

## Interpellation Nr. 56 (Mai 2015)

betreffend die unkomplizierte Umsetzung des Verkehrskonzepts  
Innerstadt ist möglich

15.5237.01

Der Detailhandel und weitere Gewerbetreibende in der Basler Innenstadt stehen in jüngster Zeit unter Druck. Drei Elemente haben dazu beigetragen: a) der gemessen an der Kaufkraftparität seit Freigabe des Wechselkurses im Januar überhöhte Frankenkurs, b) die Zunahme von Einkäufen über das Internet und c) die noch ungenügend optimierten Abläufe des neuen Verkehrskonzepts für die Innenstadt.

Während in Bezug auf die ersten zwei Elemente bei den kantonalen Behörden für Massnahmen kaum Spielraum vorhanden ist, gehört die attraktive Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes eindeutig zu den zentralen Aufgaben des Kantons. In der praxisorientierten Anwendung des neuen Verkehrsregimes steckt enorm viel Potential für die von allen Seiten gewünschte Aufwertung der Innenstadt. Davon sollen natürlich auch der Detailhandel und das Gewerbe profitieren.

Wir möchten daran erinnern, dass das jetzt vorliegende Verkehrskonzept das Resultat 35-jähriger Bemühungen ist. Und natürlich ist es in heutiger Zeit schwer, gerade mit einem Verkehrskonzept allen davon Betroffenen gerecht zu werden. Trotzdem löst das neue Verkehrsregime nun offensichtlich in der Umsetzungsphase ein besonderes „Wirrwar“ aus. Die vielen Unklarheiten und aufwändigen Ablaufverfahren erzeugen bei vielen Betroffenen einen negativen Eindruck. Das Fazit ist eindeutig: Die aktuelle Situation ist unakzeptabel. Eine von grossen Teilen der Bevölkerung als grundsätzlich positiv wahrgenommene Neugestaltung kann ihre Wirkung nicht voll entfalten. Auch dafür gibt es Gründe. Viele bauliche Arbeiten für die Aufwertung der Innenstadt sind derzeit noch im Gang. Die positiven Auswirkungen des neuen Verkehrskonzeptes sind erst teilweise sichtbar. Unter der komplizierten und unklaren Bewilligungspraxis leiden jedoch die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die lokalen Handwerksbetriebe schon jetzt.

Die Innenstadt nimmt in menschlicher, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht eine zentrale Bedeutung für Basel ein. In der schwierigen Umsetzungsphase sind die Behörden daher besonders gefordert. Es braucht praxisfähige, sinnvolle Bewilligungs- und Regulierungsabläufe, punktuelles Entgegenkommen und ein generell unbürokratisches Vorgehen. Bauliche und organisatorische Anpassungen, wie zum Beispiel versenkbare Poller oder die automatisierte Zulassung via Internet sind bereits während der Umsetzungsphase einzuführen. Allen Betroffenen kann keine längere Zeitdauer an weiteren Abklärungen, Evaluationen und polarisierter politischen Debatten zugemutet werden. Dies würde letztlich die Verkehrs- und Parkraumpolitik insgesamt gefährden.

Die Praxislösungen für eine vernünftige Umsetzung sind längst auf dem Tisch und wurden im Rahmen der langen Planungs- und Entscheidungsphase untersucht. Für eine unbürokratische Umsetzung des Verkehrskonzeptes gibt es zudem viele gute und seit Jahren erprobte Vorbilder aus durchaus vergleichbaren Städten und auch aus alpinen Tourismusorten.

Aufgrund all dieser Überlegungen bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Sollte es nicht möglich sein, dass Gehbehinderte sowie hochbetagte Anwohnerinnen und Anwohner nicht nur von Taxis, sondern auch von Verwandten in die Innenstadt chauffiert werden können?
2. Könnten in Notfällen Arztbesuch-Transporte nicht auch durch nahestehende Personen unbürokratisch durchgeführt werden?
3. Könnte das Storchen-Parking nicht für kurzes, befristetes Parken reserviert werden? Dauerparken soll in den weiter entfernten Parkhäusern möglich sein.
4. Könnten Personentransportunternehmen von Reiseautos mit der Destination Innenstadt für terminierte Anlässe unbürokratisch eine Zufahrtsgenehmigung erhalten?

5. Bis sich die Massnahmen eingespielt haben, wird die Diskussion angemessener Ausnahmegenehmigungen für Innenstadtzufahrten von eigens dafür gebildeten Kontaktgremien koordiniert. Tagen diese Gremien häufig genug und sind diese Gremien ausgewogen zusammengesetzt und praxisorientiert ausgerichtet?
6. Wie garantiert die Regierung, dass die getroffenen Regelungen einheitlich, transparent und unbürokratisch gestaltet sind?
7. Könnte der Zugang zu Ausnahmegenehmigungen bei Angabe einer zulässigen Begründung via Internet und gegen die Entrichtung einer bescheidenen Gebühr erleichtert und ermöglicht werden?
8. Werden die Ausnahmebewilligungen und Kontingente für Zufahrten in die Innenstadt statistisch erfasst? Damit liesse sich feststellen, ob und wie die Frequenzen mit Kontingenten bewirtschaftet werden können.
9. Könnte der Einsatz von versenkbaren Pollern beschleunigt und so geplant werden, dass die Zufahrtsgenehmigungen sich mittels Sensoren auch elektronisch aktivieren lassen?
10. Sind für das Parkieren von Rollern ausreichend viele Plätze vorgesehen?
11. Könnten elektrische Roller von Parkgebühren befreit werden?
12. Könnten Inhaber von bespielten Sälen ein festes Kontingent an Zufahrtsgenehmigungen erhalten?
13. Können Personen-Busse ihre Gäste mittels eines Minutenstopps Nähe Münsterplatz aussteigen lassen, und zwar mit der Möglichkeit der Zufahrt via Rittergasse /Bäumleingasse /Luftgasse (kein neues Dauerparken auf dem Münsterplatz)?
14. Was gedenkt der Regierungsrat sonst noch zu tun, um das Verkehrsregime Innenstadt weiterzuentwickeln.

Mustafa Atici