Mir lääbe in der Innerstadt
QUARTIER
INNERSTADT BASEL
VEREIN
Postfach, 4001 Basel

e-quartierzytig

Ausgabe 29. Oktober 2021

Die elektronische Zeitung des Quartiervereins Innerstadt erscheint etwa alle 2 Monate

Liebe Mitglieder

Die Velofahrenden in der Fussgängerzone sind ein Dauerthema in unserem Quartier. Wir vom Vorstand haben deshalb beschlossen uns der Sache etwas intensiver anzunehmen. In dem folgenden Bericht beschreiben wir, was wir gefunden haben.

Dazu kommt ein Interview mit einem der letzten Schuhmacher in Basel, am Spalenberg.

Briefwechsel des Quartiervereins Innerstadt mit Regierungsrätin Stephanie Eymann bezüglich Situation Velofahrer in der Fussgängerzone

Am 18. August 2021 hat der Vorstand einen Brief an Polizeidirektorin Dr. Stephanie Eymann geschrieben. Darin haben wir der Regierungsrätin unsere Bedenken erklärt wegen der Situation mit den Velofahrenden in der Innerstadt, die sich nicht an die Verkehrsvorschriften halten und teilweise mit hohem Tempo durch die Fussgängerzone fahren und so vor allem ältere Leute erschrecken und in Gefahr bringen.

In ihrer Antwort vom 13. September hat Frau Eymann erwidert, dass die Verkehrsvorschriften klar sagen würden wie in der Innerstadt gefahren werden darf. Auch hat sie betont, dass durch die Polizeistreifen regelmässig Kontrollen durchgeführt werden. Frau Eymann hat unseren Brief auch an die Kantonspolizei Basel-Stadt weitergeleitet, mit dem Auftrag, die Situation in den Strassen der Innerstadt im Auge zu behalten.

Wir vom Vorstand hatten darauf verschiedene Diskussionen mit Interessierten und auch mit unserem Quartierpolizisten, zuständig für "Community policing" (Quartier-Polizeiarbeit). Wir haben dann beschlossen, die Verkehrssituation Innerstadt etwas genauer zu recherchieren um uns ein besseres Bild machen zu können.

Unsere Verkehrszählungen an der Kreuzung Schneidergasse-Hutgasse-Münzgasse-Spalenberg

Bekanntlich besteht in der Basler Innerstadt eine "Fussgängerzone". Dies auf einem Gebiet, das die Achse Schneidergasse, Münzgasse, Rümelinsplatz und Gerbergasse auf einer Breite umfasst, die vom Marktplatz bis Heuberg geht. Die Zone wird durch Verkehrsschilder gekennzeichnet, auf welchen eine erwachsene weibliche Person mit einem Kind an der Hand auf blauem Grund abgebildet ist. Die Zone darf von Warenlieferanten Montag bis Samstag von 05:00 bis 11:00 Uhr für den Güterumschlag befahren werden. Velos müssen in dieser Zone zu allen Zeiten geschoben werden.

Für Velofahrende die z.B. von Basel-West Richtung Bahnhof zur Arbeit fahren müssen gibt es eine Veloroute die jederzeit befahren werden darf. Diese führt von Anfang Schneidergasse kommend nach dem Restaurant Gifthüttli links über die Sattelgasse - Glockengasse in die Hutgasse und weiter Richtung rechts in die Gerbergasse. Eine zweite Veloroute führt über den Heuberg und darf in beide Richtungen jederzeit mit Velos befahren werden (Abbildung 1).

Abbildung 1. Verkehrsschilder in der Fussgängerzone, mit Velorouten eingezeichnet als grüne Pfeile

Die Klagen der AnwohnerInnen

Abbildung 2. Fussgängerzone oberer Spalenberg anno 2011

Der Quartierverein Innerstadt bekommt viele Klagen von Anwohnern was das Verhalten von Velofahrenden betrifft. Dabei beschweren sich vor allem ältere Leute darüber, dass Velofahrende mit hoher Geschwindigkeit an ihnen vorbeirasen. Auch wird gesagt, dass die Polizei nichts unternimmt um diesem angeblichen Rowdytum Einhalt zu gebieten. Ebenfalls wird das Nichtbefolgen der Verkehrsregeln kritisiert, nach denen Velos in der Fussgängerzone eigentlich geschoben werden müssen.

Historisch gesehen besteht die Basler Fussgängerzone seit ca 10 Jahren. Der Quartierverin Innerstadt hat sich damals auch intensiv dafür eingesetzt, den motorisierten Verkehr aus der Innerstadt herauszuhalten um so den Fussgängern den Vorrang zu geben. Am Anfang waren noch Velos und Mofas zugelassen (Abbildung 2.) Das Velofahrverbot wurde erst ein paar Jahre später nach Beschwerden eingeführt.

Nach dem eher ernüchternden Bescheid der Polizeidirektorin auf unseren Brief wollten wir es genau wissen und haben deshalb beschlossen, eine Verkehrszählung durchzuführen. Wir haben dafür insgesamt sechs mal zwischen 11:00 und

16:00 Uhr Zählungen durchgeführt. Da die Schneidergasse und Hutgasse vor 11 Uhr oft mit Camions und Lieferwagen verstopft ist, wäre eine Zählung von kleineren Verkehrsmitteln vor 11 Uhr schwierig gewesen. Bei unseren Stichproben haben wir während 30 Minuten gezählt. Dabei haben wir bei den Velos unterschieden zwischen geschobenen und gefahrenen Velos. Weiter haben wir die Anzahl e-Trottinette/ e-Roller, Taxis, Privatwagen sowie Camions und Lieferwagen mit Firmenlogos registriert. Bei den Zählungen haben wir den Ort und die Fahrtrichtung nicht berücksichtigt. Wir haben allerdings festgestellt, dass an Werktagen der Spalenberg mit Velos in beiden Richtungen befahren wurde, währenddem dies am Sonntag praktisch nie vorkam.
Das Fussgängeraufkommen währen den Zählungen wurde geschätzt und auf einer Skala von 1-40 wiedergegeben. Als Zeitzonen haben wir unterschieden zwischen den Stosszeiten an Werktagen, und den Zeiten am Samstag und Sonntag mit unterschiedlichem Füssgängeraufkommen aber wenig Berufs-Veloverkehr.

Die erhaltenen Daten haben wir in Tabelle 1 dargestellt. Dabei haben sich folgende Erkenntnisse herauskristallisiert.

1. Während dem "Stossverkehr" (hauptsächlich Berufs-Veloverkehr) kurz um Mittags 12 Uhr wurden mehr Velos durch die Innerstadt gefahren (72%) statt geschoben (28%). Nachmittags gegen 15 Uhr bewegte sich das Verhältnis bereits zugunsten der geschobenen Velos (44%). An Werktagen wurden aber jederzeit mehr Velos gefahren als geschoben.

2. Am Samstag erschien die Situation genau umgekehrt. Vor allem am Nachmittag wurden ganze 77% der Velos geschoben. Die Erklärung liegt wohl darin, dass die Strassen voll Fussgänger waren und die Velofahrenden es vorzogen, zu schieben. Auch hatten es wenig Leute eilig, zur Arbeit zu kommen.
   Nochmals anders sah es am Sonntag kurz vor zwölf aus. Praktisch keine

Datum	Do 7. Okt.	Fr 8.Okt. A	Fr 8.Okt. B	Sa 9.Okt. A	Sa 9.Okt. B	So 10. Okt	Total
Zählung, 30 min ab:	11:40	11:10	14:40	10:30	14:30	11:45	
Velos geschoben	15	11	11	23	37	1	98
Velos gefahren	38	21	14	16	11	14	114
e-Trottis/Roller	2	1	1	2	1	0	7
Taxi	1	2	2	1	2	2	10
Privatautos	6	2	3	6	1	1	19
Last-Lieferwagen	5	4	6	3	3	1	22
Polizei-Patrouillen	0	0	2	0	0	0	2
Fussgänger, relativ	25	25	17	20	40	5	

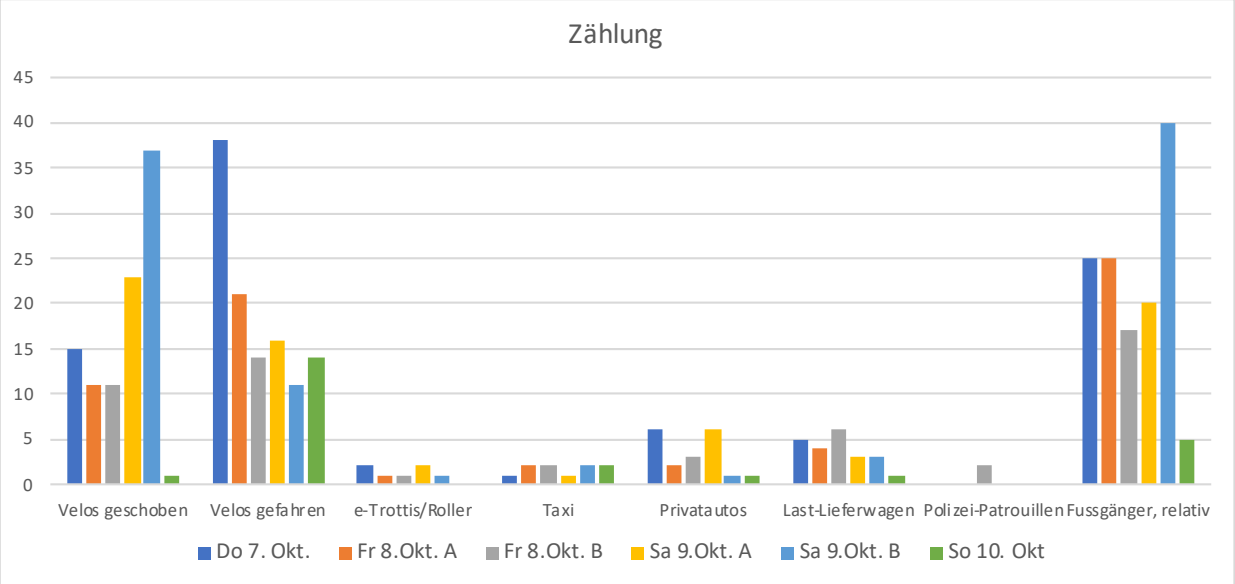

Tabelle 1. Verkehrszählung

Velofahrenden haben das Velo geschoben. Nur eine Person hat es eine Weile geschoben, ist dann aber auch aufgestiegen und weitergefahren. Der Grund ist offensichtlich, dass weniger Fussgänger unterwegs waren (meistens Touristen) und die Strassen ziemlich leer erschienen. Offenbar hat da niemand eingesehen, wieso man das Velo jetzt schieben soll.

3. Die übrigen Fahrzeuge, nebst den Velos, sind zahlenmässig nicht ins Gewicht gefallen. Ausnahmen waren Lieferwagen, die sowohl Samstag wie auch Sonntag Waren angeliefert hatten. Auch ein paar Personenwagen haben sich verirrt oder haben die Verkehrsschilder nicht gesehen oder nicht verstanden (Tabelle 1).

Schlussfolgerungen aus den Resultaten zu den Zählungen

Bei unseren Erhebungen hat sich gezeigt, dass durchschnittlich mehr als die Hälfte der Velos (54%) durch die Innerstadt gefahren statt geschoben wurden, eine Resultat, das auch uns überrascht hat. Die einzelnen Messresultate waren allerdings stark von den äusseren Umständen abhängig. So wurden mehr Velos geschoben wenn viele Fussgänger unterwegs waren. Im Gegensatz wurden während den Stosszeiten und bei wenigen Fussgängern mehr Velos durch die Fussgängerzone gefahren.

Während unseren Zählungen haben wir nie gefährliche Situationen beobachtet. Im Prinzip dürfen Fahrzeuge nur im Schrittempo durch die Fussgängerzone fahren. Natürlich waren, vor allem während den Stosszeiten (nebst der Illegalität ihrer Handlung) viele Velofahrenden schneller als im Schrittempo unterwegs. Aber wir hatten nie das Gefühl, dass sie das Fahrzeug nicht unter Kontrolle hatten und Fussgänger gefährdet wurden.

Natürlich ist die Situation vor allem für ältere Leute anders, wenn ihnen Velos entgegenkommen und sie nicht sicher sind ob diese wirklich abbremsen. Der Schreibende hat am Spalenberg an einem anderen Samstag eine Situation erlebt wo zwei 12 bis 14-jährige Burschen johlend auf ihren Velos auf den Hinterrädern zwischen den Fussgängern hindurch heruntergerast sind. Ein andermal kamen etwa an derselben Stelle vor dem Wanner-Laden zwei Jugendliche zusammen auf einem e-Trottinett heruntergeblocht, sodass Leute schreiend auf die Seite gerannt sind. Offenbar macht es in einem bestimmten Alter besonders Spass den Spalenberg hinunter zu sausen.

Während den 3 Stunden, die wir Zählungen durchgeführt haben, haben wir zwei Polizisten auf Patrouille im Bereich unserer Zählungen angetroffen.

Vorstoss vom Grossen Rat im September 2020 überwiesen zum Lockern des Velofahrverbots

Der Basler Grosse Rat hat im September 2020 eine Motion der GLP an die Regierung überwiesen. Die Motion fordert, das «nicht nachvollziehbare» Fahrverbot für Velofahrende ausserhalb der Sperrzeiten in der Fussgängerzone aufzuheben. Gefährliche Stellen wie der Spalenberg oder Rheinsprung könnten ausgenommen bleiben.

Die Befürworter aus der SP, dem Grünen Bündnis und den bürgerlichen Fraktionen prangerten die Ungleichbehandlung des Velo- und des motorisierten Verkehrs an. Auch der Regierungsrat war für eine Überweisung der Motion die er zur Berichterstattung entgegennehmen konnte. Wir sind gespannt wie es weitergeht und ob eine solche Aenderung von den Anwohnern akzeptiert wird.

Fussgängerzonen in anderen Städten

Wir haben auch recherchiert, wie Fussgängerzonen in anderen mittelgrossen Städten gehandhabt werden. **In Zürich** liegt die Fussgängerzone im Kreis 1 wozu die Gebiete Lindenhof und Niederdorf/Rathaus gehören. Die Regelungen betreffend Güteranlieferungen und Veloverkehr unterscheiden sich insofern von Basel indem Anlieferungen von 05:00 bis 12:00 zugelassen sind

Abbildung 3. Beschilderung Fussgängerzone in Zürich an der Marktgasse

statt bis 11:00 Uhr. Im Unterschied zu Basel gilt die Regelung auch für Fahrräder, diese müssen in Zürich vor 12 Uhr nicht geschoben werden. Auch gibt es mehrere Velorouten quer durch die Fussgängerzone. Zürich verwendet ähnliche, jedoch etwas grössere Schilder um die Velofahrer auf die Pflicht zum Fahrradschieben hinzuweisen (Abbildung 3).

Wir haben uns auch in **Freiburg im Breisgau** informiert. Bekannte von uns haben mehrfach betont, wie wunderbar das funktioniert mit dem Fahrradverkehr in der Freiburger Fussgängerzone. Wir vermuten, dass das gute Funktionieren am ehesten mit der Mentalität zu tun hat und die Bewohner in Freiburg weniger gestresst und sich folglich weniger agressiv verhalten im Strassenverkehr. Es ist nämlich so, dass in Freiburg ebenfalls Bussen verteilt werden,

Abbildung 4. Beschilderung Velofahrverbot in Freiburg im Breisgau

wenn Fahrräder durch die Fussgängerzone gefahren statt geschoben werden (15 Euro); auch Autofahrer werden gebüsst beim Fahren durchs Fahrverbot (20 Euro, Stand 2016). Allerdings wird durch entsprechende Verkehrsschilder klarer auf das Velofahrverbot in der Fussgängerzone hingewiesen (Abbildung 4).

In der Altstadt von **Sevilla** in Südspanien besteht ebenfalls eine Fussgängerzone. Dort werden die Velofahrenden mittels einer Gebotstafel auf das Fahrradschieben aufmerksam gemacht (Abbildung 5). Es wäre vielleicht lohnend nachzuprüfen, ob in Sevilla beim Fussgänger- und Veloverkehr mehr Toleranz herrscht als in der Basler Innerstadt.

Abbildung 5. Veloschiebegebot in Sevilla

Es gibt wohl verschiedene Gründe, sich nicht an Vorschriften zu halten

Eine Feststellung, die der Schreibende im Laufe der Zeit gemacht hat - und ihm von Anwohnern bestätigt wurde - ist das fehlende Wissen allgemein über die Bedeutung des Begriffs "Fussgängerzone". Viele Leute wissen gar nicht, dass man dort mit dem Velo nicht fahren darf.

Eine weitere Gruppe von Velofahrenden sind die, die sich aus irgendwelchen Gründen weigern, sich an Vorschriften zu halten, die von einer Autorität wie Polizei oder Staat kommt. Vielleicht sind sie frustriert weil sie im Leben Pech hatten oder sonstwie enttäuscht wurden.

Dann gibt es noch die, die es "mal probieren". Man sieht es ihnen schon von weitem an, dass sie eigentlich wissen, dass man das Velo schieben muss. Wenn man sie dann etwas streng anschaut, steigen sie schnell vom Rad.

Unsere Empfehlungen an die Leitung Verkehrspolizei, Amt für Mobilität

Nach verschiedenen Diskussionen mit Interessierten und mit unserem Dorfschugger Wm Christoph Schmid schlagen wir dem Amt für Mobilität folgende Massnahmen vor um die Velofahrenden zu mehr Rücksicht auf Fussgänger und zum Fahrradschieben zu bringen.

1. Ersetzen der kleinen und kaum beachteten Schildchen mit dem schiebenden

Velofahrenden durch ein normal oder leicht reduziert grosses Velofahrverbotsschild oder einem Gebotsschild. Als Vorlage könnten Schilder dienen wie sie in Freiburg im Breisgau oder in Sevilla verwendet werden.

2. Bessere Markierung der Velorouten durch die Glockengasse und durch den Heuberg. Am einfachsten durch wiederholtes aufmalen des gelben Signets wie es vor dem Restaurant Gifthüttli besteht.
3. Veranstalten von Infrormationskampagnen, sei das durch Aufstellen der ca 1.5 Meter hohen Plakate auf der Strasse oder verteilen von Flyern. Möglich wären auch Kampagnen die durch Helfer wie sie bei der Aktion #RHYLAX beschäftigt werden, und die die Velofahrenden auf der Strasse ansprechen und informieren könnten. Auch die Medien wie Tageszeitungen oder TeleBasel könnten dabei mitmachen. (gm)

Wir haben den obigen Bericht unserem Quartierpolizisten Wm mbA Christoph Schmid zur Begutachtung vorgelegt. Feldweibel 1 Andreas Schönmann vom Verkehrsdienst der Kantonspolizei hat hat uns dann seine Sichtweise/Gedanken dazu zukommen lassen. Hier sein Kommentar.

1. Es wurden **Autos ohne Firmenbezeichnung und Privatautos** genannt: Es gibt einige Gründe, weshalb solche Fahrzeuge auch während der Sperrzeiten legal den Innenstadt-Perimeter befahren dürfen (z.B. Anwohner, Behindertentransporte, Hotelgäste, Leute mit Kleinkindern, Notfälle von Handwerkern auch ohne angeschriebenes Fahrzeug u.A.; siehe diesbezüglich die entsprechende Verordnung). Ob solch ein Fahrzeug legal oder illegal die Innenstadt befahrt, lässt sich nur mittels einer Kontrolle feststellen.

2. Informationskampagne betreffend Verbot von Fahrrädern: Ist gemäss meiner Einschätzung nicht zielführend. Jeden Tag werden dutzende Fahrradfahrer in der Innenstadt entweder gebüsst oder (in leichten Fällen wie z.B. «trottinetteln» mit dem Fahrrad im Schritttempo) ermahnt und auf das bestehende Fahrverbot hingewiesen. Trotzdem ist keine nachhaltige Wirkung zu beobachten. Die meisten Leute, welche das Gebot missachten, wissen dies und halten sich trotzdem nicht daran.

3. Velo-Verbotsschilder: Bezogen auf die genannte Problematik wäre dies sicher zu begrüssen, ein deutliches Velofahrverbot hat vermutlich eine beachtliche Wirkung. Allerdings müsste dann dieses Signal überall dort im Kanton angebracht werden, wo sich solche Fussgängerzonen-Signale befinden. Ansonsten wäre der Effekt verheerend: Wenn an gewissen Stellen dann die Verbotsschilder fehlen und «nur» Fussgängerzonen-Signale bestehen (was zwar juristisch absolut reichen würde), würde dort noch mehr gefahren werden mit dem Argument «hier hat es ja kein Verbotsschild so wie anderswo, somit dachte ich, ich darf hier fahren».

Auch an anderen Örtlichkeiten, wo kein Signal angebracht ist, könnte dieses Argument zum Tragen kommen (in gewissen Trottoir- und Platzbereichen, Parks oder auf Wegen, welche sich nicht für Fahrräder eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt und wo das Fahren somit auch verboten ist). Überall dort hätte ein nur in der Innenstadt angebrachtes Verbotssignal mutmasslich negative Auswirkungen.

Somit bin ich trotz der mutmasslich positiven Wirkung auf die Innenstadt skeptisch, ob dies gesamtheitlich zielführend ist. Allenfalls könnte ein Versuch im Rahmen einer Testphase angedacht werden, dies müsste aber vom Amt für Mobilität lanciert werden.

Andreas Schönmann, Feldweibel 1
Ressortleiter Zentrum
Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Kantonspolizei, Verkehrsdienst, Clarastrasse 38,
CH-4058 Basel

Roland Meister, der Schuhmacher vom Nadelberg 39

(Ein Interview)

Roland Meister hat sein Schuhmachergeschäft seit 1993 am Nadelberg.

Er absolvierte 1975 eine 3-jährige Lehre (heute 4 Jahre) als Schuhmacher und ist Mitglied von «ORTO Schuh Schweiz» des Schuhmacherverbandes.

Daneben gibt es noch einen zweiten Verband, der sich vor allem in Richtung «Orthopädist» entwickelt hat und von IV- und SUVA-Leistungen profitieren kann.
Auch Roland Meister wurde während seiner Ausbildung in Orthopädie unterrichtet, kann aber heute nicht mit den staatlichen Versicherungen abrechnen.

Die Arbeit des Schuhmachers ist eine Arbeit für Leute, die gerne mit den Händen arbeiten. Jeder Schuh ist anders und individuell, und der Schuhmacher ist ständig in Kontakt mit seinen Kunden, es herrscht ein «Quartierlädeli-Geist», fast wie beim Coiffeur.
Roland Meister hat auch einen Lehrmeisterkurs gemacht und kann Lehrlinge ausbilden, allerdings melden sich heute kaum mehr Leute für diesen Beruf.
Die Schuhmacher sind eine vom Aussterben bedrohte, schützenswerte Art und finden kaum mehr Nachfolger. Ein ähnliches Problem haben auch die die Messerschmiede und die Sattlereien.
Die Haupteinkunftsquelle des Schuhmachers sind die Reparaturen.
Roland Meister bietet daneben auch Massschuhe an, deren Anfertigung mehrere Tage in Anspruch nimmt, da der Leist, der Probeschuh und schliesslich der fertige Schuh angefertigt werden muss, solche Schuhe kosten denn auch etwa 2'800 Franken als erstes Paar.
Daneben lässt er Masskonfektion herstellen, wo der Kunde Leder, Modell und Sohle bestimmt und der Schuhmacher nur den Leist macht, diese kosten dann etwa 600 Franken.
Gleichzeitig repariert er Taschen und Gürtel. Der grösste Teil der Arbeit besteht aus Reparaturen, Neuanfertigungen liegen unter 5%, Konfektionsschuhe bei etwa 10%.
Den Aufträgen für Reparaturen kann sich Herr Meister kaum erwehren. Da er sich am Morgen meist den Kunden widmet, arbeitet er jeden Abend bis 20.00 oder 21.00 Uhr.
Bezüglich der Zukunft seines Berufs macht er ein grosses Fragezeichen.
Der Schuhmacher sei zwar ein grosser Sympathieträger, weil er ein altes Handwerk betreibe und die Arbeit beinhalte auch viele Freiheiten, aber der Beruf werde kaum mehr gelernt, da die meisten Interessierten in Richtung der orthopädischen Schuhmacherei gingen.

Das Arbeitsjahr des Schuhmachers sei meist zweigeteilt, im Frühling und im Herbst wollten die Leute für die kommende Saison neue Schuhe, im Sommer und im Winter nehme die Arbeit ab.

Vor dem Geschäft von Roland Meister steht eine kleine Bank.
Dort sieht man ihn häufig mit Kunden reden oder Kaffee trinken.
Er meint dazu, dies habe sich vor allem während der Covid-Zeit so ergeben.
Er und die Nachbarn seien oft draussen auf den Eingangstreppen der Häuser gesessen und hätten mit dem nötigen Abstand miteinander gesprochen.
So habe man sich kennengelernt, schliesslich sei der Nadelberg eine «Wohnstrasse», und es hätten sich viele Bekanntschaften und Freundschaften ergeben.
Man mache zusammen Fasnacht, sei am «Bebbi»-Jazz zusammen, und tagsüber habe er einfach einen «Kaffi-Egge».

Während es Interviews kommen denn auch immer wieder Bekannte auf einen Kaffee oder einen Schwatz, die Roland Meister als «Sokrates» des Nadelbergs beschreiben, einen Menschen, der Leuten zuhört, sie berät und sie aufbaut.
Andere meinen, sie kämen oft einfach zum Lachen hierhin.
Dabei hat Roland auch längst sein Geschäft für die Schüler des Peters-Schulhauses «geöffnet», denn die Schüler wissen, dass sie nach der Schule jederzeit im Laden vom Teller mit den «Dääfeli» naschen dürfen.
So ist er in den letzten 28 Jahren zu einer richtiggehenden «Institution» am Nadelberg geworden, die wir alle vermissen würden.

Fritz Ramseier

Medienmitteilung Basler Verkehrsbetriebe

Basel, 13. Oktober 2021
Bauarbeiten Erneuerung Gleise Spalenvorstadt – Missionsstrasse – Burgfelderplatz starten am Montag, 18. Oktober 2021

Mehrere Gleisabschnitte im Bereich Spalenvorstadt – Missionsstrasse – Burgfelderplatz haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Die Gleisarbeiten starten am Montag, 18. Oktober 2021 und dauern bis Juni 2022. Die Bauarbeiten finden in drei Etappen unter Betrieb statt. Die Linie 3 verkehrt wie gewohnt, es kann jedoch zu einzelnen Haltestellenverschiebungen kommen.
Die Gleiserneuerungsarbeiten im Bereich Spalenvorstadt – Missionsstrasse – Burgfelderplatz starten am 18. Oktober 2021 und dauern bis Juni 2022. Die Bauarbeiten finden in drei Etappen unter Betrieb statt, das heisst, die Tramlinie 3 verkehrt wie gewohnt.

Aus Platzgründen wird die Haltestelle «Im Westfeld» während der ersten Bauetappe (15. bis 26. November 2021) aufgehoben. Fahrgäste in Richtung Gare de Saint-Louis benutzen bitte die Haltestelle «Felix Platter-Spital». Weitere Informationen zu den Bauarbeiten finden Sie hier.
Gesamterneuerung Burgfelderstrasse – Missionsstrasse. Frühestens ab 2023 wird das Tiefbauamt gemeinsam mit der BVB und IWB die gesamte Burgfelderstrasse und die gesamte Misionsstrasse gemäss dem Beschluss des Grossen Rates vom Dezember 2020 erneuern. Bei dieser Gelegenheit wird der Kanton die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss verbessern. Die Tramgleise erhalten dann eine neue Lage.

Impressum: Redaktion: Georges Martin (gm), Fritz Ramseier (fr)
Diese QuartierZytig kann auch auf unserem Blog als pdf heruntergeladen werden:
https://qv-innerstadt.ch/zytig
Unsubscribe: Möchten Sie dieses Newsletter nicht mehr erhalten? Dann schicken Sie eine Mail an info@qv-innerstadt.ch mit dem Vermerk "unsubscribe".