



An den Grossen Rat

18.0387.01

05.8309.08
14.5075.03
17.5193.02

BVD/P180387/P058309/P145075/P175193

Basel, 11. April 2018

Regierungsratsbeschluss vom 10. April 2018

Ratschlag

Erstellung weiterer Poller-Anlagen am Rand der Innenstadt

sowie

Berichte zu den Anzügen

- **Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten**
- **Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt**
- **Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Kamera mit Kennzeichenerkennung anstelle von Poller**

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	3
2.1 Ausgangslage Poller	3
2.2 „Innenstadt – Qualität im Zentrum“	3
2.3 Verkehrskonzept Innenstadt	4
2.4 Pilotanlage Spalenberg	4
2.5 Erfahrungen anderer Städte mit versenkbaren Pollern	6
2.6 Bewilligungen für Zufahrten in die Innenstadt	6
3. Zielsetzungen	7
3.1 Verkehrsplanerische Ziele	7
3.2 Verkehrspolizeiliche Ziele	7
3.3 Sicherheitspolizeiliche Ziele	7
4. Projekt	8
4.1 Standorte	8
4.2 Funktion der Anlage	10
4.3 Betriebszentrale	10
5. Anlieferungsfenster am Abend	11
6. Kosten	11
6.1 Investition	12
6.2 Betrieb und Unterhalt	12
6.3 Personalressourcen bei der Kantonspolizei	13
7. Termine	14
8. Berichte zu Anzügen	15
8.1 Anzug Ernst Jost und Consorten betreffend versenkbare Pfosten	15
8.2 Anzug Heiner Vischer und Consorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt	16
8.3 Anzug Michael Wüthrich und Consorten betreffend Kamera mit Kennzeichenerkennung anstelle von Poller	17
9. Formelle Prüfung	18
10. Antrag	18

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, für die Erstellung von weiteren Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt zugunsten einer weitgehend motorfahrzeugfreien Innenstadt Ausgaben von insgesamt 2,555 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 2,400 Mio. für die Errichtung von sieben Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt sowie die Einrichtung einer zentralen Kommunikationsanlage zulasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» (Tiefbauamt, Position 6170.250.20015).
- Fr. 0,080 Mio. als jährliche Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt der Kommunikationsanlage (Betrieb einer Zentrale, Betreuung Gegensprechanlage) zulasten der Erfolgsrechnung des Justiz- und Sicherheitsdepartements.
- Fr. 0,075 Mio. als jährliche Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt der baulichen Elemente (Wartung, Energie, Telekommunikation) zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage Poller

Der Grosse Rat hat im Januar 2011 dem Ausgabenbericht zum Neuen Verkehrskonzept Innenstadt zugestimmt (GRB 11/02/11G). Darin wurde beschlossen, im Rahmen einer Pilotanlage erste Erfahrungen mit mechanischen Sperrern zu sammeln.

Mit der Pilotanlage am Spalenberg konnten zwischenzeitlich die nötigen Erfahrungen und Erkenntnisse gewonnen werden, um einen Grundsatzentscheid für oder gegen weitere Poller-Anlagen zu fällen. Aufgrund des positiven Ausgangs des Pilotversuchs und der dabei erzielten Wirkung hat der der Regierungsrat im April 2017 entschieden, Standorte für weitere Poller-Anlagen zu prüfen (RRB 17/12/4). Die Erfahrungen mit dem Verkehrskonzept Innenstadt zeigen, dass das Fahrverbot punktuell überdurchschnittlich oft missachtet wird. Einige wenige, gezielt platzierte Poller-Anlagen können hier Abhilfe schaffen. Im Weiteren hat der Regierungsrat beschlossen zu prüfen, ob und allenfalls wie Poller wirksam gegen Terrorismus eingesetzt werden können.

2.2 „Innenstadt – Qualität im Zentrum“

Der Verkehr ist, nebst der Gestaltung und der Nutzung, einer der drei zentralen Bausteine des Entwicklungsrichtplans Innenstadt. Dieser wurde aus dem Prozess „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ erarbeitet, einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren unter Einbezug von verschiedenen Departementen und 48 Interessensorganisationen. Der Regierungsrat hat dabei fünf übergeordnete Ziele für das Projekt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ definiert:

- Funktionsvielfalt der Innenstadt stärken,
- Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt stärken,
- Zentrumsfunktion Basels stärken,
- Stadtgerechte Mobilität fördern,
- Internationale Ausstrahlung und Anziehungskraft Basels stärken.

Die Attraktivität der Innenstadt hängt einerseits wesentlich von der guten Erreichbarkeit und andererseits von geringen verkehrsbedingten Belastungen ab. Durch die Förderung einer stadtgerechten Mobilität, die den in der Innenstadt besonders wertvollen öffentlichen Raum möglichst wenig beansprucht, soll ein sinnvoller Ausgleich dieser Ziele erreicht werden. 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 einen

bequemen Zugang sicherstellen; der nicht vermeidbare individuelle motorisierte Verkehr soll auf sinnvolle Weise gelenkt werden. Die notwendigen Fahrten (Anlieferung Gewerbe und Zugang Anwohner) müssen gewährleistet bleiben.

2.3 Verkehrskonzept Innenstadt

Das Neue Verkehrskonzept Innenstadt ist seit Januar 2015 operativ in Betrieb. Die Einführung des Verkehrskonzepts hat Verbesserungen gebracht, von denen zu Fuss Gehende, Velofahrende, Ladengeschäfte und Gastronomie profitieren. Das Konzept hat Raum für neue Nutzungen und Gestaltungen geschaffen. Der Innenstadtkern bietet nun mehr Platz zum Flanieren und für zusätzliche Boulevardnutzung dank neuer Freiflächen und bessere Anbindung für Velofahrende durch zusätzliche Veloverbindungen. Die Sonderregelungen bzw. die Ausnahmen, wer trotz allgemeinen Fahrverbotes unter welchen Voraussetzungen die Kernzone der Innenstadt ausnahmsweise befahren darf, werden in der Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt (952.300 vom 13. August 2013, Stand 1. Februar 2017) geregelt.

2.4 Pilotanlage Spalenberg

Die erste Poller-Anlage ging am 4. Januar 2016 am Spalenberg in Betrieb. Die Pilotanlage auf Höhe der Rosshofgasse regelt dort die Zufahrt in die Kernzone der Innenstadt im Geviert Spalenberg/Heuberg/Unterer Heuberg/Gemsberg/Schnabelgasse.

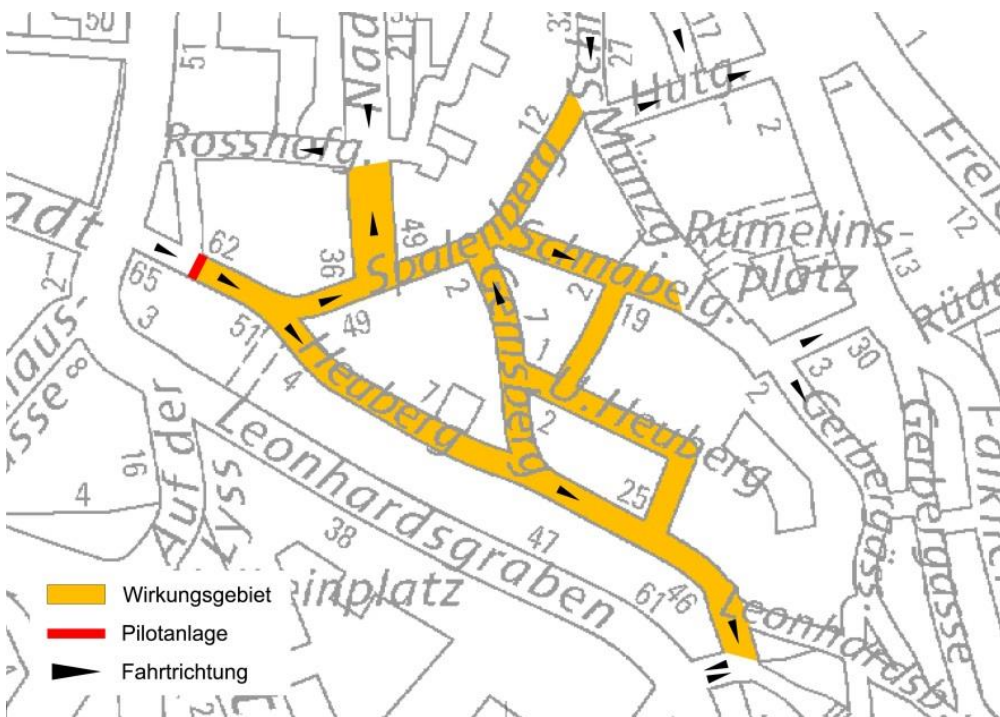


Abb. 1: Übersicht Wirkungsgebiet Pilotanlage Spalenberg.

Die Anlage am Spalenberg ist in Basel-Stadt die erste Einrichtung mit versenkbaren Pollern im öffentlichen Raum. Sie besteht aus einer Bediensäule und fünf Pollern, wovon zwei mechanisch versenkbar sind. Nach der Optimierung weniger Einstellungen während den ersten Betriebswochen läuft die Anlage weitgehend störungsfrei. Da es sich erst um eine einzelne Pilotanlage handelt, kann eine Störung nur vor Ort erkannt und behoben werden. Für den Pilotversuch wäre der finanzielle Aufwand einer Vernetzung der Anlage mit einer Zentrale unverhältnismässig hoch gewesen. Der Pilotbetrieb zeigt aber, dass bei Einführung weiterer Standorte in jedem Fall eine vernetzte Lösung anzustreben ist, dank der Störungen, Defekte o.ä. sofort erkannt und möglichst mittels Ferndiagnose behoben werden können.

Bei der Anordnung der Poller und Bediensäule der Pilotanlage mussten die räumlichen Gegebenheiten sowie die Erdgeschossnutzung der angrenzenden Liegenschaften im Bereich Spalenberg berücksichtigt werden. Dies hat dazu geführt, dass die Bediensäule auf gleicher Höhe wie die Poller errichtet werden musste. Nutzerinnen und Nutzer ausserhalb der vorgesehenen Güterumschlagszeiten von montags bis samstags von 05.00 bis 11.00 Uhr müssen deswegen aus dem Fahrzeug aussteigen, um die Anlage zu bedienen. Die Anordnung künftiger Poller-Anlagen an weiteren Standorten soll wenn immer möglich die Bedienung aus dem Fahrzeug heraus ermöglichen.



Abb. 2: Pilotanlage Spalenberg (Bildansicht in Richtung Heuberg).

Die angestrebte Wirkung der Anlage, namentlich die Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs im durch die Poller-Anlage geregelten Zufahrtsbereich der Kernzone, wurde erreicht. Eine Erhebung mittels Zählungen wurde aber nicht durchgeführt. Sie wäre auch nur bedingt aussagekräftig, denn bei den Durchfahrten müsste zwischen berechtigten und unberechtigten Einfahrten unterschieden werden, was eine simple Zählung der Durchfahrten nicht berücksichtigen kann. Die Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt vom 13. August 2013 (SG 952.300) sieht neben den Inhabern von Zufahrtsbewilligungen auch einen Kreis berechtigter Personen vor, die ohne physische Zufahrtsbewilligung zufahren dürfen. In diese Kategorie fallen u.a. Hotelgäste, Autofahrende, die zum Bringen und Abholen von gebrechlichen und behinderten Personen sowie Kleinkindern in die Kernzone hineinfahren, sowie zeitweise Anwohnerinnen und Anwohner ausserhalb der Güterumschlagszeiten.

Gemäss Einschätzung der Kantonspolizei und Rückmeldungen der Anwohnerschaft hat sich die Verkehrsmenge seit Inbetriebnahme der Pilotanlage am Spalenberg/Heuberg um ca. 50% reduziert. Seit Inbetriebnahme der Poller-Anlage am oberen Spalenberg stellen die Mitarbeitenden der Kantonspolizei fest, dass viel weniger Fahrzeuge im Raum Heuberg/Spalenberg/Schnabelgasse parkiert sind als vorher, auch am Morgen bis 11.00 Uhr während den Güterumschlagszeiten. Insbesondere sind in den Abschnitten Heuberg und Schnabelgasse die vorher ca. 10-15 quasi dauerparkierten Fahrzeuge verschwunden. Alleine die Tatsache, dass eine Anlage vorhanden ist, hält einige der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Ortsunkundige, davon ab, in die Kernzone zu fahren. Dies gilt selbst zu den Zeiten, zu denen die Zufahrt ohne Bewilligung möglich ist.

Durch Anfahren der Poller sowie auch durch Vandalismus wurde die Pilotanlage Spalenberg verschiedentlich beschädigt. In der Folge mussten diese bis zu deren Reparatur/Funktionskontrolle jeweils kurz ausser Betrieb gesetzt werden. Während dieses Zeitraums war keine Zutrittskontrolle durch die Poller-Anlagen möglich.

2.5 Erfahrungen anderer Städte mit versenkbaren Pollern

In der Schweiz sind an einigen Orten versenkbare Poller in Betrieb. In mehreren Städten verhindern mechanische Sperren die Zufahrt des nicht autorisierten Autoverkehrs. In Bern sind zum Beispiel aktuell 16 solche Anlagen installiert. Dies sei gemäss den zuständigen Stellen ein praktisches Instrument zur Durchsetzung eines Fahrverbots; die Erfahrungen seien durchaus positiv. Insbesondere bei zeitlich begrenzten Durchfahrtsperren eigneten sich Poller als Ergänzung zur Signalisation des Verkehrsregimes. In der Altstadt von Baden stehen ebenfalls seit mehreren Jahren solche Anlagen zur Durchsetzung des Verkehrskonzeptes. Auch hier äussern sich die Verantwortlichen mehrheitlich positiv. In Zürich hingegen wird der Einsatz von Pollern aufgrund negativer Erfahrungen am Standort Zähringerplatz von den zuständigen Dienststellen abgelehnt. Es sei zu etlichen Schadensfällen gekommen, häufig von Unbekannten verursacht. Mittlerweile sind die mechanischen Poller nicht mehr in Betrieb.


2.6 Bewilligungen für Zufahrten in die Innenstadt

Ergänzend zu den vom Grossen Rat 2014 beschlossenen konzeptionellen Anpassungen hat der Regierungsrat aufgrund diverser Rückmeldungen die Bewilligungsmöglichkeiten nach Einführung des Verkehrskonzeptes Innenstadt erheblich erweitert. Nachfolgend eine Übersicht der bestehenden Zufahrtsbewilligung in die Kernzone der Innenstadt:

Bewilligungstyp	Verknüpfung mit Kontrollschild	Zufahrtsbewilligung für ...
Y-Bewilligung	Nein	die Zufahrt zu einem privaten Abstellplatz
Z-Bewilligung	Ja	Anwohner, Verderbliche Ware, Gesundheitsdienste, Sicherheitsdienste, Gebehinderte
Pauschal-Bewilligung	Nein	eine befristete Einzelzufahrtsbewilligung, z.B. bei Veranstaltungen
Marktfahrer	Nein	die Zufahrt zum Markt
Weitere Zufahrtsmöglichkeit		
Fernbedienung	Nein	Rettungsorgane und Behinderte
Telefon	Nein	eine dringliche Leistungserbringungen für Einzelzufahrten

Tab. 2: Übersicht der bestehenden Zufahrtsbewilligungen zur Kernzone.

Nicht alle Zufahrtsbewilligungen sind an ein Kontrollschild gebunden bzw. dem Erfassungssystem der Poller-Anlage hinterlegt. Der erforderliche Verwaltungsaufwand für eine vollständige Erfassung wäre unverhältnismässig und kann letztendlich die berechtigten Personen, welche ohne physische Zufahrtsbewilligung zufahren dürfen, trotzdem nicht erkennen.

Die für das Wirkungsgebiet der Pilotanlage ausgestellten Zufahrtsbewilligungen wurden mit einem QR-Code (zweidimensionaler Zeichencode ) ergänzt. Basierend auf der jeweiligen Bewilligung (Zeitpunkt, Dauer etc.) können die Poller gesenkt werden. Das in der Bediensäule der Poller-Anlage integrierten Lesegerät prüft den QR-Code, erkennt, ob die Bewilligung die Zufahrt zum aktuellen Zeitpunkt zulässt und löst in dem Fall das Senken der Poller aus.

3. Zielsetzungen

3.1 Verkehrsplanerische Ziele

Im Perimeter des Verkehrskonzepts Innenstadt wird die weitgehend motorfahrzeugfreie Kernzone der Innenstadt definiert. Das «Neue Verkehrskonzept Innenstadt» hat die Förderung einer stadtgerechten Mobilität zum Ziel: Bevorzugung des Fussverkehrs, Förderung des Veloverkehrs, Vorrang des öffentlichen Verkehrs, Akzeptanz des Taxiverkehrs und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. In der Kernzone der Innenstadt sind nicht nur das Temporegime, sondern auch einheitliche Zeiten für den Güterumschlag in den Morgenstunden definiert.

Sowohl in den Leitplanken der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rats (UVEK) in der Beratung zum Ratschlag Innenstadt – Qualität im Zentrum und neues Verkehrsregime Innenstadt (05.0865) als auch im Anzug Ernst Jost und Konsorten (05.8309) sowie im Anzug Heiner Vischer und Konsorten (14.5075) werden mechanische Sperren für die Basler Innenstadt gefordert. Diese verhindern physisch ein unberechtigtes Durchfahren von Autos, Liefer- und Lastwagen und stellen somit sicher, dass Verkehrsteilnehmende die signalisierten Fahrverbote nicht einfach ignorieren können.

Ähnlich wie Radarstationen, dienen Poller-Anlagen nicht dem eigentlichen Bewirken verkehrspolitischer Ziele, sondern stellen sicher, dass geltende Regeln eingehalten werden.

3.2 Verkehrspolizeiliche Ziele

Mit zusätzlichen Poller-Anlagen werden nachstehende verkehrspolizeiliche Ziele verfolgt:

- Verbesserte Durchsetzung (Vollzug) der rechtlichen Bestimmungen (Signalisation und Verordnung) dank physischer Sperren,
- Bessere Kontrolle der berechtigten Zufahrten in die motorfahrzeugfreie Innenstadt,
- Reduktion des Kontrollaufwandes der Polizeiorgane.

Die zusätzlichen Poller-Anlagen schränken die Möglichkeit ein, unberechtigt in die Kernzone der motorfahrzeugfreien Innenstadt einzufahren. Eine nicht bewilligte Zufahrt wird verhindert bzw. erschwert. Ortsfremde, die vielleicht versehentlich an einem Signal vorbeigefahren wären, erkennen unmissverständlich den Beginn der Kernzone. Bei der Pilotanlage Spalenberg konnte festgestellt werden, dass sich die Zufahrten auf etwa die Hälfte reduziert haben. Dabei ist die psychologische Wirkung der Poller-Anlagen nicht zu unterschätzen. Einerseits setzt die sichtbare Präsenz der Anlage ein selbsterklärendes „Zeichen“. Andererseits entsteht durch das Anmeldeverfahren über die Betriebszentrale eine zusätzliche Hemmschwelle gegen die ungehinderte Zufahrt. Die Kontrolltätigkeit der Zufahrt der motorfahrzeugfreien Innenstadt durch die Kantonspolizei wird durch die mechanischen Sperren sehr wirksam unterstützt.

Auch nach der Inbetriebnahme der Poller-Anlagen muss der Kontrolldruck durch die Kantonspolizei gehalten werden. Die Zufahrtskontrollen zur Kernzone durch die Polizeiorgane kann zwar reduziert werden. Jedoch bestehen weiterhin Umfahrungsmöglichkeiten der Poller-Anlagen. Die polizeilichen Kontrollen werden vermehrt auf die widerrechtlichen Zufahrten sowie falsch abgestellte Fahrzeuge fokussiert. Damit wird die Effektivität der Kontrolltätigkeit gesteigert. Die vorgenannten Übertretungen im übrigen Innenstadtpereimeter würden ohne Kontrolldruck weiterhin hoch bleiben.

3.3 Sicherheitspolizeiliche Ziele

Zusätzliche Poller-Anlagen erfüllen folgende sicherheitspolizeiliche Ziele:

- Erhöhen der Sicherheit im innerstädtischen Raum,
- Vorbeugung von gewaltsamen, terroristisch motivierten Zufahrten mit Fahrzeugen (Personenwagen, Transporter, Lastwagen) in stark genutzte Räume der Innenstadt,

- Unterstützen eines einheitlichen Sperrkonzeptes (Module) für Freizeitzone (Flanieren, Verweilen, Einkaufen) und bei Grossveranstaltungen,
- Reduktion des Aufwandes für temporäre Sperrungen bei Grossveranstaltungen und zum Schutz der Bevölkerung,
- Konzentration der Einsatzkräfte bei erhöhter Bedrohungslage auf neuralgische Punkte.

Die im Ratschlag aufgezeigten Poller-Anlagen sind mit den sicherheitspolizeilichen Bedürfnissen der Kantonspolizei koordiniert und unterstützen das Konzept, einheitliche Absperrmodule bei Veranstaltungen und bei grossen Personenaufkommen anzuwenden. Das Anforderungsprofil der neuen Poller-Anlagen muss den Sicherheitsanforderungen der Kantonspolizei genügen:

- Personenwagen und Transporter werden wirksam aufgehalten.
- Schwere Fahrzeuge (z.B. Lastwagen) werden stark beschädigt, sodass eine ungehinderte Weiterfahrt erschwert wird.
- Alle Poller müssen versenkbar bzw. entfernbar sein (automatisiert oder manuell) zum Freihalten von Routen/Strecken bei speziellen Veranstaltungen (Fasnacht, Stadtlauf etc.).

Aufgrund der unterirdischen Gegebenheiten (Dichte der vorhandenen Werkleitungen), können nur die für den ordentlichen Betrieb erforderlichen Poller versenkbar eingerichtet werden. Pro Standort sind mindestens zwei Poller mechanisch versenkbar. Die restlichen Poller müssen je nach Standort zwei bis dreimal jährlich für spezielle Veranstaltungen manuell abgebaut werden. Die Steuerungssäule bleibt jeweils stehen. Die technische Umsetzung muss je Standort im Detail geklärt werden und richtet sich nach den lokalen Gegebenheiten im Untergrund.

Diese Anforderungen führen dazu, dass die Pilotanlage am Spalenberg durch eine neue Anlage ersetzt werden muss, was zugleich eine einheitliche Steuerung, Wartung und Erscheinungsbild aller Anlagen ermöglicht.

4. Projekt

4.1 Standorte

4.1.1 Überblick

Aufgrund der positiven Erfahrungen und der erzielten Wirkung mit der Pilotanlage am Spalenberg ist es aus Sicht des Regierungsrates angebracht, dass bei der Zufahrt zur Kernzone der Innenstadt weitere Poller-Anlagen in Betrieb gehen, wo das Fahrverbot überdurchschnittlich oft missachtet wird. Einige wenige, gezielt platzierte Poller-Anlagen können hier wirkungsvoll Abhilfe schaffen.

Entscheidungskriterien für die Standortwahl für zusätzliche Poller-Anlagen sind folgende:

- die Missachtungsquote des Fahrverbots im Umfeld ist so hoch, dass eine Poller-Anlage angemessen ist;
- eine Poller-Anlage ist verkehrlich sinnvoll und führt zu keiner Behinderung der übrigen Verkehrsteilnehmenden (es wird z.B. kein Stau verursacht) oder der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums;
- für die Poller-Anlage ist genügend Platz vorhanden.

Abbildung 3 zeigt die geplanten Standorte für die zusätzlichen Poller-Anlagen auf. Die gezeichneten Standorte beruhen auf den Erfahrungen seit Einführung des Verkehrskonzeptes Innenstadt (Anfang 2015) und haben aus verkehrlicher Sicht das grösste Wirkungspotential.

- Freie Strasse,
- Fischmarkt/Stadthausgasse,
- Rittergasse,

- Kasernenstrasse,
- Spalenberg (bestehende Pilotanlage),
- Steinenvorstadt (Seite Heuwaage und Barfüsserplatz).

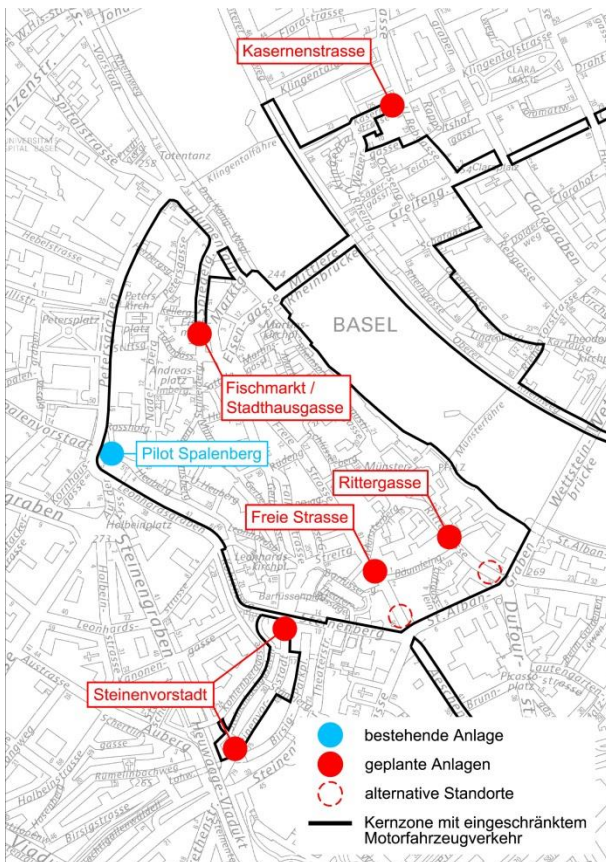


Abb. 3: Übersicht der vorgesehenen Anlagen.

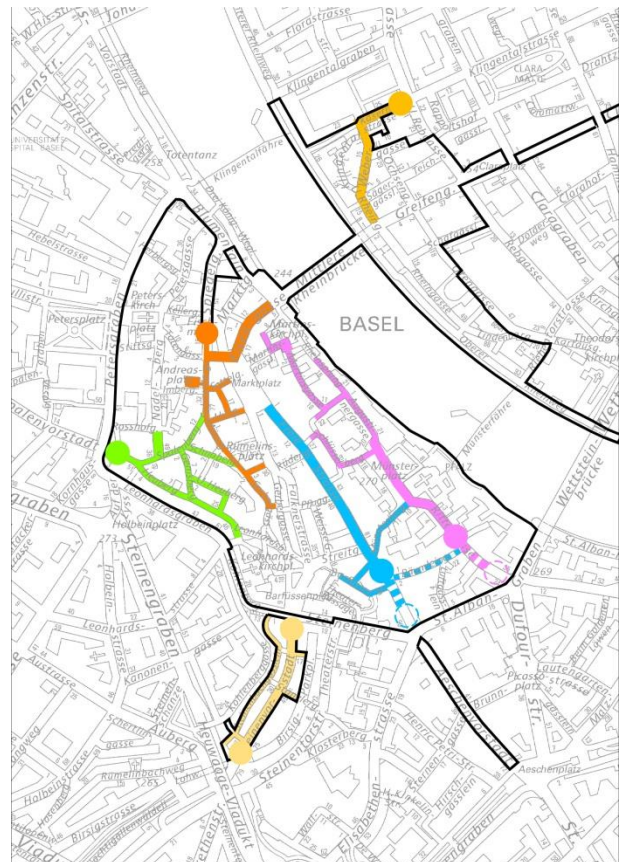


Abb. 4: Wirkungsgebiet der einzelnen Anlagen.

Im Gestaltungskonzept Innenstadt, welches der Grosse Rat im März 2015 zur Kenntnis genommen hat (GRB 15/12/14.1G), ist unter anderem das Ziel formuliert, mit der Gestaltung der öffentlichen Räume die Regelungen des Verkehrskonzept zu unterstützen. Die detaillierte Lage und Anordnung der einzelnen Elemente der Poller-Anlagen erfolgt in Abstimmung mit dem Gestaltungskonzept.

4.1.2 Standort Fischmarkt/Stadthausgasse

Die Platzierung unmittelbar im Übergang Fischmarkt/Stadthausgasse verhindert insbesondere die Weiterfahrten in die Kernzone der Innenstadt, die vielfach im Zusammenhang mit dem Parkhaus Storchen entstehen.

4.1.3 Standorte Freie Strasse und Rittergasse

Die Standorte Freie Strasse und Rittergasse sind nach heutigem Stand der Planung jeweils nach der Einmündung der Bäumleingasse vorgesehen. Damit können ein Grossteil der Freien Strasse und des Gebiets am Münsterhügel kontrolliert und von unberechtigten Zufahrten entlastet werden. Die beiden Anlagen ergänzen sich gegenseitig in ihrer Wirkung.

Die beiden Standorte Freie Strasse und Rittergasse können im Rahmen der Detailprojektierung noch Verschiebungen erfahren (siehe Abb. 3, Alternativstandorte). Die Erkennbarkeit des Verkehrskonzeptes spricht für einen Standort unmittelbar am Rande der motorfahrzeugfreien Innenstadt. Dort besteht aber ein erhöhtes Risiko, dass wartende Fahrzeuge den Verkehr an den benachbarten Knoten Bankverein bzw. Kunstmuseum behindern. Zudem ergeben sich mit der

geplanten Realisierung des Parkhauses unter dem St. Alban-Graben Änderungen an der Verkehrsführung im Bereich Obere Freie Strasse/Bäumleingasse/Luftgässlein. Diese können sich auf die optimale Lage der Standorte auswirken. Der genaue Standort der beiden Anlagen wird im Rahmen der Detailprojektierung noch vertieft geklärt werden müssen.

4.1.4 Standort Kasernenstrasse

Die Anordnung eingangs Kasernenstrasse verhindert insbesondere die unberechtigte Durchfahrt in Richtung Mittlere Brücke und Rheingasse und entlastet sowohl die ÖV-Achse Greifengasse - Mittlere Brücke als auch die belebten Einkaufs- und Gastronomiemeilen im zentralen Kleinbasel.

4.1.5 Standort Spalenberg

Die Wirkung dieser Standortlage konnte mit dem Pilotbetrieb eindrücklich gezeigt werden.

4.1.6 Standorte Steinenvorstadt

Die beiden geplanten Anlagen am oberen und unteren Ende der Steinenvorstadt haben aus verkehrlicher Betrachtung eine eher untergeordnete Rolle. Aufgrund des permanent hohen Personenaufkommens sind heute nur wenige unerlaubte Zufahrten zu beobachten. Aus Sicht des sicherheitspolizeilichen Aspekts der Gefahrenabwehr haben diese Standorte jedoch das mit Abstand grösste Wirkungspotential.

4.2 Funktion der Anlage

Die geplanten Anlagen bestehen aus einer Bediensäule und je nach Standort aus vier bis sieben Pollern, wovon in der Regel zwei mechanisch versenkbar sind. Damit Motorfahrzeuge nicht zwischen den Pollern durchfahren können, wird der Abstand zwischen den einzelnen Sperrelementen zwischen 1.60 und 2.00m betragen. Schmäleren Abstände wären kritisch für zu Fuss Gehende und Velofahrende.

Damit die Bedienung an der Bediensäule aus dem Fahrzeug erfolgen kann (z.B. Gehbehinderte), wird zwischen den Pollern und der Bediensäule ein Abstand von ca. drei bis vier Metern gewählt. Die Bediensäulen haben die gleiche Funktionsweise wie diejenige bei der Pilotanlage am Spalenberg. Im Grundzustand sind die Poller hochgefahren. Montags bis samstags von 05.00 bis 11.00 Uhr erfolgt die Zufahrt zum Güterumschlag wie in der ganzen Kernzone der Innenstadt bewilligungsfrei. Induktionsschlaufen im Boden erkennen Fahrzeuge vor den Pollern, sodass sich diese während den Güterumschlagszeiten automatisch senken. Ausserhalb der Güterumschlagszeiten können Anwohnerinnen und Anwohner und weitere Berechtigte mittels eines QR-Codes auf ihrer Zufahrtsbewilligung den Senkvorgang der Poller auslösen und erhalten so Zufahrt. Die QR-Codes werden von einem in der Bediensäule der Poller-Anlage integrierten Lesegerät erkannt. Die Bediensäule ist zudem mit einer Gegensprechanlage ausgerüstet: Eine Sprechverbindung (Hotline) geht an eine Zentrale, von wo aus die Poller bei Berechtigung gesenkt werden können. Die Sicherheits- und Rettungsdienste (Polizei, Feuerwehr, Sanität) bedienen die Poller im Ereignisfall mittels Funksender oder eines Schlüssels. Mitarbeitende der Stadtreinigung können die Poller ebenfalls mit einem Schlüssel senken.

4.3 Betriebszentrale

Der Pilotbetrieb hat gezeigt, dass es eine permanent (365 Tage, 24 Stunden) besetzte, über eine Gegensprechanlage erreichbare Zentrale braucht. Dies zeigen auch die Erfahrungen anderer Städte. Für die Dauer des Pilotbetriebes am Spalenberg hat die Kantonspolizei den operationellen Betrieb (Fernbedienung und Gegensprechanlage) sichergestellt. Dies wurde durch die Verkehrsleitzentrale der Verkehrspolizei übernommen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese während Spitzenbelastungen mit Kapazitätsengpässen zu kämpfen hatte. Kam es beispielsweise zu Unfällen auf der Autobahn, konnte die Zufahrtsregelung in die Innenstadt nicht vollumfänglich

gewährleistet werden. Mit der Realisierung von weiteren Poller-Anlagen wird die Belastung der Betriebszentrale erheblich zunehmen. Aus diesem Grund kann die Kantonspolizei diese Tätigkeit nicht mehr weiterführen. Diese muss im Auftrag der Kantonspolizei durch eine Drittfirma (z.B. Anlagelieferant, Sicherheitsfirma etc.) sichergestellt werden. Der entsprechende Auftrag umfasst folgende Leistungen:

- Entgegennehmen von schätzungsweise 1'400 Anrufen/Meldungen pro Monat,
- Schriftliche Kurz-Rapportierung der Entscheide,
- Weiterleiten der Rapporte und Meldungen an die zuständigen Verwaltungsstellen,
- Bedienen der Poller-Anlage.

5. Anlieferungsfenster am Abend

Im Rahmen der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts Innenstadt wurde aus Gewerbekreisen die Idee eines zusätzlichen Anlieferungsfensters am Abend nach den allgemeinen Ladenöffnungszeiten vorgebracht. In der Begleitgruppe (bestehend aus Vertretern aus Gewerbe/Handel, Anwohnerschaft, JSD und BVD) zur Einführung des Verkehrskonzepts Innenstadt und praxisorientierten Anwendung der Verordnung betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt (SG 952.300) wurde diese Thematik diskutiert. Die Begleitgruppe konnte keine Einigkeit erzielen. Der Regierungsrat nimmt dies zur Kenntnis und verzichtet auf die Einführung eines abendlichen Anlieferungsfensters.

In Zusammenarbeit mit der Handelskammer beider Basel und der Güterverkehrsbranche werden bereits alternative Konzepte für die Zustellung auf der „letzten Meile“ im Stadtverkehr geprüft und ermöglicht. In diesem Zusammenhang wird voraussichtlich im Frühjahr 2018 ein „City-Hub“ auf dem Güterbahnhof Wolf eröffnet. Den Logistikunternehmen wird dadurch die Möglichkeit geboten, Sendungen am Stadtrand zu bündeln und auf stadtverträgliche Fahrzeuge umzuschlagen. Zusätzlich dazu wird dem lokalen Gewerbe mit der Aktion „Work by Bike“ ermöglicht, Cargo-Bikes für den Betriebsalltag zu testen.

6. Kosten

Die in den nachfolgenden Kapiteln ausgewiesenen Kosten beinhalten die Aufwendungen für die Projektierung und den Bau der geplanten Poller-Anlagen und setzen sich aus Investitionen und den jährlichen wiederkehrenden Betriebskosten zusammen.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 2,555 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
- Zulasten Investitionsrechnung (siehe Kap. 5.1)	2'400'000
- Zulasten Erfolgsrechnung (siehe Kap. 5.2.3)	155'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	2'555'000

6.1 Investition

Für die Realisierung der Anlagen vor Ort sind eine Beschaffung von Pollern sowie Baumassnahmen notwendig. Die Bauarbeiten beinhalten die Anpassung der Oberfläche des Strassenraumes, den Bau von Fundamenten, ggf. die lokale Anpassung der Werkleitungen sowie den Bau der Poller-Elemente (Bediensäule, mechanische und fixe Poller) inkl. elektrischer Anschluss.

Hinzu kommen einmalige Kosten im Zusammenhang mit dem Aufbau des IT-Hintergrundsystems und der Ausrüstung der externen Betriebszentrale. Die einzelnen Kostenbestandteile Investition sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. (*Baupreisindex Nordwestschweiz, April 2016 = 109.3, inkl. 7.7% MwSt.*)

[Kostengenauigkeit ±20%]

Kostenbestandteile Investition Poller-Anlagen	Fr.
Umsetzung der Anlagen	
- Poller-Anlagen	890'000
- Baumassnahmen (Tiefbau, Strassen)	1'225'000
- Anpassung der Bewilligungsplattform (IT-Applikation)	150'000
- Ausrüstung Betriebszentrale	85'000
Öffentlichkeitsarbeit (Begleitende Kommunikationsmassnahmen)	50'000
Total Kosten zulasten Investition (inkl. MwSt.)	2'400'000

6.2 Betrieb und Unterhalt

Der Betrieb und Unterhalt von Poller-Anlagen besteht aus zwei Aufgabenbereichen:

- Baulicher Unterhalt und technischer Betrieb der Anlagen (Wartung, Störungsbehebung, Reparaturarbeiten, Energieversorgung etc.). Hierfür ist das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) zuständig,
- Operativer Betrieb bzw. Bedienung der Anlagen (Betriebszentrale mit der Gegensprechanlage für Notfälle, Erteilung Zufahrtsbewilligungen, Bewirtschaftung Zugangshilfsmittel etc.). Dies erledigt das Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD).

6.2.1 Baulicher Unterhalt und technischer Betrieb

Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die geplanten Anlagen lösen jährlich wiederkehrende Kosten aus. Darin enthalten sind die Energie- und Telekommunikationsaufwendungen, ordentliche Wartung (Ersatz Verschleisssteile, Reinigung etc.). Ebenfalls ist zur Gewährleistung der Funktionalität ausserhalb der Bürozeiten und an Wochenenden ein Pikettdienst sicherzustellen (Servicevertrag mit Lieferant oder spezialisierte Sicherheitsfirma). Für die insgesamt sieben Poller-Anlagen ergeben sich nach Realisierung des Projektes Kosten zulasten der Erfolgsrechnung von

rund 75'000 Franken pro Jahr. Diese Betriebskosten werden in der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements kompensiert.

6.2.2 Operativer Betrieb bzw. Bedienung

Für die Abschätzung des betrieblichen Aufwandes wurde auf die Erfahrungswerte der Pilotanlage am Spalenberg zurückgegriffen. Aktuell sind hier ca. 200 Zufahrtsanfragen pro Monat zu verarbeiten. Bei sieben neuen Poller-Anlagen ergibt dies rund 1'400 monatliche Bearbeitungsfälle.

Die nachfolgende Kostenschätzung basiert auf zwei Grob-Offerten und beinhaltet folgende Aktivitäten:

- Entgegennehmen von 1'400 Anrufen, Meldungen,
- Schriftliche Kurz-Rapportierung der Entscheide,
- Weiterleiten der Rapporte und Meldungen an die zuständigen Verwaltungsstellen,
- Bedienen der Poller-Anlage,
- Erstintervention bei Störungen der Anlage.

Die Betriebskosten belaufen sich zwischen 60'000 bis 100'000 Franken pro Jahr. Je nach technischen Möglichkeiten der Bediensäule können der Zeitaufwand zusätzlich reduziert und der Betrieb weiter optimiert werden. Diese Betriebskosten können in der Erfolgsrechnung der Dienststelle beim Justiz- und Sicherheitsdepartement nicht kompensiert und bedingen deshalb eine Erhöhung des Zweckgebundenen Betriebsergebnisses. Ein entsprechender Antrag um Vorgabenerhöhung an den Regierungsrat wird im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses vom Justiz- und Sicherheitsdepartement gestellt werden.

6.2.3 Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung

Die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten betragen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Kostenbestandteile Betrieb und Unterhalt Poller-Anlagen	Fr.
Betriebskosten der Anlagen	
- Baulicher Unterhalt (Instandhaltung/Energie/Kommunikation etc.)	75'000
- Operativer Betrieb (Hotline, Bewirtschaftung Zugangshilfsmittel etc.)	80'000
Total Kosten zulasten Erfolgsrechnungen BVD und JSD	155'000

6.3 Personalressourcen bei der Kantonspolizei

6.3.1 Verkehrspolizeiliche Kontrollaufwand

Die neuen Poller-Standorte unterbinden einige der Zufahrten in die Kernzone. Etliche weitere Zufahrten bleiben jedoch offen. Die Kontrolltätigkeit der Kantonspolizei verlagert sich aufgrund der neuen Poller-Anlagen auf die noch offenen Zufahrtsachsen zur Kernzone in der Innenstadt. Im Fokus stehen dabei widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge und deren Zufahrtsberechtigung. Dadurch erhöht sich die Kontrolldichte an den verbliebenen offenen Zufahrten und der Wirkungsgrad der Kontrollen wird erhöht. Somit findet eine Verlagerung der Kontrolltätigkeit statt.

Mit den neuen Poller-Anlagen können vermehrt auch ausserhalb der Kernzone Kontrolltätigkeiten durchgeführt werden mit Ressourcen, welche aktuell in der Innenstadt gebunden sind. Ein Busenrückgang ist unwahrscheinlich. Ob mittelfristig eine höhere Verkehrsdisziplin erreicht wird, ist schwierig abzuschätzen.

6.3.2 Sicherheitspolizeilicher Aufwand

Mit den zusätzlichen Poller-Anlagen kann der Aufwand für temporäre Zufahrtssperren mittels Betonelementen bei publikumsintensiven Veranstaltungen (siehe Tab. 2) etwas reduziert werden. Die neuen Poller entsprechen den sicherheitspolizeilichen Anforderungen und haben einen höheren Wirkungsgrad als die mobilen Betonelemente. Erst mit der Umsetzung des Gesamtkonzeptes „Erhöhter Schutz der öffentlichen Räume in der Innenstadt“ kann eine echte Reduktion erreicht werden. Dieses Konzept ist derzeit beim JSD in Bearbeitung.

Die frei werdenden Ressourcen der Polizeikräfte bei den Zufahrten zur Innenstadt können gezielter für die Sicherheit im öffentlichen Raum eingesetzt werden. Diese Aufgabenverlagerung kann monetär weder quantifiziert noch als Einsparung ausgewiesen werden. Jedoch erhöht sich dadurch die Sicherheit im öffentlichen Raum.

Im letzten Jahr wurden aufgrund der Bedrohungslage bei vier Veranstaltungen zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung durch die Kantonspolizei veranlasst:

Veranstaltung	Total Betonelemente	Poller Standort	Eingesparte Betonelemente	in %	Gesamt-betrag ohne Poller	Reduktion mit Pollern
Em Bebby sy Jazz	15	Freie Strasse	4	47%	10'000	5'000
		Stadthausgasse	3			
1. August Feier	70	Kaserne	5	29%	55'000	16'000
		Stadthausgasse	3			
		Freie Strasse	5			
		Rittergasse	7			
Herbstmäss	29	Rittergasse	3	21%	22'500	5'000
		Kaserne	3			
Weihnachtsmarkt	35	Freie Strasse	4	46%	15'200	7'000
		Rittergasse	12			
Total 2017	149		49		102'700	33'000

Tab. 2: Übersicht der eingesetzten Betonelemente und das Einsparungspotential infolge Verkehrspoller.

Die vorliegende Berechnung der Einsparungen basiert auf der Annahme, dass die Anzahl Betonelemente entsprechend reduziert werden kann bei Umsetzung der beantragten Poller-Anlagen. Als Vergleichsbasis dienten die vier letztjährigen Veranstaltungen. Je nach Bedrohungslage und gewünschtem Schutzbedarf müssen mehr oder weniger Veranstaltungen geschützt werden. Es handelt sich hierbei um Kosten externer Leistungserbringer, welche bisher aus dem laufenden Budget der Kantonspolizei bezahlt wurden.

Weitere Veranstaltungen, welche allfällig geschützt werden müssen:

- OpenAir Cinema, Münsterplatz,
- Laternenausstellung, Münsterplatz,
- Verschiedene Veranstaltungen auf dem Marktplatz,
- Tattoo, Kasernenstrasse.

Die Aufzählung ist nicht abschliessend und kann sich laufend ändern.

7. Termine

Ab Vorliegen der Ratschlagsbewilligung (RB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

- ca. 9 Monate nach RB: Bauprojekte erstellt
- ca. 12 Monate nach RB: Öffentliche Planaufgabe
- ca. 15 Monate nach RB: Bewilligungen und Projektfreigabe vorhanden

- ca. 21 Monate nach RB: Submissionen (Poller-Anlagen und Bau) durchgeführt
- ca. 2,5 Jahre nach RB: Baubeginn
- ca. 3,5 Jahre nach RB: Fertigstellung, falls die Anlage ohne eine Koordination mit anderen Erhaltungs- oder Umgestaltungsprojekten realisiert werden

Bei einer Ratschlagsbewilligung wird in der Phase der Detailprojektierung noch vertieft geprüft, ob und welche Synergien in der Phase Ausführung an den einzelnen Standorten mit anderen Infrastrukturprojekten genutzt werden können. In Bezug auf andere Infrastruktur-Vorhaben an den einzelnen geplanten Standorten ergibt sich aktuell folgende Koordinationsmöglichkeit (geplante Umsetzung in Klammer):

- Freie Strasse: Umgestaltung Freie Strasse (GKI) (ca. 2021-2022),
- Fischmarkt/Stadthausgasse: ÖV-Haltestellensituation Schiffflände (ca. 2023-2024),
- Spalenberg: Umgestaltung Petersgraben (GKI) (ca. 2023-2024).

Gemäss den aktuellen Projektständen der genannten Infrastrukturmassnahmen wäre also von einer koordinierten Umsetzung in den Jahren 2022 bis 2024 auszugehen. Im Umfeld der Standorte Rittergasse, Kasernenstrasse, Steinenvorstadt sind aktuell keine Infrastrukturvorhaben geplant, mit denen die Umsetzung der Poller-Anlage koordiniert werden könnte.

8. Berichte zu Anzügen

8.1 Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Mai 2016 den nachstehenden Anzug Ernst Jost und Konsorten dem Antrag des Regierungsrates folgend 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.

Ernst Jost, Jan Goepfert, Dieter Stohrer, Helen Schai-Zigerlig, Roland Engeler, Gabi Mächler, Christine Keller, Sibylle Schürch, Anita Lachenmeier-Thüring, Stephan Maurer, Urs Müller“

8.1.1 Ausgangslage

Der Grosse Rat hat letztmals an der Sitzung vom 11. Mai 2016 vom Zwischenbericht des Regierungsrates Kenntnis genommen. Darin wurde ausgeführt, dass mit dem Pilot am Spalenberg die nötigen Erkenntnisse für einen Grundsatzentscheid für oder gegen weitere Poller-Anlagen gewonnen werden sollen.

Der Grosse Rat hat den Anzug dem Antrag des Regierungsrates folgend stehengelassen.

8.1.2 Antrag

Der nun vorliegende Ratschlag erfüllt die Forderungen des Anzuges und beantwortet die Frage betreffend die vorgesehenen Standorte solcher Anlagen. Deshalb beantragen wir Ihnen, den Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten abzuschreiben.

8.2 Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Mai 2016 den nachstehenden Anzug Heiner Vischer und Konsorten dem Antrag des Regierungsrates folgend stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Am 19. Oktober 2005 hat der Grosse Rat den Anzug Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Poller (05.8309) an den Regierungsrat überwiesen. Seither wurde der Vorstoss bereits vier Mal stehen gelassen. Das zweitletzte Mal erfolgte dies im Rahmen des Ausgabenberichts zum neuen Verkehrskonzept Innenstadt.

Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes wurden vom Grossen Rat Fr. 300'000 für eine Pilotanlage mit Pollern am Spalenberg samt wissenschaftlicher Begleitung durch eine Studie mit dem Titel "Mechanische Sperren für die Basler Innenstadt" gesprochen. Weitere Polleranlagen werden dann vom Grossen Rat in einem weiteren Ratschlag zu beurteilen und beschliessen sein.

Der Regierungsrat führte in seiner Antwort auf den Anzug von Ernst Jost im Dezember 2012 aus: "Die Pilotanlage soll rund ein Jahr betrieben werden und Erkenntnisse bezüglich Betrieb sowie Einfluss auf die Einhaltung des bestehenden Verkehrsregimes liefern". Dies bedeutet, dass die Erstellung einer Studie nach dem Probetrieb und die Verabschiedung eines neuen Ausführungskredites für weitere mechanische Sperren durch den Grossen Rat und deren Umsetzung mit Sicherheit mindestens drei Jahre in Anspruch nehmen werden (Probetrieb: 1 Jahr; Studie: $\frac{3}{4}$ Jahr; Erstellen des Ratschlages an den Grossen Rat: $\frac{3}{4}$ Jahr; Vorberatende Kommission und Grossratsentscheid: $\frac{1}{2}$ Jahr; Umsetzung: $\frac{1}{2}$ Jahr).

In Anbetracht der grossen Unsicherheit bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt und den ausserordentlich vielen, zu bewilligenden Ausnahmen kommt der Regulierung und Kontrolle der Massnahmen ein besonderes Gewicht zu. Die Anzugsteller sind deshalb der Meinung, dass die Umsetzung des Konzeptes für die Poller möglichst bald erfolgen sollte, damit das gesamte Verkehrskonzept Innenstadt möglichst effizient umgesetzt werden kann.

Die Anzugsteller bitten in diesem Zusammenhang den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, welche Massnahmen zu ergreifen sind, damit das Konzept für den Einsatz von Pollern in Basel-Stadt spätestens 1½ Jahre nach der Einführung des Verkehrsregimes Innenstadt (also vor Sommer 2015) dem Grossen Rat vorgelegt werden kann.

Heiner Vischer, Elias Schäfer, Christine Wirz-von Planta, Brigitte Heilbronner, Emmanuel Ullmann, Mirjam Ballmer, Bruno Jagher, Joël Thüring, Martina Bernasconi, Markus Lehmann, Thomas Grossenbacher“

8.2.1 Ausgangslage

Der Grosse Rat hat letztmals an der Sitzung vom 11. Mai 2016 vom Zwischenbericht des Regierungsrates Kenntnis genommen. Darin wurde ausgeführt, dass mit dem Pilot am Spalenberg die nötigen Erkenntnisse für einen Grundsatzentscheid für oder gegen weitere Poller-Anlagen gewonnen werden sollen.

Der Grosse Rat hat den Anzug dem Antrag des Regierungsrats folgend stehengelassen.

8.2.2 Antrag

Der nun vorliegende Ratschlag gibt Auskunft über das zeitliche Vorgehen zum Poller-System im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Innenstadt. Deshalb beantragen wir Ihnen, den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt abzuschreiben.

8.3 Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Kamera mit Kennzeichenerkennung anstelle von Poller

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2017 den nachstehenden Anzug Michael Wüthrich und Konsorten dem Regierungsrat zum überwiesen:

„Am 12. Februar 2014 hat der Grosse Rat den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt an den Regierungsrat überwiesen und diesen am 11. Mai 2016 stehen gelassen. In der Zwischenzeit hat der Regierungsrat positiv zu den Erfahrungen mit dem Pollersystem am Spalenberg berichtet.

Viele europäische Städte jeglicher Grösse kennen zur besseren Regelung der Zufahrtsberechtigung in ihre Fussgängerzonen die Vorrichtung von versenkbaren Pfosten. So auch in Holland. Dort sind aber in der Zwischenzeit viele dieser Poller-Systeme durch Kameras mit (ausschliesslicher) Auto-Kennzeichenerkennung ersetzt worden. So beispielsweise in Delft und Amersfoort. Diese Systeme stehen an den Zufahrten und sind deutlich mit einem Hinweisschild gekennzeichnet. Sie erfassen ausschliesslich die Kennzeichen der Fahrzeuge und gleichen diese mit der (tagesaktuellen) Datenbank der Zugangsberechtigungen ab. Ist diese vorhanden, so passiert nichts. Ist das Fahrzeug nicht zum Zugang berechtigt, so wird eine Busse ausgelöst.

Durch ein solches System werden die berechtigten FahrzeuglenkerInnen nicht aufgehalten und teure bauliche Massnahmen fallen weg. Ausserdem sind keine besonderen Massnahmen bei Tram und Bus nötig. Die Polizei kann sich auf ihre Kernaufgaben beschränken. Der finanzielle und personelle Aufwand für diese Form der Zutrittsberechtigung ist signifikant günstiger.

Anträge zur Zufahrt können bequem per Internet oder Telefon gestellt werden und von der entsprechenden Stelle flexibel und bedarfsgerecht in die Berechtigungsdatenbank eingegeben werden. Es ist theoretisch auch der zeitlich beschränkte Aufenthalt in der Fussgängerzone möglich und kontrollierbar, wenn auch die Ausfahrt registriert wird. So kann flexibel auf die Bedürfnisse des Gewerbes oder von Behinderten eingegangen werden.

Die Anzugsteller bitten in diesem Zusammenhang den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob die Zugangsberechtigung zur Kernzone mit Kameras mit Kennzeichenerkennung anstelle von (geplanten) Pollersystemen ausgeführt werden könnte.

Michael Wüthrich, Raphael Fuhrer, Heiner Vischer, Kaspar Sutter, Christophe Haller, Beat Braun, Thomas Grossenbacher, Anita Lachenmeier-Thüning, David Jenny, Helen Schai-Zigerlig, Katja Christ“

8.3.1 Ausgangslage

Wie im Anzug richtigerweise beschrieben, müssten alle Zufahrtsachsen in die Kernzone der motorfahrzeugfreien Innenstadt mit Kameras ausgestattet werden, damit eine möglichst lückenlose Kontrolle gewährleistet werden kann. Dazu wird im Hintergrund ein komplexes IT-System benötigt. Die Anforderungen sind sehr hoch und erfordern u.a.:

- *Sämtliche Zufahrtsbewilligungen müssen tagesaktuell in einer zentralen Datenbank erfasst werden.*
Zurzeit sind lediglich bei den Z-Bewilligungen (siehe Kap. 2.6) die Kontrollschilder in einer Datenbank hinterlegt. Alle weiteren Bewilligungen müssten zusätzlich erfasst werden. Dies gilt auch für Pauschal-Bewilligungen, welche vorwiegend bei Veranstaltungen (1'600 pro Jahr) ausgestellt werden, sowie für Marktfahrer-Bewilligungen. Die Bewilligungen im Zusammenhang mit Veranstaltungen werden durch das jeweilige Veranstaltungs-OK an die Zulieferer und Dienstleistungsbetriebe nach Bedarf abgegeben. Die sorgfältige Handhabung der zeitlichen Beschränkungen wird dem Veranstalter eigenverantwortlich übertragen.
- *Alle Zulieferdienste müssten erfasst werden.*
Während den derzeit geltenden Zulieferzeiten (05.00 bis 11.00 Uhr) findet aktuell keine Einzelüberprüfung statt. Für eine effektive Überwachung rund um die Uhr mittels Kameras müssten sämtliche Zulieferer in der zentralen Datenbank erfasst werden, um die rechtmässige Zufahrt zu überprüfen.

- *Erstellen einer Online-Plattform für das Bewilligungswesen.*
Für die Anträge einer Einzelzufahrtsbewilligung braucht es eine Online-Plattform. Jeder Antrag, ob per Internet oder mobilem Gerät, muss im Back Office der Motorfahrzeugkontrolle geprüft und bewilligt werden. Mit der Bewilligung sind die Daten in die zentrale Datenbank zu überführen. Mit einem Kundenkonto könnte bei wiederholten Anträgen eine Vereinfachung erreicht werden.
- *Nicht registrierte Zufahrten lösen ein Ermittlungsverfahren aus.*
Jede nicht registrierte Zufahrt löst eine Busse aus. Die Kantonspolizei geht davon aus, dass bei rund der Hälfte der zugestellten Bussen Einsprache erhoben würden. Das erforderliche Ermittlungsverfahren (Halterermittlung, Würdigung der Zufahrt mit nachträglicher Bewilligung) ist sehr ressourcenintensiv.
- *Aufbau eines flächendeckenden Kamera- und IT-Systems für die Kernzone.*
Die geforderte Kamera-Überwachung der Zufahrtsachsen zur Kernzone erfordert ein gesamtheitliches IT-System mit einer lückenlosen Überwachung der Zufahrtsachsen. Die Umsetzung eines solchen Projektes dauert Jahre und ist kostenintensiv. Die im Anzug genannten Städte haben das IT-System parallel zu den mechanischen Sperren aufgebaut, bis die Kameraüberwachung diese abgelöst hat.

Mit der im Anzug geforderten Kamera-Überwachung der Zufahrtsachsen zur Kernzone der motorfahrzeugfreien Innenstadt wird eine verbesserte Kontrollmöglichkeit für die Betriebszentrale der Poller-Anlagen geschaffen. Die Identifizierung und Überprüfung der Gesuchsteller wird vereinfacht und verbessert. Die neuen Poller-Anlagen unterstützen zusätzlich das Anliegen mehr Sicherheit und Schutz der Bevölkerung in der Kernzone zu erreichen. Der alleinige Einsatz von Kameras auf den Zufahrtachsen trägt diesen Anliegen aber nicht Rechnung.

Der Regierungsrat hält es für sinnvoll, das Anliegen vertieft zu prüfen und dem Grossen Rat zu einem späteren Zeitpunkt wieder zu berichten.

8.3.2 Antrag

Aufgrund der obigen Ausführungen, beantragen wir, den Anzug Michale Wüthrich und Konsorten betreffend „Kamera mit Kennzeichenerkennung anstelle von Poller“ stehen zu lassen.

9. Formelle Prüfung

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

10. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes.

Zudem beantragen wir dem Grossen Rat, die Anzüge

- Ernst Jost und Konsorten betreffend versenkbare Pfosten,
- Heiner Vischer und Konsorten betreffend Poller-System in der Kernzone der Innenstadt,

abzuschreiben und den Anzug

- Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Kamera mit Kennzeichenerkennung anstelle von Poller

stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

zur Erstellung von weiteren Poller-Anlagen am Rand der Innenstadt

(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. Den Gesamtbetrag von Fr. 2'555'000 für die Erstellung von weiteren Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt zugunsten einer weitgehend verkehrsfreien Innenstadt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 2'400'000 neue Ausgaben für die Errichtung von sieben Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt sowie die Einrichtung einer zentralen Kommunikationsanlage zulasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur».
 - Fr. 75'000 wiederkehrend für den Betrieb und Unterhalt der baulichen Elemente (Wartung, Energie, Telekommunikation) zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
 - Fr. 80'000 wiederkehrend für den operativen Betrieb der Anlage (Gegensprechanlage, Bewirtschaftung Zugangshilfsmittel) zulasten der Erfolgsrechnung des Justiz- und Sicherheitsdepartements.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.