



An den Grossen Rat

25.5206.02

BVD/P255206

Basel, 28. Mai 2025

Regierungsratsbeschluss vom 27. Mai 2025

Interpellation Nr. 48 Michael Hug betreffend «die Aufhebung von Parkplätzen an der St. Jakobs-Strasse zugunsten eines Velostreifens – Kommunikation, Nacharbeiten und Auswirkungen auf das Quartier»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 14. Mai 2025)

«Zwischen der Autobahnausfahrt City und dem St. Jakob-Denkmal wurden in der Nacht auf den 8. April 2025 rund 30 Parkplätze aufgehoben, um einen neuen Velostreifen zu markieren. Die Umsetzung dieser Massnahme hat bei zahlreichen Anwohnenden zu Verunsicherung, Unmut und praktischen Problemen geführt. Insbesondere stellen sich Fragen zur Kommunikation durch die Behörden, zur Art und Weise der Umsetzung sowie zu den Auswirkungen auf das Quartier.

So wurde das Halteverbot erst am Morgen des 7. April 2025 ab 07:00 Uhr signalisiert. Bis zum Nachmittag (13:30 Uhr) waren keine Arbeiten im Gang. Die Polizei war nicht informiert und verwies an das Tiefbauamt – dieses wiederum konnte ebenfalls keine Auskunft geben. Erst gegen 18:00 Uhr begannen Arbeiten, offenbar ohne vorherige Ankündigung, und es zeigte sich, dass die Parkflächen aufgelöst und die Markierungen verändert werden. Dies geschah teilweise in der Nacht, was bei Anwohnenden zusätzlich für Irritation und Verunsicherung sorgte.

Gleichzeitig ist das Quartier bereits stark belastet: Eine hohe Nutzungsdichte durch eine Sporthalle, eine Schule, Hotels, Geschäfte und die Nähe zur Autobahn generieren grossen Parkdruck. Neu parkieren Fahrzeuge vor Schlafzimmerfenstern, was zu Lärmbelastung führt. Zudem erschwert die neue Situation offenbar die Entleerung von Abfallcontainern. Anwohnende kritisieren ausserdem, dass die Parkflächen abgebaut wurden, obwohl die Gebühren für die blauen Parkkarten kürzlich erhöht worden sind – was als Schikane empfunden wird.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Weshalb wurde die Aufhebung der Parkplätze erst am 7. April 2025 mit Halteverbotsschildern signalisiert, obwohl die Arbeiten gemäss Angaben des Tiefbauamts bereits im Oktober 2024 im Kantonsblatt angekündigt wurden? Weshalb wurde damals keine Frist für die geplanten Arbeiten kommuniziert?
2. Weshalb begannen die tatsächlichen Bauarbeiten erst ab ca. 18:00 Uhr, teilweise nachts, ohne klare Information an Anwohnende?
3. Ist es zulässig, Markierungsarbeiten mit lärmintensiven Geräten in Wohnquartieren nach 22:00 Uhr vorzunehmen, ohne vorgängige Information?
2. Weshalb wurden weder die Polizei noch die Mitarbeitenden des Tiefbauamts am 7. April 2025 über die bevorstehenden Arbeiten ausreichend informiert?

3. Wie wird sichergestellt, dass bei künftigen Umwidmungen oder Aufhebungen von Parkflächen – auch bei blossen Markierungsänderungen – die betroffenen Anwohnenden zusätzlich zur Publikation im Kantonsblatt auch per Briefeinwurf direkt informiert werden? Wäre ein solcher Einwurf in der unmittelbaren Umgebung nicht verhältnismässig und technisch einfach umsetzbar?
4. Wie wurde der Bedarf an Parkflächen im Quartier vor Umsetzung der Massnahme erhoben, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung durch Gewerbe, Sporthallenbesucherinnen und -besucher sowie Anwohnende?
5. Weshalb wurde auf den Erhalt der Parkplätze verzichtet, obwohl die St. Jakobs-Strasse breit genug wäre, um Veloverkehr und Parkplätze nebeneinander zu führen und die Strasse nicht stark befahren ist? Inwiefern wurde geprüft, ob ein solches Nebeneinander möglich ist – wie es an vielen anderen Orten üblich ist?
6. Wurde eine alternative Veloroutenführung durch die parallel verlaufende 30er-Zone ernsthaft geprüft, wie sie von Anwohnenden vorgeschlagen wurde? Falls ja, mit welchem Ergebnis?
7. Weshalb benötigt es neben der Velostrasse an der Engulgasse zusätzlich eine Veloroute bei der St. Jakobs-Strasse?
8. Wie werden die neu entstandenen Probleme im Zusammenhang mit der Entsorgung (Abfallcontainer) und der Zufahrt für Gewerbebetreibenden adressiert, wenn Container nun nicht mehr regulär abgeholt werden und Gewerbebetreibende nicht mehr umschlagen und parkieren können?
9. Wie rechtfertigt der Regierungsrat die gleichzeitige Erhöhung der Gebühren für Parkkarten mit der gleichzeitigen massiven Reduktion an verfügbaren Parkplätzen in diesem Abschnitt?
10. Inwiefern reiht sich die Massnahme an der St. Jakobs-Strasse in eine übergeordnete Strategie ein, bestehende Parkplätze systematisch abzubauen – wie bereits an der Sevogelstrasse, Hardstrasse, dem St. Alban-Ring und der Anlage geschehen? Welche Kriterien legt der Regierungsrat solchen Entscheidungen zugrunde?

Michael Hug»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Vorbemerkung: Der Übersichtlichkeit halber wurde die inkonsistente Nummerierung der Fragen bei der Beantwortung übernommen.

Zu den einzelnen Fragen

1. *Weshalb wurde die Aufhebung der Parkplätze erst am 7. April 2025 mit Halteverbotsschildern signalisiert, obwohl die Arbeiten gemäss Angaben des Tiefbauamts bereits im Oktober 2024 im Kantonsblatt angekündigt wurden? Weshalb wurde damals keine Frist für die geplanten Arbeiten kommuniziert?*

Das Tiefbauamt hat die Halteverbotsschilder am Freitag, 4. April 2025, im Verlauf des Vormittags aufgestellt. Diese Vorlaufzeit war zu kurz. Da viele Fahrzeuge nur selten bewegt werden, werden die Halteverbotsschilder bei Vorhaben dieser Grössenordnung in Zukunft mindestens eine Woche vorher aufgestellt. Der Prozess wurde bereits angepasst.

Zum Zeitpunkt der Publikation im Kantonsblatt kann in der Regel noch kein genauer Ausführungszeitpunkt genannt werden, da es aus verschiedenen Gründen zu Verzögerungen kommen kann. Normalerweise erfolgt die Umsetzung einige Wochen nach der Publikation. Aufgrund der Witterungsverhältnisse und der angespannten Ressourcenverfügbarkeit (beim Tiefbauamt und bei der beauftragten Unternehmung) war im vorliegenden Fall keine frühere Ausführung möglich. Unabhängig von der Dauer zwischen Publikation und Ausführung anerkennt der Regierungsrat das Bedürfnis einer zusätzlichen Kommunikation vor der Ausführung. Angedacht sind Informationstafeln, die frühzeitig und vor Ort auf Vorhaben dieser Grössenordnung hinweisen.

2. *Weshalb begannen die tatsächlichen Bauarbeiten erst ab ca. 18:00 Uhr, teilweise nachts, ohne klare Information an Anwohnende?*

Auf einer solchen Strasse sind Markierungsarbeiten während der verkehrsstarken Tageszeit nur mit Sperrungen und damit verbundenen Verkehrsbehinderungen möglich. Ausserdem wäre dies für das Personal zu gefährlich. Nach Feierabend lässt der Verkehr langsam nach. Üblicherweise werden dann zuerst die lärmintensiven Arbeiten erledigt (Demarkieren = Abfräsen), so dass anschliessend möglichst nur noch die weniger lärmintensiven Arbeiten (Markieren = Aufspritzen) ausgeführt werden können. Teilweise muss von diesem Grundsatz abgewichen werden, um zu gewährleisten, dass der Verkehr am nächsten Tag wieder ungestört fliessen kann.

3. *Ist es zulässig, Markierungsarbeiten mit lärmintensiven Geräten in Wohnquartieren nach 22:00 Uhr vorzunehmen, ohne vorgängige Information?*

Gemäss Lärmschutzverordnung Basel-Stadt müssen direkt betroffene Anwohnende über Zweck und Dauer von Bauvorhaben informiert werden, die ausserhalb der regulären Zeit (werktags 7:00 bis 12:00 und 13:00 bis 19:00 Uhr) durchgeführt werden. Im vorliegenden Fall wurde die vorgängige Information versäumt, was vom Tiefbauamt bedauert wird. Es hat bereits Massnahmen eingeleitet, damit dies künftig nicht mehr vorkommen wird.

2. *Weshalb wurden weder die Polizei noch die Mitarbeitenden des Tiefbauamts am 7. April 2025 über die bevorstehenden Arbeiten ausreichend informiert?*

Die Polizei wird in der Regel nicht über solche Arbeiten informiert. Das Tiefbauamt hat den Auftrag erteilt und war somit informiert. Bezüglich Ausführungszeitpunkt gab es ein Missverständnis zwischen dem Tiefbauamt und dem externen Dienstleister. Das Tiefbauamt hat bereits entsprechende Massnahmen eingeleitet, um den Ablauf zu verbessern.

3. *Wie wird sichergestellt, dass bei künftigen Umwidmungen oder Aufhebungen von Parkflächen – auch bei blossen Markierungsänderungen – die betroffenen Anwohnenden zusätzlich zur Publikation im Kantonsblatt auch per Briefeinwurf direkt informiert werden? Wäre ein solcher Einwurf in der unmittelbaren Umgebung nicht verhältnismässig und technisch einfach umsetzbar?*

Künftig werden solche Arbeiten vor der Ausführung nochmals kommuniziert. Angedacht sind Informationstafeln, die frühzeitig und vor Ort auf Vorhaben dieser Grössenordnung hinweisen. So können sämtliche Nutzenden erreicht werden (nicht nur Anwohnende). Ob zusätzlich ein Briefeinwurf sinnvoll ist, wird derzeit geprüft.

4. *Wie wurde der Bedarf an Parkflächen im Quartier vor Umsetzung der Massnahme erhoben, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung durch Gewerbe, Sporthallenbesucherinnen und -besucher sowie Anwohnende?*

Als Basis diente unter anderem die Auslastungserhebung aus dem Jahr 2023. Mit Blick auf den resultierenden Nutzen wurde der Parkplatzabbau als verhältnismässig erachtet. Auf der anderen Strassenseite wurden zehn der 27 abgebauten Parkplätze kompensiert. Aktuell prüft das Amt für Mobilität an dieser Örtlichkeit zudem die Erstellung zusätzlicher Parkverbotsfelder für den Güterumschlag.

5. *Weshalb wurde auf den Erhalt der Parkplätze verzichtet, obwohl die St. Jakobs-Strasse breit genug wäre, um Veloverkehr und Parkplätze nebeneinander zu führen und die Strasse nicht stark befahren ist? Inwiefern wurde geprüft, ob ein solches Nebeneinander möglich ist – wie es an vielen anderen Orten üblich ist?*

Die Strasse ist nicht genügend breit, um sowohl Parkplätze als auch Velostreifen zuzulassen. Gemäss den geltenden Standards zur Fuss- und Veloinfrastruktur braucht es zwischen Parkplätzen und Velostreifen einen Sicherheitsabstand von mindestens einem halben Meter, um Doorings-Unfällen vorzubeugen (Unfälle mit sich öffnenden Autotüren). Die Restfahrbahn wäre dann nur noch rund sechs Meter breit. Eine Spurbreite von nur rund drei Metern pro Richtung wäre zu schmal für eine solche Strasse mit Tempo 50 und Schwerverkehr. Zudem handelt es sich um eine Ausnahmetransportroute und eine Notfall-Verbindungsachse; auch für diese Zwecke braucht es ausreichend Spurbreite.

6. *Wurde eine alternative Veloroutenführung durch die parallel verlaufende 30er-Zone ernsthaft geprüft, wie sie von Anwohnenden vorgeschlagen wurde? Falls ja, mit welchem Ergebnis?*

Die zuständigen Stellen haben diesen Vorschlag nach reiflicher Prüfung verworfen. Die St. Jakobs-Strasse ist gemäss Teilrichtplan Velo als Pendelroute und damit als schnelle und direkte Veloverbindung vorgesehen. Die neben den parkierten Fahrzeugen verbleibende Strassenbreite in der Nebenfahrbahn wäre hierfür zu schmal (u.a. wegen der in Antwort 5 erwähnten Doorings-Gefahr). Die Einrichtung einer Veloroute in der Nebenfahrbahn hätte daher ebenfalls zur Aufhebung von Parkplätzen geführt. Gleichzeitig wäre die angestrebte schnelle und direkte Führung der Pendelroute nicht erreicht worden. Der neue Velostreifen schliesst die Lücke zwischen den bereits davor und danach vorhandenen Velostreifen auf der Fahrbahn.

7. *Weshalb benötigt es neben der Velostrasse an der Engulgasse zusätzlich eine Veloroute bei der St. Jakobs-Strasse?*

Die St. Jakobs-Strasse ist die direkte Fortsetzung der im Teilrichtplan Velo vorgesehenen Pendelroute zwischen St. Jakob und Innenstadt. Im Zusammenhang mit dem weiteren Netzschluss zwischen Denkmal und Aeschenplatz entsteht eine durchgängige Veloinfrastruktur zwischen St. Jakob und Aeschenplatz.

8. *Wie werden die neu entstandenen Probleme im Zusammenhang mit der Entsorgung (Abfallcontainer) und der Zufahrt für Gewerbebetreibenden adressiert, wenn Container nun nicht mehr regulär abgeholt werden und Gewerbetreibende nicht mehr umschlagen und parkieren können?*

Die Massnahme hat keinen negativen Einfluss auf die Abfallentsorgung. Das Tiefbauamt leert die Rollcontainer wie gewohnt im regulären Betrieb. Das Amt für Mobilität steht im Kontakt mit den Anwohnenden und den Gewerbetreibenden. Unter anderem wird die Einrichtung zusätzlicher Parkverbotsfelder für den Güterumschlag geprüft.

9. *Wie rechtfertigt der Regierungsrat die gleichzeitige Erhöhung der Gebühren für Parkkarten mit der gleichzeitigen massiven Reduktion an verfügbaren Parkplätzen in diesem Abschnitt?*

Der öffentliche Strassenraum in Basel ist eng begrenzt. Neben den Bedürfnissen des motorisierten Strassenverkehrs müssen auch verschiedenste andere Anforderungen – von Grünraum über Veloinfrastruktur bis hin zu Boulevardgastronomie – im gleichen Raum berücksichtigt werden. Die Fläche ist entsprechend wertvoll. Die Gebühren tragen dieser Knappheit Rechnung. Ein Ziel der Gebührenerhöhung der Parkkarten war es, die Auslastung der Strassenparkplätze zu reduzieren. Eine erste Auswertung der Verkaufszahlen hat ergeben, dass im Vergleich zum Vorjahr ca. 10% weniger Anwohnendenparkkarten verkauft wurden. Ob sich dieser Wert bis Ende Jahr bestätigt

und ob sich daraus auch eine effektive Reduktion der Parkplatzauslastung ergibt, kann noch nicht beurteilt werden.

10. *Inwiefern reiht sich die Massnahme an der St. Jakobs-Strasse in eine übergeordnete Strategie ein, bestehende Parkplätze systematisch abzubauen – wie bereits an der Sevogelstrasse, Hardstrasse, dem St. Alban-Ring und der Anlage geschehen? Welche Kriterien legt der Regierungsrat solchen Entscheiden zugrunde?*

Es gibt keine übergeordnete Strategie, bestehende Parkplätze systematisch abzubauen. Vielmehr geht es darum, einen attraktiven Strassenraum zu schaffen, der die unterschiedlichen Bedürfnisse (siehe Frage 9) in einer möglichst ausgewogenen Art und Weise erfüllt. Diese Gestaltungsentscheide basieren auf Grundlagen wie etwa dem Stadtklimakonzept oder der Mobilitätsstrategie.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin