

## Der Geist aus der Flasche

Autor(en): Christof Wamister

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2014

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/2f6dd97a-2145-42e6-816d-09cbc84bfb43>

### Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# DER GEIST AUS DER FLASCHE

Die Einführung des neuen Verkehrsregimes  
Innenstadt geriet zum Scheingefecht.  
Zu Ende des Jahres 2014 war es immer noch  
nicht umgesetzt.

Man habe erreicht, den Geist wieder zurück in die Flasche zu bringen, sagte Grossrat Elias Schäfer (FDP) in der Debatte des Grossen Rates vom 26. Juni 2014 über «konzeptionelle Änderungen am neuen Verkehrskonzept Innenstadt». Diese setzte den Schlusspunkt unter einen politischen Prozess, der in seiner Endphase die Grenzen zur staatspolitischen Absurdität streifte. Interessanterweise war das Stimmvolk gar nicht involviert: Gegen die Vorlage für eine verkehrsfreie oder zumindest verkehrsreduzierte Innenstadt war kein Referendum eingereicht worden. Das Aktuelle zuerst: Im Herbst wurden die neuen Verkehrssignale für die Zufahrt zur Innenstadt aufgestellt und gleich wieder abgedeckt, weil die neuen Zufahrtszeiten «mit Rücksicht auf das Weihnachtsgeschäft» erst vom 5. Januar 2015 an gültig sind. Das war der bis jetzt letzte Schritt in diesem verkehrspolitischen Eiertanz. Die neue Regelung sieht folgendermassen aus: Für die Grossbasler Altstadt innerhalb

der alten Stadtmauern und ein vergleichbares Gebiet im Kleinbasel gilt Tempo 30. Die Kernzone inklusive Clarastrasse, Mittlere Brücke, Spalenvorstadt und Aeschenvorstadt ist jetzt Fussgängerzone mit Durchfahrtsachsen für Zweiräder. Anlieferungen sind von Montag bis Samstag von 6 Uhr bis 11 Uhr morgens möglich. Das tönt einfach, aber die Verkehrsanordnungen sind im Detail differenzierter, indem noch unterschieden wird zwischen reinen Fussgängerzonen und Begegnungszonen mit Tempo 20. Die zeitlichen Zufahrtsbeschränkungen gelten auch für letztere.

Es war ein jahrzehntelanger politischer Prozess notwendig, bis diesem Prinzip zum Durchbruch verholfen werden konnte. Die links-grüne und verkehrskritische Seite verzichtete auf ihren Widerstand gegen ein Parking am Rande der Altstadt, wie es nun unter dem St. Alban-Graben beim Kunstmuseum realisiert werden soll. Die bürgerlich-verkehrsfreundliche Seite gab dafür

ihre Zustimmung zum relativ strikten neuen Verkehrsregime Innenstadt, wenn auch mit Zähneknirschen. Angelpunkt der Diskussion waren die elf Leitplanken, welche die grossrätliche Verkehrskommission (Uvek) unter ihrem Präsidenten Michael Wüthrich (Grüne) 2008 als Reaktion auf eine erste unbefriedigende Vorlage der Regierung formuliert hatte. Es lohnt sich, diese Leitplanken noch einmal etwas genauer anzuschauen, denn es handelt sich dabei um nichts anderes als um jenen von Grossrat Schäfer beschworenen «Geist aus der Flasche».

Gefordert wurden unter anderem eine Vereinheitlichung der Sperrzeiten und deren Ausdehnung in die Nachtstunden, der Verzicht auf Wechselsignale, die Reduktion der Anzahl Motorfahrzeuge in der Innenstadt, ein einfaches, schnelles und transparentes Bewilligungsverfahren für Ausnahmefälle (daran entzündete sich die Diskussion wieder in der Endphase) und die Prüfung von Pollern zur Kontrolle der Zufahrtsberechtigung (ein Projekt, das bis jetzt schubladiert ist). Enthalten ist auch die Bedingung, dass das Parking im Raum Aeschen/St. Alban-Graben nur gebaut werden dürfe, wenn die Mittlere Brücke für den Autoverkehr gesperrt werde – was sich letztlich als ein Hauptgrund dafür herausstellte, dass die Initiative der IG Kleinbasel für die Beibehaltung der Durchfahrtsachse Mittlere Brücke nicht zustande kam.

### Der Griff in die Verordnung

Die Regierung erarbeitete auf dieser Grundlage einen Ausgabenbericht für das neue Verkehrskonzept Innenstadt unter Einbezug von Kleinbasel, dem der Grosse Rat im Januar 2011 mit 60 gegen 24 Stimmen und bei Namensaufruf zustimmte. Dagegen votierten die SVP-Fraktion und einzelne Liberale und Freisinnige, unter ihnen der spätere Regierungsrat Baschi Dürr. Im August 2013 veröffentlichte der baselstädtische Re-

gierungsrat die Verordnung «betreffend die ausnahmsweise Zufahrt in die Innenstadt», welche auf dem Beschluss des Grossen Rates von 2011 basiert. Im November 2013 informierten die Behörden an mehreren Veranstaltungen über die Massnahmen, und am 1. Januar 2014 trat die Verordnung in Kraft. Die Neubeschilderung war für die Wochen nach der Fasnacht vorgesehen.

Doch vor und nach den Weihnachtsfeiertagen entspann sich eine vom Gewerbeverband, den bürgerlichen Parteien und der «Basler Zeitung» getragene Kampagne gegen gewerbefeindliche Schikanen, sodass am 4. Februar die zuständigen Regierungsräte Hans-Peter Wessels und Baschi Dürr «nach einer Besprechung mit Vertretern des Gewerbeverbandes» und «aus Gründen der Rechtssicherheit» beschlossen, die Umsetzung der Massnahmen bis auf Weiteres auszusetzen. Die Überzeugung, dass es so nicht gehe, erfasste auch eine Mehrheit des Grossen Rates; im April wurde eine Reihe von Vorstössen überwiesen, mit denen die Verordnung quasi korrigiert werden sollte. Hinweise aus dem links-grünen Lager, dass die Verordnungsebene eigentlich Sache der Regierung und nicht des Parlamentes sei, konnten die Ratsmehrheit nicht überzeugen.

Der Konflikt lässt sich im Rückblick auf einen Kernpunkt reduzieren. Gemäss der erwähnten Verordnung durfte von 6 Uhr bis 11 Uhr (am Samstag bis 9 Uhr) zugefahren, an- und ausgeliefert werden. In den restlichen Zeiten gilt für die Kernzone ein Fahrverbot mit einer Reihe von unbestrittenen Ausnahmen (Taxis, Hotelzufahrten, Behinderte etc.). Die Zufahrt in den Sperrzeiten wird mit gebührenpflichtigen Bewilligungen gehandhabt. Spitexbetriebe, Sicherheitsdienste, Marktfahrer etc. erhalten ganzjährige Bewilligungen. Umstritten waren eigentlich nur die Bewilligungen für «dringliche Verrichtungen», welche innerhalb von 24 Stunden gewährt würden. Dar-

aus entspannt sich eine Debatte um kurzfristig auszuliefernde Hochzeitstorten und Begräbnisgebäude. Das Geschäftsmodell der Innenstadt-Betriebe, welche Frischprodukte liefern oder verkaufen, «ist zwingend davon abhängig, dass während des gesamten Tages entsprechende Zu- und Wegfahrten von ihrem Geschäftsstandort möglich sind», schrieb die Grossrätin und damalige Regierungsratskandidatin Martina Bernasconi (Grünliberale) in ihrer Motion.

Wie erledigten die zuständigen Regierungsräte die ihnen zugewiesene Strafaufgabe? In der Antwort der Regierung wurde festgestellt, dass der Grosse Rat nicht mit Motionen in Details der Strassenverkehrsordnung eingreifen könne. Dies falle in die Kompetenz der Regierung. Dem folgte der Antrag, zwei Motionen für ungültig zu erklären und die Anzüge zum Thema abzuschreiben. Gleichzeitig pickte die Regierung aber aus den Vorstössen einige Änderungsvorschläge heraus und setzte diese um: Die Zufahrtszeiten wurden ausgedehnt und «Unternehmen, die regelmässige gewerbliche An- und Auslieferung von rasch verderblichen Waren in die bzw. aus der Kernzone der Innenstadt vornehmen», erhalten Dauerbewilligungen. Sodann müssen in der Kernzone ansässige Unternehmen für die Bewilligungen nichts bezahlen, und für regelmässige Zubringer wird ein Kundenkonto mit preislich reduzierten Kurzbewilligungen eingerichtet. Der Grosse Rat zeigte sich zufriedengestellt.

### Riesenwirbel für wenige Korrekturen

Damit ist der Geist der verkehrsreduzierten Innenstadt aber keineswegs wieder in die Flasche verbannt. Man wird den Verdacht nicht ganz los, dass hier ein riesiges Scheingefecht inszeniert wurde, um zu signalisieren, dass das neue Verkehrsregime allzu verkehrsfeindlich sei. Die erwähnten Änderungen hätten problemlos schon in der ersten Version der Verordnung untergebracht

werden können. Doch mit einem allzu pingeligen Verordnungstext lieferte die Regierung dem Gewerbeverband eine Steilvorlage, um den Parlamentsbeschluss von 2011 noch einmal infrage zu stellen. Ein Riesenwirbel für wenige Korrekturen.

### Ein Blick nach Freiburg

Nach dem Aufstellen der Signale müssen in Basel Praxiserfahrungen gesammelt werden – Freiburg im Breisgau hat diese zur Genüge. Dort gibt es in der Altstadt seit vierzig Jahren eine Fussgängerzone, allerdings mit einer etwas anderen Systematik. Es werden drei Kategorien unterschieden: ein Bereich, in dem motorisierter Lieferverkehr überhaupt nicht zugelassen ist, weil es beispielsweise zu eng ist; eine Zone, in der am Morgen (5 Uhr bis 10.30 Uhr) und am Abend von 19 Uhr bis 22 Uhr angeliefert werden darf; einen weiteren Bereich, der für die Transporte von 5 Uhr bis 22 Uhr durchgehend zugänglich ist. Eine Spezialität von Freiburg ist die Handwerkerplakette, mit der die Fussgängerzone befahren werden darf. Diese erhalten Firmen, die nicht planbare Reparaturarbeiten oder Notdienste durchführen. Firmen, die nicht im Besitz einer solchen Plakette sind, benötigen weiterhin eine Ausnahme Genehmigung der Strassenverkehrsbehörde. Der grösste Teil des Stadtgebietes gilt überdies als Umweltzone, in der nur Fahrzeuge, die eine bestimmte Abgasnorm erfüllen (grüne Feinstaubplakette), zugelassen sind.

Die Freiburger Regelungen sind somit eher komplizierter, wenn auch weniger streng als die Basler. Aber sie haben sich gemäss Auskunft der Abteilung Verkehrsmanagement im Freiburger Tiefbauamt «weitgehend bewährt». Die Velofahrer werden in der Freiburger Altstadt grosszügiger behandelt als in Basel, sie werden in den meisten Altstadtstrassen mit Fussgängerzone toleriert.