



An den Grossen Rat

21.5267.02

BVD/P215267

Basel, 12. Mai 2021

Regierungsratsbeschluss vom 11. Mai 2021

## **Interpellation Nr. 45 von Beat K. Schaller betreffend „wieso ist für den Regierungsrat ein Parkplatzabbau wichtiger als Unternehmen vor dem Konkurs zu bewahren?“**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14. April 2021)

„Am 18. September 2020 teilte der damalige Vorsteher der Baum- und Verkehrsdepartement mit, dass in den nächsten Jahren über 500 Autoparkplätze entlang von Tramschienen aufgehoben werden. Als Begründung nannte er die Sicherheit der Velofahrer. Laut Mitteilung des Amts für Mobilität vom 27. November 2020 ist eine Einsprache erfolgt, welche eine vorläufige Sistierung der betreffenden Massnahme zur Folge hatte. Dass die anderen Massnahmen nicht in Frage gestellt worden sind, hat den Grund, dass die Folgen offensichtlich nicht richtig abgeschätzt werden konnten.

Diese Folgen zeigen sich jetzt in aller Härte. Dem Interpellanten wurde von verschiedenen Seiten zugetragen, dass die Massnahme zum Beispiel an der Allschwilerstrasse zu existenziellen Schwierigkeiten für anliegende Geschäfte führt. Diese Geschäfte sind aufgrund ihres Geschäftsmodells und der Altersstruktur ihrer Kundschaft darauf angewiesen, dass Abstellmöglichkeiten in der Nähe bestehen. Mit Aufhebung der Parkplätze fällt diese Möglichkeit weg und die Kundschaft wendet sich an andere Geschäfte, bei welchen sie noch gute Möglichkeiten zur Anlieferung und Abholung hat. Dadurch entgeht den vom Parkplatzabbau betroffenen Unternehmen ein wichtiger Teil des Umsatzes, welcher gerade jetzt in Zeiten von Corona – vor allem, aber nicht nur– von existenzieller Bedeutung ist.

Das Amt für Mobilität schreibt in einer Mitteilung vom 27. November 2020 von «weiteren neuralgischen Punkten», womit zu den bereits aufgehobenen «in etwa 350» weitere Parkplätze betroffen sein werden. Das Amt gibt aber keine Angaben, an welchen Strassen diese neuralgischen Punkte sind oder wann die Abbaumassnahmen stattfinden werden. Dies führt bei vielen Unternehmen zu Unsicherheit und Angst.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welchen Stellenwert für unseren Kanton misst der Regierungsrat den Unternehmen – egal welcher Grösse – zu?
2. Wie gewichtet er bei seinen Entscheiden auch die Bedürfnisse der mittleren, kleinen und kleinsten Unternehmen?
3. Inwiefern stimmt der Regierungsrat mit dem Interpellanten überein, dass Verkehrsmassnahmen, darunter der Abbau von Parkplätzen, Auswirkungen auf die an- und umliegenden Geschäfte haben können und diese eventuell vor existenzielle Probleme stellen?
4. Welche Untersuchungen hat der Regierungsrat vorgenommen, um die Auswirkungen des eingangs erwähnten Parkplatzabbaus auf die anliegenden Geschäfte zu eruieren?
5. Wie weit sind die Ergebnisse dieser Untersuchungen in den Entscheid des Regierungsrates eingeflossen?

6. Wieso erachtet der Regierungsrat die Behinderung des motorisierten Individualverkehrs wichtiger als die Bewahrung von Unternehmen vor existenziellen Problemen?
7. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass für Unternehmen, auch für mittlere, kleine und kleinste Unternehmen, die Erreichbarkeit mit dem Auto für Anlieferung und Abholung existenziell wichtig sein kann?
8. Welche weiteren Möglichkeiten hat der Regierungsrat untersucht, um die Sicherheit für Velofahrer und die Erreichbarkeit von Geschäften vereinbar zu machen?
9. Stimmt der Regierungsrat mit dem Interpellanten überein, dass durch den Einsatz von velofreundlichen Tramschienen («Gummieinsätze») der Grund für die Aufhebung von Parkplätzen entfällt und damit eine Win-Win-Situation entstehen würde?
  - a. Wenn Nein, wieso erachtet der Regierungsrat den geplanten Einsatz von Gummieinsätzen in Tramschienen als nicht genügend zureichend, um die Sicherheit von Velofahrern zu gewährleisten?
10. Teilweise sind an der Allschwilerstrasse anstelle von Autoparkplätzen Veloparkplätze markiert. Mit diversen Anbauten und Anhängern sind viele Velos heute deutlich länger als früher. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass trotz schräg platzierten Veloparkplätzen diese überlangen Gefährte den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zu den Tramschienen nicht unterschreiten?
11. Ist der Regierungsrat bereit, eine detaillierte Planung mit Zeit- und Ortsangaben über die noch folgenden «in etwa 350» Parkplätze zu veröffentlichen?
  - a. Wenn Ja, bis wann legt er diese Planung vor?
  - b. Wenn Nein, wieso nicht?
12. Ist der Regierungsrat bereit, für die betroffenen Strassenzüge einen Bericht über die Auswirkungen auf die anliegenden Geschäfte zu erstellen und zu veröffentlichen?
  - a. Wenn Ja, bis wann legt er diesen Bericht vor?
  - b. Wenn Nein, wieso nicht?
13. Ist der Regierungsrat bereit, diesen Bericht dem Grossen Rat zur Entscheidung über die geplanten Massnahmen vorzulegen?
  - a. Wenn Ja, ist er bereit, die Abbaumassnahmen bis zu den Entscheiden des Grossen Rates zu sistieren?
  - b. Wenn Nein, wieso nicht?
14. Ist der Regierungsrat bereit, zukünftig beim Abbau von Parkplätzen auf öffentlichem Grund einen Parkplatzabbaufolgenbericht analog zur Regulierungsfolgenabschätzung RFA zu etablieren und jeweils dem Grossen Rat vorzulegen?

Beat K. Schaller“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

In einer dicht bebauten Stadt wie Basel ist der öffentliche Raum knapp und es muss immer abgewogen werden, wie dieser optimal genutzt werden kann. Neben den verschiedenen Interessen gilt es dabei auch, Gesetze und Normen sowie politische Aufträge zu beachten.

In Bezug auf die Situation in der Allschwilerstrasse schreiben die Normen und die behördenverbindliche kantonale Planungshilfe für die Gestaltung von Anlagen des Fuss- und Veloverkehrs aus Sicherheitsgründen vor, dass neben den Tramschienen mindestens 1,5 m frei bleibt. Mit der Verabschiedung des Teilrichtplans Velo hat der Regierungsrat zudem als Zielsetzung festgehalten, dass das Velofahren auf sämtlichen Strassen, die für den Veloverkehr offen sind, sicher sein soll und Gefahrenstellen zügig behoben werden sollen. Die Vorgaben sind somit eindeutig, womit bei der Umsetzung kaum Handlungsspielraum besteht.

Die Förderung klimaschonender Mobilität und die Verbesserung der Verkehrssicherheit entsprechen den Erwartungen einer Mehrheit der Basler Bevölkerung. Zudem wird der öffentliche Raum als Aufenthaltsort immer wichtiger und die Schaffung von zusätzlichem öffentlichem Grün gewinnt vor dem Hintergrund der Erwärmung der Stadt an Bedeutung.

Aus diesen Gründen sollen Parkplätze vermehrt aus dem öffentlichen Raum auf Privatreal verlagert werden. Die Alternativen zum privaten Auto (Car Sharing, ÖV, Zufussgehen, Velo, E-Bike, Trottis ...) werden vielfältiger und attraktiver. Immer mehr Kundinnen und Kunden von Quartierläden nutzen diese Alternativen, um zu den Geschäften zu gelangen. Viele Läden haben sich auf diesen Wandel eingestellt, etwa indem sie Lieferdienste anbieten.

## 2. Zu den Fragen

1. *Welchen Stellenwert für unseren Kanton misst der Regierungsrat den Unternehmen – egal welcher Grösse – zu?*
2. *Wie gewichtet er bei seinen Entscheiden auch die Bedürfnisse der mittleren, kleinen und kleinsten Unternehmen?*

Der Regierungsrat erachtet eine vielfältige Wirtschaft als sehr wichtig. Die kleinen und kleinsten Unternehmen sollen deshalb genauso gefördert und unterstützt werden wie mittlere oder auch grössere Geschäfte.

3. *Inwiefern stimmt der Regierungsrat mit dem Interpellanten überein, dass Verkehrsmassnahmen, darunter auch der Abbau von Parkplätzen, Auswirkungen auf die an- und umliegenden Geschäfte haben können und diese eventuell vor existenzielle Probleme stellen?*
4. *Welche Untersuchungen hat der Regierungsrat vorgenommen, um die Auswirkungen des eingangs erwähnten Parkplatzabbaus auf die anliegenden Geschäfte zu eruieren?*
5. *Wie weit sind die Ergebnisse dieser Untersuchungen in den Entscheid des Regierungsrates eingeflossen?*
6. *Wieso erachtet der Regierungsrat die Behinderung des motorisierten Individualverkehrs wichtiger als die Bewahrung von Unternehmen vor existenziellen Problemen?*
7. *Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass für Unternehmen, auch für mittlere, kleine und kleinste Unternehmen, die Erreichbarkeit mit dem Auto für Anlieferung und Abholung existenziell wichtig sein kann?*

Lebendige Quartiere sind für eine Stadt wie Basel sehr wichtig und machen sie zur Stadt der kurzen Wege, die sich leicht zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen lassen. Dies führt dazu, dass Geschäfte viel mehr Laufkundschaft haben und auch auf diese angewiesen sind. Für die meisten Quartierläden spielen Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto einkaufen gehen, denn auch eine eher untergeordnete Rolle. Diverse Studien haben ausserdem gezeigt, dass Kundschaft, die zu Fuss oder mit dem Velo einkaufen geht, pro Einkauf zwar weniger ausgibt als solche, die das Auto nutzt, insgesamt aber deutlich mehr ausgibt, weil sie häufiger einkaufen geht.

Heute verfügt mehr als die Hälfte der Basler Bevölkerung über kein eigenes Auto. Diese Personen gehen in der Regel zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV einkaufen. Der Regierungsrat erachtet es daher als wichtig, dem Fuss- und Veloverkehr eine sichere und komfortable Infrastruktur zu bieten.

8. *Welche weiteren Möglichkeiten hat der Regierungsrat untersucht, um die Sicherheit für Velofahrer und die Erreichbarkeit von Geschäften vereinbar zu machen?*
9. *Stimmt der Regierungsrat mit dem Interpellanten überein, dass durch den Einsatz von velofreundlichen Tramschienen («Gummieinsätze») der Grund für die Aufhebung von Parkplätzen entfällt und damit eine Win-Win-Situation entstehen würde?*
  - a. *Wenn Nein, wieso erachtet der Regierungsrat den geplanten Einsatz von Gummieinsätzen in Tramschienen als nicht genügend zureichend, um die Sicherheit von Velofahrern zu gewährleisten?*

Es wurden zwar verschiedene Möglichkeiten zur Entschärfung der Gefahr für die Velofahrenden geprüft, allerdings erübrigte sich eine vertiefte Untersuchung, da sie entweder zu wenig wirksam wären (z.B. temporäres Parkverbot) oder zu grossen Einschränkungen für Fussgänger/-innen und Velofahrende (z.B. Velofahrverbot oder Trottoirverschmälerung) führten.

Um die Erreichbarkeit von Geschäften für Autofahrende zu ermöglichen, liessen sich theoretisch Anwohnerparkplätze oder Parkverbotsfelder in den angrenzenden Seitenstrassen in Kurzzeitparkfelder umwandeln. Allerdings würde dadurch ein Teil des motorisierten Individualverkehrs in die jeweilige Seitenstrasse verlagert; zudem bestehen dort teilweise heute bereits Güterumschlagsfelder. Ein Anzug des ehemaligen Grossrats Jörg Vitelli und Konsorten betreffend „mehr Güterumschlagsplätze und mehr Kurzzeitparkplätze“ wurde im Oktober 2020 vom Grossen Rat der UVEK überwiesen. Der Regierungsrat wird diese Thematik im Rahmen der Anzugsbeantwortung nochmals prüfen.

Die Gummieinsätze für Tramschienen können nicht als alternative Lösung in Erwägung gezogen werden. Einerseits sind sie noch nicht erprobt, andererseits auch noch nicht vom Bundesamt für Verkehr bewilligt (Stand Ende April 2021). Es ist noch nicht klar, ob sich die Gummifüllungen in den Schienen technisch bewähren und für welchen Einsatzzweck eine Bewilligung erteilt wird. Zudem sind solche Gummieinsätze in Anschaffung und Unterhalt teuer und deshalb eher für den Einsatz bei Haltestellen als für den Einsatz auf längeren Strecken vorgesehen.

10. *Teilweise sind an der Allschwilerstrasse anstelle von Autoparkplätzen Veloparkplätze markiert. Mit diversen Anbauten und Anhängern sind viele Velos heute deutlich länger als früher. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass trotz schräg platzierten Veloparkplätzen diese überlangen Gefährte den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand zu den Tramschienen nicht unterschreiten?*

Mit den zusätzlichen Veloabstellplätzen und Längsfeldern für Motos stehen jenen Kundinnen und Kunden, die mit dem Velo oder dem Motorrad einkaufen gehen, mehr Abstellplätze zur Verfügung (siehe auch Antwort zu Fragen 3–7). Dadurch, dass die Velofelder schräg angeordnet wurden, beträgt der Abstand zwischen den Feldern und der äusseren Tramschiene noch 1,6 m. Es bleibt demnach genug Platz übrig.

11. *Ist der Regierungsrat bereit, eine detaillierte Planung mit Zeit- und Ortsangaben über die noch folgenden «in etwa 350» Parkplätze zu veröffentlichen?*
  - a. *Wenn Ja, bis wann legt er diese Planung vor?*
  - b. *Wenn Nein, wieso nicht?*
12. *Ist der Regierungsrat bereit, für die betroffenen Strassenzüge einen Bericht über die Auswirkungen auf die anliegenden Geschäfte zu erstellen und zu veröffentlichen?*
  - a. *Wenn Ja, bis wann legt er diesen Bericht vor?*
  - b. *Wenn Nein, wieso nicht?*

13. *Ist der Regierungsrat bereit, diesen Bericht dem Grossen Rat zur Entscheidung über die geplanten Massnahmen vorzulegen?*
- a. *Wenn Ja, ist er bereit, die Abbaumassnahmen bis zu den Entscheiden des Grossen Rates zu sistieren?*
  - b. *Wenn Nein, wieso nicht?*

Die Planung der noch aufzuhebenden Parkplätze entlang von Tramgleisen ist aktuell im Gange; die Öffentlichkeit wird rechtzeitig über die weiteren Schritte informiert werden. Da aufgrund der eindeutigen Grundlagen und Vorgaben für die Planung (u.a. Teilrichtplan Velo) kein Handlungsspielraum besteht, ist ein Einbezug des Grossen Rats nicht nötig. Die Mehrheit der Stimmbevölkerung des Kantons hat mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative „Zämme fahre mir besser“ und der deutlichen Ablehnung der Initiative „Parkieren für alle“ im Februar 2020 die Prioritäten gesetzt.

Die Überprüfung örtlicher Gegebenheiten und der Erlass von Verkehrsanordnungen sind in der Kompetenz des Regierungsrats und der Verwaltung. Die Publikation einer Verkehrsanordnung wird jeweils vorgängig mit einer Medienmitteilung angekündigt, damit die Öffentlichkeit angemessen einbezogen wird.

14. *Ist der Regierungsrat bereit, zukünftig beim Abbau von Parkplätzen auf öffentlichem Grund einen Parkplatzabbaufolgenbericht analog zur Regulierungsfolgenabschätzung RFA zu etablieren und jeweils dem Grossen Rat vorzulegen?*

Nein, dafür gibt es weder eine rechtliche Grundlage noch einen politischen Auftrag. Veränderungen bei Parkplätzen erhielten dadurch ein Gewicht, das nicht gerechtfertigt wäre. Die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Publikation von Verkehrsanordnungen ist aus Sicht des Regierungsrats ausreichend.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin