



An den Grossen Rat

14.1098.01

05.8350.06
11.5138.03
02.7084.07
05.8405.06
07.5267.04
08.5060.04

BVD/P141098/P058350/P115138/P027084/P058405/075267/P085060

Basel, 15. Januar 2015

Regierungsratsbeschluss vom 16. Dezember 2014

Ratschlag Gestaltungskonzept Innenstadt

**Kenntnisnahme von Konzept und Planungshandbuch,
Bewilligung von Rahmenausgaben und einer Planungspauschale**

sowie

Beantwortung folgender parlamentarischer Vorstösse:

- Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone
- Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend Neugestaltung des Claraplatzes
- Anzug Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt
- Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes
- Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung im Perimeter Steinenvorstadt – Steinentorstrasse
- Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend Öffnung des Birsigs bis zum Barfüsserplatz
- Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend Steinenvorstadt

Inhalt

1. Begehren	4
2. Einleitung	5
3. Übersicht über den Prozess „Innenstadt – Qualität im Zentrum“	5
3.1 Übergeordnete Ziele des Regierungsrates	6
3.2 Perimeter Innenstadt.....	7
3.3 Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.....	7
4. Entwicklungsrichtplan Innenstadt	8
4.1 Bausteine des Entwicklungsrichtplans	8
4.1.1 Baustein Verkehr.....	8
4.1.2 Baustein Nutzung.....	9
4.1.3 Baustein Gestaltung.....	9
4.2 Aktueller Stand.....	10
5. Gestaltungskonzept Innenstadt	10
5.1 Aufgabenstellung	10
5.2 Ziele	10
5.3 Prozess mit Wettbewerb/Studienauftrag.....	11
5.4 Aufbau des Konzeptes	12
5.4.1 Hauptstrukturen.....	12
5.4.2 Raumtypen	13
5.4.3 Gestaltungsprinzipien.....	14
5.4.4 Objektblätter zu den einzelnen Raumtypen	20
5.5 Verbindlichkeit des Planungshandbuchs	20
6. Beläge	20
6.1 Kriterien und Anforderung an einen neuen Belag.....	20
6.2 Neuer Belag Alpnacher Quarzsandsteinplatten.....	21
6.2.1 Formate und Verlegeart	21
6.3 Anwendungsbereich Alpnacher Quarzsandsteinplatten	21
6.3.1 Zentrumsstrassen.....	21
6.3.2 Zentrumsplätze.....	24
6.3.3 Bahnhofsplätze.....	25
7. Umsetzungsstrategie und Projektgruppen	25
7.1 Perimeter der beantragten Rahmenausgabenbewilligung.....	26
7.2 Projektgruppe „stabile Räume“	26
7.2.1 Umsetzungshorizont 2015–2021	26
7.3 Projektgruppe „variable Räume“	27
7.3.1 Umsetzungshorizont 2015–2021	27
8. Auswirkungen des Gestaltungskonzepts auf künftige Erhaltungsmassnahmen	28
9. Kostenschätzung	28
10. Beantwortung von diversen Anzügen	29
10.1 Anzug Susanne Signer und Consorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt....	29
10.2 Anzug Roland Engeler und Consorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone	30
10.3 Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Consorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes....	31

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

10.4	Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebaulicher Aufwertung im Perimeter Steinenvorstadt - Steinentorstrasse.....	33
10.5	Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend Neugestaltung des Claraplatzes	34
10.6	Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend Öffnung des Birsigs bis zum Barfüsserplatz	35
10.7	Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber zur Steinenvorstadt	36
11.	Antrag.....	37

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag unterbreiten wir Ihnen das „Gestaltungskonzept Innenstadt“ und das entsprechende Planungshandbuch als behördenverbindliches Konzept für die künftige Gestaltung der Strassen, Gassen und Plätze der Basler Innenstadt zur Kenntnisnahme.

Zudem beantragen wir Ihnen, Ausgaben in der Höhe von insgesamt 26,5 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 24.5 Mio. als Rahmenausgabenbewilligung für die Entwicklung von Vorprojekten und deren Umsetzung (Anteil Neuinvestition) inkl. Personalkosten zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 1.0 Mio. als Rahmenausgabenbewilligung für die Entwicklung von Vorprojekten und Ratschlagsprojekten basierend auf den Wettbewerbsresultaten für die beiden Vorhaben Rümelinsplatz und Claraplatz zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 1.0 Mio. für die Vorbereitungsarbeiten und die Durchführung von zwei Varianzverfahren für die beiden Vorhaben Umgestaltung Rümelinsplatz (inkl. Schnabelgasse und Münzgasse) und Umgestaltung Claraplatz zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale des BVD

Die beiden beantragten Rahmenausgabenbewilligungen sowie die Ausgabe zu Lasten der Planungspauschale beinhalten insgesamt 170 zusätzliche Stellenprozente im Planungsamt für die Jahre 2015–2021. Diese sind nötig, um die entsprechenden Vorprojekte sowie die Vorbereitungs- und Durchführungsarbeiten für die beiden Wettbewerbe und die anschliessende Erarbeitung der Vorprojekte sicherzustellen.

2. Einleitung

Die Gestaltung des öffentlichen Raums der Basler Innenstadt hat sich in der Vergangenheit sehr fragmentarisch entwickelt. Es fehlte eine übergeordnete gestalterische Entwicklungsidee, um das Potenzial des öffentlichen Raums bestmöglich zu nutzen. Vielschichtige und widersprüchliche Interessen machten die Realisierung von Einzelprojekten oft schwierig.

Zudem fehlten bis vor kurzem die Voraussetzungen, um eine übergeordnete und umfassende Neugestaltung der einzigartigen historischen Innenstadt Basels zu einem attraktiven und zeitgemässen städtischen Lebensraum überhaupt an die Hand zu nehmen zu können.

Mit dem neuen Verkehrskonzept Innenstadt, dem Konzept Tram 2020 sowie dem vorgesehenen Parking Kunstmuseum sind diese Voraussetzungen heute gegeben. Sie bilden die Grundlage für eine per ÖV und MIV gut erreichbare und für Velos gut zugängliche, fussgängerfreundliche Basler Innenstadt, die sowohl den Bewohnerinnen und Bewohnern selbst, aber auch den zahlreichen Besucherinnen und Besuchern sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eine attraktive und einladende Wohn-, Freizeit- und Arbeitsumgebung bietet. Das Verkehrskonzept Innenstadt als Schlüsselement ermöglicht erst eine gestalterische Aufwertung der Innenstadt und eröffnet damit Chancen für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Handel und Gastronomie im Innenstadtbereich.

Mit einem übergeordneten Gestaltungskonzept sollen das bislang zu wenig genutzte Potenzial der Basler Innenstadt mit ihren historischen Strassen, Gassen und Plätzen sowie die Chancen, die das Verkehrskonzept Innenstadt für diese eröffnet, gestalterisch umgesetzt und in Wert gesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund hat das Bau- und Verkehrsdepartement einen internationalen Wettbewerb für ein solches Gestaltungskonzept ausgeschrieben. Aus dem Siegerbeitrag gehen Gestaltungsprinzipien hervor, die den Fokus auf den Aspekt der langfristigen gestalterischen Entwicklung und Aufwertung der Basler Innenstadt legen. Daraus wurde ein starkes übergeordnetes Gestaltungskonzept mit griffigen Gestaltungsprinzipien für die unterschiedlichen Teilgebiete des öffentlichen Raums sowie der notwendigen Anpassungsfähigkeit an zukünftige Entwicklungen erarbeitet und in einem entsprechenden Handbuch zusammengefasst.

Das Konzept mit dem dazugehörigen Planungshandbuch für die Gestaltung der öffentlichen Räume der Basler Innenstadt hat der Regierungsrat RRB vom 16. Dezember 2014 als behördenverbindliches Konzept verabschiedet. Mit vorliegendem Ratschlag beantragt er dem Grossen Rat die benötigten Finanzmittel für die Umsetzung. Eine Rahmenausgabenbewilligung für die Erarbeitung und Umsetzung für die Projekte gemäss Umsetzungshorizont 2015–2021 „stabile Räume“ (vgl. Kap. 7.2) sowie eine Planungspauschale und eine Rahmenausgabenbewilligung für die Durchführung von zwei Varianzverfahren und der nachfolgenden Bearbeitung der Vorprojekte bis zur Ratschlagsreife gemäss Umsetzungshorizont 2015–2021 „variable Räume“ (vgl. Kap. 7.3).

3. Übersicht über den Prozess „Innenstadt – Qualität im Zentrum“

Die Basler Innenstadt ist die Visitenkarte des Kantons Basel-Stadt und übernimmt für Stadt und Region wichtige Funktionen. Sie bildet den Kern städtischen Lebens, dient als sozialer Treffpunkt und als Erlebnis- und Freizeitraum, bietet hochwertigen Wohnraum und zahlreiche Arbeitsplätze, ist Anziehungs- und Orientierungspunkt für Touristinnen und Touristen und trägt nicht zuletzt zentrale Versorgungsfunktionen.

Die Innenstadt ist einem steten Wandel unterworfen. Immer stärker prägen Filialen internationaler Ketten den Detailhandel. Die Konkurrenz durch neue Einkaufszentren am Stadtrand und in der Agglomeration wächst, der öffentliche Raum wird zunehmend für Freizeitaktivitäten genutzt und innenstädtische Wohnlagen sind sehr gefragt. Das „Fussgänger-Ypsilon“, eine Fussgängerachse mit Fussgängerzonen vom Badischen Bahnhof bis zur Heuwaage und zum Aeschenplatz, ist noch nicht vollständig umgesetzt. Im Raum Aeschen wurde wiederholt ein zusätzliches Parking gefordert. Damit ist die Innenstadt auch Schauplatz sich teils widersprechender Erwartungen und Nutzungen.

Die unterschiedlichen Blickwinkel, Bedürfnisse und Vorstellungen der öffentlichen Hand und verschiedener Interessensorganisationen führten immer wieder zu Blockaden und hemmten eine zukunftsgerichtete Entwicklung der Innenstadt.

Der Regierungsrat hat auf diese Situation reagiert und das Vorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ ab 2006 zu einem seiner Schwerpunkte im Politikplan sowie im Legislaturplan erklärt. Mit dem entsprechenden Projekt will er gemeinsam mit der Bevölkerung und der Wirtschaft die Qualität der Innenstadt erhalten und weiter entwickeln. Als erster Schritt wurde in einem Mitwirkungsverfahren ein Entwicklungskonzept für die Basler Innenstadt erarbeitet. Dafür wurden im April 2008 ein erster Projektierungskredit (Ratschlag 05.0865) in der Höhe von 950'000 Franken vom Grossen Rat mit dem Beschluss 08/16/20.1G gutgeheissen und das Gesamtvorhaben „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ (QUIZ) im November 2008 gestartet.

3.1 Übergeordnete Ziele des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat fünf übergeordnete Ziele für das Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ definiert:

a) Funktionsvielfalt der Innenstadt stärken

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

b) Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt stärken

Eine attraktive Innenstadt stärkt das Gewerbe und steigert die Attraktivität des Wohnorts Basel. Als Anziehungspunkt des städtischen Lebens und als hervorragende Wohnlage trägt die Innenstadt wesentlich zu den kantonalen Steuereinnahmen von juristischen und natürlichen Personen bei. Dieses Potenzial soll erhalten und unter anderem durch die Verminderung von Nutzungskonflikten noch besser ausgeschöpft werden.

c) Zentrumsfunktion Basels stärken

Die Basler Innenstadt trägt wesentlich zur hohen Lebensqualität in der Region bei. Sie ist ein Kulturzentrum von europäischem Niveau, bietet vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, ein hochwertiges gastronomisches Angebot und eine hohe Aufenthaltsqualität im Freien, speziell am Ufer des Rheins. Eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume unterstützt diese Ansprüche nachhaltig.

d) Stadtgerechte Mobilität fördern

Die Attraktivität der Innenstadt hängt wesentlich von der guten Erreichbarkeit einerseits und geringen verkehrsbedingten Belastungen andererseits ab. Die Innenstadt soll für Fussgängerinnen

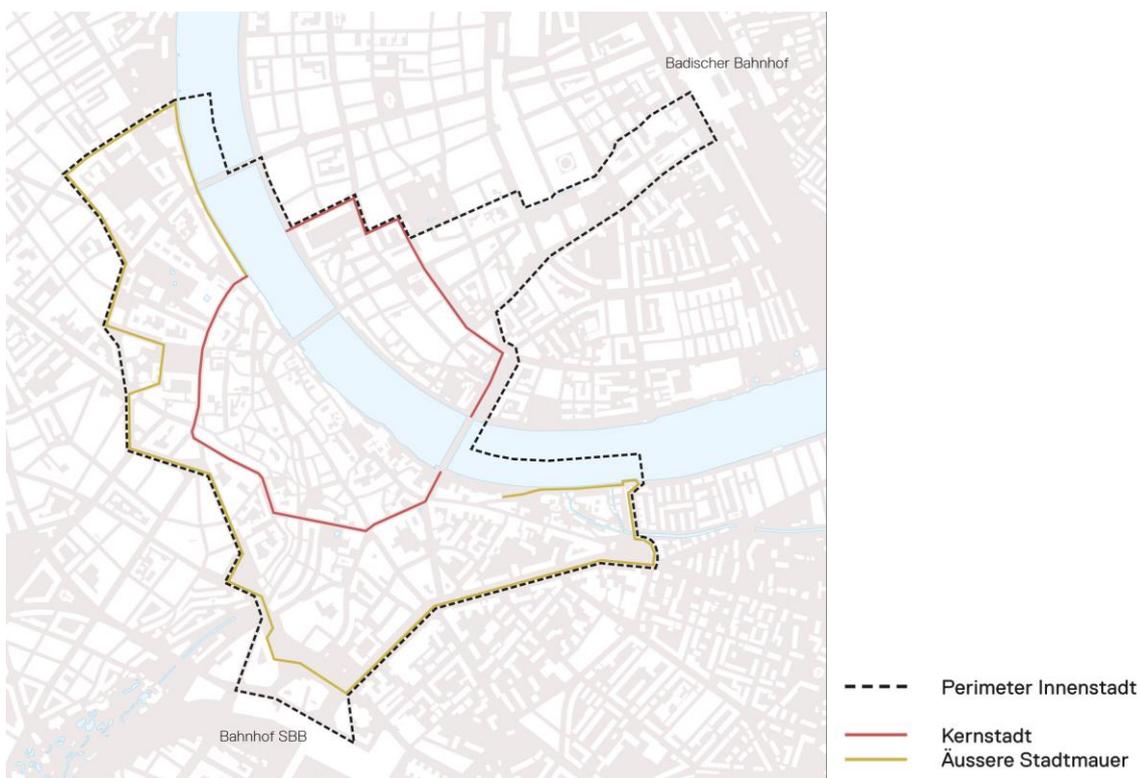
und Fussgänger noch attraktiver werden und für den Veloverkehr gute Rahmenbedingungen bieten. Der öffentliche Verkehr muss weiterhin Vorrang haben und der individuelle motorisierte Personenverkehr soll auf sinnvolle Weise kanalisiert werden.

e) Internationale Ausstrahlung und Anziehungskraft Basels stärken

Die Basler Innenstadt fungiert als Aushängeschild der gesamten Region und bietet eine hohe Standortqualität. Diese soll entwickelt und im internationalen Vergleich vermehrt sichtbar gemacht werden, um gut qualifizierte Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger aus dem In- und Ausland sowie Touristinnen und Touristen zu gewinnen.

3.2 Perimeter Innenstadt

Im Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wird unter dem Begriff „Innenstadt“ der zentrale Geschäfts- und Dienstleistungsbereich der Stadt Basel verstanden. Dieser umfasst die historische Altstadt beidseits des Rheins sowie Teile der Vorstädte und der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts. Als Abgrenzung wurde der ehemalige Verlauf der äusseren Stadtmauer gewählt. Diese Grenze ist noch heute in der Nutzung deutlich sichtbar, innerhalb des Perimeters gibt es markant weniger Wohnnutzungen als in den Aussenquartieren. Diese historische Abgrenzung wurde um die beiden Bahnhöfe Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof erweitert, zwischen denen sich das „Fussgänger-Y“ aufspannt.



3.3 Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses „Innenstadt – Qualität im Zentrum“

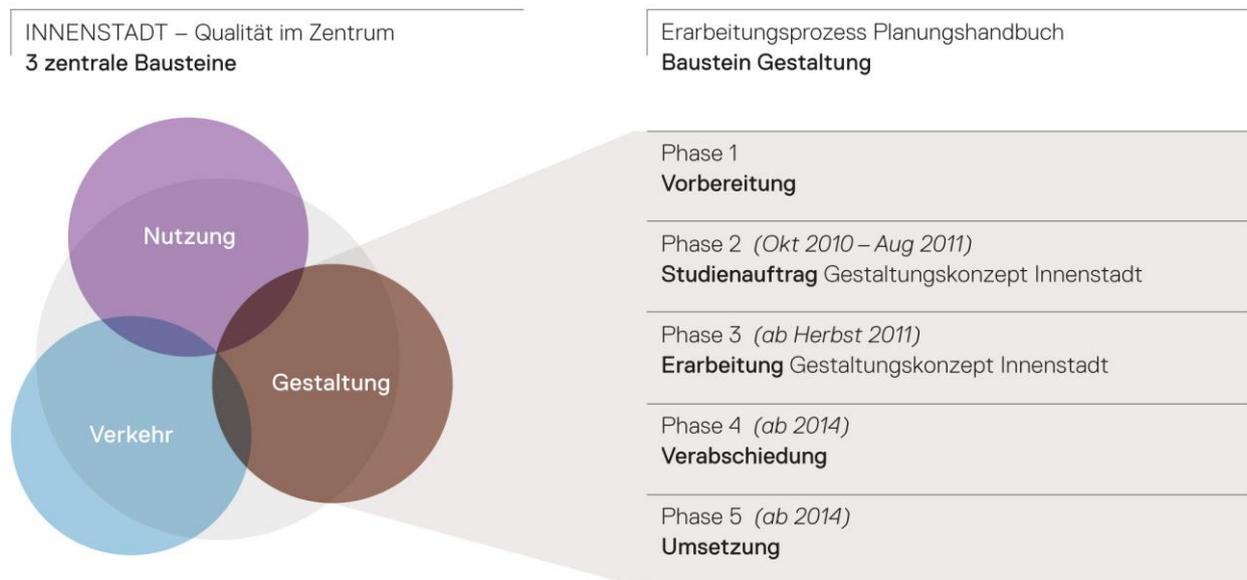
Im Ausgabenbericht Nr. 10.1721 „Innenstadt – Qualität im Zentrum; 2. Projektierungskredit“ hat der Regierungsrat über den Abschluss der Mitwirkung berichtet und das weitere Vorgehen ausführlich beschrieben; der Grosse Rat hat diesem mit Beschluss 10/50/38G vom 16. Dezember 2010 Ausgaben in der Höhe von 720'000 Franken zugestimmt. Die zweite Phase des Projekts (2011–2013) sah im Wesentlichen die Erarbeitung des Entwicklungsrichtplans und des Gestaltungskonzepts Innenstadt vor sowie die Durchführung einer Studie über die Nutzerinnen und Nutzer der Innenstadt.

4. Entwicklungsrichtplan Innenstadt

Als umfassendes Schlussdokument des Prozesses „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ wurde ein Entwicklungsrichtplan Innenstadt erarbeitet. Dieser zeigt die räumliche Entwicklung der Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren und ist als kommunaler Teilrichtplan behördenverbindlich. Dabei fasst er die gewünschte Entwicklung der Innenstadt in den Bereichen Nutzung, Gestaltung und Verkehr zusammen.

4.1 Bausteine des Entwicklungsrichtplans

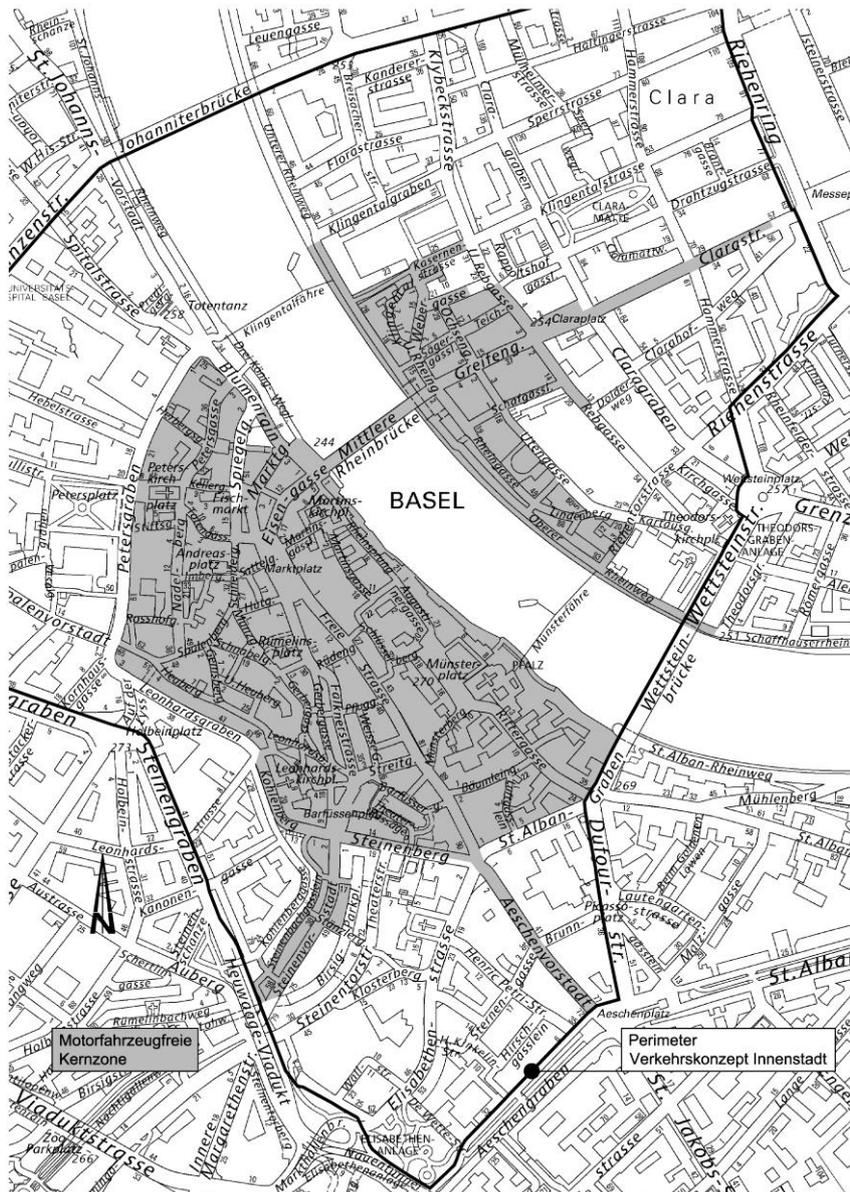
Die inhaltlichen Grundpfeiler des Entwicklungsrichtplans Innenstadt bilden die drei Bausteine Nutzung, Gestaltung und Verkehr. Für die drei Bausteine existieren unterschiedlich weit fortgeschrittene Grundlagen, Konzepte und Entscheide. Der Baustein Verkehr wurde vorgängig in einem Teilprojekt „Verkehrskonzept Innenstadt“ entwickelt und im Januar 2011 vom Grossen Rat genehmigt. Der Baustein Nutzung wurde im Rahmen des Entwicklungsrichtplans Innenstadt neu erarbeitet. Der Baustein Gestaltung ist ein Teilprojekt und liegt als «Gestaltungskonzept Innenstadt» in Form des Planungshandbuches vor (Beilage zu diesem Ratschlag).



4.1.1 Baustein Verkehr

Mit GRB 11/02/11G vom 12. Januar 2011 hat der Grosse Rat das „Verkehrskonzept Innenstadt“ verabschiedet, das sich aktuell in der Umsetzung befindet. Da sich der Perimeter des Verkehrskonzepts an der Strassennetzhierarchie orientiert, ist er in einzelnen Bereichen nicht deckungsgleich mit demjenigen des Projekts „Innenstadt – Qualität im Zentrum“.

Grundsätzlich gilt im Perimeter des Verkehrskonzepts Innenstadt Tempo 30. Weiter wird die sogenannte motorfahrzeugfreie Kernzone definiert. Hier ist nicht nur das Temporegime definiert, sondern auch Sperrzeiten und das dazugehörige Anlieferungsregime sind festgeschrieben. Diese werden in der Verordnung über die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt präzisiert (Beschluss des Regierungsrats vom 13. August 2013). Weiter abschliessend festgehalten ist der Grundsatz, dass es in diesem Perimeter mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen usw. keine Parkplätze auf der Allmend gibt.



4.1.2 Baustein Nutzung

Der Baustein Nutzung wurde im Rahmen des Entwicklungsrichtplans Innenstadt neu erarbeitet. Die Verteilung der Nutzungen im öffentlichen Raum ist bisher historisch gewachsen, reagierte hauptsächlich auf städtebauliche Interventionen und wurde wenig gesteuert. Aufgrund der zunehmenden Nutzung des öffentlichen Raumes ergeben sich vermehrt Nutzungskonflikte verschiedenster Art. Um besser mit diesen umgehen zu können, zeigt der Entwicklungsrichtplan Innenstadt auf, wo künftig nach welchen Kriterien welche Nutzungen in welchem Masse stattfinden sollen. Zu diesem Thema fand eine intensive Abstimmung zwischen dem Entwicklungsrichtplan und dem Gestaltungskonzept statt.

4.1.3 Baustein Gestaltung

Das Gestaltungskonzept, Gegenstand des vorliegenden Ratschlags, wird in Kapitel 5 detailliert beschrieben.

4.2 Aktueller Stand

Der Entwurf des Entwicklungsrichtplans Innenstadt wurde im Februar 2013 vom Regierungsrat in die öffentliche Vernehmlassung geschickt. Interessensorganisationen, politische Parteien und Einzelpersonen konnten ihre Anregungen abgeben. Die überarbeitete Fassung des Entwicklungsrichtplans wurde zeitgleich mit dem Gestaltungskonzept Innenstadt vom Regierungsrat verabschiedet und ist somit behördenverbindlich.

5. Gestaltungskonzept Innenstadt

5.1 Aufgabenstellung

Die Innenstadt Basels birgt eine Vielzahl von öffentlichen Orten, die wesentlich zur Identität der Stadt beitragen und die Lebensqualität beeinflussen. Die Vielzahl der öffentlichen Räume und ihre Verbindungen galt es entsprechend zu analysieren, weiterzuentwickeln und damit den aktuellen Herausforderungen und Bedürfnissen der Nutzer und Nutzerinnen anzupassen. Durch die generelle Neubewertung des öffentlichen Raumes stehen allen Bewohnern und Besuchern der Stadt attraktive Lebens- und Kommunikationsräume, Orte für Erholung und Freizeit, Sport und Spiel, Begegnung und Platz für Kultur und öffentliche Aktivitäten zur Verfügung.

Die Innenstadt steht dabei im besonderen Fokus der städtischen Wahrnehmung. Anders als bei einer Aktualisierung eines Wohnquartiers muss im Bereich der Innenstadt offensiv und produktiv mit sehr unterschiedlichen Anforderungen und berechtigten Erwartungen umgegangen werden. Hier treffen Nutzerinteressen von Stadtbewohnern, die sich mit ‚ihrer Innenstadt‘ identifizieren wollen, auf Interessen von Stadtbesuchern, die das Phänomen Basel erleben und die Erinnerung positiv mit nach Hause nehmen wollen. Das Spektrum reicht vom ‚Ich-bin-mal-eben-da‘ der Touristen bis zum ‚Das-ist-mein-zu-Hause‘ des Innenstadtbewohners.

5.2 Ziele

Die Ziele des Gestaltungskonzepts leiten sich direkt von den in Kap. 3.1 genannten übergeordneten Zielen des Regierungsrates ab und sind folgende:

- Ziel 1: Die konsequente Aufwertung der öffentlichen Räume der Basler Innenstadt zur Stärkung der Anziehungskraft Basels als attraktiver Wohn-, Arbeits-, Freizeit-, Erholungs- und Wirtschaftsraum
- Ziel 2: Die Verbesserung der Orientierung innerhalb der Innenstadt und die gestalterische Unterstützung des Verkehrskonzeptes Innenstadt
- Ziel 3: Den effizienten und zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel durch eine auf die Erhaltungsplanung der städtischen Infrastruktur abgestimmte Umsetzung der einzelnen Vorhaben.

Die Basler Innenstadt soll zu einer lebendigen Stadtlandschaft entwickelt werden. Die topografischen und stadtmorphologischen Qualitäten und Besonderheiten formen dabei die Grundlage für alle künftigen gestalterischen Interventionen im öffentlichen Raum. Die „Berge“ und das „Tal“ im Grossbasel, die Entwicklungsgeschichte und Prägung der einzelnen Stadtquartiere, der Rhein als zentrales Landschaftselement, die radiale Stadtstruktur im Kleinbasel oder die Lage der historischen Stadtmauern sind nur einige der Ausgangs- und gleichzeitig Anhaltspunkte für die Gestaltungskonzeption. Die Fokussierung auf diese stabilen prägenden Themen und Merkmale soll helfen, die Gestaltung des öffentlichen Raumes auf ein langfristig ausgerichtetes, zukunftsfähiges Fundament zu stellen.

An den öffentlichen Raum wird eine Vielzahl sich immer wieder verändernder Nutzungsansprüche gestellt. Dabei entstehen Zielkonflikte insbesondere zwischen dem Bedürfnis nach Ruhe einerseits und dem Drang nach Aktivitäten andererseits. Ziel ist eine lebendige Innenstadt, mit

Momenten und Orten der Ruhe sowie zeitweiligem „Spektakel“. Der ideale Ort, sowohl für Menschen, die in der Innenstadt leben und sich zurückziehen möchten, als auch Menschen, die den öffentlichen Raum als Ort zum Feiern entdecken oder Besucher die die Innenstadt ganz einfach in ihren unzähligen Facetten geniessen möchten.

Die Balance zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten wird sich in der Basler Innenstadt zukünftig stärker an den sich veränderten Nutzungsbedürfnissen orientieren, vor allem am allgemeinen Wunsch nach Rückgewinnung des öffentlichen Raumes zu Gunsten des Fuss- und Verkehrs. Basis dafür bildet das verabschiedete Verkehrskonzept für die Innenstadt. Der Schlüssel zum Erfolg liegt in der Priorisierung des Fussgängerverkehrs ohne dabei den motorisierten Verkehr vollständig zu verbannen.

Angesichts des begrenzten und knappen öffentlichen Raums in der Innenstadt und den sich im Verlaufe der Zeit (Tag, Woche, Monat, Jahr) stetig verändernden Nutzungsansprüchen wird der öffentliche Raum künftig stärker als Multifunktionsraum ausgerichtet. Öffentliche Räume werden beispielsweise tagsüber primär Durchgangsorte sein, während sie in den Abendstunden zu Verweilorten oder an speziellen Anlässen zu Orten des Events mutieren. Die Balance zwischen aktiveren und ruhigeren Zeiten fordert die bewusste Führung der Bewegung im öffentlichen Raum und dessen gleichzeitige Wandelbarkeit. Ziel ist ein Wechselspiel zwischen der bestmöglichen Art und Weise der Bewegung und Möglichkeiten zur Entspannung in ein und demselben öffentlichen Raum. Die Gestaltung wird dies zum Ausdruck bringen.

5.3 Prozess mit Wettbewerb/Studienauftrag

Der Umfang des Bearbeitungssperimeters, die fachliche Komplexität der Aufgabe, die hohen Erwartungen vieler Beteiligten aus dem Prozess Entwicklungskonzept „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ und der lange Wirkungsgrad respektive die schrittweise Umsetzung über Jahrzehnte im Rahmen der Infrastrukturerhaltung erforderten ein kooperatives, flexibles und speziell gestaltetes Verfahren. Um zu qualitativ hoch stehenden Lösungsvorschlägen zu gelangen, wurde ein zweistufiger Studienauftrag im selektiven Verfahren (mit Präqualifikation) nach Gatt/WTO durchgeführt.

Zur Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts für die Basler Innenstadt schrieb das Bau- und Verkehrsdepartement im Oktober 2010 einen entsprechenden Wettbewerb aus. Von den 22 Bewerbern hat das Beurteilungsgremium zehn Teams zur Teilnahme eingeladen. Das Beurteilungsgremium setzte sich zusammen aus verwaltungsinternen und -externen Fachleuten. Die Anliegen aus den Bereichen Gewerbe, Tourismus, Wohnbevölkerung, Jugend, Behinderte, Kultur usw. wurden durch entsprechende Interessensvertreter eingebracht, die als Experten das Beurteilungsgremium unterstützten.

Im März 2011 wurden die Beiträge der zehn Teams anonym durch das Beurteilungsgremium juriiert und es wurden drei Teams zur Weiterbearbeitung qualifiziert.

An zwei Workshops im 2011 präsentierten die Teams ihre Arbeiten dem Beurteilungsgremium. Im Plenum wurden die Arbeiten intensiv diskutiert und gemeinsam mit den Teams die Inhalte für die weitere Arbeit definiert. Am 13. Juli 2011 hat das Beurteilungsgremium die Arbeiten, basierend auf den eingereichten Unterlagen und der Präsentation durch die Teams abschliessend beurteilt. Den Zuschlag für die Weiterbearbeitung erhielt das Team unter der Federführung des holländischen Büros OKRA landscapearchitects/Utrecht.

Weitere detaillierte Informationen zum Wettbewerb Gestaltungskonzept Innenstadt können dem Bericht des Beurteilungsgremiums vom August 2011 entnommen werden.

In der Folge wurde unter der Federführung des Planungsamts gemeinsam mit den Wettbewerbsiegern das Konzept verfeinert. Diese Arbeitsschritte wurden durch einen Ausschuss des Beurteilungsgremiums und den Fachpersonen aus der Verwaltung eng begleitet.

5.4 Aufbau des Konzeptes

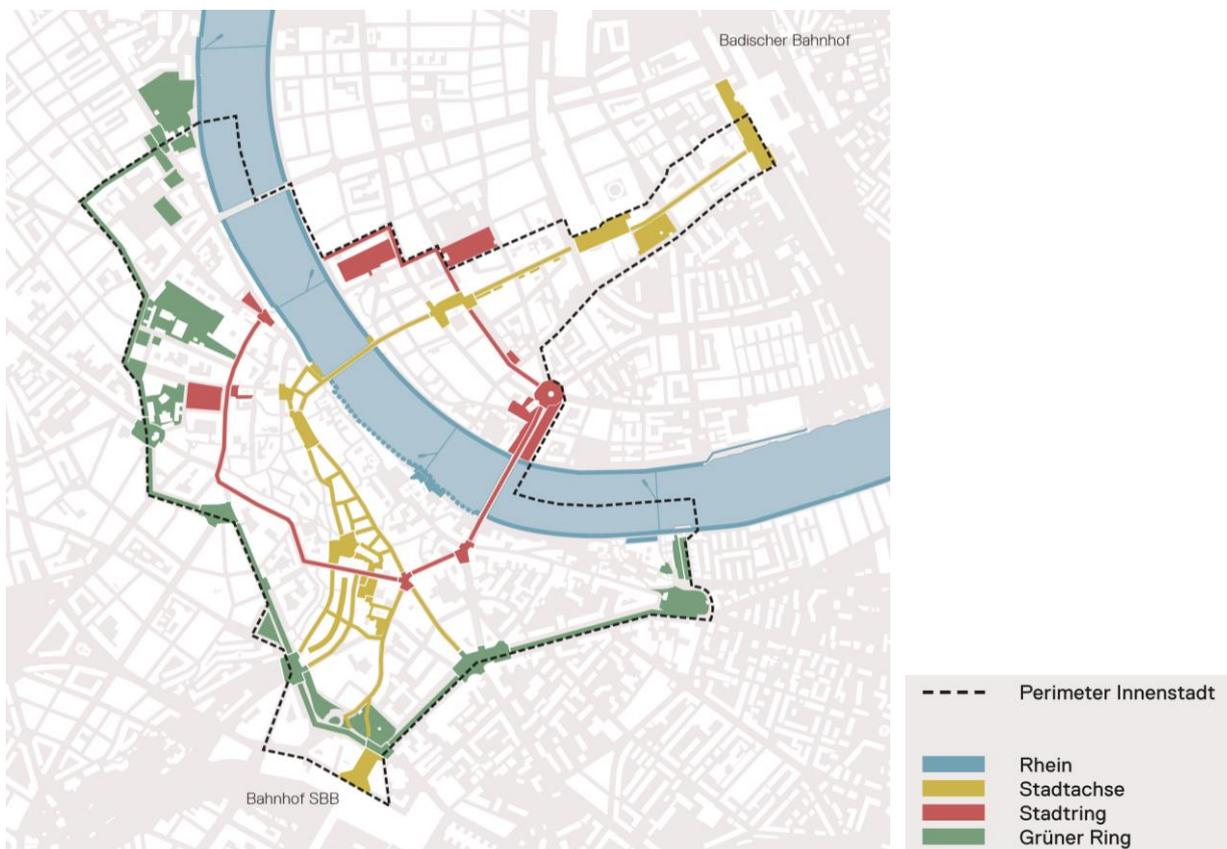
Zumal das Planungshandbuch Bestandteil des hier vorliegenden Ratschlages ist, erlauben wir uns, die einzelnen Konzeptteile zusammenfassend zu beschreiben, und verweisen für die ausführlichen Beschreibungen auf das Handbuch. Das Handbuch macht auch Aussagen zu den einzelnen Grünräumen und legt für diese Gestaltungsprinzipien fest. Da diese Projekte zu Lasten des Mehrwertabgabefonds erarbeitet und umgesetzt werden, sind sie nicht Bestandteil dieses Ratschlages.

5.4.1 Hauptstrukturen

Die zukünftige Gestaltung der Basler Innenstadt orientiert sich stark an den topografischen, stadtmorphologischen und historischen Strukturen. Um eine neue starke Identität für die Basler Innenstadt zu erreichen, soll sie nachhaltig von vier zentralen Hauptstrukturen geprägt werden. Diese vier Strukturen bilden das räumliche Rückgrat der Gestaltungskonzeption und werden in ihrer Funktion, Gestalt und Attraktivität gestärkt.

Die Hauptstrukturen der Basler Innenstadt sind:

- Der Rhein
- Die Stadtachse vom Badischen Bahnhof über die Mittlere Brücke zum Aeschenplatz, Bahnhof SBB und dem Zoo
- Der Stadtring entlang der inneren Stadtmauer auf Grossbasler Seite und der Stadtmauer in Kleinbasel
- Der Grüne Ring entlang der äusseren Stadtmauer auf Grossbasler Seite



5.4.2 Raumtypen

Die vier Hauptstrukturen der Basler Innenstadt wurden in einem weiteren Schritt in unterschiedliche Raumtypen differenziert. Indem die konkreten öffentlichen Räume der Innenstadt zu abstrakteren Raumtypen zusammengefasst wurden, konnten Leitplanken für die zukünftige Gestaltung dieser Räume definiert werden.

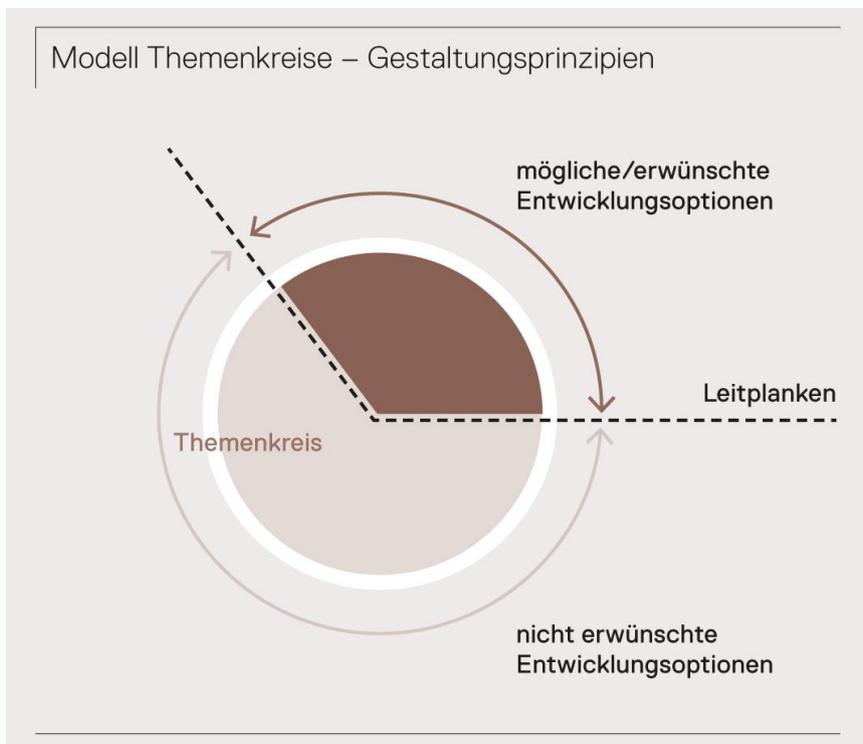


5.4.3 Gestaltungsprinzipien

Die Gestaltungsprinzipien sollen als innere und äussere Leitplanken helfen, dass sich die einzelnen Raumtypen zu attraktiven und lebendigen öffentlichen Räumen entwickeln können. Sie greifen einerseits bestehende Qualitäten thematisch auf und entwickeln diese weiter. Andererseits skizzieren sie neue Ideen für die künftige Entwicklung der einzelnen öffentlichen Räume.

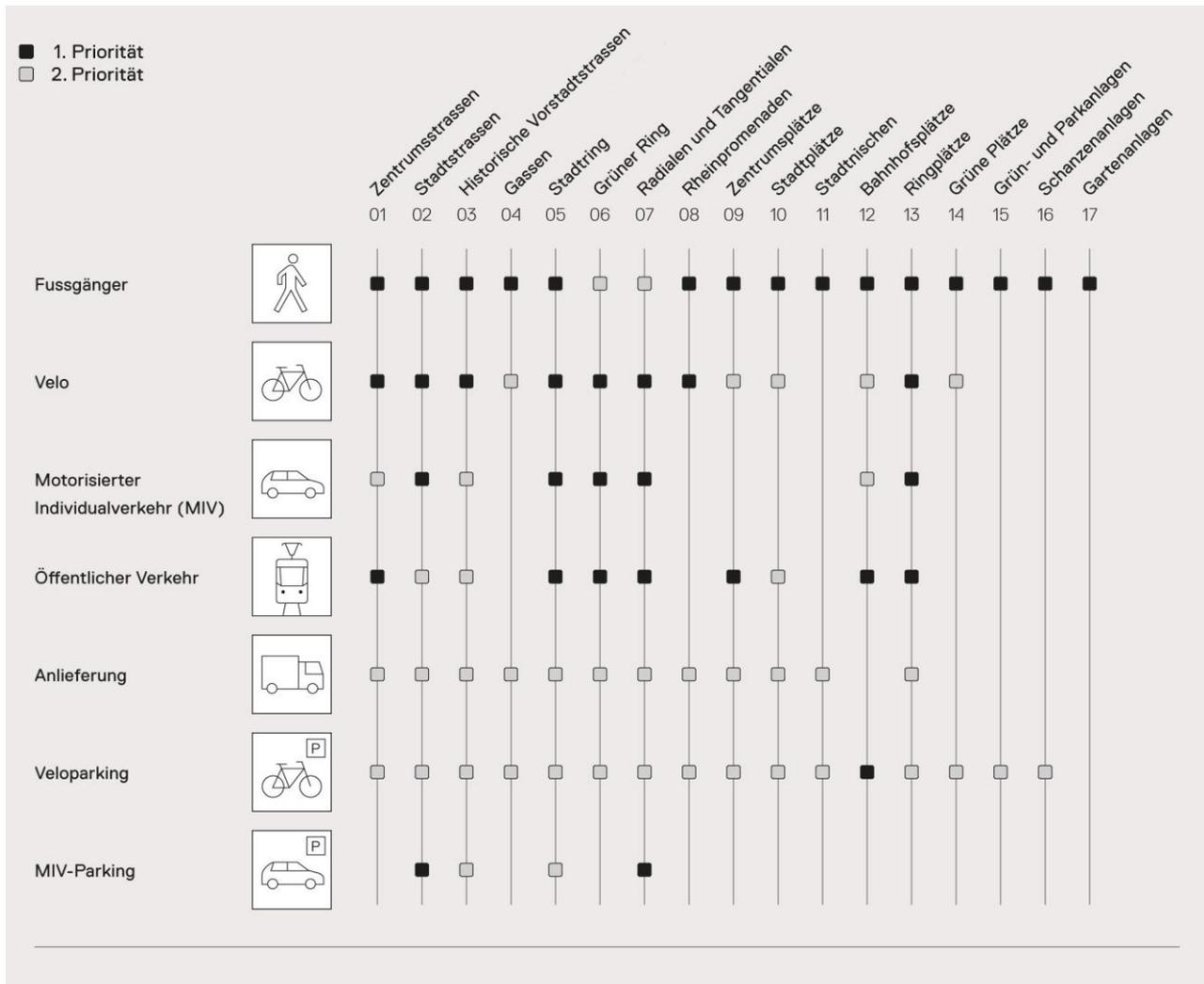
Für die einzelnen Raumtypen werden zu den nachfolgend beschriebenen Themenkreisen massgeschneiderte Prinzipien erarbeitet. Innerhalb der Themenkreise wird definiert, welche Entwicklungsmöglichkeiten pro Raumtyp erwünscht und welche unerwünscht sind. Dabei ist entscheidend, dass innerhalb des erwünschten Bereichs für die künftigen konkreten Gestaltungsprojekte ausreichend Flexibilität in der Gestaltung geschaffen wird respektive möglich bleibt, um den lokalen Gegebenheiten gerecht zu werden.

Das Gestaltungskonzept liefert keine Einzelprojekte, setzt aber klare Leitplanken für deren Erarbeitung.



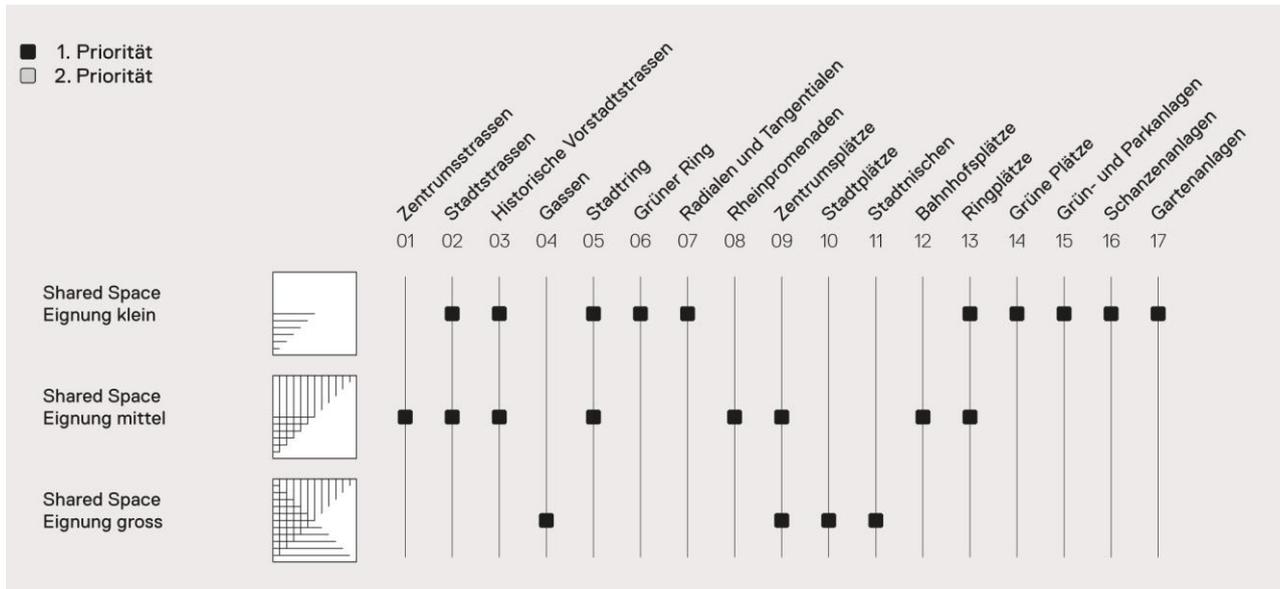
Verkehrsart

Im Fokus stehen diesbezüglich die Festlegungen des Verkehrskonzeptes Innenstadt. Pro Raumtyp wird dargestellt, welche Verkehrsteilnehmer wie intensiv in den einzelnen Raumtypen in Erscheinung treten. Die konkrete Nutzungsausprägung der Verkehrsteilnehmer wird nicht dargestellt. Ausgenommen davon sind die Anlieferung, Velo- und MIV-Parkierung.



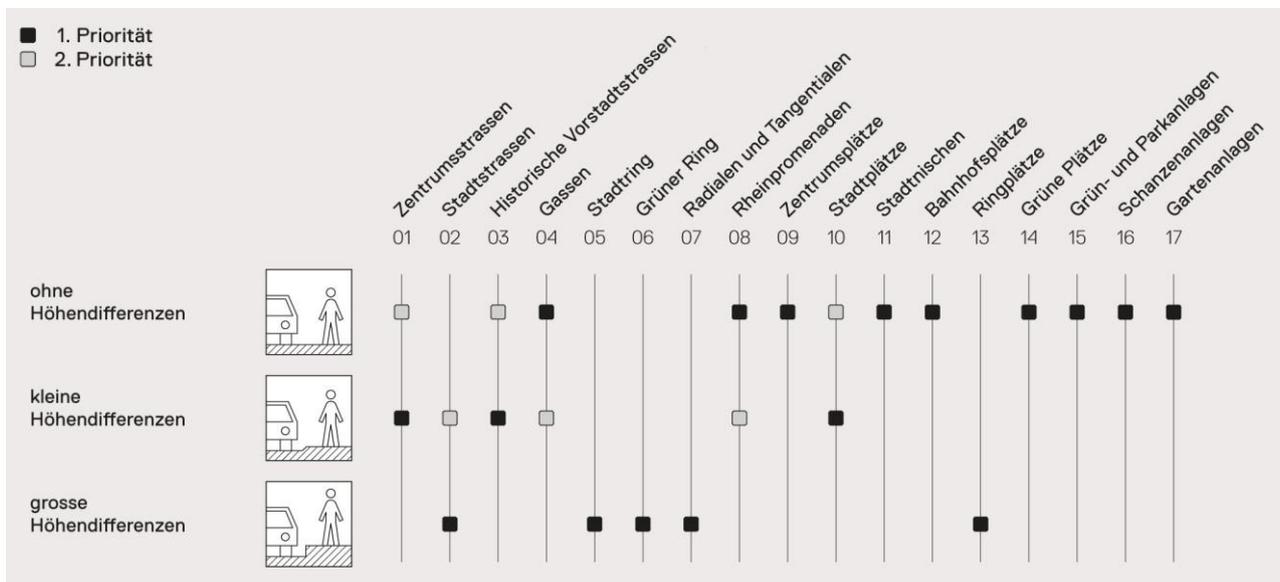
Shared Space

Die gemeinsame Nutzung des knappen Gutes öffentlicher Raum ist ein zentrales strategisches Ziel des Gestaltungskonzeptes Innenstadt. Als Prinzip sollen nicht die Lage und Ausdehnung möglicher Shared Space Räume thematisiert, sondern festgelegt werden, welche Raumtypen sich in besonderer Weise als Multifunktionsräume eignen. Entscheidend für die Eignung ist, dass die Fussgänger innerhalb des Raumtyps grundsätzlich Priorität geniessen und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsarten möglichst klein sind.



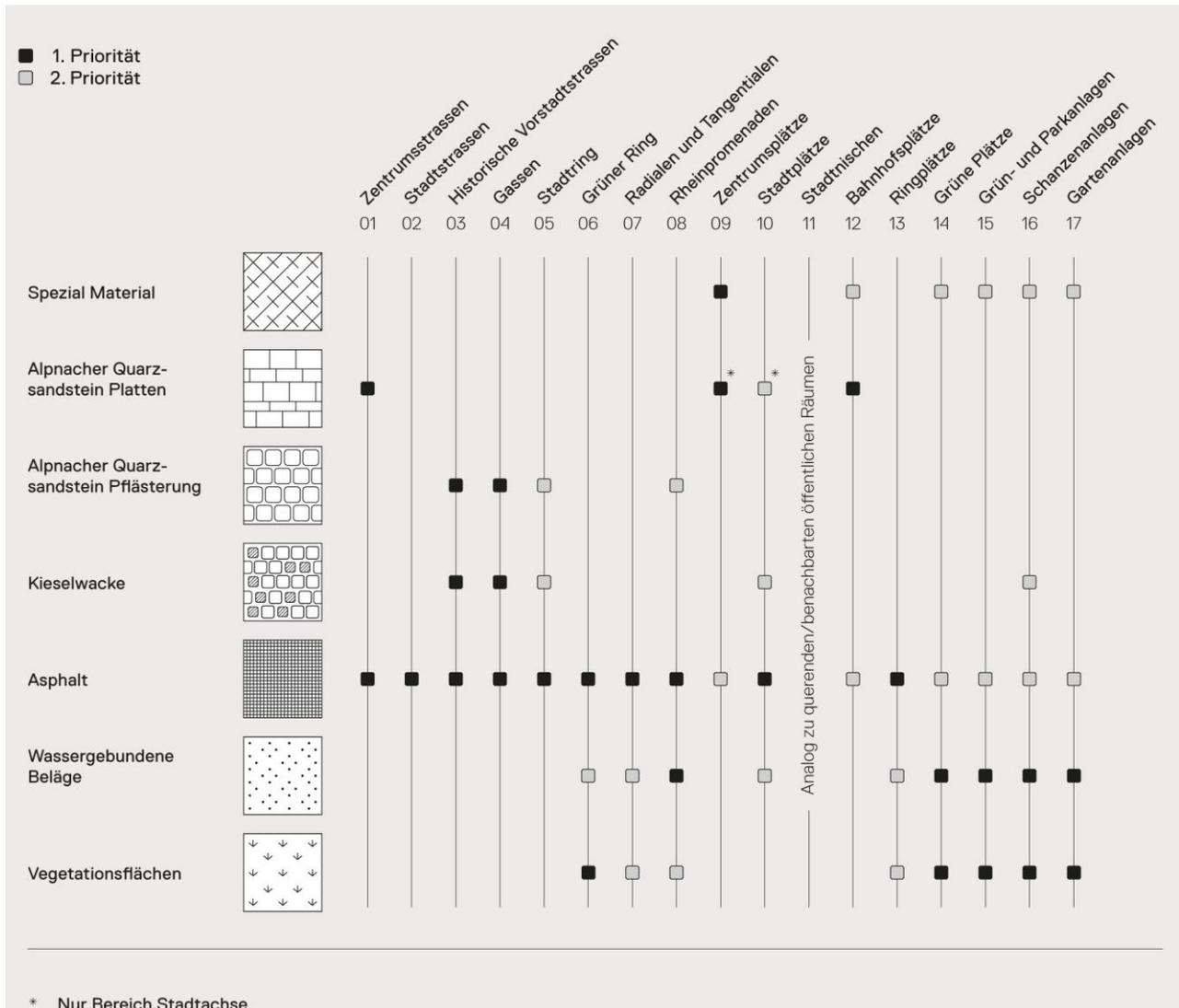
Profilierung

Der öffentliche Raum wird massgeblich durch die angrenzenden Bauten definiert. Im Themenkreis Profilierung wird für die einzelnen Raumtypen festgelegt, wie sich der Querschnitt zwischen den Bauten bezüglich Niveaueingestaltung prinzipiell organisiert. Topografische Besonderheiten sind davon ausgenommen. Massgebend sind diesbezüglich die Geschwindigkeiten der vorherrschenden Verkehrsarten und deren Geschwindigkeitsunterschiede. Als Grundsatz soll gelten: Je kleiner die Geschwindigkeitsunterschiede desto kleiner die Niveauunterschiede. Umgekehrt, je grösser die Geschwindigkeitsunterschiede desto grösser die Niveauunterschiede.



Materialisierung

In der Basler Innenstadt findet sich eine Vielzahl unterschiedlichster Bodenmaterialien. Im Themenkreis Materialisierung wird festgelegt, welche Materialien prinzipiell pro Raumtyp zum Einsatz kommen. Die Aussagen konzentrieren sich dabei auf die flächigen Bereiche und nicht auf die linearen Elemente wie beispielsweise Rand- oder Rinnsteine. Die definierten Materialpaletten sollen den angestrebten Charakter des jeweiligen Raumtyps optimal zum Ausdruck bringen und gleichzeitig dessen funktionale Aufgaben bestmöglich gewährleisten. Beim Schwarzbelag sind geringe Veränderungen bezüglich Farbe oder Zuschlagsstoffe projektspezifisch möglich. Als zentrales und augenfälliges Element der Gestaltung von öffentlichen Räumen wird die Wahl des Bodenmaterials im nächsten Kapitel detailliert ausgeführt.

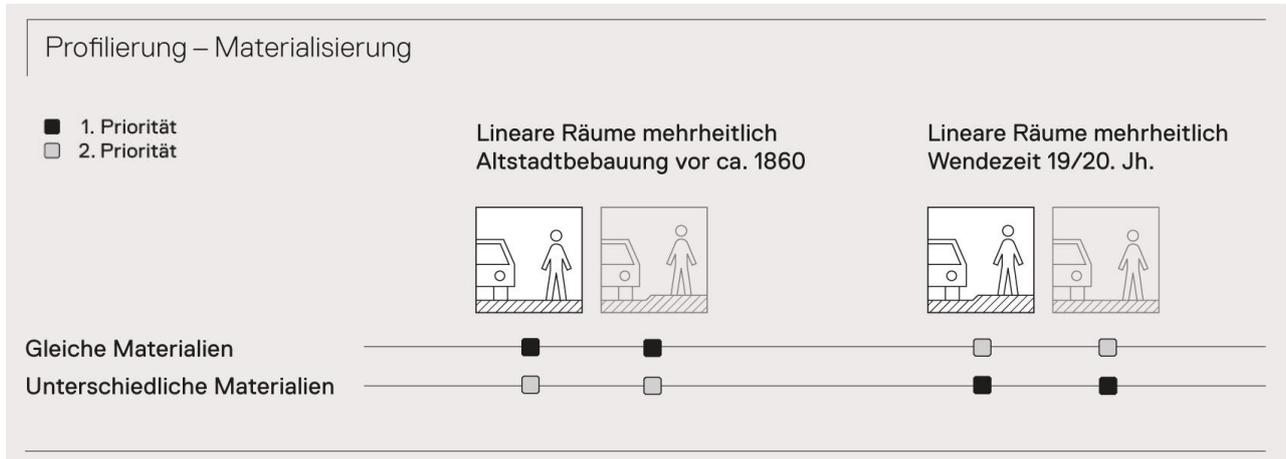


Strukturdichte

Die unterschiedlichen städtebaulichen Entwicklungsepochen haben die Profilierung und Materialisierung der linearen Räume nachhaltig geprägt. Im historischen Altstadtkontext, mehrheitlich vor 1860, wurden die Profile grundsätzlich ohne Höhendifferenz und mit einem einheitlichen Bodenbelag ausgeführt. Die Gassen sowie die historischen Vorstadtstrassen sind klassische Vertreter dieser Epoche.

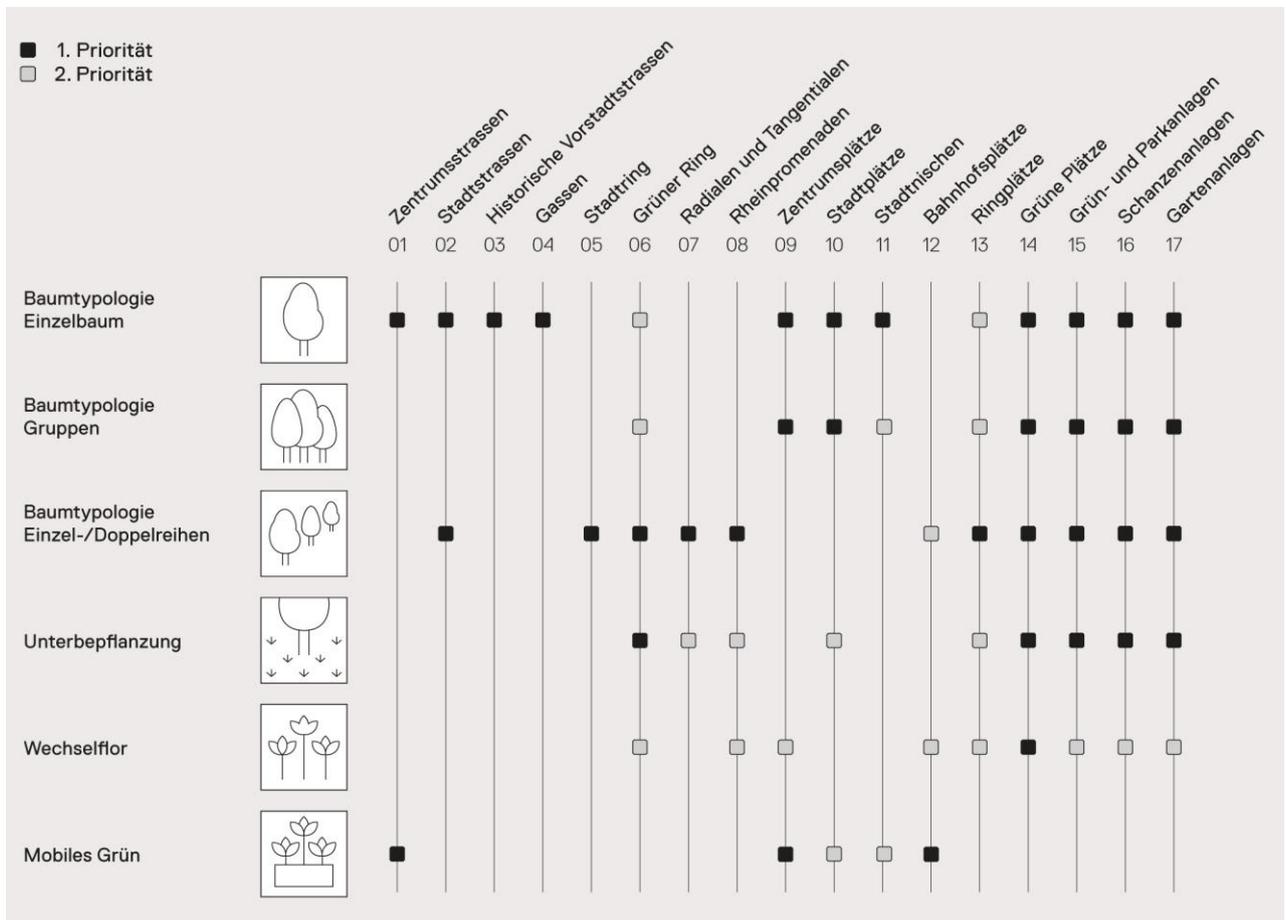
Im Gegensatz dazu wurden um die Wendezeit des 19. und 20. Jahrhundert die linearen Räume, namentlich die Zentrumsstrassen, grosszügiger und geradliniger sowie mit einer klaren Höhendifferenz zwischen den Seitenbereichen für die Fussgänger und der Fahrbahn ausgebildet. Diese

linearen Räume zeichneten sich zudem durch eine differenzierte Längsstrukturierung in Form von unterschiedlichen Materialien aus. Die Seitenbereiche für die Fussgänger waren asphaltiert und der Mittelbereich mit Natursteinen gepflastert. Im Laufe der Zeit wurden diese Strukturmerkmale teilweise verändert. Für die historischen Vorstadtstrassen, die Gassen und Gassentreppen sowie die Zentrumsstrassen soll auf der Stufe Konzept definiert werden, welche Strukturdichte (Profil-Materialkombinationen) die ursprüngliche städtebauliche Idee der jeweiligen Epoche zum Ausdruck bringt und dabei gleichzeitig den heutigen Nutzungsbedürfnissen gerecht wird.



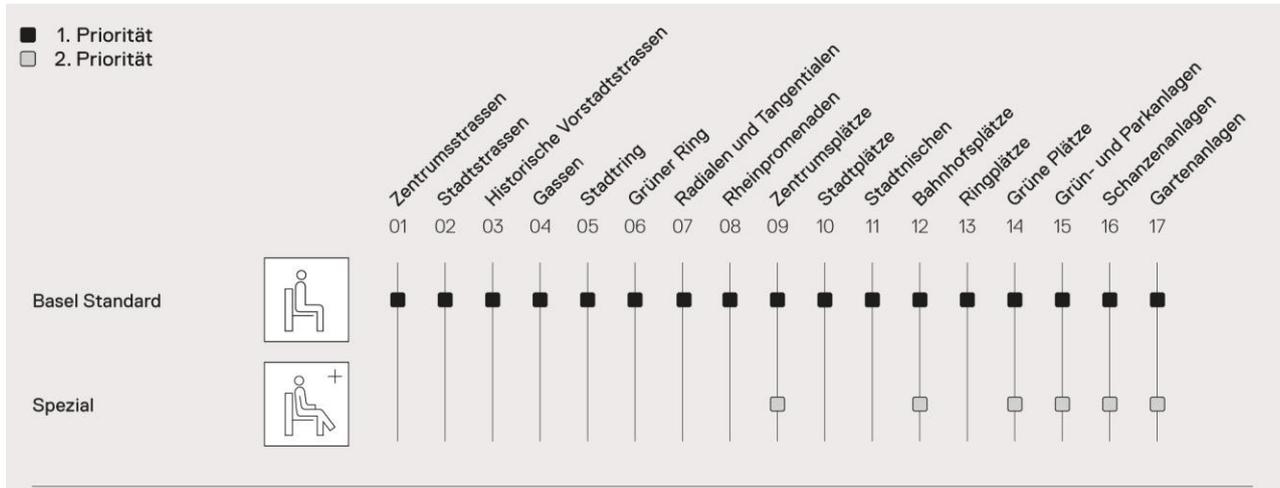
Grün

Auf der Stufe Konzept sollen nur die räumlich dominanten Grünelemente thematisiert und als Prinzipien für die Raumtypen festgelegt werden. Im Fokus steht aus diesem Grund der Umgang mit Baumtypologien, flächigem sowie mobilem Grün.



Stadtmobiliar

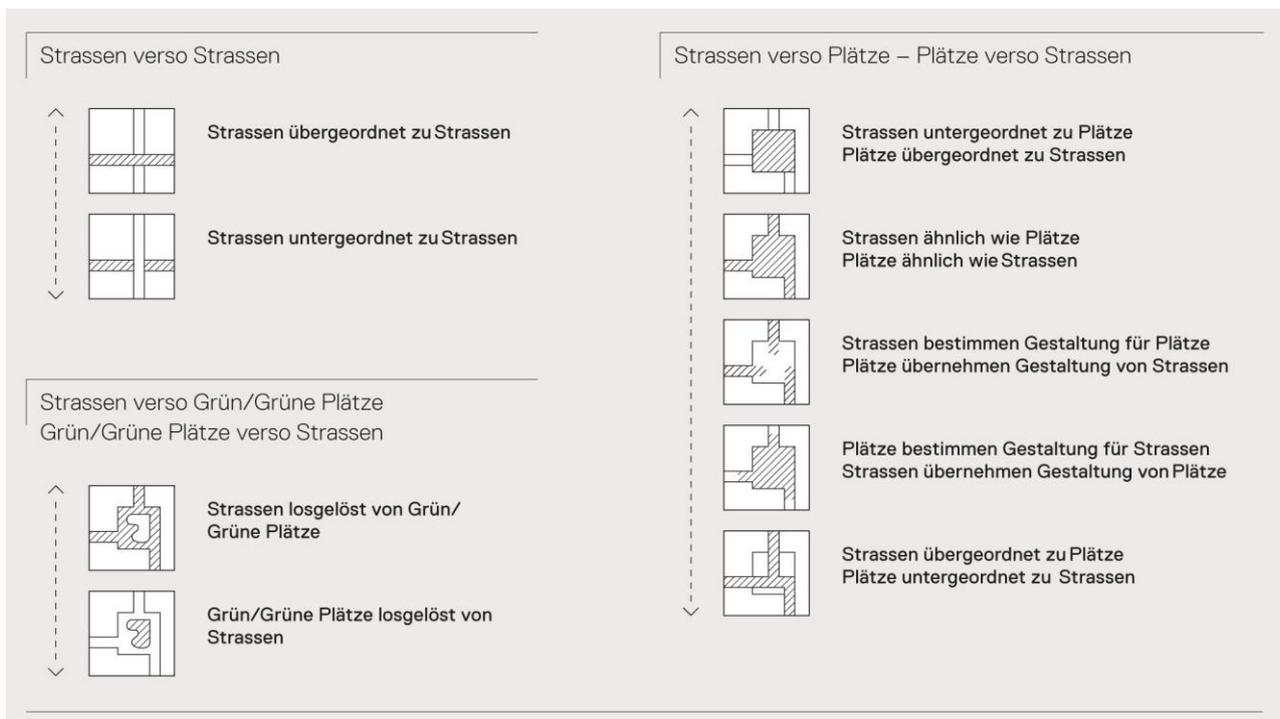
Im öffentlichen Raum der Stadt Basel wird grundsätzlich ein standardisiertes Stadtmobiliar eingesetzt (<http://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/konzepte/elemente-oeffentlicher-raum.html>). Im Gestaltungskonzept sollen diese strategische Zielausrichtung nochmals verankert und gleichzeitig die Ausnahmen davon geregelt werden. Dabei sind Ausnahmen nur bei Räumen von übergeordneter und gesamtstädtischer Bedeutung möglich und werden dort speziell aus der Gestaltung des Gesamtraums heraus entwickelt.



Schnittstellen

Das Gestaltungskonzeptes Innenstadt soll die gestalterische Entwicklung der einzelnen öffentlichen Räume koordinieren. Von besonderer Bedeutung ist diesbezüglich die Ausgestaltung der Schnittstellen zwischen öffentlichen Räumen aus unterschiedlichen Raumtypen. Als Grundsatz soll gelten, dass bei Überlagerungen mehrerer Raumtypen der bedeutendere Raumtyp massgebend ist und die Gestaltung vorgibt.

Von besonderer Bedeutung sind die Schnittstellen zwischen den Plätzen und den Strassen. Als Grundsatz gilt, je grösser die Bedeutung des Platzes, umso grösser können die gestalterischen Unterschiede im Vergleich zu den angrenzenden Strassen sein.



5.4.4 Objektblätter zu den einzelnen Raumtypen

Für jeden Raumtyp wurde im Planungshandbuch ein entsprechendes Objektblatt erstellt. Dieses zeigt nochmals auf, welche Örtlichkeiten dem entsprechenden Raumtypen zugeordnet sind. Zu den einzelnen Themenkreisen werden die Möglichkeiten und Prioritäten festgelegt.

5.5 Verbindlichkeit des Planungshandbuchs

Mit der Verabschiedung des Planungshandbuchs durch den Regierungsrat und der Kenntnisnahme durch den Grossen Rat werden die darin verfassten Aussagen behördenverbindlich. Gestaltungsprojekte, die federführend durch das Planungsamt erarbeitet werden, müssen sich an die Definitionen der Objektblätter zum entsprechenden Raumtyp halten. Bei der Ausschreibung von Wettbewerben sind die Angaben aus dem Planungshandbuch für die teilnehmenden Teams ebenfalls verbindlich. Somit kann langfristig sichergestellt werden, dass sich die einzelnen Gestaltungsprojekte auf die gesetzten Ziele des Gestaltungskonzeptes Innenstadt fokussieren und aus vielen Einzelprojekten mit der Zeit ein stimmiges und in sich kohärentes Erscheinungsbild der Basler Innenstadt entsteht.

6. Beläge

Das zentrale und augenfällige Element der Gestaltung von öffentlichen Räumen sind die verwendeten Beläge. Bei der Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes wurde stark auf die Weiterführung der bereits heute traditionellerweise verwendeten Belagsmaterialien gesetzt. Es sind dies der Asphaltbelag, die Kieselwacken-Pflasterung, die Quarzsandstein-Pflasterung sowie wassergebundene Beläge und Grünbereiche. Diese werden auch weiterhin das Grundgerüst der Gestaltung der öffentlichen Räume der Basler Innenstadt darstellen.

Gleichzeitig bestand der Wunsch, die herausragende Rolle der Stadtachse innerhalb des öffentlichen Raumgeflechtes mittels dessen Belagsmaterials zu unterstreichen. Dieses soll der Bedeutung und dem urbanen Charakter der Achse gerecht werden, die einzelnen Zentrumsstrassen stärker als heute zusammenbinden, die Orientierung innerhalb der Stadtachse und im Stadtkörper verbessern und damit die Identifikation mit der Basler Innenstadt fördern sowie alle funktionalen Bedürfnisse erfüllen.

6.1 Kriterien und Anforderung an einen neuen Belag

Auf Grund der besonderen topografischen, historischen, städtebaulichen, funktionalen und gesellschaftlichen Bedeutung sowie des ausgeprägten urbanen Charakters sollen bei der Stadtachse künftig unter anderem Natursteinplatten zum Einsatz kommen. Der Naturstein muss eine Vielzahl an Kriterien erfüllen:

- Baseltypisches, identitätsstiftendes Material
- Hohe ästhetische Ansprüche – auch bei Erhaltungsmaßnahmen
- Mobilitätstauglichkeit für alle Nutzer
- Effiziente Verarbeitung und Verlegbarkeit
- Effiziente/r Reinigung/Unterhalt (z.B. Räckli oder Kaugummi entfernen)
- Herkunft aus der Schweiz oder Europa (Nachhaltigkeit)
- Langfristige Verfügbarkeit
- Hohe Beständigkeit/lange Lebensdauer des Materials
- Gutes Kosten-Nutzen Verhältnis

6.2 Neuer Belag Alpnacher Quarzsandsteinplatten

Alpnacher Quarzsandstein erfüllt die zahlreichen Kriterien am besten und soll daher als zentrales Belagsmaterial für die Stadtachse verwendet werden. Der Alpnacher Quarzsandstein fügt sich ideal, auch in Bezug auf seine farbliche Erscheinung, in die Palette der Beläge ein, womit stimmige Übergänge zwischen den einzelnen Materialien gewährleistet sind.



6.2.1 Formate und Verlegeart

Die Plattenformate sollen die Grosszügigkeit der Stadtachse zum Ausdruck bringen und deren Charakter stärken. Folgende Grundsätze sind diesbezüglich entscheidend:

- Die Natursteinplatten müssen markant grösser sein als Pflastersteine
- Die Natursteinplatten kommen primär bei linear geprägten Räumen der Stadtachse zur Anwendung, namentlich den Zentrumsstrassen.
- Auf Grund der linearen Ausrichtung werden grundsätzlich rechteckige und keine quadratischen Formate eingesetzt. Die Natursteinplatten können auch auf den Zentrums- und Bahnhofsplätzen eingesetzt werden.
- Die Natursteinplatten werden grundsätzlich quer zur Hauptbewegungsrichtung verlegt. Deswegen müssen insbesondere die Plattenlängen ein hohes Mass an Flexibilität aufweisen.

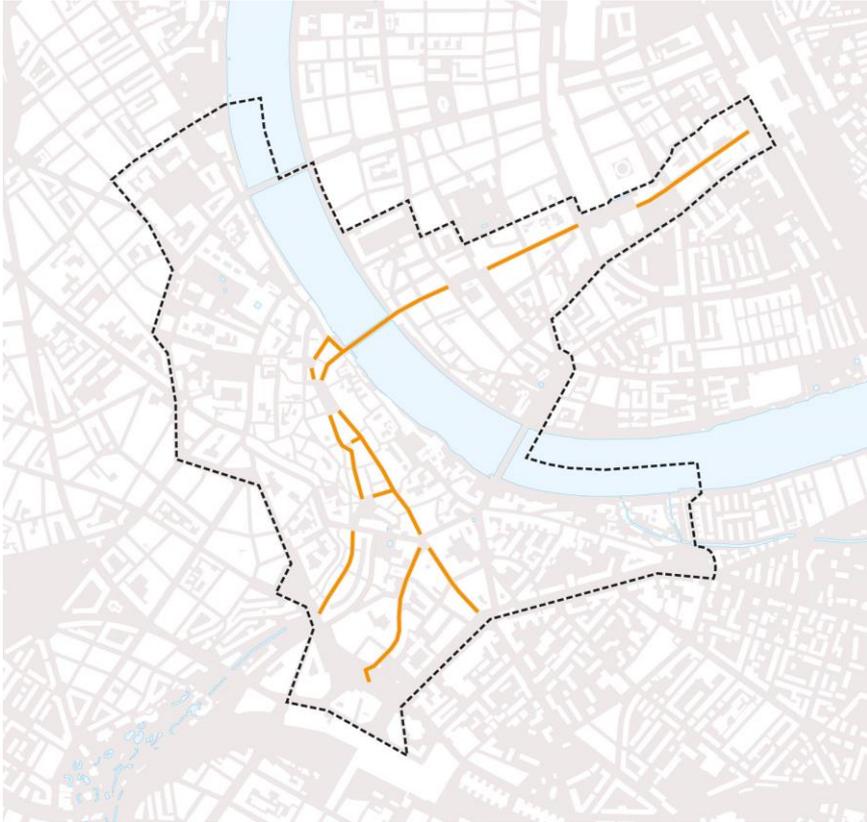
Das Formatverhältnis Breite/Länge darf aus funktionalen, technischen und ökonomischen Gründen maximal 1/2,5 sein.

6.3 Anwendungsbereich Alpnacher Quarzsandsteinplatten

In den nachfolgend ausgeführten Raumtypen, den Zentrumsstrassen, den Zentrumsplätzen und den Bahnhofsplätzen sollen die Quarzsandsteinplatten als neue Beläge im Rahmen der Gestaltungsprojekte eingesetzt werden.

6.3.1 Zentrumsstrassen

Die Zentrumsstrassen formen das Rückgrat der Basler Innenstadt und verbinden als zentrale Stadtachse den Bahnhof SBB mit dem Badischen Bahnhof und damit beide Stadtteile. In Grossbasel bilden sie ein Geflecht mehrerer langer Linien, die einerseits direkt durch das Birsigtal oder vom Bahnhof SBB kommend durch die Aeschenvorstadt Richtung Stadtmitte führen. Beim Marktplatz werden die einzelnen Zentrumsstrassen gebündelt und führen über die Schiffflände und Mittlere Brücke ins Kleinbasel. Im Kleinbasel präsentiert sich der Raumtyp als zentrale Achse, die beim Badischen Bahnhof endet.



Ziel ist ein Strassenprofil, das unterteilt ist in Aufenthaltszonen direkt entlang der Fassaden und in eine ausgeprägte Bewegungszone in der Profilmitte. Flexible Zonen, innerhalb denen zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Nutzungen möglich sind, ergänzen das Grundprofil. Der vornehmlich steinerne Charakter wird nur an ausgewählten Orten durch grüne Einzelelemente ergänzt. Die herausragende Rolle der Stadtachse innerhalb des öffentlichen Raumgeflechtes wird mit der Verwendung der Alpnacher Quarzsandsteinplatten unterstrichen. Dieser Belag wird der Bedeutung und dem urbanen Charakter der Achse gerecht, die einzelnen Zentrumsstrassen werden stärker als heute zusammengebunden, die Orientierung innerhalb der Stadtachse und im Stadtkörper wird verbessert und damit die Identifikation mit der Basler Innenstadt gefördert; es werden alle funktionalen Bedürfnisse erfüllt.

Mit Ausnahme der Freien Strasse und der Steinenvorstadt sowie der Rüden- und Streitgasse, die als wichtige Verbindungsachsen ebenfalls den Zentrumsstrassen zugeordnet wurden, verkehrt in allen Zentrumsstrassen der öffentliche Verkehr. Aus technischen und gestalterischen Gründen werden die Quarzsandsteinplatten nicht im „Fahrbahnbereich“ verwendet, sondern nur in den eigentlichen Fussgängerbereichen. Der Fahrbahnbereich wird mit Asphaltbelag gestaltet, der sowohl die technischen Anforderungen optimal erfüllt, als auch die Aufmerksamkeit der Fussgänger auf den öffentlichen Verkehr lenkt.

In der Steinenvorstadt und der Freien Strasse, sowie in der Rüden- und Streitgasse wäre eine komplette Ausgestaltung mit Quarzsandsteinplatten grundsätzlich denkbar. Dies muss in Bezug auf die Leitungsführung (mit oder ohne Leitungstunnel) und die resultierenden Investitions- und Unterhaltskosten im Vorprojekt vertieft geprüft werden.

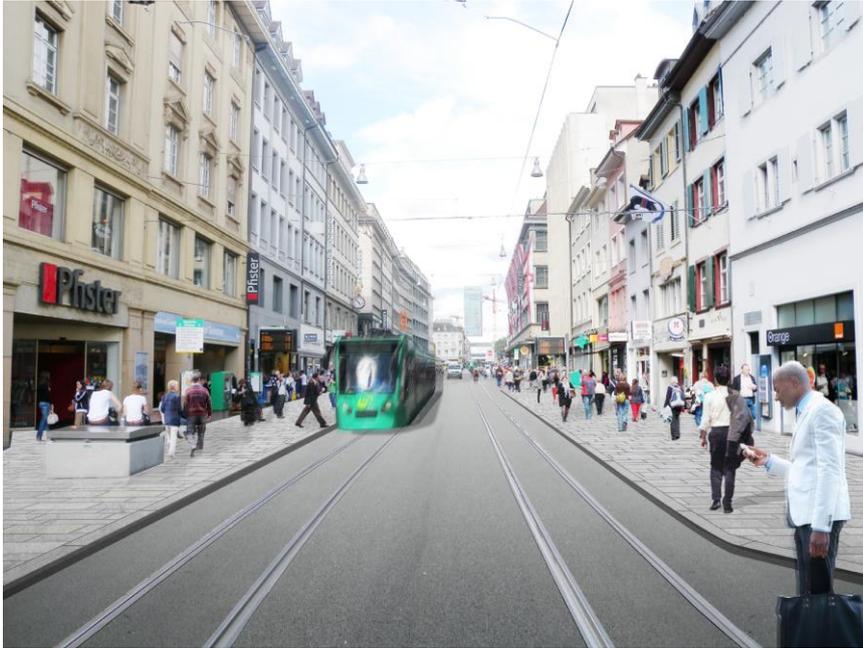
Erste Fotovisualisierungen (in der Profilierung des heutigen Bestandes, Aufteilung Fahrbahn/ Trottoir) zeigen folgende exemplarische Bilder für die Freie Strasse (Varianten je nach Leitungsführung) und die Greifengasse.



Freie Strasse, Variante Alpacher Quarzsandstein/Asphaltbelag



Freie Strasse, Variante Alpacher Quarzsandstein

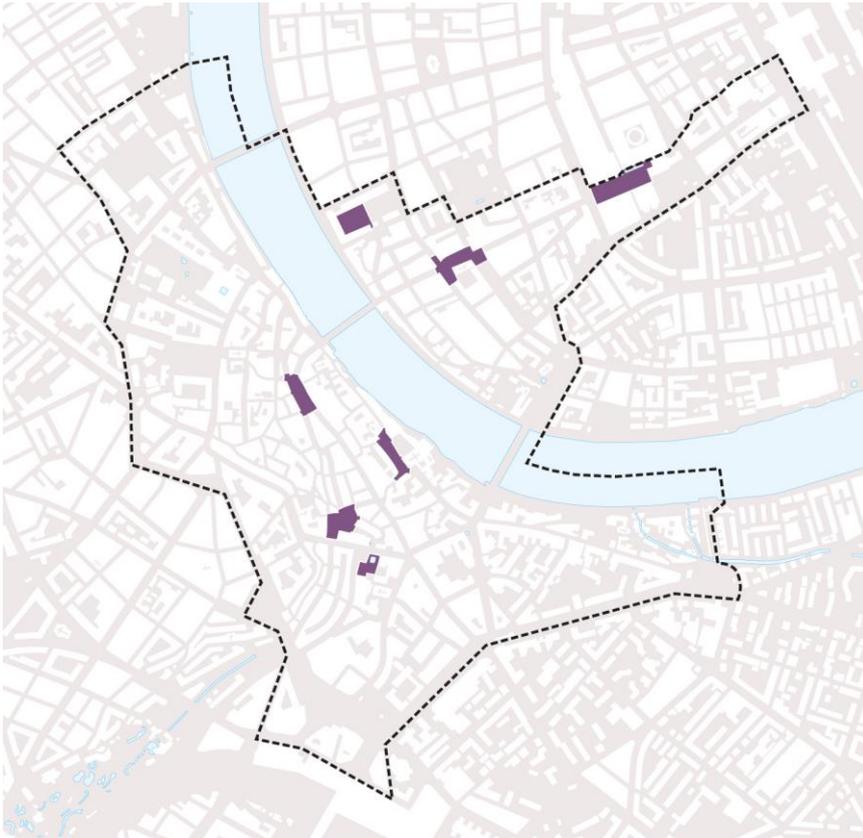


Greifengasse, Alpnacher Quarzsandsteinplatten/Asphaltbelag

6.3.2 Zentrumsplätze

Die Zentrumsplätze bilden die bedeutendsten historischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Orte im innerstädtischen Netzwerk des öffentlichen Raumes. Typischerweise sind die meisten in das lineare Netz der Zentrumsstrassen eingebunden – der prägnanten Stadtachse. Die grossen Plätze sind ausgesprochen repräsentative Orte, wichtige Orientierungspunkte, beliebte Aufenthaltsbereiche und spielen somit eine entscheidende Rolle bei der Erlebbarkeit der Innenstadt. Die unterschiedlichen Platzgeschichten und -atmosphären erfordern eine detaillierte, thematische Positionierung und spezifische räumliche Ausgestaltung. Die Suche nach den bestmöglichen Materialien soll erst auf der Stufe Projekt vertieft initiiert werden. Dabei sollen die Plätze immer auch eine vielfältige Nutzung gewährleisten. Die unterschiedliche Nutzung und die spontane Aneignung der Räume sollen zu Spitzenzeiten und ruhigeren Zeiten gleichermassen möglich sein. Voraussetzung für diesen ausgewogenen Gebrauch sind grundsätzlich steinerne Plätze, die jedoch an ausgewählten Orten offene und/oder grüne Aufenthaltsbereiche aufweisen.

Zentrumsplätze können grundsätzlich ebenfalls mit Quarzsandsteinplatten gestaltet werden. Um ihrer hohen Bedeutung gerecht zu werden, können aber weitere Materialien ausserhalb der definierten Materialpalette zur Anwendung gelangen (Spezialmaterial).



Zentrumsplätze

6.3.3 Bahnhofsplätze

Die beiden Bahnhofsplätze sind täglich für tausende Menschen zentrale Anlaufpunkte ihrer individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Die Plätze sind einerseits wahre Verteilkünstler, darauf ausgerichtet, dass die Nutzer und Nutzerinnen auf ihren Reisen optimal aus-, ein- oder umsteigen können. Andererseits übernehmen sie gerade für die Gäste Basels eine eminent wichtige Willkommensfunktion. Sie sind für viele Besucherinnen und Besucher der erste Berührungspunkt mit der Basler Innenstadt. Eine gute Orientierung, optimale Verbindungen und insbesondere eine repräsentative, einladende Atmosphäre sind aus diesem Grund wichtige Leitprinzipien der beiden Bahnhofsplätze. Wie die Zentrumsplätze haben die Bahnhofsplätze ihre eigene, einzigartige Identität. Als eigentlicher Auftakt der Stadtachse sollen sie, wie die Zentrumsplätze, grundsätzlich mit Quarzsandsteinplatten gestaltet werden.

7. Umsetzungsstrategie und Projektgruppen

Aufgrund des grossen Perimeters und den beschränkten Ressourcen erfolgt die Umsetzung schrittweise durch konkrete Gestaltungsprojekte. Taktgeber dabei ist die Erhaltungsplanung. Die mit diesem Ratschlag beantragten Finanzmittel decken die Projekte für den Zeitraum 2015 bis ca. 2021 gemäss heutigem Kenntnisstand der Erhaltungsplanung ab.

Was das Vorgehen zur Erarbeitung der Projekte anbelangt, wurden die Vorhaben in zwei unterschiedliche Gruppen unterteilt: *stabile* und *variable* Räume. Diese Unterscheidung basiert auf dem jeweiligen Veränderungspotenzial, der Planungssicherheit, dem Detaillierungsgrad der Aussagen im Planungshandbuch und den ortsspezifischen Rahmenbedingungen.

7.1 Perimeter der beantragten Rahmenausgabenbewilligung

Das Gestaltungskonzept Innenstadt deckt den im Rahmen des Projektes Innenstadt – Qualität im Zentrum festgelegten Perimeter ab. Der Perimeter für die hier beantragten Rahmenausgabenbewilligungen ist wesentlich kleiner. Er bezieht sich auf die autofreie Kernzone gemäss verabschiedetem Verkehrskonzept Innenstadt mit Ergänzung durch den Vorplatz Badischer Bahnhof.

Der Grund ist folgender: In diesem eingeschränkten Perimeter definiert das Verkehrskonzept die verkehrlichen Anforderungen in Bezug auf den rollenden und ruhenden Verkehr. Dank der Festlegung der Gestaltungsrichtlinien im Gestaltungskonzept sind sämtliche zentralen Parameter zur Erarbeitung entsprechender Projekte gegeben.

Ausserhalb des fussgängerfreundlichen Kerns sind diverse Fragestellungen seitens des Verkehrs nicht abschliessend behandelt. Sobald die Erhaltungsplanung den Sanierungszeitpunkt definiert, werden deshalb entsprechende Gestaltungsvorhaben als Einzelprojekte mit entsprechenden Finanzierungsanträgen dem Grossen Rat unterbreitet.

Ausserhalb dieses Ratschlags werden auch das Varianzverfahren und das anschliessende Vorprojekt für den Birsigparkplatz erarbeitet. Hierfür hat der Grosse Rat am 12. Januar 2011 mit Beschluss 11/02/12G die entsprechenden Mittel in der Höhe von 0,6 Mio. Franken bereits genehmigt.

7.2 Projektgruppe „stabile Räume“

Bei den sogenannten stabilen Räumen handelt es sich in erster Linie um lineare Räume, also Strassen und Gassen resp. um wenige Plätze mit einer starken historischen Prägung betreffend die Gestaltung (Beispiel Marktplatz). Die stabilen Räume bieten ein kleineres Veränderungspotenzial, die Rahmenbedingungen (vor allem auch in Bezug auf den rollenden und stehenden Verkehr) sind klar und das Gestaltungskonzept definiert mit dem entsprechenden Objektblatt die Spielräume. Diese Gestaltungsprojekte können basierend auf dem Handbuch und in Abstimmung mit den lokalen Eigenheiten und den Direktbetroffenen erarbeitet werden. Das Gestaltungskonzept bietet eine grosse Sicherheit, welche stabilen Räume sich wie entwickeln sollen. Die Gestaltungsprojekte werden durch die Fachpersonen aus dem Planungsamt in Koordination mit weiteren Verwaltungsstellen in den standardisierten Arbeitsgruppen erarbeitet. und den interdepartementalen Entscheidungsgremien phasenweise unterbreitet

Die Finanzmittel in Form einer Rahmenausgabenbewilligung zur Erarbeitung der Projekte und für ihre Umsetzung werden mit vorliegendem Ratschlag beantragt. Folglich werden dem Grossen Rat für diese Vorhaben keine Einzelanträge mehr unterbreitet.

7.2.1 Umsetzungshorizont 2015–2021

Gemäss heutigem Kenntnisstand der Erhaltungsplanung ergeben sich für den Zeitraum (2015–2021) folgende Projekte, die zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung erarbeitet und umgesetzt werden:

- Freie Strasse
- Greifengasse
- Ochsen-gasse
- Rheingasse
- Grünpfahlgasse und Gerbergässlein
- Schneidergasse
- Hutgasse
- Clarastrasse

Auf Grund weiterer Vorgaben seitens der Erhaltungsplanung oder anderer Ansprüche (politische Prioritätensetzung oder Verknüpfung mit grossen privaten/staatlichen Bauvorhaben) können allenfalls Vorhaben ergänzt resp. verändert werden. Vor allem in engen Gassenbereichen, bei welchen durch Leitungsbauvorhaben oftmals mehr als die halbe Strassenfläche aufgegraben wird und somit eine Instandstellung gemäss Gestaltungskonzept in einem vertretbaren Kostenrahmen sinnvoll ist ergeben sich Anpassungen der Perimeter.

Für nachfolgende Örtlichkeiten besteht aus heutiger Sicht erst nach 2021 ein Erhaltungsbedarf:

- Marktplatz
- Schifflande,
- Eisengasse
- Marktgasse
- Stadthausgasse
- Aeschenvorstadt

Mit aktuellem Wissensstand können für diese Vorhaben noch keine exakten Termine angegeben werden; sie liegen aber bezüglich Realisierung nicht innerhalb des Umsetzungshorizontes bis 2021.

7.3 Projektgruppe „variable Räume“

Die variablen Räume sind gekennzeichnet durch grosses Veränderungspotenzial, viele offene Fragen und wenig Detaillierungsgrad im Gestaltungskonzept. Es handelt sich hierbei exklusiv um Platzgestaltungen, die im Gegensatz zu den Plätzen, die den stabilen Räumen zugeordnet wurden, keine derart starken historischen Gestaltungsvorgaben haben.

Bei diesen Gestaltungsprojekten wird ein Varianzverfahren mit einem Gestaltungswettbewerb durchgeführt. Die Wettbewerbe gehen gemäss neuem Finanzhaushaltgesetz zu Lasten der hier beantragten Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartements. Das anschliessend an den Wettbewerb zu erarbeitende Vorprojekt wird mittels der zweiten Rahmenausgabenbewilligung mit diesem Ratschlag beantragt.

Die daraus resultierenden Projekte und die notwendigen Finanzmittel zur Umsetzung werden jeweils mit einem separaten Finanzierungsbegehren dem Grossen Rat einzeln unterbreitet.

7.3.1 Umsetzungshorizont 2015–2021

Gemäss heutigem Kenntnisstand der Erhaltungsplanung sollen im Zeitraum ab 2015 folgende Projekte zu Lasten der Planungspauschale (Vorbereitung und Durchführung Wettbewerb) und zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung (Erarbeitung Vorprojekt bis und mit Kreditantrag an das Parlament) projektiert werden:

- Rümelinsplatz (inkl. Schnabel- und Münzgasse)
- Claraplatz (inkl. Teilbereiche Rebgasse)

Beide Vorhaben werden anschliessend, das heisst ca. 2017/2018, mit separaten Kreditanträgen dem RR und GR unterbreitet. Ein Baubeginn der beiden Plätze ist aus heutiger Sicht frühestens ab 2019/20 realistisch.

Für die Durchführung des Wettbewerbes Birsigparkplatz und die anschliessende Erarbeitung des Vorprojektes wurden die Mittel vom Grossen Rat bereits mit separater Vorlage genehmigt. Die Projektierungs- und Baukosten hierfür werden ebenfalls mit separatem Bericht dem RR und GR ca. 2017/2018 unterbreitet. Ein Baubeginn ist aus heutiger Sicht frühestens ab 2019/20 realistisch. Die dafür notwendige Aufhebung der Parkplätze ist zudem abhängig vom Bau des Parkings St. Alban-Graben (Kunstmuseum) und des Parkings Erdbeergraben.

Für den Barfüsserplatz besteht aus heutiger Sicht erst nach 2021 ein Erhaltungsbedarf. Mit aktuellem Wissensstand kann für dieses Vorhaben noch kein exakter Termin gesetzt werden.

8. Auswirkungen des Gestaltungskonzepts auf künftige Erhaltungsmassnahmen

Es stellt sich die Frage, wie sich das Gestaltungskonzept auf die Kosten künftiger Erhaltungsmassnahmen auswirkt vor allem auch im Hinblick auf die mögliche Differenz solcher Kosten im Vergleich zu den Kosten von Erhaltungsmassnahmen bei konventioneller Materialisierung.

Grundsätzlich wird eine Strasse, wird ein Platz auf eine Lebensdauer von fünfzig Jahren ausgerichtet. Dies gilt auch für Strassen und Plätze die aufgrund des Gestaltungskonzepts Innenstadt mit neuen Materialien ausgestaltet werden sollen. Ob sich daraus im Hinblick auf die künftige Erhaltung höhere Kosten ergeben als mit einer konventionellen Materialisierung, lässt sich aus heutiger Sicht nicht abschliessend beantworten. Einerseits können wir nicht wissen, wie dannzumal bezüglich Gestaltung entschieden wird. Andererseits ist es auch denkbar, dass die vorgesehenen Materialien wie etwa die Quarzsandsteinplatten wiederverwendet werden, wie das aktuell mit den über 100 Jahre alten Kieselwacken auf dem Münsterplatz geschehen ist.

9. Kostenschätzung

Zum jetzigen Zeitpunkt können weder abschliessend alle Örtlichkeiten benannt werden, an denen etwas zu tun ist, noch bestehen spezifische Projekte, die eine Aussage bezüglich dem finanziellen Status der Kosten zulassen. Die genannten Kosten von 24,5 Mio. Franken für stabile Räume in der 1. Tranche der Erhaltung beruhen daher auf einer groben Schätzung. Genauere Kostenangaben werden erst anhand von Vorprojekten möglich. Sollte sich die Schätzung als zu hoch erweisen, werden die Mittel nicht ausgeschöpft; andernfalls bildet sie die Obergrenze für die Projekte des Umsetzungshorizonts 2015–2021. Die geschätzten Gesamtkosten für alle Projekte im genannten Umsetzungshorizont betragen 42,1 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen (für die mit * markierten Positionen werden die Mittel mit vorliegendem Ratschlag beantragt):

Kostenschätzung für Umsetzungshorizont 2015–2021			
Stabile Räume	Planung/Projektierung und Umsetzung*	Fr.	24,5 Mio.
Variable Räume	Wettbewerb (zulasten Planungspauschale)*	Fr.	1,0 Mio.
	Planung/Projektierung*	Fr.	1,0 Mio.
	Umsetzung (geschätzt)	Fr.	11 Mio.
	Birsigparkplatz: - Wettbewerb und Vorprojekt (mit GRB 11/02/12G vom 12. Januar 2011 bewilligt)	Fr.	0,6 Mio.
	- Umsetzung (geschätzt)	Fr.	4 Mio.
	Total (geschätzt)	Fr.	42,1 Mio.

Da die Neugestaltung basierend auf dem Gestaltungskonzept Innenstadt jeweils zwingend an notwendige Erhaltungsmassnahmen geknüpft ist, ist weder das Gestaltungskonzept selbst noch eine konkrete Umgestaltung Ursache einer allfälligen Restwertvernichtung. Diese wird stets durch die Erhaltungsmassnahme selbst verursacht.

Die geschätzten Gesamtkosten für eine vollständige Umsetzung des Gestaltungskonzepts Innenstadt belaufen sich auf der Basis der aktuellen Preise auf rund 75 Mio. Franken (inkl. der vorgängig erwähnten 42,1 Mio. Franken). Sie verteilen sich auf die nächsten Jahrzehnte.

10. Beantwortung von diversen Anzügen

Die nachstehenden politischen Vorstösse betreffen den Perimeter Innenstadt und fordern entsprechende Projekte. Der Regierungsrat hat mit Schreiben an den Grossen Rat vom 7. März 2012 im Sinne eines Zwischenberichtes zu den vier erstgenannten Anzügen Stellung genommen und deren abschliessende Beantwortung im Rahmen des Ratschlages Gestaltungskonzept in Aussicht gestellt. Weiter hat der Regierungsrat den Anzug Soland und Konsorten betreffend Neugestaltung des Claraplatzes mit Schreiben vom 4. September 2013 an den Grossen Rat beantwortet mit dem Antrag auf stehen lassen. Zum Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend Öffnung des Birsigs bis zum Barfüsserplatz hat der Regierungsrat bereits zweimal berichtet (12. Mai 2010, 7. August 2012) und dem Grossen Rat beantragt, den Anzug stehen zu lassen. Zur Schriftlichen Anfrage Brigitta Gerber betreffend Steinenvorstadt nimmt Regierungsrat in diesem Ratschlag zum ersten Mal Stellung und beantwortet die gestellten Fragen.

Wir erlauben uns, die folgenden fünf politischen Vorstösse hier zu beantworten:

- Anzug Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt
- Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone
- Anzug Anita Lachenmeier und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes
- Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung im Perimeter Steinenvorstadt – Steinentorstrasse
- Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend Neugestaltung des Claraplatzes
- Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend Öffnung des Birsigs bis zum Barfüsserplatz
- Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend Steinenvorstadt

10.1 Anzug Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2012 den nachstehenden Anzug Susanne Signer und Konsorten dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Mit der Umgestaltung von mehreren Strassen und Strassenabschnitten in Fussgängerachsen und mit verkehrsfreien Zonen im Innerstadtbereich wurden attraktive Voraussetzungen für die wirtschaftliche Stärkung der Stadt geschaffen. Die Erweiterung der Fussgängerbereiche in der Innenstadt ist im Massnahmenplan des inzwischen verabschiedeten Verkehrsplans enthalten.

Im letzten Jahr hat der Grosse Rat den Kredit für die Umgestaltung der Clarastrasse bewilligt. Zur Vollendung des Fussgänger-Ypsilons zwischen Messe und Heuwaage/Aeschenplatz fehlen noch wenige Abschnitte, die Eisengasse, die Mittlere Brücke und vor allem die Aeschenvorstadt. Die Aeschenvorstadt ist nicht nur von der Lage her, sondern auch von ihrer Bebauung und Nutzung eindeutig eine innerstädtische Einkaufsstrasse. Heute ist die Situation in der Aeschenvorstadt vor allem im Bereich der Tramhaltestelle Bankverein alles andere als fussgängerfreundlich.

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

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

Susanne Signer, Annemarie von Bidder, Christian Klemm, Peter Eichenberger, Peter Wick, Daniel Goepfert, Lukas Stutz, Niggi Tamm, Anita Fetz, Markus Benz, Thomas Baerlocher, Peter Schai, Anita Lachenmeier-Thüring, Therese Meier-Oberle, Leonhard Burckhardt, Irène Renz, Martin Cron, Eva Huber-Hungerbühler“

Wir beantworten die konkreten Fragen wie folgt:

- ... *wie die Aeschenvorstadt als Fussgängerzone/achse umgestaltet wird,*
Bei der Aeschenvorstadt handelt es sich um eine Strasse des Raumtyps „Zentrumsstrasse“ analog der im Ratschlag ausgeführten Beispiele Freie Strasse und Greifengasse. Die Gestaltung wird, unter Berücksichtigung ortsspezifischer weiterer Rahmenbedingungen, in analoger Art und Weise ausgeführt: in den Trottoirbereichen mit Quarzsandstein-Platten, im Mittelbereich mit Asphalt.
- ... *wie das Verkehrsregime für die Umgebung aussehen wird,*
Das Verkehrsregime ist abschliessend im bereits bewilligten Verkehrskonzept Innenstadt detailliert beschrieben, die Aeschenvorstadt liegt in der motorfahrzeugfreien Kernzone.
- ... *wann die Umgestaltung vorgenommen werden kann.*
In der Aeschenvorstadt stehen keine dringenden Gesamterhaltungsmassnahmen an, weshalb die Umgestaltung nicht dem Umsetzungshorizont 2015–2021 zugeteilt ist. Im Hinblick auf die Anpassungen der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz werden allerdings bis 2023 entsprechende Anpassungen an die Hand genommen werden müssen.

10.2 Anzug Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 018. April 2012 den nachstehenden Anzug Roland Engeler und Konsorten dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Die Innerstadt und der innerstädtische Detailhandel stehen unter massivem Konkurrenzdruck durch Shopping Center, welche ausserhalb der Stadt vielfältige Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten sowie eine grosse Anzahl Autoparkplätze anbieten. Damit Innenstädte einen Mehrwert gegenüber Shopping Centern bieten, braucht es:

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

Die erste Bedingung ist in Basel bereits gut erfüllt; weitere Verbesserungen sind in Planung. Die dritte Bedingung ist durch die Innerstadtgeschäfte zu gewährleisten. Das Konzept der Parkplatzbewirtschaftung ist erarbeitet und soll demnächst umgesetzt werden. Bleibt die Umgestaltung der Fussgängerzonen. Im Verkehrsplan 2001 hält der Regierungsrat fest, dass die Umgestaltung von Strassen in Fussgängerachsen und verkehrsfreie Zonen wichtig für die wirtschaftliche Stärkung der ganzen Stadt ist. Verschiedene Innenstadtstrassen wurden bereits als Fussgängerbereiche eingerichtet. Als letzte innerstädtische Einkaufsachse ist die Verbindung Aeschenvorstadt - Freie Strasse - Marktplatz noch nicht durchgängig als Fussgängerzone ausgestaltet.

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

Roland Engeler, Ruth Widmer, Hasan Kanber, Sabine Suter, Tobit Schäfer, Claudia Buess, Irène Fischer-Burri, Hans-Peter Wessels, Talha Ugur Camlibel, Michael Wüthrich, Brigitte Strondl, Andrea Bollinger, Fabienne Vulliamoz, Beatrice Alder Finzen, Anita Heer, Francisca

Schiess, Sybille Benz-Hübner, Gisela Traub, Jörg Vitelli, Martina Saner, Brigitta Gerber, Patrizia Bernasconi, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Doris Gysin, Roland Stark, Maria Berger-Coenen, Michael Martig, Anita Lachenmeier-Thüring, Mathias Schmutz, Annemarie von Bidder, Oswald Inglin, Urs Joerg, Christoph Zuber, Helen Schai-Zigerlig“

Wir beantworten die konkrete Frage wie folgt:

- ... *wie und bis wann er die Achse Aeschenvorstadt - Freie Strasse -Marktplatz (auch baulich) als Fussgängerzone zu gestalten gedenkt*

Bei der Aeschenvorstadt und der Freien Strasse handelt es sich um Strassen des Raumtyps „Zentrumsstrasse“ analog der im Ratschlag ausgeführten Beispiele Freie Strasse und Greifengasse. In der Aeschenvorstadt stehen keine dringenden Erhaltungsmaßnahmen an, weshalb die Umgestaltung nicht dem Umsetzungshorizont 2015–2021 zugeteilt ist. Im Hinblick auf die Anpassungen der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz werden allerdings bis 2023 entsprechende Anpassungen an die Hand genommen werden müssen.

Der Marktplatz wurde dem Raumtyp „Zentrumsplätze“ zugeordnet. Dieser weist aufgrund der starken historischen Prägung ein eingeschränktes Veränderungspotenzial auf. Auch hier müssen im Hinblick auf die Anpassungen der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz Veränderungen an die Hand genommen werden. Weiter gilt das Augenmerk der Redimensionierung resp. der baulichen Aufhebung der Fahrbahn entlang dem Rathaus und der Lösung der unbefriedigenden Veloabstellsituation. Das Vorhaben Umgestaltung Marktplatz wurde aus Sicht der Erhaltungsplanung nicht dem Umsetzungshorizont 2015–2021 zugeordnet.

10.3 Anzug Anita Lachenmeier-Thüring und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2012 den nachstehenden Anzug Anita-Lachenmeier-Thüring und Konsorten dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Der Marktplatz mit dem Rathaus ist neben dem Münsterplatz mit dem historischen Münster die Visitenkarte von Basel, oder sollte es wenigstens sein. In anderen Städten dienen solche historischen und zentralen Plätze als Treffpunkt und zum Verweilen. In Basel findet zwar am Morgen der Markt statt, am Nachmittag laden jedoch einzig die Restaurants entlang der Tramhaltestelle zum Verweilen ein. Diese liegen jedoch schon bald im Schatten, was sich vor allem während den Übergangszeiten für Gartenrestaurants eher negativ auswirkt. Der sonnige Marktplatz liegt bei nahe jeden Nachmittag brach und zeigt ein eher verlassenes und verwahrlostes Bild. Am Morgen fällt auf, dass die Anlieferungsautos der Marktfahrenden praktisch den ganzen Morgen und über den Mittag den Zugang zum Marktplatz behindern und den Blick auf die Fassaden des Rathauses und der anliegenden Liegenschaften beeinträchtigen. Gemütlich einen Kaffee zu trinken und die Marktatmosphäre zu geniessen ist auch am Morgen nicht möglich. Sogar während der Herbstmesse, wo jedes Plätzlein in der Basler Innenstadt gebraucht würde, bleibt der zentrale Marktplatz an den Nachmittagen und Sonntagen leer. An den Sonntagen herrscht während des ganzen Jahres den ganzen Tag Einöde. Zentrale Anlässe können auch an den Samstagen erst ab 15 Uhr auf dem Marktplatz durchgeführt werden und finden aus diesem Grund selten dort statt. Der Marktplatz braucht zur Aufwertung nicht in erster Linie eine neue Gestaltung, sondern vor allem ein neues Betriebskonzept, welches ermöglicht, das Potential umfassender auszunutzen.

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

- neben dem Markt auch andere Aktivitäten bereits am Morgen stattfinden und mobile Einrichtungen wie Buvetten oder Gartenrestaurants auf dem Marktplatz aufgestellt werden könnten,
- dadurch die Attraktivität während des ganzen Tages gesteigert würde,
- die Anlieferungs- und Abbaueiten eingeschränkt und kontrolliert werden, sodass nicht den ganzen Morgen die Lieferwagen die Strasse vor dem Rathaus verstellen,

- bei wichtigen Anlässen die Marktfahrenden auf andere Plätze (z.B. Rümelinsplatz, Andreasplatz etc.) ausweichen und diejenigen, welche zusätzlich eine feste Einrichtung in der Stadt haben, auf einen Stand verzichten könnten,
- ein attraktiver Velounterstand mehr Ordnung ermöglicht und die Zunahme von grossen Motorrädern verhindert könnte,
- eine einfache Umgestaltung, z.B. die Einebnung der Strasse entlang des Rathauses ermöglicht, dass neben kurzen Anlieferungszeiten und einem Velodurchgang der ganze Platz verkehrsfrei ist,
- dadurch auch auf der Seite des Rathauses Restaurants und Buvetten entstehen könnten, welche auch an Nachmittagen und Sonntagen dem Platz ein Gesicht geben würden?

Anita Lachenmeier-Thüring, Eveline Rommerskirchen, Stephan Gassmann, Stephan Maurer, Brigitte Strondl, Dieter Stohrer, Paul Roniger, Heidi Mück, Gabi Mächler, Roland Engeler“

Wir beantworten die konkreten Fragen wie folgt:

- *... neben dem Markt auch andere Aktivitäten bereits am Morgen stattfinden und mobile Einrichtungen wie Buvetten oder Gartenrestaurants auf dem Marktplatz aufgestellt werden könnten*

Der Entwicklungsrichtplan Innenstadt – als strategisches Planungsinstrument zur Steuerung der räumlichen Entwicklung der Basler Innenstadt – sieht vor, den Marktplatz auch zukünftig als Marktstandort zu stärken. Durch zusätzliche Angebote soll die Marktatmosphäre verbessert werden. Dies kann in einem ersten Schritt durch kompaktes Stellen der Marktstände des Wochenmarktes und in umfassender Form nach der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt und der Umgestaltung des Platzes erfolgen. Eine sanfte und permanente Belebung an Wochenenden und Abenden soll durch zusätzliche Boulevardangebote erreicht werden. Das Präsidialdepartement (Messen und Märkte) hat diese Entwicklungsabsichten in einem Marktkonzept vertieft und Massnahmen dazu formuliert. Einen ersten Schritt in die beabsichtigte Richtung stellt das Angebot des Cafémobils des Unternehmens Mitte dar. Weitere solche Nutzungen – im Sinne der Antragstellerin – sind wünschenswert.

Folgende behördenverbindlichen Planungsgrundsätze wurden im Entwicklungsrichtplan formuliert:

„Die Behörden des Kantons Basel-Stadt wirken darauf hin,

- dass der Funktionsschwerpunkt Ort des Handels, der Repräsentation, der Unterhaltung, der Begegnung, der Verpflegung und des Durchgangs gewährleistet und geschärft wird.
- dass der Schwerpunkt der bewilligungspflichtigen Nutzung auf Märkte, Boulevardgastronomie, Informationsstände, Kulturveranstaltungen, Sportveranstaltungen und Feste fokussiert wird.
- dass der Marktplatz an Abenden und Wochenenden mit zusätzlichen Nutzungen belebt wird.
- dass auf dem Marktplatz seitens Gestaltung und Nutzungsmanagement grösstmögliche Qualität und Flexibilität gewährleistet ist, damit zukünftig vermehrt Veranstaltungen stattfinden können.“

- *... dadurch die Attraktivität während des ganzen Tages gesteigert würde,*

Wir gehen davon aus, dass die oben und in den nachfolgenden zwei Antworten genannten beabsichtigten Massnahmen den Marktplatz während des Tages attraktiver machen werden.

- *... die Anlieferungs- und Abbauzeiten eingeschränkt und kontrolliert werden, sodass nicht den ganzen Morgen die Lieferwagen die Strasse vor dem Rathaus verstellen,*

Auf Antrag des Verkehrsdienstes der Kantonspolizei wurde im Herbst 2009 das Parkverbot vor dem Rathaus zu einem Halteverbot (ausgenommen Güterumschlag) umsignalisiert. Das Parkverbot war weniger durch Marktfahrer als durch Fahrzeuge mit der Gewerbe- und Serviceparkkarte stark in Anspruch genommen worden. Damit wurden auch die Marktfahrer bei der Zu- und

Wegfahrt (Anlieferung sowie beim Auf- und Abbau der Marktstände) behindert. Die Umsignalisation hat die Situation wesentlich verbessert.

Ab dem 1. Januar 2014 gelten folgende Öffnungszeiten auf dem Stadtmarkt: Montag bis Donnerstag 8.30–14.00 Uhr und Freitag/Samstag 8.30–18.00 Uhr. Die Fahrzeuge der Markthändler/-innen dürfen ausschliesslich zum Güterumschlag auf der Strasse vor dem Rathaus parkiert werden. Die Fachstelle Messen und Märkte stellt sicher, dass sich spätestens ab 9 Uhr keine Fahrzeuge der Markthändler/-innen mehr auf der Strasse befinden. Für die Zulieferer, die nicht im Zusammenhang mit dem Markt stehen, ist die Polizei zuständig. Mit der Verordnung über die Zufahrt in die Basler Innenstadt wird die Zufahrt ab dem 1. Januar 2014 klar geregelt. Für den Abbau gilt gemäss Verordnung die Regelung, dass die Stände eine Stunde nach Marktschluss abgebaut sein müssen und der Platz vollständig geräumt ist.

- *... bei wichtigen Anlässen die Marktfahrenden auf andere Plätze (z. B. Rümelinsplatz, Andreasplatz etc.) ausweichen und diejenigen, welche zusätzlich eine feste Einrichtung in der Stadt haben, auf einen Stand verzichten könnten,*

In der Verordnung betreffend Messen und Märkte in der Stadt Basel ist geregelt, dass der Markt bei Veranstaltungen von übergeordneter Bedeutung vorübergehend aufgehoben werden kann; dies geschieht bereits heute (Bebby sy Jazz, Stadtlauf und andere). Auch ist geregelt, dass der Markt bei Veranstaltungen von übergeordneter Bedeutung auf einen anderen Platz verlegt werden kann.

- *... ein attraktiver Velounterstand mehr Ordnung ermöglicht und die Zunahme von grossen Motorrädern verhindert könnte,*

Das Verkehrskonzept Innenstadt schliesst die Motorfahrzeuge aus der Kernzone der Innenstadt aus. Die vorhandenen Zweiradabstellplätze, die heute ein gemischtes Abstellen von Velos und Motorrädern erlauben, werden neu ausschliesslich für Velos angeboten. Im Rahmen von Umgestaltungsprojekten wird die Anordnung der einzelnen Veloabstellplätze gebührend berücksichtigt.

- *... eine einfache Umgestaltung, z. B. die Einebnung der Strasse entlang des Rathauses ermöglicht, dass neben kurzen Anlieferungszeiten und einem Velodurchgang der ganze Platz verkehrsfrei ist,*

Nach der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt liegt der Marktplatz in der motorfahrzeugfreien Kernzone. Die Fahrbahn wird zur Begegnungszone. Velos dürfen vor dem Rathaus (zwischen Eisengasse und Gerbergasse) unbeschränkt in beide Richtungen zirkulieren. Fussgänger sind in der Begegnungszone vortrittsberechtigt. Im Bereich der Tramachse gilt weiterhin ein allgemeines Fahrverbot.

- *... dadurch auch auf der Seite des Rathauses Restaurants und Buvetten entstehen könnten, welche auch an Nachmittagen und Sonntagen dem Platz ein Gesicht geben würden?*

Buvetten sind festinstallierte Bauten, zumindest saisonal. Diese würden die Flexibilität der Platznutzung einschränken. Die Platzierung einer Baute vor dem Rathaus erachtet der Regierungsrat aus Gründen des Stadtbildes als unerwünscht. Welche Nutzungen sich in den privaten Liegenschaften im Erdgeschoss einmieten, also Restaurants, die eine Boulevardrestauration betreiben können, liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Kantons.

10.4 Anzug Stephan Maurer und Consorten betreffend städtebaulicher Aufwertung im Perimeter Steinenvorstadt - Steinentorstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2012 den nachstehenden Anzug Stephan Maurer und Consorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„In den vergangenen Jahren galt das Hauptaugenmerk der städtischen Planung zu Recht der Neunutzung diverser Areale am Stadtrand oder auf Bahngelände. Dabei ist vernachlässigt worden, dass der stark bebaute Raum im Zentrum ebenfalls noch grosses Potenzial aufweist. Eines die-

ser wenigen Gebiete ist der Raum rund um den Birsigparkplatz mit Liegenschaften im Wert von rund CHF 1 Mia. Dieser liegt direkt an der bedeutendsten Flanier- und Einkaufszone und leidet stark unter der Verkehrs- und Lärmsituation. Teilweise ist auf der Seite Steinentorstrasse bereits eine Verslumung absehbar, denn es wird kaum mehr sinnvoll investiert. Mit der Umgestaltung des Birsigparkplatzes, entweder mit einer Offenlegung des Birsig oder mit einer Überdeckung zu einer Shopping- Mall oder in Kombination, könnte die Situation im Herzen unserer Stadt bedeutend verbessert werden.

Die Anzugsteller bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- wie der obige unbefriedigende Zustand im Zentrum unserer Stadt verbessert werden kann,
- ob er mit der Umgestaltung des Birsigparkplatzes ebenfalls eine grosse städtebauliche Chance für unsere Stadt sieht,
- ob unter Einbezug der veralteten Theaterturnhalle sinnvoller neuer Raum geschaffen werden kann,
- ob zwischen der Autodrehscheibe und dem Barfüsserplatz ein neuer Durchgang geschaffen werden könnte,
- ob zonenrechtliche Massnahmen für das ganze Geviert notwendig sind.

Stephan Maurer, Christoph Wydler, Dieter Stohrer, Markus Benz, Hansjörg M. Wirz, Andreas Albrecht, Martin Lüchinger, Roland Engeler-Ohnemus, Arthur Marti, Jörg Vitelli, Hans Rudolf Lüthi, Helen Schai-Zigerlig, Eveline Rommerskirchen“

Wir beantworten die konkreten Fragen wie folgt:

- ... wie der obige unbefriedigende Zustand im Zentrum unserer Stadt verbessert werden kann, Eine Verbesserung der genannten Situation ist das Ziel des Umgestaltungsprojektes, das in einem Varianzverfahren ermittelt werden soll. Hierfür hat der Grosse Rat bereits die notwendigen Finanzmittel gesprochen. Eine Umgestaltung ist allerdings eng verknüpft mit der Aufhebung der Parkplätze als mögliche Kompensation für diejenigen im neuen Parking beim Kunstmuseum und Erdbeergraben.

- ... ob er mit der Umgestaltung des Birsigparkplatzes ebenfalls eine grosse städtebauliche Chance für unsere Stadt sieht,

Der Regierungsrat sieht darin eine Chance und hat deshalb dem Grossen Rat die Finanzmittel für die Durchführung eines Wettbewerbes zur Umgestaltung des Birsigparkplatzes beantragt.

- ... ob unter Einbezug der veralteten Theaterturnhalle sinnvoller neuer Raum geschaffen werden kann,

- ... ob zwischen der Autodrehscheibe und dem Barfüsserplatz ein neuer Durchgang geschaffen werden könnte,

- ... ob zonenrechtliche Massnahmen für das ganze Geviert notwendig sind.

Bezüglich dieser drei Fragen, erlauben wir uns, auf die Beantwortung der Fragen in den Schreiben des Regierungsrats vom 10. Februar 2010 (P075267, RRB 10/05/4) und vom 6. März 2012 (P027084/P058350/P058405/P075267, RRB12/07/8.3) zu verweisen.

10.5 Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend Neugestaltung des Claraplatzes

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Oktober 2013 den nachstehenden Anzug Tanja Soland und Konsorten dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Der Claraplatz ist das Herz und Zentrum des Kleinbasels. Trotzdem fristet er ein etwas stiefmütterliches Dasein. Der grosszügige Platz ist mit seinen verschiedenen Tram-, Bus- und Privatverkehrslinien stark befahren und wird von Personen vor allem für den Transfer genutzt. Einzig das Tramhaus wird als Treffpunkt von meist randständigen Personen benutzt. Für die Bevölkerung des Kleinbasels ist das eigentliche Herzstück ihrer Rheinseite im jetzigen Zustand wenig attraktiv:

es ist eher eine Kreuzung als ein Platz zum Verweilen. Für die Besucherinnen und Besucher von internationalen und nationalen Messen ist der Claraplatz das Tor zur Mittleren Brücke und Grossbasel, aber wie er heute genutzt wird, keine gute Visitenkarte für Basel. Der Claraplatz soll unter Einbezug der ganzen Linie Mittlere Brücke bis zum Messturm aufgewertet und zu einer würdigeren Visitenkarte des Kleinbasels entwickelt werden. Ziel dieser Aufwertung muss mehr Repräsentativität, Gemütlichkeit und Stil sein, so dass der Platz zum Verweilen einlädt. Die unglückliche Situation der verschiedenen Haltestellen für Bus und Tram, welche den Platz dominieren, muss gelöst werden. Der Platz ist zerschnitten von Bus und Tramlinien, die an vier verschiedenen Stationen halten. Deshalb müssen klarere Zonen, respektive Standorte für den öffentlichen Verkehr, aber auch den Individualverkehr, die Fussgänger sowie den Veloparkplatz geschaffen werden. Zu empfehlen ist auch ein neues "Begrünungskonzept". Neu zu überdenken sind ausserdem die Plätze rund um die Wetterstation, vor der Clarakirche und vor dem ehemaligen Kino, welche wenig attraktiv sind. Die grosse Liegenschaft bei der Wetterstation verbreitet wenig Charme: von einem Abriss und Neubau bis zur Öffnung des gesamten Erdgeschosses für weitere Läden und Gastronomie soll alles möglich sein. Ein Gastronomiekonzept würde auch viele Chancen bieten, sowie eine rasche saisonale Belebung durch ein Strassencafé oder eine Buvette. So kann der Claraplatz zu einem einladenden Ort verwandelt werden, auf dem sich Einheimische und Gäste wohlfühlen und verweilen mögen. Die Regierung wird gebeten, zu prüfen und berichten,

- wie sie die Situation auf dem Claraplatz einschätzt,
- welche Massnahmen sie zur Aufwertung plant,
- wie ein möglicher Zeitplan zur Umsetzung solcher Massnahmen aussehen kann.

Tanja Soland, Dominique König-Lüdin, Philippe P. Macherel, Franziska Reinhard, Mustafa Atici, Martin Lüchinger, Beatriz Greuter, Gülsen Oeztürk, Salome Hofer, Guido Vogel, Doris Gysin, Stephan Luethi-Brüderlin, Sabine Suter, Kerstin Wenk, Christine Keller, Daniel Goepfert“

Wir beantworten die konkreten Fragen wie folgt:

- *... wie sie die Situation auf dem Claraplatz einschätzt,*

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der Anzugsverfassenden. Der Claraplatz, als öffentlicher Raum und zentraler Platz im Kleinbasel hat weit mehr Potenzial, als mit der rund vierzig Jahre alten heutigen Situation realisiert wird. Im Rahmen der Umsetzung des Gestaltungskonzeptes Innenstadt soll der Platz gemäss den heutigen Ansprüchen umgestaltet werden. Auf Veränderungen der Nutzung in den angrenzenden privaten Liegenschaften oder auf gar bauliche Veränderung dieser hat der Kanton allerdings keinen Einfluss.

- *... welche Massnahmen sie zur Aufwertung plant,*

Mit dem hier vorliegenden Ratschlag werden Finanzmittel für die Durchführung eines Varianzverfahrens für den Claraplatz beantragt.

- *... wie ein möglicher Zeitplan zur Umsetzung solcher Massnahmen aussehen kann.*

Der Claraplatz wurde aufgrund der Erhaltungsplanung dem Umsetzungshorizont 2015–2021 zugeteilt

10.6 Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend Öffnung des Birsigs bis zum Barfüsserplatz

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. September 2012 den nachstehenden Anzug Emanuel Ullmann und Konsorten dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Die Basler ETH-Studentin Nora Marti hat am diesjährigen Prix Toffol die Idee aufgefrischt, mit der Abschaffung der Parkplätze und der Freilegung des Birsigs aus dem trostlosen Birsigparkplatz eine Allee zu kreieren, die die Basler Innenstadt zweifellos aufwerten wird.

Leider wurde der Bereich zwischen Barfüsserplatz und Heuwaage bisher nicht in die Bestrebungen zur Innenstadt-Aufwertung einbezogen. Es erscheint uns jedoch unerlässlich, jenen Bereich der Innenstadt, in dem das Nachtleben pulsiert, ebenfalls in die Aufwertungsbestrebungen mit einzubeziehen.

Wir bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,
– ob die Idee von Nora Marti in den Innenstadts-Aufwertungsbestrebungen einbezogen und umgesetzt werden kann
– wie die in diesem Zusammenhang allenfalls aufzuhebenden Parkplätze in der Umgebung vollumfänglich ersetzt werden können.

Emmanuel Ullmann, Tobit Schäfer, Mirjam Ballmer, Baschi Dürr, Stephan Gassmann, Beat Jans, Loretta Müller, Markus G. Ritter, Tanja Soland, Tino Krattiger“

Der Regierungsrat hat zu diesem Anzug mit Schreiben vom 12. Mai 2010 und vom 7. August 2012 ausführlich Stellung genommen. Wir erlauben uns auf die beiden Schreiben des Regierungsrates zu verweisen.

Basierend auf dem Bericht des Regierungsrates vom 18. August 2010 „Bericht zur Volksinitiative betreffend Öffnung des Birsig – eine Rivietta für Basel“ und Ausgabenbericht über einen Gegenvorschlag für einen Projektierungskredit zur „Neugestaltung Birsigparkplatz“ hat der Grosse Rat mit Beschluss 11/02/12G vom 12. Januar 2011 die notwendigen Finanzmittel für einen Gestaltungswettbewerb und die anschliessende Erarbeitung des Vorprojektes genehmigt. Im Bericht des Regierungsrats wurde ausführlich dargelegt, dass eine Öffnung des Birsigs gemäss den Vorstellungen der Initianten technisch zwar möglich sei, aber Kosten in der Höhe von rund 23 Mio. Franken ($\pm 30\%$) entstehen würden. Der Birsig fliesst aber auch nach einer Öffnung weiterhin ca. 3 m unter der heutigen Trottoiroberfläche, die linken und rechten Abschlusswände des Birsig-„Kanals“ müssten weiterhin senkrecht bleiben, um den Hochwasserabfluss gewährleisten zu können. Deshalb wurde festgehalten, dass dieser Ansatz nicht dem eigentlichen Wunsch der Initianten, den Birsig unter anderem „erlebbar“ zu machen, zu entsprechen vermag.

Wir beantworten die konkreten Fragen wie folgt:

- *... ob die Idee von Nora Marti in den Innenstadts-Aufwertungsbestrebungen einbezogen und umgesetzt werden kann*

Für die Durchführung des Projektes Birsigparkplatz hat der Grosse Rat mit dem Beschluss vom 12. Januar 2011 Mittel von total 600'000 Franken gesprochen. Dies beinhaltet die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens, die Erarbeitung des Vorprojektes bis und mit Ratschlag sowie die dafür notwendigen personellen Ressourcen. Die Vorbereitungsarbeiten für den Wettbewerb können nach Genehmigung des Gestaltungskonzepts Innenstadt aufgenommen werden. Die Umsetzung des Projektes bedingt allerdings, dass die Parkplätze ersetzt werden können.

- *... wie die in diesem Zusammenhang allenfalls aufzuhebenden Parkplätze in der Umgebung vollumfänglich ersetzt werden können*

Die auf dem Birsigparkplatz wegfallenden Parkplätze können im Parking unter dem Erdbeergraben und im Parking unter dem St. Alban-Graben (Kunstmuseumsparking) ersetzt werden. Beide Vorhaben sind durch private Bauträger in Erarbeitung.

10.7 Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber zur Steinenvorstadt

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. April 2014 die nachstehende Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Steinenvorstadt, spezifisch der Abschnitt mit den Strassen Steinenbachgässlein, Steinenvorstadt, Birsig-Parkplatz, Steinentorstrasse sowie die verbindenden Strassenabschnitte und Passa-

gen scheinen in den letzten Jahren zunehmend herunter zu kommen - einzelne Gebäude wie das renovierte Küchlin oder das Tibits sicherlich ausgenommen. Die Steinenvorstadt war schon immer Ausgehmeile, es ist aber in den ein, zwei Jahren auffallend, dass besonders traditionelle Geschäfte verschwinden. Zwischenzeitlich ist das Ladenangebot regelrecht verarmt und unattraktiv. Dies ist sehr schade, da eigentlich die Geschäfte an bester Lage liegen könnten. Eine Durchmischung (zwischen Tages- und Abendgeschäften, aber auch Freizeit- und Kulturangeboten) ist sicherlich erstrebenswert, da die Steinenvorstadt nicht nur am Abend, sondern auch am Tag das "Tor" zur Stadt bildet, zum Verweilen interessant und belebt sein sollte. In diesem Zusammenhang bittet die Unterzeichnende den Regierungsrat zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Wie weit ist die Planung betreffend Birsig-Parkplatz, dem möglichen Herzstück dieses Quartier- teils vorangekommen. Dieser Abschnitt wird sicherlich ein guter Impuls an die Umgebung geben.
- Sind zudem spezifische Pläne zur Quartiersaufwertungen und besserer Durchmischung der Strassenabschnitte vorhanden? Wie sehen diese im Detail aus?"

Wir beantworten die konkreten Fragen wie folgt:

- *... Wie weit ist die Planung betreffend Birsig-Parkplatz, dem möglichen Herzstück dieses Quartier- teils vorangekommen. Dieser Abschnitt wird sicherlich ein guter Impuls an die Umge- bung geben.*

Die für den Wettbewerb notwendigen Vorarbeiten wurden noch nicht begonnen. Zum einen stehen auf dem Birsigparkplatz keine dringenden Sanierungsarbeiten an und zu anderen ist der Ersatz der Parkplätze nicht gewährleistet, da sich die entsprechenden Projekte (Parking Erdbeergraben, Parking Kunstmuseum) erst in Planung befinden. Erst mit deren Fertigstellung können die Park- plätze zugunsten einer Umgestaltung des Birsigparkplatzes an diesem Ort aufgehoben werden. Zudem bildet das nun vorliegende Gestaltungskonzept Innenstadt einen wesentlichen und wichti- gen Teil des Wettbewerbsprogramms. Die Arbeiten für das Wettbewerbsprogramm sollen 2015 an die Hand genommen werden.

- *... Sind zudem spezifische Pläne zur Quartiersaufwertungen und besserer Durchmischung der Strassenabschnitte vorhanden? Wie sehen diese im Detail aus?*

Die Aufwertung der ganzen Innenstadt ist Bestandteil des Entwicklungsrichtplans, der aus dem Prozess QUIZ – Qualität im Zentrum entstanden ist. Wir erlauben uns an dieser Stelle, auf das Kapitel 4 dieses Ratschlags zu verweisen.

Der Entwicklungsrichtplan definiert für die einzelnen Räume der Innenstadt Funktionsschwer- punkte und macht Aussagen dazu, welche bewilligungspflichtigen Nutzungen in den Räumen gefördert werden sollen. Diese Aussagen beziehen sich auf die öffentlichen Räume. Wie die Erd- geschosse auf den Privatparzellen genutzt werden, darauf kann und will der Regierungsrat kei- nen Einfluss ausüben. Mit einem attraktiven Aussenraum, der für Nutzungen durch das ansässige Gewerbe zur Verfügung gestellt werden kann, etablieren sich die entsprechenden Nutzungen in den Erdgeschossen. Lediglich im Bereich der Boulevardgastronomie gibt es Richtlinien, wie die Allmend möbliert werden darf. Der Regierungsrat hat keinen Einfluss auf eine Durchmischung der privaten Erdgeschossnutzungen.

11. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachste- henden Beschlussentwurfes.

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat die Anzüge

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- Susanne Signer und Konsorten betreffend fussgängerfreundliche Aeschenvorstadt
- Roland Engeler und Konsorten betreffend Gestaltung der Achse Aeschenvorstadt – Freie Strasse – Marktplatz als Fussgängerzone
- Anita Lachenmeier und Konsorten betreffend Aufwertung des Marktplatzes
- Stephan Maurer und Konsorten betreffend städtebauliche Aufwertung im Perimeter Steinen- vorstadt – Steinentorstrasse
- Tanja Soland und Konsorten betreffend Neugestaltung des Claraplatzes
- Emanuel Ullmann und Konsorten betreffend Öffnung des Birsigs bis zum Barfüsserplatz

als erledigt abzuschreiben sowie die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Brigitta Gerber betreffend Steinen vorstadt zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag Gestaltungskonzept Innenstadt

Kenntnisnahme von Konzept und Planungshandbuch, Bewilligung von Rahmenausgaben und einer Planungspauschale

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

- ://:
1. eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von Fr. 24'500'000 für die Entwicklung von Vorprojekten und deren Umsetzung (Anteil Neuinvestition) inkl. Personalkosten zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“.
(Tiefbauamt, Pos. 6170.250.20004)
 2. Für die Bewilligung der einzelnen Ausgaben ist anschliessend der Regierungsrat zuständig. Über die Verwendung der Mittel aus der Rahmenausgabenbewilligung wird der Regierungsrat dem Grossen Rat nach Abschluss alle zwei Jahre berichten.
 3. eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von Fr. 1'000'000 für die Entwicklung von Vorprojekten und Ratschlagsprojekten inkl. Personalkosten basierend auf den Wettbewerbsresultaten für die beiden Vorhaben: Rümelinsplatz (inkl. Schnabelgasse und Münzgasse) und Claraplatz (inkl. Teilbereiche Rebgasse) zu bewilligen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“,
(Planungsamt, Pos. 6510.300.20033)
 4. den Betrag von Fr. 1'000'000 für die Vorbereitungsarbeiten und die Durchführung von zwei Varianzverfahren für die beiden Vorhaben Umgestaltung Rümelinsplatz (inkl. Schnabelgasse und Münzgasse) und Umgestaltung Claraplatz (inkl. Teilbereiche Rebgasse) inklusive Personalkosten (eine Stelle beim Planungsamt) zu bewilligen zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale.
(Generalsekretariat, Pos. 6018.700/313.100/6018.700.00009)

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.