



Informationspapier zum Projekt

Erstellung weiterer Poller-Anlagen am Rand der Innenstadt

1. Absicht

Mit einem Ratschlag werden beim Grossen Rat die finanziellen Mittel für die Erstellung von weiteren Poller-Anlagen am Rande der Innenstadt zugunsten einer weitgehend motorfahrzeugfreien Innenstadt beantragt.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage Poller

Im Hinblick auf einen Grundsatzentscheid für oder gegen weitere Poller-Anlagen, hat der Regierungsrat mit dem Ausgabenbericht zum Neuen Verkehrskonzept Innenstadt (P101977) vorgeschlagen, im Rahmen einer Pilotanlage erste Erfahrungen mit einem solchen System zu sammeln. Zwischenzeitlich konnten mit der Pilotanlage am Spalenberg die nötigen Erfahrungen und Erkenntnisse gewonnen werden. Aufgrund des positiven Ausganges des Pilotversuchs und der dabei erzielten Wirkung, hat der Regierungsrat im April 2017 entschieden, an einigen Standorten weitere Poller-Anlagen zu prüfen.

Die Verkehrsregeln zur Zufahrt in die Innenstadt haben sich im Grundsatz bewährt und sollen nicht verändert werden. Die Erfahrungen mit dem Verkehrskonzept Innenstadt zeigen aber, dass punktuell das Fahrverbot überdurchschnittlich oft missachtet wird. Einige wenige, gezielt platzierte Poller-Anlagen können hier Abhilfe schaffen. Die Poller-Anlagen unterstützen somit die Kantonspolizei bei ihrer Aufgabe, die Einhaltung der Verkehrsregeln durchzusetzen.

2.2 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. 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. 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.

2.3 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.

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.



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. Gemäss Einschätzung der Kantonspolizei und Rückmeldungen der Anwohnerschaft hat sich die Verkehrsmenge seit Inbetriebnahme der Pilotanlage am Spalenberg/Heuberg um ca. 50% reduziert. Allerdings ist 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.

3. Zielsetzungen

3.1 Verkehrsplanerische Ziele

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 Consorten (05.8309) sowie im Anzug Heiner Vischer und Consorten (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 und die geltenden 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.

Die zusätzlichen Poller-Anlagen schränken die Möglichkeit ein, unberechtigt in die Kernzone der motorfahrzeugfreien Innenstadt einzufahren. Eine nicht bewilligte Zufahrt wird verhindert bzw. erschwert. 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. Die sichtbare Präsenz der Anlage setzt ein selbsterklärendes „Zeichen“.

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 in stark genutzte Räume der Innenstadt.
- Reduktion des Aufwandes für temporäre Sperren bei Grossveranstaltungen und zum Schutz der Bevölkerung.

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.

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 Innen-

stadt 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)

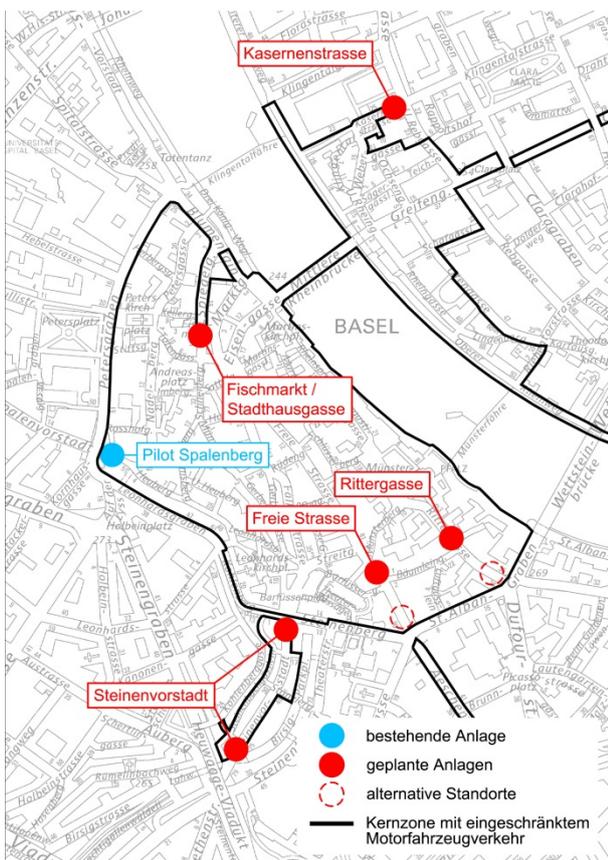


Abb. 3: Übersicht der vorgesehenen Anlagen.

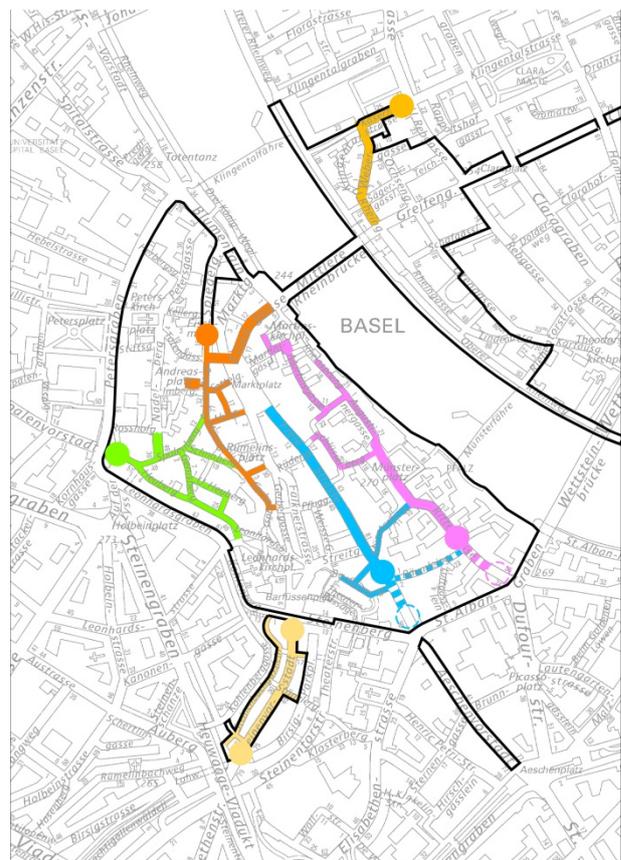


Abb. 4: Wirkungsgebiet der einzelnen Anlagen.

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. Induktionsschleifen 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.

5. 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 Schifflande (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.