



An den Grossen Rat

18.5275.02

JSD/P185275

Basel, 26. September 2018

Regierungsratsbeschluss vom 25. September 2018

Interpellation Nr. 82 Lisa Mathys betreffend die Durchsetzung von Verkehrs- und Parkierregeln

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 12. September 2019)

«Vor rund dreieinhalb Jahren trat das Gestaltungskonzept Innenstadt als Bestandteil des Entwicklungsrichtplans Innenstadt in Kraft. Es sieht vor, Strassen, in denen bauliche Arbeiten anfallen, im gemäss Teilrichtplan definierten Perimeter Innenstadt einheitlich zu gestalten. So geschehen zum Beispiel mit der Rittergasse. Geplant ist nun auch die entsprechende Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt. Einige AnwohnerInnen sprechen sich gegen diese Gestaltung aus. Sie befürchten offenbar, dass die Gehwege nicht als solche respektiert werden, wenn sie nicht – wie die heutigen Trottoirs – erhöht sind. Autos würden darauf parkieren, Velos und Autos würden im Bedarfsfall auf diese Flächen ausweichen. Dabei berufen sich einige auch auf die Rittergasse, wo solches Verhalten zu beobachten sei, insbesondere stehen dort oft auf der ganzen Länge von Kunstmuseum bis Standesamt parkierte Fahrzeuge. Gleichzeitig herrscht Konsens, dass die Gestaltung der Rittergasse, ästhetisch gelungen ist und dass es Sinn macht, ein einheitliches Gestaltungskonzept innerhalb des Perimeters zu haben.

Der Widerstand gegen die geplante Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt richtet sich also eigentlich nicht gegen die fachliche Ausarbeitung des Projektes und auch nicht gegen das Gestaltungskonzept. Er begründet sich vielmehr darin, dass Verkehrs- und Parkierregeln andernorts nicht befolgt werden und man gleiches auch für die Strasse vor der eigenen Haustür befürchtet. Das ist bedauerlich.

Es ist Sache der Polizei, Verkehrs- und Parkierregeln durchzusetzen. Wird dies nicht gemacht, werden also eigene kantonale Gestaltungskonzepte in Verruf gebracht. Das ist nicht im Interesse des Kantons – weder aus Bevölkerungssicht noch im Hinblick auf die touristische Attraktivität.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- Teilt die Regierung die Einschätzung, dass sich der Widerstand für die Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt im Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden begründet – und nicht im eigentlichen Projekt oder im Gestaltungskonzept?
- Wieso setzt die Polizei das Parkier- und Fahrverbot in der Rittergasse nicht konsequent durch?
- Die Rittergasse ist eine durch viele Schülerinnen und Schüler frequentierte Strasse, sie führt zum Gymnasium am Münsterplatz und zur Primarschule Münsterplatz. Teilt die Regierung die Auffassung, dass die auf den Gehbereichen parkierten Fahrzeuge ein Sicherheitsrisiko für die Schulkinder darstellen, weil diese zu Fuss auf die Fahrbahn ausweichen müssen und weil die Situation unübersichtlich wird?

- Welche Massnahmen sind am besten dazu geeignet, in den neu gestalteten Innenstadt-Strassen die geltenden Gesetze durchzusetzen? Was spricht für Poller (wie mit Ratschlag 18.0387 vorgesehen)? Welche Vor- und Nachteile hat (ergänzend?) das Verteilen von Bussen? Gibt es statistische Erhebungen, die belegen, wie schnell solche Durchsetzungs-Massnahmen eine Wirkung zeigen?
- Es entsteht der Eindruck, dass Ausnahmegewilligungen von Gewerbetreibenden (Gewerbeparkkarte) zu freizügig ausgenutzt werden. Die Regelung besagt, dass das Fahrzeug ausserhalb der markierten Parkierfelder abgestellt werden darf, wenn Material aus- oder eingeladen werden muss resp. wenn das Fahrzeug eine Werkstatt enthält. Die abgestellten Fahrzeuge bleiben aber auch dann noch viele Stunden stehen, wenn der Aus- oder Einladevorgang längst abgeschlossen ist. Wie kontrolliert die Polizei die Einhaltung der Sonderbewilligungen für das Gewerbe?
- Wie viele Fahrzeughalter wurden im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt im Jahr 2017 gebüsst, weil sie
 - ohne Bewilligung oder ausserhalb der erlaubten Zeiten in die Innenstadt fahren?
 - ihr Fahrzeug illegal abgestellt haben?
 - die Ausnahmegewilligung für Gewerbetreibende zu freizügig ausgenutzt haben?
- Und wie schätzt der Regierungsrat jeweils das Verhältnis von Gebüsst zu Ungebüsst?
- Ist der Regierungsrat bereit, mit einer konsequenteren Durchsetzung der Verkehrs- und Parkierregeln in der Innenstadt dafür zu sorgen, dass die neu gestalteten Strassen als das wahrgenommen werden können, was sie eigentlich sind (nämlich ästhetisch ansprechend, auch aus historischer Sicht klug gestaltete Strassenzüge)?

Lisa Mathys»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Der Regierungsrat teilt die Ansicht der Interpellantin, wonach die Neugestaltung der Rittergasse mit den gepflasterten Trottoirabschnitten entlang der asphaltierten Fahrbahn ästhetisch gelungen und funktional sinnvoll ist. Am entsprechenden Gestaltungskonzept für den Perimeter Innenstadt soll deshalb festgehalten werden, wobei die bisherigen Erfahrungen einfließen und die Bedenken der Anwohnerschaft ernst genommen werden müssen. Der von der Interpellantin erwähnte Widerstand gegen die Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt beruht mutmasslich auf verschiedenen Befürchtungen, die teilweise über die vorliegend angesprochene Parkiersituation in der Rittergasse hinausgeht. Der Regierungsrat anerkennt aber, dass die dortige Problematik Anlass zu Kritik geben kann und so den Widerstand gegen das Gestaltungskonzept insgesamt zu verstärken droht.

2. Zu den einzelnen Fragen

Teilt die Regierung die Einschätzung, dass sich der Widerstand für die Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt im Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmenden begründet – und nicht im eigentlichen Projekt oder im Gestaltungskonzept?

Der Regierungsrat geht wie ausgeführt davon aus, dass der Widerstand gegen die Umgestaltung der St. Alban-Vorstadt auf unterschiedlichen Befürchtungen basiert. Am Informationsanlass vom 23. Mai 2018 wurde aufgrund der Reaktionen der anwesenden Anwohnerschaft jedoch deutlich, dass das Parkierverhalten von Motorfahrzeuglenkenden in der Rittergasse vermehrt Anlass zur Sorge gibt.

Wieso setzt die Polizei das Parkier- und Fahrverbot in der Rittergasse nicht konsequent durch?

Die Kantonspolizei Basel-Stadt ist für die Durchsetzung des Strassenverkehrsrechts auf dem gesamten Kantonsgebiet zuständig. Dabei bildet die Innenstadt, zu der die Rittergasse gehört, ein Kontrollschwerpunkt. Der Verkehrsdienst der Kantonspolizei patrouilliert hier denn auch regelmässig und setzt das Parkier- wie auch das Fahrverbot konsequent durch. Selbstverständlich kann die Kantonspolizei aber nicht ununterbrochen in der Rittergasse präsent sein.

Die Rittergasse ist eine durch viele Schülerinnen und Schüler frequentierte Strasse, sie führt zum Gymnasium am Münsterplatz und zur Primarschule Münsterplatz. Teilt die Regierung die Auffassung, dass die auf den Gehbereichen parkierten Fahrzeuge ein Sicherheitsrisiko für die Schulkinder darstellen, weil diese zu Fuss auf die Fahrbahn ausweichen müssen und weil die Situation unübersichtlich wird?

Solche erzwungenen Ausweichbewegungen sind immer risikobehaftet und sollten wenn immer möglich verhindert werden. Allerdings weist der Regierungsrat darauf hin, dass die gesamte Rittergasse eine Begegnungszone ist, mit einer Geschwindkeitsbegrenzung von 20 Stundenkilometern und uneingeschränktem Fussgängervortritt. Der Regierungsrat erachtet deshalb die dortige Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden als gut.

Welche Massnahmen sind am besten dazu geeignet, in den neu gestalteten Innenstadt-Strassen die geltenden Gesetze durchzusetzen? Was spricht für Poller (wie mit Ratschlag 18.0387 vorgesehen)? Welche Vor- und Nachteile hat (ergänzend?) das Verteilen von Bussen? Gibt es statistische Erhebungen, die belegen, wie schnell solche Durchsetzungs-Massnahmen eine Wirkung zeigen?

Der Regierungsrat erachtet eine ausgeglichene Mischung von polizeilichen Kontrollen wie auch baulichen Massnahmen, wie beispielsweise Poller-Anlagen als zielführend. Letztere schränken die Möglichkeit ein, unberechtigt in die Kernzone der motorfahrzeugfreien Innenstadt einzufahren. Sie sind jedoch teuer in der Anschaffung und lassen wenig Handlungsspielraum in der täglichen Praxis (etwa für situative Ausnahmen). Bei der Pilotanlage Spalenberg konnte festgestellt werden, dass sich die Zufahrten auf etwa die Hälfte reduziert haben. Die Kontrolltätigkeit der Zufahrt zur motorfahrzeugfreien Innenstadt durch die Kantonspolizei wird durch Poller-Anlagen wirksam unterstützt. Auch nach der Inbetriebnahme einer Poller-Anlage muss jedoch der Kontrolldruck durch die Kantonspolizei aufrechterhalten werden, da weiterhin Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Vorteil des Bussensystems ist die Möglichkeit der unmittelbaren Ahndungsmöglichkeit von Verstössen gegen die Verkehrsvorschriften. Als Nachteil erweist sich der zusätzliche administrative Aufwand und die teilweise Uneinbringlichkeit beim Inkasso der Bussgelder. Statistische Erhebungen sind in diesem Bereich nicht vorhanden.

Es entsteht der Eindruck, dass Ausnahmegewilligungen von Gewerbetreibenden (Gewerbeparkkarte) zu freizügig ausgenutzt werden. Die Regelung besagt, dass das Fahrzeug ausserhalb der markierten Parkierfelder abgestellt werden darf, wenn Material aus- oder eingeladen werden muss resp. wenn das Fahrzeug eine Werkstatt enthält. Die abgestellten Fahrzeuge bleiben aber auch dann noch viele Stunden stehen, wenn der Aus- oder Einladevorgang längst abgeschlossen ist. Wie kontrolliert die Polizei die Einhaltung der Sonderbewilligungen für das Gewerbe?

Die Kantonspolizei kontrolliert sowohl die Einhaltung der Vorschriften im Zusammenhang mit der Gewerbeparkkarte wie auch der Zufahrtsbewilligung zum Güterumschlag nach 11 Uhr regelmässig. Sie arbeitet dabei mit Kontrollzeiten. Je nach Einzelfall nimmt sie zusätzliche Abklärungen vor.

Wie viele Fahrzeughalter wurden im Perimeter des Gestaltungskonzepts Innenstadt im Jahr 2017 gebüsst, weil sie

- ohne Bewilligung oder ausserhalb der erlaubten Zeiten in die Innenstadt fahren?
- ihr Fahrzeug illegal abgestellt haben?
- die Ausnahmegewilligung für Gewerbetreibende zu freizügig ausgenutzt haben?

Zufahrten ohne Bewilligung bzw. ausserhalb der erlaubten Zeiten werden nicht separat erhoben, sondern als Verstösse gegen ein Fahrverbot verbucht.

Im Jahr 2017 wurden 446 Fahr- und Motorfahrradfahrende und 3147 Motorfahrzeuglenkende wegen Missachtung eines Fahrverbotes im Innenstadtpерimeter gebüsst. Es wurden 3056 Busse wegen Missachtung eines Parkier- oder Halteverbots ausgesprochen.

Und wie schätzt der Regierungsrat jeweils das Verhältnis von Gebüsst zu Ungebüsst?

Für die Abgabe einer solchen Schätzung fehlen dem Regierungsrat die notwendigen Grundlagen.

Ist der Regierungsrat bereit, mit einer konsequenteren Durchsetzung der Verkehrs- und Parkierregeln in der Innenstadt dafür zu sorgen, dass die neu gestalteten Strassen als das wahrgenommen werden können, was sie eigentlich sind (nämlich ästhetisch ansprechend, auch aus historischer Sicht klug gestaltete Strassenzüge)?

Der Regierungsrat hält fest, dass Übertretungen in der Innenstadt bereits heute konsequent verfolgt und geahndet werden. Allerdings muss die Kantonspolizei dabei sowohl das Verhältnismässigkeits- wie auch das Opportunitätsprinzip beachten und ihren Mitteleinsatz priorisieren. Eine lückenlose verkehrspolizeiliche Überwachung der Innenstadt oder einzelner Strassenzüge wäre äusserst kostenintensiv und ausserdem unverhältnismässig.

Der Regierungsrat ist weiterhin vom Gestaltungskonzept für den Perimeter Innenstadt überzeugt und zuversichtlich, dass die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt dies in der Mehrheit ebenso wahrnimmt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin