EINSCHREIBEN

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt
Münsterplatz 11
4001 Basel

REKURSBEGRÜNDUNG

Betrifft: Verkehrsanordnung Bernerring, Kluserstrasse, Marschalkenstrasse, Basel, gemäss Publikation im Kantonsblatt vom 10.09.2025

RECHTSBEGEHREN

Es seien die angefochtenen Verkehrsanordnungen aufzuheben, soweit sie die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen und damit in Zusammenhang stehende Massnahmen beinhalten.

VERFAHRENSANTRÄGE

1. Es sei das vorliegende Verfahren zu sistieren, bis über die Bewilligung des Baugesuchs auf Allmend betr. Kluserstrasse, Marschalkenstrasse, Bernerring, Basel, gemäss Publikation im Kantonsblatt vom 10.09.2025, rechtskräftig entschieden wurde.

2. Es sei ein Mitwirkungsverfahren gemäss § 55 der Kantonsverfassung durchzuführen.

BEGRÜNDUNG

I. GEGENSTAND DES REKURSES

1 Die unterzeichneten Rekurrenten haben gegen die oben erwähnten Verkehrsanordnungen Rekurs angemeldet.

2 Gegenstand der angefochtenen Anordnungen ist insbesondere die Aufhebung von 38 öffentlichen Parkplätzen in der blauen Zone in der Marschalkenstrasse, der Kluserstrasse und im Bernerring. Insgesamt soll in diesen Strassen die Zahl der Autoparkplätze um 62.7% (also um rund zwei Drittel) reduziert werden.

3 Diese Verkehrsanordnungen stehen im Zusammenhang mit einem Bauprojekt, dessen Gegenstand die Umgestaltung der Strassenoberflächen der Kluserstrasse, der Marschalkenstrasse und des Bernerrings ist (Baugesuch auf Allmend betr. Kluserstrasse, Marschalkenstrasse, Bernerring, Basel, gemäss Publikation im Kantonsblatt vom 10.09.2025, im Folgenden als das "Bauprojekt" bezeichnet). Vorgesehen sind im Rahmen dieses Bauprojekts namentlich das Pflanzen neuer Bäume, die Schaffung von Grünflächen, das Entsiegeln von Parkplätzen mit Rasenfugensteinen und das Vergrössern und Verbinden bestehender Baumrabatten zu zusammenhängenden Grünstreifen. Damit verbunden ist eine massive Reduktion der Anzahl öffentlicher Parkplätze.

4 Konkreter Anlass des Bauprojekts ist offenbar der in den genannten Strassen vorgesehene Ausbau des Fernwärmenetzes.

5 Der vorliegende Rekurs richtet sich gegen die angeordnete Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen auf Allmend. Gegen das mit der Verkehrsanordnung verbundene Bauprojekt haben die Unterzeichneten bei der zuständigen Stelle separat Einsprache erhoben.

II. GESETZWIDRIGKEIT DER ANGEFOCHTENEN ANORDNUNGEN

A. Allgemeines

6 Die angefochtenen Massnahmen sind funktionelle Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG. Solche können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Die Kantone können dabei jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen und die nach dem Grundsatz der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit zulässig sind (BGer 1C_369/2010 vom 20. Oktober 2010 E. 3.2; 2A.70/2007 vom 9. November 2007 E. 3.1; 2A.263/2006 vom 9. Oktober 2006 E. 2.1; 2A.23/2006 vom 23. Mai 2006 E. 3.1).

7 Vor dem Hintergrund dieser gesetzlichen Regelung und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung erweisen sich die angefochtenen Anordnungen als rechtswidrig, weil dafür eine gesetzliche Grundlage fehlt. Die angefochtenen Anordnungen dienen nämlich zu keinem der vom Bundesgericht regelmässig erwähnten legitimen Zwecke. Sie dienen weder dem Schutz vor Lärm oder Luftverschmutzung, noch der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, noch der Sicherheit, noch der Erleichterung oder der Regelung des Verkehrs und auch nicht dem Schutz der Strasse. Die angefochtenen Anordnungen dienen allein dem Ziel, die Anlegung von zusätzlichen Grünflächen und die Pflanzung von Bäumen im Rahmen des Bauprojekts zu ermöglichen. In spezifisch verkehrsfunktionaler Hinsicht haben sie keinen erwünschten Effekt, sondern nur Nachteile (Erhöhung des Parksuchverkehrs, Erhöhung des Parkdrucks im Quartier). Sie sollen (nach Auffassung der anordnenden Stelle) gerechtfertigt sein, weil sie der Realisierung des Bauprojekts dienen, mit dem überwiegende öffentliche Interessen verfolgt werden sollen. Wie sogleich zu zeigen sein wird, ist aber dieses Bauprojekt schon an sich rechtswidrig und daher nicht bewilligungsfähig. Mit dem Nachweis, dass das zugrunde liegende Bauprojekt nicht bewilligungsfähig ist, entfällt ohnehin jede Rechtfertigung für die angefochtenen Verkehrsanordnungen.

8 Aber auch wenn das Bauprojekt sich wider Erwarten an sich als bewilligungsfähig erweisen sollte, wären die hier angefochtenen Verkehrsanordnungen nicht zulässig. Solche Verkehrsanordnungen können nicht mit einem beliebigen Projekt zur Gestaltung des öffentlichen Strassenraums begründet werden, sondern müssen, weil der Strassenraum eine bestimmte Verkehrsfunktion zu erfüllen hat, im Sinne der vorerwähnten bundesgerichtlichen Rechtsprechung dieser Funktion dienen. Das vorerwähnte Bauprojekt hat keinen Bezug zur Verkehrs- oder Erschliessungsfunktion des Strassenraums, sondern soll allein der Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels dienen. Dieses Bauprojekt kann somit nicht für sich alleine Begründung genug für die angefochtenen Verkehrsanordnungen sein. Weil für die angefochtenen Verkehrsanordnungen aber keine andere (und insbesondere keine verkehrsbezogene) Begründung vorliegt, sind diese Massnahmen mangels gesetzlicher Grundlage rechtswidrig.

B. Allgemeines zum Bauprojekt und zu dessen Rechtswidrigkeit

9 Den angefochtenen Verkehrsanordnungen liegt das vorerwähnte Bauprojekt zugrunde. Im Folgenden wird aufgezeigt, dass und weshalb dieses Bauprojekt nicht bewilligungsfähig ist. Damit entfällt jede Grundlage für die angefochtenen Verkehrsanordnungen.

10 Öffentliche Strassen dienen der Erschliessung, insbesondere der Erschliessung der an diese anstossenden Liegenschaften. Die Erschliessungsplanung im Gebiet der Stadt Basel und die konkrete Ausgestaltung des Strassenraums fallen in die Zuständigkeit des Regierungsrates

bzw. der von diesem zu diesem Zweck beauftragten Verwaltungsstellen. Die Behörden haben sich dabei nach den vom Bund festgelegten Grundsätzen der Raumplanung und insbesondere nach den Zielen und Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes zu richten (§ 93 BPG). In materieller Hinsicht enthält das Bundesrecht nur allgemeine Grundsätze über die Erschliessungsplanung. Aus dem Eidgenössischen Raumplanungsgesetz ergeben sich hierzu nur punktuelle Planungspflichten. Die einzelnen Anforderungen an die Erschliessung ergeben sich im Einzelnen erst aus dem kantonalen Recht. In diesem Rahmen kommt den Behörden bei dieser Gestaltungsaufgabe ein erhebliches planerisches Ermessen zu. Dennoch muss die Planung und, als deren Ausfluss, die konkrete Gestaltung des Strassenraums, zweckmässig sein. Eine unzweckmässige Planung ist rechtswidrig (Entscheid des Appellationsgerichts Basel-Stadt VD.2016.116 vom 16.11.2016, E. 3.2).

11 Das im vorliegenden Fall zur Diskussion stehende Bauprojekt ist in mehrfacher Hinsicht unzweckmässig und damit rechtswidrig.

C. Aufhebung von Parkplätzen

12 Unzweckmässig ist zunächst die Aufhebung von rund zwei Drittel aller verfügbaren öffentlichen Parkplätzen in den betroffenen Strassen. Parkplätze für Quartierbewohner sind in einem städtischen Umfeld ein unverzichtbarer Bestandteil der Erschliessung der Wohnliegenschaften. Dies ist in den hier betroffenen Strassen besonders wichtig, weil sich an diesen Strassen mehrheitlich Grundstücke befinden, auf denen wegen stark einschränkender Stadtbildschutzvorschriften keine eigenen privaten Parkplätze oder Garagen gebaut werden können (der grösste Teil der im Bereich des angefochtenen Bauprojekts betroffenen Liegenschaften befindet sich in der Stadt- und Dorfbild-Schutzzone).

13 Die Erhebung Parkplatzauslastung im Jahr 2023 hat eine Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Paulusquartier von 91%-93% ergeben. Die zurzeit verfügbaren Parkplätze sind also fast immer alle belegt. Nun soll die Zahl der vorhandenen Parkplätze um rund zwei Drittel reduziert werden. Es ist offensichtlich, dass nach Realisierung des Bauprojekts (und entsprechendem Vollzug der hier angefochtenen Verkehrsanordnungen) die verfügbaren Parkplätze dem Bedarf bei weitem nicht genügen würden. Wenn aber die Zahl der im Quartier zur Verfügung stehenden Parkplätze sehr viel kleiner ist als die Zahl der im Quartier vorhandenen, mehrheitlich mit einem (oder mehreren) Autos ausgestatteten Privathaushalte, dann kann die öffentliche Strasse offensichtlich einen wesentlichen Teil ihrer Erschliessungsfunktion nicht mehr erfüllen. Es ist schlicht lebensfremd, eine Umgestaltung des Strassenraums realisieren zu wollen, mit der den Quartierbewohnern faktisch die Möglichkeit entzogen würde, ihre Besorgungen oder ihren Arbeitsweg unter Benutzung eines Autos zu bewältigen. Genau das wäre aber die Konsequenz des Bauprojekts (und der hier angefochtenen Verkehrsanordnungen). Wenn nämlich nicht gewährleistet wäre, dass im Quartier mit angemessenem Zeitaufwand in zumutbarer Distanz vom eigenen Heim ein Parkplatz gefunden werden kann, dann wären die betroffenen Liegenschaften der Motorfahrzeug-Erschliessung faktisch beraubt. Die betroffenen Anwohner müssten sich in einem solchen Fall damit abfinden, dass die Benützung des Privatautos für alltägliche Bedürfnisse für sie faktisch keine Option mehr ist. Das kann nicht der Sinn und Zweck des öffentlichen Strassennetzes sein. Die öffentliche Strasse würde in einem solchen Fall offensichtlich einen wesentlichen Teil ihrer Erschliessungsfunktion verlieren.

14 Zwar ist unbestritten, dass ein öffentliches Interesse besteht an der Pflanzung von Bäumen, an der Anlegung von Grünflächen und an der Anlegung von Versickerungsflächen. Das Bauprojekt wird im Wesentlichen mit solchen öffentlichen Interessen begründet. Dabei wurden aber bei der Ausarbeitung des Bauprojekts insbesondere die folgenden zwei Zusammenhänge verkannt:

15 Erstens hat das öffentliche Strassennetz eine besondere Zweckbestimmung. Es dient der Erschliessung. Es ist aber nicht primär dazu bestimmt, für ökologisch motivierte Massnahmen verwendet zu werden. Die Urheber des Bauprojekts scheinen davon auszugehen, dass der öffentliche Strassenraum zur freien Verfügung der öffentlichen Hand stehe und für jeden denkbaren Zweck verwendet werden könne. Zurzeit sind offenbar die vorerwähnten ökologischen Zwecke besonders angesagt. Das trifft aber nicht zu. Der öffentliche Strassenraum dient primär der Erschliessung. Für diesen Zweck wurde er angelegt. Auf die Erschliessungsfunktion des öffentlichen Strassenraums haben die heutigen Liegenschaftseigentümer beim Kauf und beim Bau ihrer Häuser berechtigterweise vertraut. Bei der gesamten Planung und Anlegung des Quartiers (und selbstverständlich auch weiterer Teile der Stadt) war ein wesentlicher Leitgedanke, dass die Liegenschaften erschlossen werden müssen (es besteht ja auch eine gesetzliche Pflicht zur Erschliessung einer Liegenschaft). Mit anderen Worten: Der Strassenraum (in seiner bestehenden Dimension) ist nicht einfach ein zufälliger Zustand, sondern das Ergebnis einer Jahrzehnte alten Planung. Und der Strassenraum hat einen ganz bestimmten primären Zweck, nämlich die Verkehrserschliessung. Und dazu gehört als wesentliches Element die Zurverfügungstellung von genügend Parkraum für die Anwohner (was sich u.a. daran zeigt, dass im Kanton Basel-Stadt, im Unterschied zu anderen Kantonen, keine Pflicht der Liegenschaftseigentümer besteht, Parkplätze auf eigenem Grund zu erstellen - weil man eben davon ausgeht, dass Parkraum auf öffentlichem Grund zur Verfügung steht).

16 Eine Verlagerung des Parkierraums auf privaten Grund ist im hier zur Diskussion stehenden Gebiet unmöglich, weil, wie schon erwähnt wurde, auf den allermeisten betroffenen Grundstücken aufgrund von einschränkenden Bau- und Zonenvorschriften keine privaten Parkplätze angelegt werden können.

17 Die Zweckmässigkeit des Bauprojekts (und der hier angefochtenen Verkehrsanordnungen) ist am Zweck zu messen, zu dem eine öffentliche Strasse bestimmt ist. Es ist nicht richtig, im Rahmen einer simplen Güterabwägung das öffentliche Interesse an ökologisch motivierten Massnahmen gegen das Interesse an einer gut funktionierenden Verkehrserschliessung gegeneinander abzuwägen. Es ist zu berücksichtigen, dass der Strassenraum einem vorgegebenen Primärzweck dient, nämlich der Erschliessung. Nur soweit der Strassenraum diese Funktion zu erfüllen vermag, kann er daneben auch noch für andere Zwecke (z.B. für die Anlegung ökologisch motivierter Grünflächen etc.) verwendet werden. Im vorliegenden Fall wurden diese Grundsätze vollständig missachtet. Das Bauprojekt (und die hier angefochtenen Verkehrsanordnungen) würde den Strassenraum zu wesentlichen Teilen seiner angestammten Funktion berauben. Daher ist das Bauprojekt (und damit auch die hier angefochtenen Verkehrsanordnungen) unzweckmässig und rechtswidrig.

18 Wenn die öffentliche Hand die Notwendigkeit sieht, Bäume zu pflanzen und zusätzliche Grün- und Versickerungsflächen anzulegen, dann muss sie zu diesem Zweck Flächen verwenden, die nicht für andere Zwecke bestimmt sind. Es kann nicht angehen, den für die Erschliessung vorgesehenen Strassenraum seines Primärzwecks zu berauben und diese Flächen für andere Zwecke zu verwenden.

19 Zweitens ist die Aufhebung einer grossen Zahl von Parkplätzen auch deshalb unzweckmässig, weil die damit verfolgten ökologischen Ziele torpediert und vollständig aufgewogen würden durch die gerade in ökologischer Hinsicht nachteiligen Effekte, die sich bei der Realisierung dieses Projekts ergäben. Insbesondere die zu erwartende massive Steigerung des Parkplatz-Suchverkehrs wäre in ökologischer Hinsicht ein schmerzhafter Nachteil. Das Bauprojekt vermag daher auch bei spezifisch ökologischer Betrachtung die offenbar bestehenden Erwartungen nicht zu erfüllen.

20 Auch das Bau- und Verkehrsdepartement selbst scheint sich dieser Schwierigkeiten zumindest im Grundsatz bewusst zu sein. So steht in einer Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements in hier interessierender Sache vom 16.07.2025:

> "Bei der Erarbeitung der Projekte beurteilt das Bau- und Verkehrsdepartement deshalb die Wirkung der Aufhebung von Parkplätzen in den Quartieren. Neben dem Angebot und der Auslastung der öffentlichen Parkplätze wird auch die Situation der privaten Parkplätze einbezogen. Bei Parkplatzaufhebungen gilt jeweils abzuwägen zwischen den Vorteilen, wie beispielsweise Hitzeschutz oder Veloförderung, und den Nachteilen, die sich aus einer reduzierten Parkplatzanzahl ergeben, wie beispielsweise Suchverkehr oder wildes Parkieren. Das Departement berücksichtigt dafür das Angebot und die Auslastung der privaten und öffentlichen Parkplätze."

Im vorliegenden Fall wurden aber "das Angebot und die Auslastung der privaten und öffentlichen Parkplätze" offensichtlich in keiner Weise berücksichtigt, denn unter Berücksichtigung dieser Umstände erweist sich das Bauprojekt als offensichtlich unzweckmässig und damit rechtswidrig.

D. Pflanzung zusätzlicher Bäume

21 Das Bauprojekt sieht die Pflanzung diverser zusätzlicher Bäume vor. Verschiedene dieser Bäume sollen direkt vor der Strassenfassade eines Wohnhauses zu stehen kommen (insbes. vor den Liegenschaften Marschalkenstrasse 37, 41, 48, 52 und 56, vor den Liegenschaften Kluserstrasse 24, 31 und 37 sowie vor den Liegenschaften Bernerring 68 und 70).

22 Diese zusätzlichen Bäume würden zu einer erheblichen zusätzlichen Verschattung der betroffenen Liegenschaften und zu einer Beeinträchtigung der Aussicht führen. In Kombination mit den bereits auf den betreffenden Privatparzellen in den jeweiligen Vorgärten befindlichen Bäumen würde die Verschattung der strassenseitigen Wohnräume (insbesondere im Erdgeschoss) und die Versperrung der Aussicht ein unzumutbares Mass annehmen und die Wohnqualität der betroffenen Wohnhäuser empfindlich beeinträchtigen. Dies betrifft nicht nur die privaten Interessen der Eigentümer und Bewohner der betreffenden Liegenschaften. Die Wohnqualität und insbesondere die genügende Belichtung von Wohnräumen ist auch ein öffentliches Interesse (aus diesem Grund bestehen bekanntlich Bauvorschriften, welche die minimale Belichtung von Wohnräumen verbindlich vorschreiben).

23 Diese zusätzliche Verschattung und die Versperrung der Aussicht betreffen die Eigentümer und Bewohner der betroffenen Liegenschaften empfindlich. Die damit verbundenen Nachteile werden durch die minimalen klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts in keiner Weise aufgewogen. Auch aus diesem Grund ist das Bauprojekt nicht bewilligungsfähig.

E. Kein überwiegendes öffentliches Interesse

24 Insgesamt ist anzufügen, dass die dem Bauprojekt zugrunde liegende Güterabwägung sich auch insofern als völlig unangemessen erweist, als die vorgesehenen ökologischen mikroklimatischen Massnahmen eine äusserst geringe, praktisch irrelevante Wirkung hätten. Die den Anwohnern durch das Bauprojekt entstehenden Nachteile sind hingegen massiv spürbar und wiegen offensichtlich viel gewichtiger. Auch aus diesem Grund erweist sich das Bauprojekt als rechtswidrig.

25 Anschaulich zeigt sich dies an einer Luftaufnahme des betroffenen Gebiets (Quelle: Geoportal des Kantons Basel-Stadt MapBS):

Das betroffene Gebiet gehört zu denjenigen Gebieten der Stadt mit den grössten Anteilen an Grünflächen und Bäumen. Die winzigen zusätzlichen Grünflächen und die wenigen Bäume, die im Rahmen des Bauprojekts vorgesehen sind, haben überhaupt keine relevante mikroklimatische oder stadtklimatische Auswirkung, führen aber für die Anwohnerschaft zu sehr erheblichen Nachteilen.

Dasselbe gilt für das öffentliche Interesse an der Anlegung von Versickerungsflächen. Im hier zur Diskussion stehenden Gebiet ist der Anteil an unversiegelten, versickerungsfähigen Flächen schon heute sehr gross. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass mit der im Bauprojekt vorgesehenen Anlegung winziger zusätzlicher Versickerungsflächen im hier zur Diskussion stehenden Gebiet eine relevante zusätzliche Versickerung erreicht werden könnte. Der zu erwartende Gewinn des Bauprojekts vermag die den Anwohnern entstehenden Nachteile bei weitem nicht zu überwiegen.

III. VERLETZUNG VON GRUNDRECHTEN

A. Verletzung der Eigentumsgarantie

(i) Allgemeines

26 Die angefochtenen Verkehrsmassnahmen verletzen die gemäss Art. 26 der Bundesverfassung gewährleistete Eigentumsgarantie derjenigen Rekurrenten, die Eigentümer der von ihnen bewohnten Liegenschaft sind.

(ii) Reduktion der Parkplätze

27 Die Reduktion der öffentlichen Parkplätze würde die Erschliessungsfunktion der öffentlichen Strasse massiv beeinträchtigen. Damit würden die Gebrauchstauglichkeit und der Wert der

im Projektperimeter befindlichen Liegenschaften erheblich reduziert. Dass der vollständige oder teilweise Entzug der öffentlichen Erschliessung eines Grundstücks die Nutzungsmöglichkeiten und den Wert einer Liegenschaft beeinträchtigt und damit die Eigentumsgarantie verletzt, ist anerkannt. Die angefochtenen Verkehrsmassnahmen verletzen somit die Eigentumsgarantie der betroffenen Liegenschaftseigentümer.

28 Die Parkplätze, die aufgehoben werden sollen, sind überwiegend in der "Blauen Zone" (Parkierung mit zeitlicher Beschränkung gemäss Art. 48 Abs. 3 der Signalisationsverordnung des Bundes). Anwohner haben aber die Möglichkeit, eine Parkkarte gemäss § 6 der kantonalen Parkraumbewirtschaftungsverordnung zu erwerben und damit die betreffenden Parkplätze zeitlich unbeschränkt zu nutzen.

29 Zwar gibt eine Parkkarte kein verbindliches Anrecht auf einen Parkplatz. Sie berechtigt nur zur Nutzung der jeweils freien Parkplätze. Das Nutzungsrecht bestimmt sich somit nach dem verfügbaren Angebot. Es ist aber klar, dass die Reduktion des Angebots (d.h. der Anzahl der verfügbaren Parkplätze) um rund zwei Drittel den Nutzwert der Parkkarte massiv reduziert. Die Realisierung des angefochtenen Projekts würde den Nutzwert der Parkkarten (und damit die faktischen Parkiermöglichkeiten der Anwohner) praktisch auf null reduzieren, weil das Angebot so klein würde, dass vernünftigerweise nicht mehr damit gerechnet werden könnte, in zumutbarer Distanz zum eigenen Heim einen freien Parkplatz zu finden. Die Anwohner müssten ihre Mobilität angesichts dieser neuen Ausgangslage neu organisieren. Sich auf ein tägliches Lottospiel einzulassen, ob vielleicht ein Parkplatz gefunden werden kann oder ob nach erfolgloser Suche dann halt doch in ein weit entferntes Parkhaus ausgewichen werden muss, wäre unzumutbar und unzweckmässig. Die damit verbundene Reduktion der Gebrauchstauglichkeit und des Werts der betroffenen Liegenschaften verletzt die Eigentumsgarantie der Liegenschaftseigentümer.

B. Voraussetzungen für die Einschränkung von Grundrechten

30 Einschränkungen von Grundrechten bedürfen einer gesetzlichen Grundlage. Einschränkungen von Grundrechten müssen durch ein öffentliches Interesse oder durch den Schutz von Grundrechten Dritter gerechtfertigt sein. Einschränkungen von Grundrechten müssen verhältnismässig sein.

C. Fehlende gesetzliche Grundlage

31 Im vorliegenden Fall fehlt es zunächst an einer genügend bestimmten gesetzlichen Grundlage für die vorgesehene Einschränkung der Eigentumsgarantie. Gemäss Art. 3 SVG haben die Kantone zwar eine gewisse Befugnis zum Erlass von Verkehrsanordnungen. Aber wie es oben in Ziff. 6 ff. ausgeführt wurde, können solche Anordnungen nicht jedem beliebigen Zweck dienen, sondern - soweit im vorliegenden Fall relevant - nur den in Art. 3 Abs. 4 SVG genannten Zwecken. Die hier zur Diskussion stehenden Verkehrsanordnungen, insbesondere die Aufhebung der Parkplätze in der vorgesehenen Menge, haben aber zu keinem der in Art. 3 Abs. 4 SVG genannten Zwecken einen Bezug, sondern dienen der Realisierung von Massnahmen zur Abwehr der Folgen des Klimawandels.

32 Wenn nun die betreffenden staatlichen Stellen vorsehen wollen, wesentliche Teile des Strassenraums für andere Zwecke als den Verkehr und die Erschliessung (namentlich für Massnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels) zu verwenden und dem Strassenraum in diesem Rahmen wesentliche, dem Strassenraum seit Generationen unbestrittenermassen zukommende Erschliessungsfunktionen zu entziehen, so bedarf es dazu einer entsprechenden neuen gesetzlichen Grundlage. Diese gesetzliche Grundlage müsste mit einer gewissen Bestimmtheit festlegen, ob und unter welchen Voraussetzungen solche Massnahmen zulässig sind. Die Vorstellung, dass der Staat den Strassenraum theoretisch ohne spezifische gesetz-

liche Grundlage nach und nach seiner Erschliessungsfunktion vollständig berauben und damit die Nutzbarkeit der betroffenen Liegenschaften für Wohnzwecke im angestammten Sinn massiv einschränken könnte, ist verfassungsrechtlich unhaltbar.

33 Die im vorliegenden Fall interessierenden Anordnungen hätten zwar nicht zur Folge, dass die betroffenen Liegenschaften jeder Verkehrserschliessung vollständig beraubt würden. Aber die vorgesehene Aufhebung von rund zwei Dritteln aller öffentlichen Parkplätze reduziert die Erschliessungsfunktion des Strassenraums in einem spezifischen Punkt so wesentlich, dass nicht mehr von einer Verkehrsanordnung gesprochen werden kann. Es liegt in Wirklichkeit eine Zweckentfremdung des Strassenraums vor, welche die Schwelle, ab der dafür eine spezifische gesetzliche Grundlage verlangt werden muss, weit überschreitet. Eine solche gesetzliche Grundlage liegt nicht vor.

D. Unverhältnismässigkeit

34 Auch wenn eine gesetzliche Grundlage vorliegen würde, wären die angefochtenen Anordnungen dennoch unzulässig, weil sie, wie oben ausgeführt wurde, nicht verhältnismässig sind. Dies gilt neben der Aufhebung der Parkplätze auch für die Anlegung zusätzlicher, störender Bäume.

35 In seinem Entscheid Nr. VD.2019.125 vom 3. Dezember 2020 (Abweisung von Rechtsmitteln gegen die Realisierung des Landhof-Parkings) würdigte das Appellationsgericht Basel-Stadt das Bedürfnis nach Autoparkplätzen in Wohnquartieren ausführlich. Es führte in E.3.1.4 u.a. aus, es sei gerichtsnotorisch, dass ein Bedürfnis von Anwohnerinnen und Anwohnern bestehe, ihre Fahrzeuge möglichst in der Nähe des Wohnorts abzustellen, weshalb grössere öffentliche und mehrstöckige Parkhäuser als Dauermietplätze aus Praktikabiltitätsgründen weniger attraktiv seien (mit Verweis auf die Ausführungen im Ratschlag «Areal Messe Basel» [Neubau Rosentalturm] des Regierungsrats vom 14. März 2018, S. 30). Es stellte fest, die Baurekurskommission habe zu Recht erwogen, dass Mietparkplätze in öffentlichen Parkhäusern für Anwohnerinnen und Anwohner in der Regel keine valable Alternative seien. in E.3.2.2 würdigte es im Zusammenhang mit der Beurteilung des Konzepts der Parkraum-Bewirtschaftung das öffentliche Interesse an einer Verbesserung der Parkiermöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner und an einer Reduktion des Parkplatz-Suchverkehrs. In E. 3.2.3 führte es aus, dass "auch in Basel-Stadt dann ein öffentliches Interesse an der Errichtung von Parkplätzen zu bejahen ist", wenn diese der Reduktion des Parksuchverkehrs und der Reduktion des Parkdrucks auf der Allmend dienen. Im gleichen Sinne besteht ein öffentliches Interesse an der Erhaltung von bestehenden Parkplätzen, wenn bei deren Aufhebung eine Vergrösserung des Parksuchverkehrs und eine Erhöhung des Parkdrucks auf der Allmend zu erwarten ist.

36 Es ergibt sich, dass neben den bereits ausführlich dargestellten privaten auch erhebliche öffentliche Interessen gegen die angeordnete Aufhebung von Parkplätzen sprechen. Die mit dem Bauprojekt, das den angefochtenen Anordnungen zugrundeliegt, zu erwartenden minimalen positiven Auswirkungen auf das Stadtklima vermögen auch vor diesem Hintergrund nicht zu überwiegen.

IV. VERFAHRENSANTRÄGE

A. Sistierung des Rekursverfahrens

37 Die angefochtenen Verkehrsanordnungen können nur realisiert werden, wenn das Bauprojekt realisiert wird. Es rechtfertigt sich daher, das vorliegende Rekursverfahren zu sistieren, bis rechtskräftig über die Bewilligungsfähigkeit des Bauprojekts entschieden ist.

B. Mitwirkungsverfahren

38 Gemäss Art. 55 der Kantonsverfassung bezieht der Staat die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.

39 Dass die hier zur Diskussion stehenden Verkehrsanordnungen die Bevölkerung des Quartiers besonders betreffen, dürfte kaum in Frage zu stellen sein.

40 Ein Mitwirkungsverfahren wurde jedoch bis jetzt nie durchgeführt.

41 Die Unterzeichneten beantragen, dass die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens unter Einbezug der Quartierbevölkerung nachgeholt wird, bevor über die hier angefochtenen Anordnungen rechtskräftig entschieden wird. Die Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens ist ein verfassungsmässiges Recht der Quartierbevölkerung.

* * * * *

Vorname und Name	Adresse	Eigentümer oder Mieter (bitte ankreuzen)		Unterschrift
		Eigentümer	Mieter	

Dieses Dokument muss spätestens am 10. Oktober 2025 mit eingeschriebener Post an die oben genannte Adresse geschickt werden.