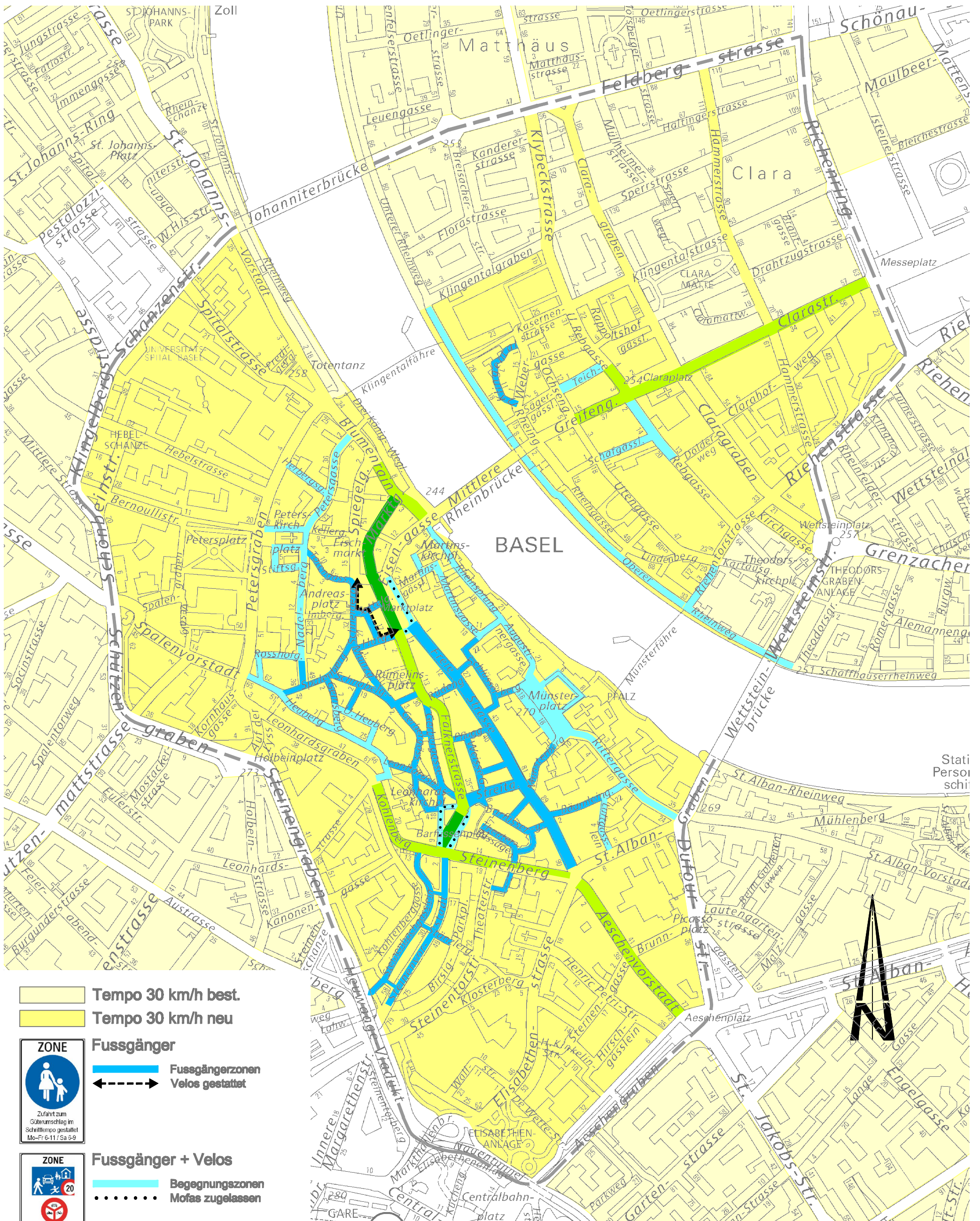
(vom [Hier Datum eingeben])

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

://:

Für die Projektierung und Ausführung der Signalisations- und Markierungsanpassungen zum neuen Verkehrskonzept Innenstadt, Modul 2 «Erweiterung Kleinbasel», gemäss Anhang 2 wird eine Erhöhung der im Grossratsbeschluss I beantragten Gesamtkreditsumme von CHF 1'250'000 um CHF 100'000 (Preisbasis Juli 2010) auf gesamthaft CHF 1'350'000 zu Lasten der Rechnung des BVD, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Pos. 6618.300.20003, Amt für Mobilität, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Tempo 30 km/h best.

Tempo 30 km/h neu



Fussgänger

Fussgängerzonen
 Velos gestattet



Fussgänger + Velos


Begegnungszonen
 Mofas zugelassen



Tram-Achsen

ÖV + Velo/Mofas

allg. Fahrverbot (ausg. ÖV)



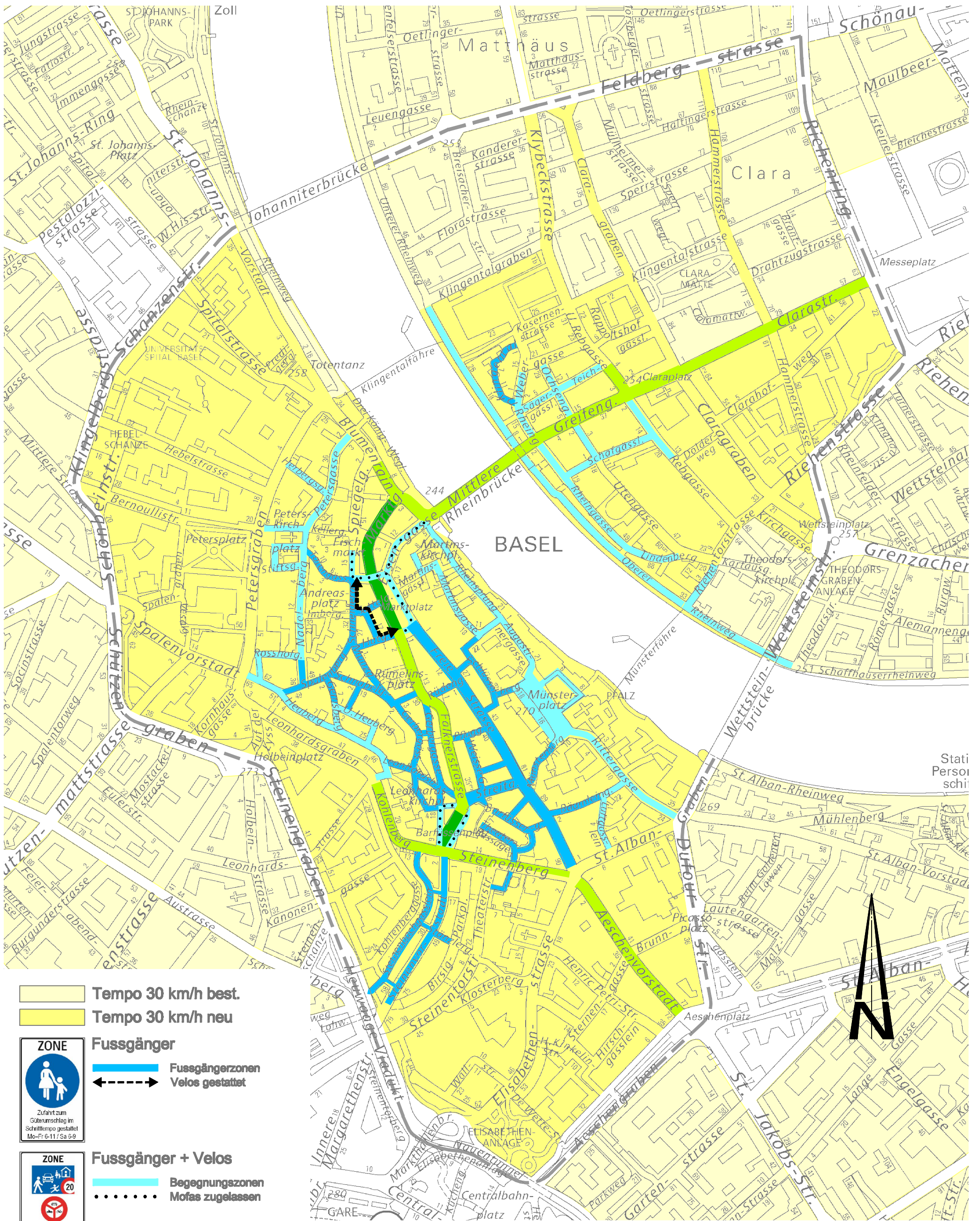
Bau - und Verkehrsdepartement

MOBILITÄT

Verkehrskonzept Innenstadt

Grundkonzept

21.09.10 / PM



Tempo 30 km/h best.

Tempo 30 km/h neu



Fussgänger

Fussgängerzonen
 Velos gestattet



Fussgänger + Velos

Begegnungszonen
 Mofas zugelassen



Tram-Achsen

ÖV + Velo/Mofas

allg. Fahrverbot (ausg. ÖV)



Bau - und Verkehrsdepartement

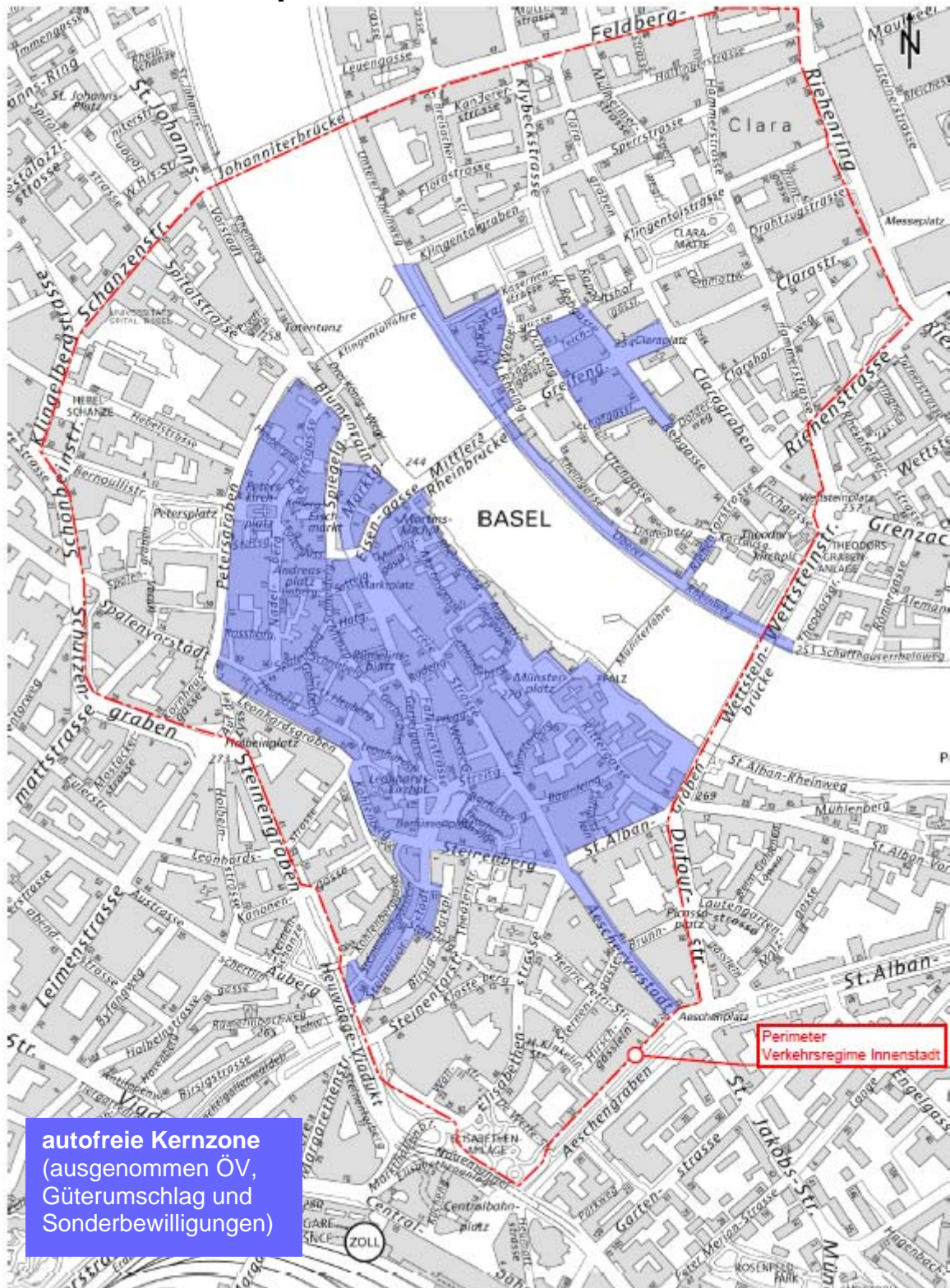
MOBILITÄT

Verkehrskonzept Innenstadt

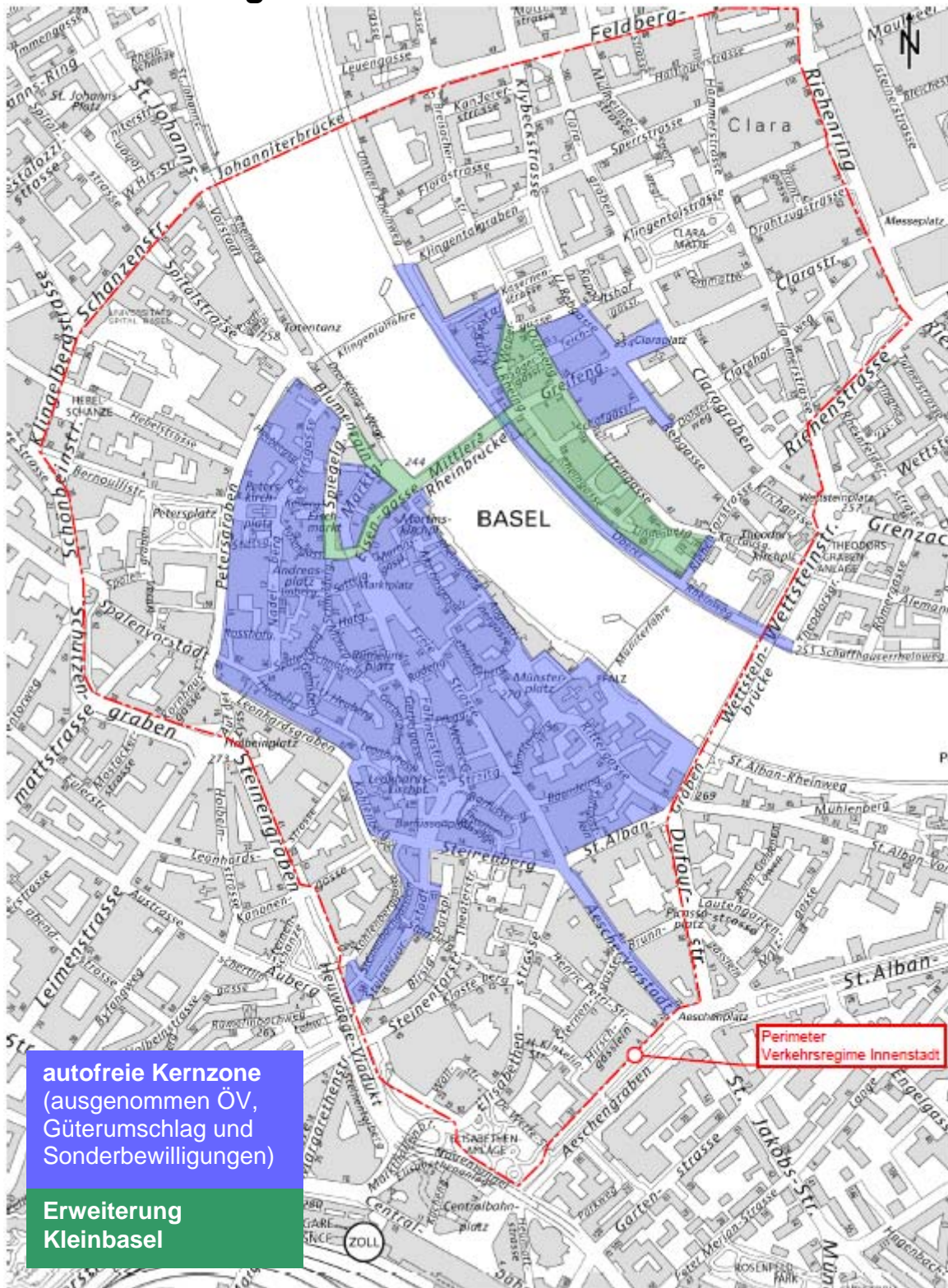
Grundkonzept + Erweiterung Kleinbasel

21.09.10 / PM

Autofreier Innenstadt-Kern Modul 1 - Grundkonzept



Autofreier Innenstadt-Kern Modul 2: Erweiterung Kleinbasel

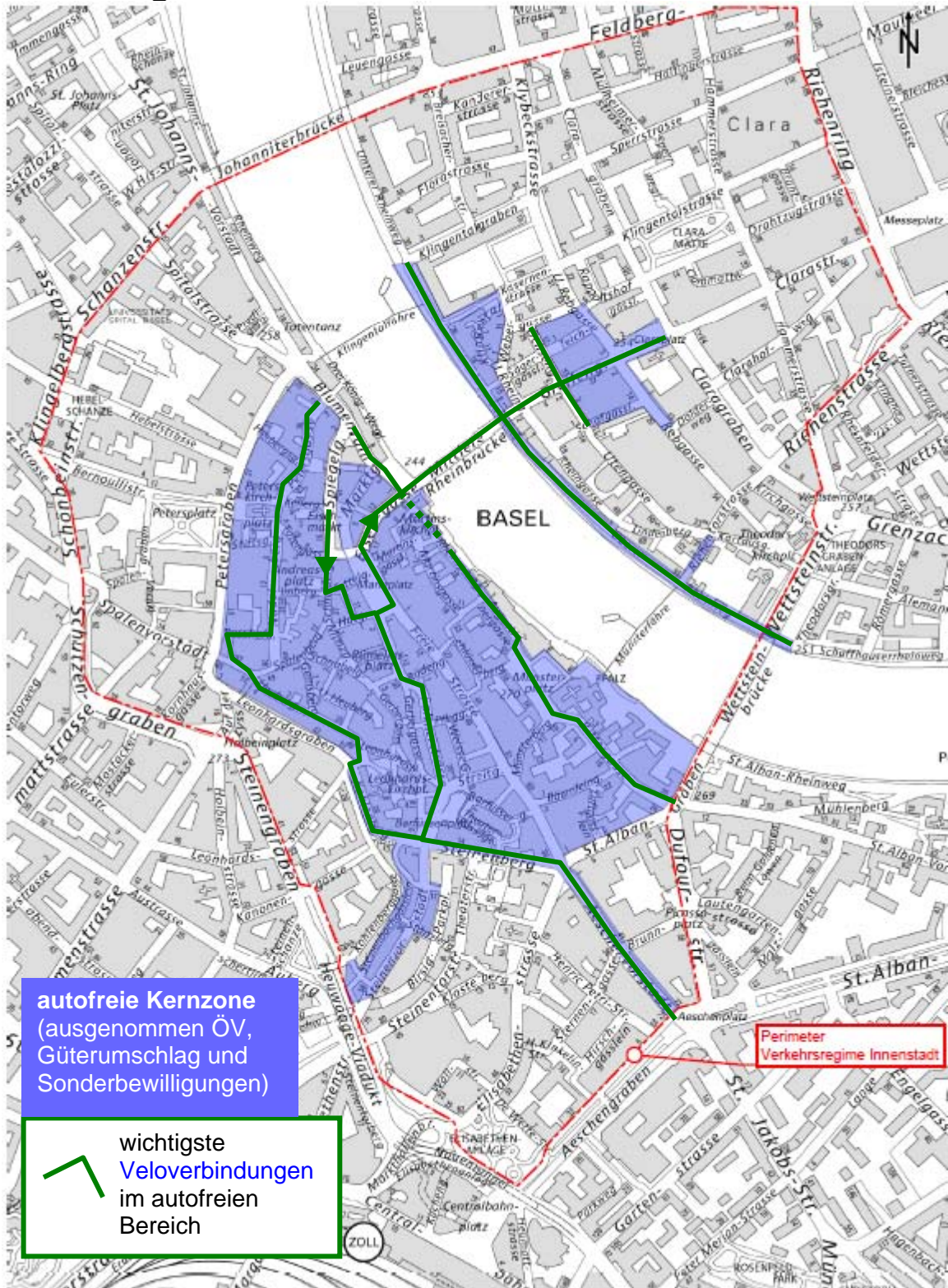


autofreie Kernzone
(ausgenommen ÖV,
Güterumschlag und
Sonderbewilligungen)

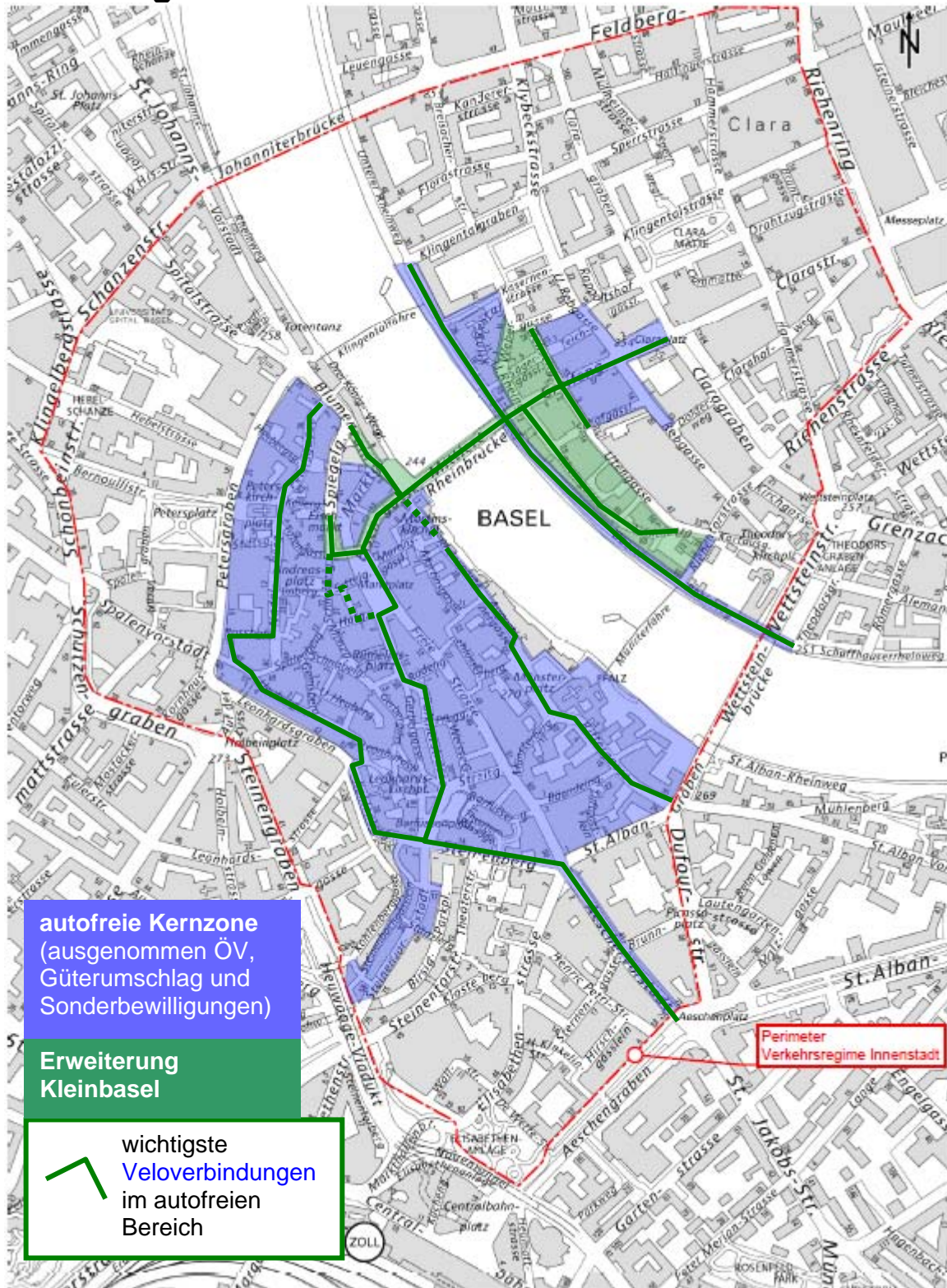
**Erweiterung
Kleinbasel**

**Perimeter
Verkehrsregime Innenstadt**

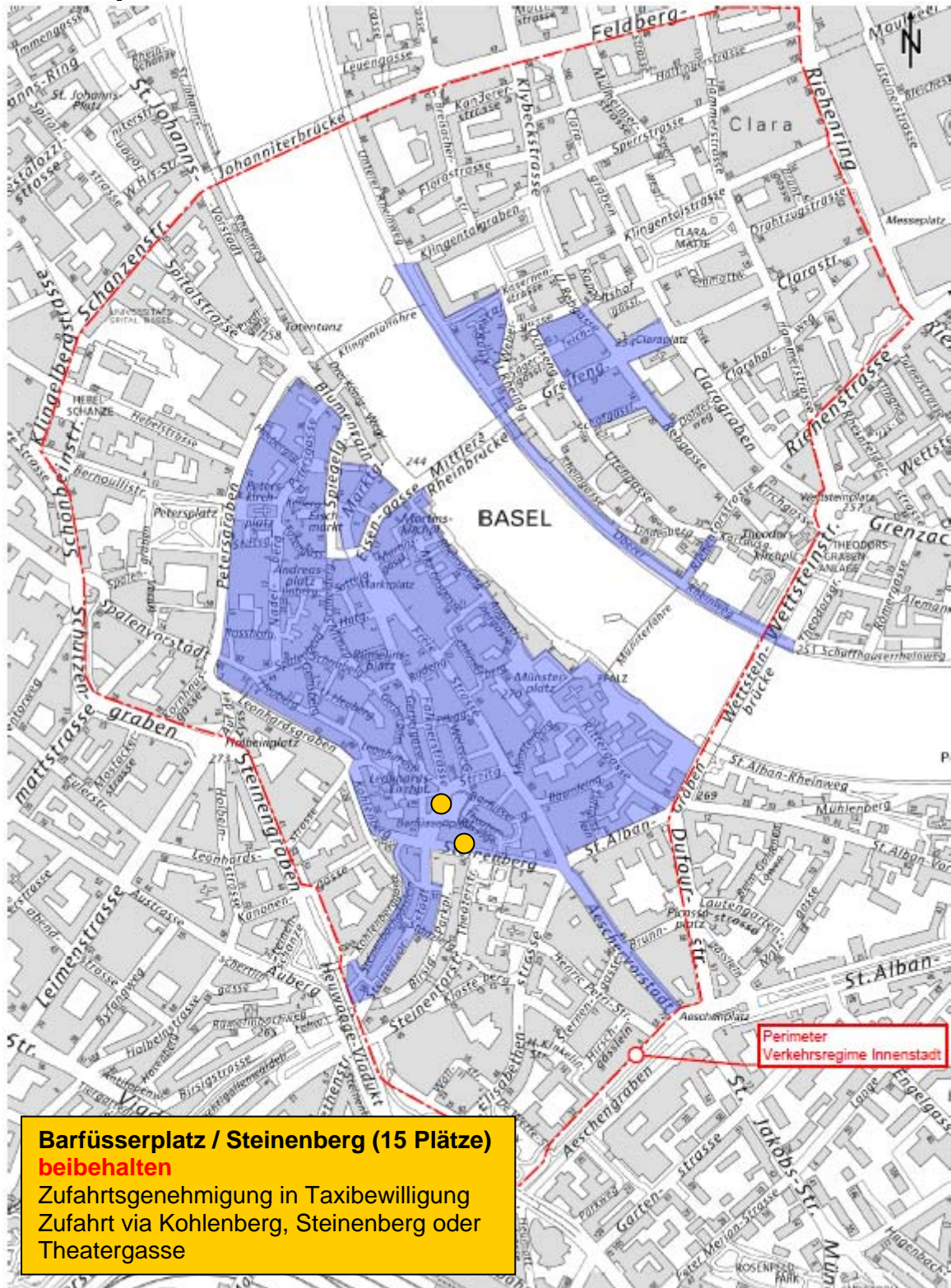
Autofreier Innenstadt-Kern Modul 1: Grundkonzept Veloverbindungen



Autofreier Innenstadt-Kern Modul 2: Erweiterung Kleinbasel Veloverbindungen



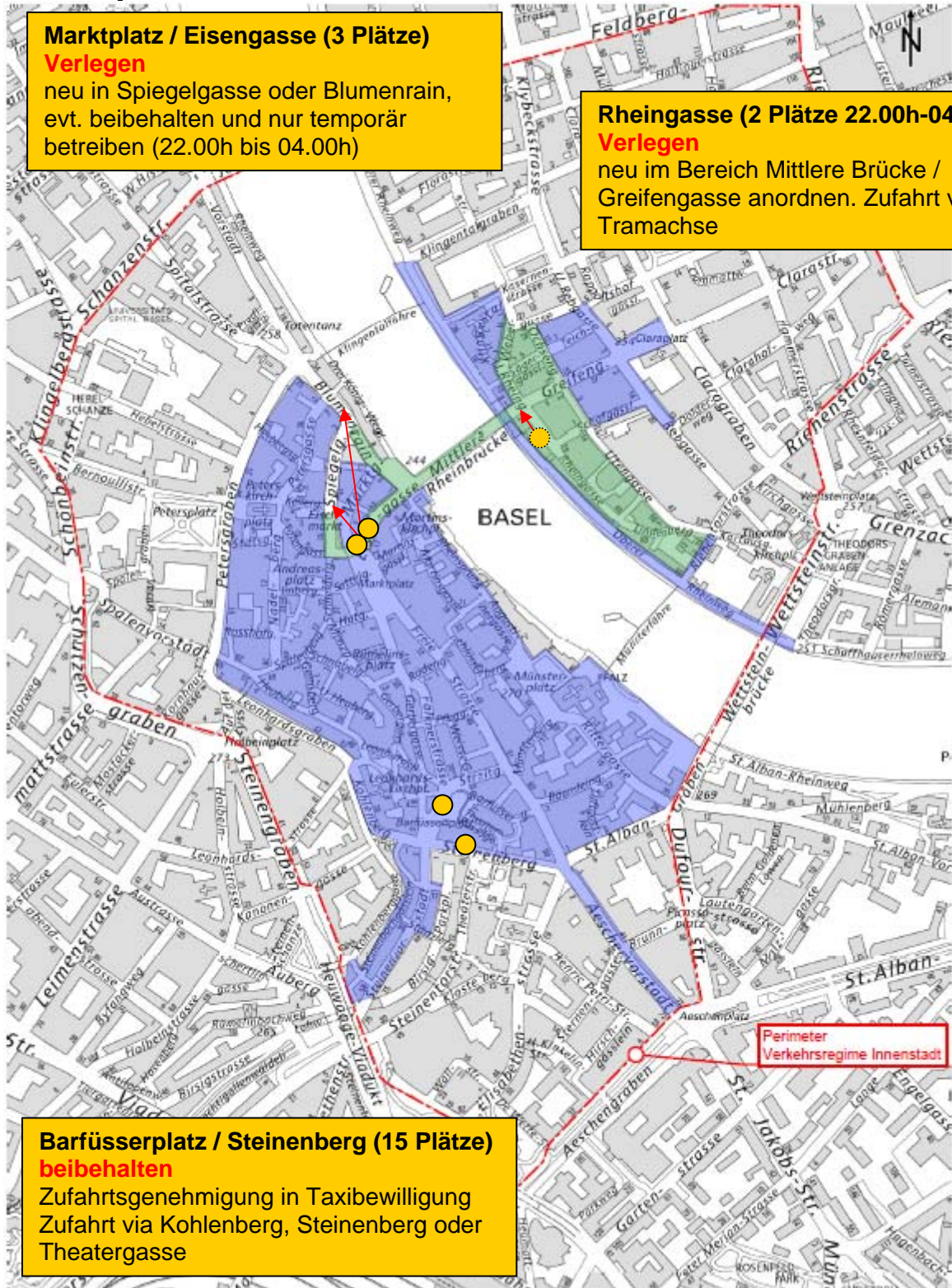
Autofreier Innenstadt-Kern
Modul 1: Grundkonzept
Taxi – Standplätze im autofreien Kern



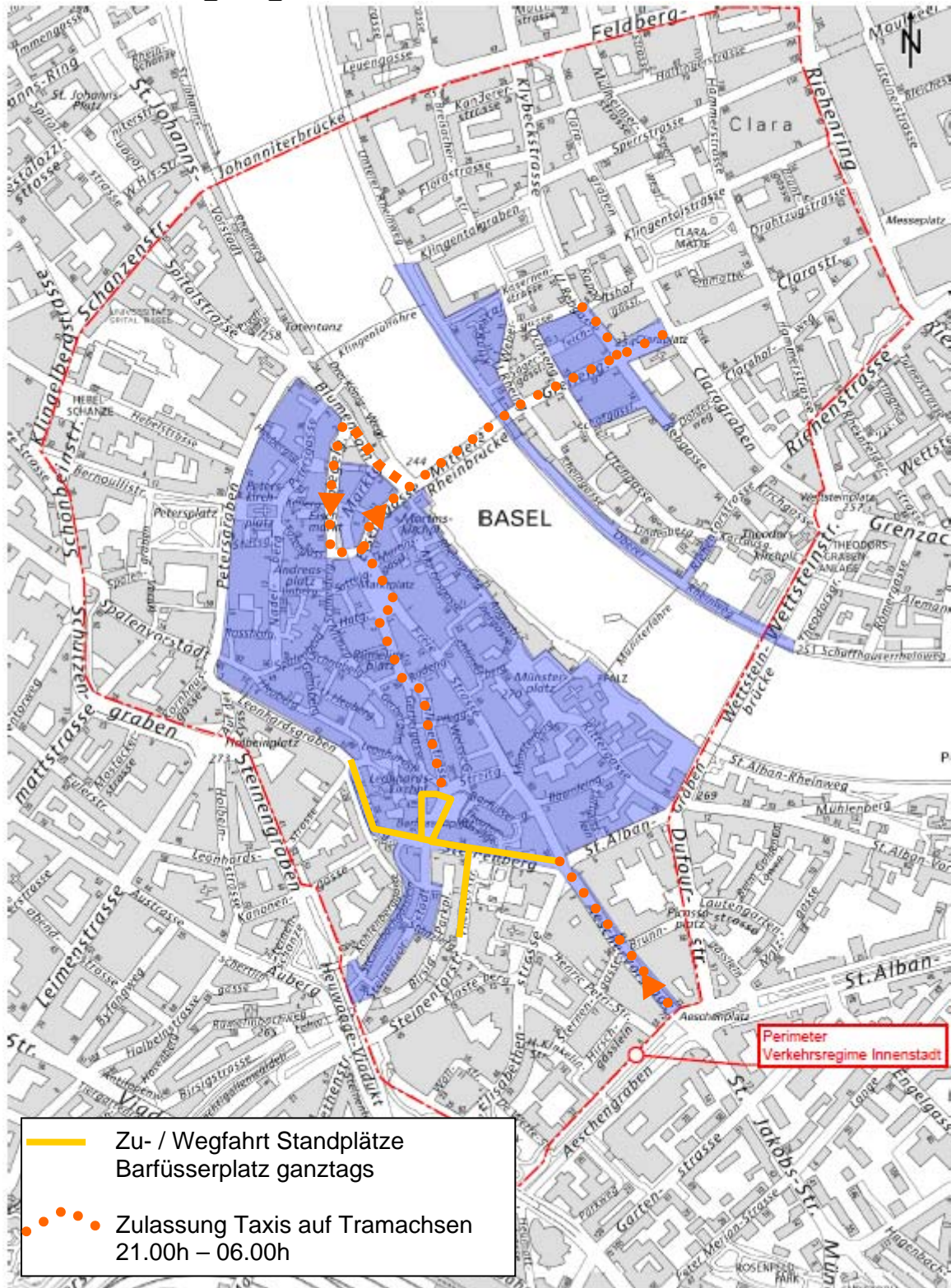
Autofreier Innenstadt-Kern

Modul 2: Erweiterung Kleinbasel

Taxi – Standplätze im autofreien Kern



Autofreier Innenstadt-Kern
Modul 1: Grundkonzept
Taxi – Fahrbewilligungen im autofreien Kern



Modul 2: Erweiterung Kleinbasel

Taxi – Fahrbewilligungen im autofreien Kern

