

BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2025.13 vom 13. Oktober 2025

BS Appellationsgericht, 2025-10-13, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bs_appellationsgericht_VD.2025.13

FR: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2025.13 du 13 octobre 2025

IT: BS_APPELLATIONSGERICHT VD.2025.13 del 13 ottobre 2025

Erwägungen

E. 4

[...]

E___Rekurrent 5

[...]

F___Rekurrentin 6

[...]

G___Rekurrentin 7

[...]

H___Rekurrent 8

[...]

I___Rekurrent

E. 4.3

4.3.1 Im Bericht vom 9. Januar 2024 hat der Regierungsrat ausdrücklich festgehalten, dass temporäre Superblocks, wie sie im Rahmen des Superblock Tests geplant seien, das Stadtklima nicht verbessern können, weil im Rahmen dieser Tests keine baulichen Massnahmen vorgenommen werden können (Bericht des Regierungsrats Nr. 22.5420.02 vom 9. Januar 2024 S. 3 und 7). Die Verbesserung des Stadtklimas kann deshalb nicht zu den mit dem temporären Superblock direkt verfolgten Zielen gezählt werden. Im Übrigen ist der temporäre Superblock offensichtlich auch nicht geeignet, einen Beitrag zum Erreichen dieses Ziels zu leisten, weil während des Superblock Tests keine baulichen Änderungen im Testperimeter vorgenommen werden und nicht einmal eine weitere Bepflanzung mit Töpfen geplant ist (Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 7 und 18). Indirekt ist der Test aber auch geeignet, der Verfolgung dieses Ziels zu dienen, indem Erfahrungen bezüglich der Auswirkungen der temporär angeordneten Verkehrsbeschränkungen gesammelt werden, auf deren Grundlage eine definitive Lösung mit baulichen Massnahmen evaluiert werden kann.

4.3.2 Hingegen ist es aufgrund der vorstehend dargelegten Angaben glaubhaft, dass mit dem temporären Superblock und damit auch den seiner Durchführung dienenden funktionellen Verkehrsbeschränkungen die folgenden Ziele verfolgt werden: Schaffung zusätzlichen öffentlichen Raums für eine vielfältige Nutzung durch die Bevölkerung, Verkehrsreduktion und Verkehrsberuhigung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung, Hitzeschutz durch Beschattung, Verbesserung der Wohnumfeldqualität

und Stärkung der Nachbarschaft. Diese Ziele liegen im öffentlichen Interesse. Gemäss der insoweit nicht bestrittenen Darstellung des BVD wurden die Perimeter für die Superblock Tests nach klaren Kriterien festgelegt (vgl. dazu Bericht des Regierungsrats Nr. 22.5420.02 vom 10. Januar 2024 S. 5) und gehört der Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse aufgrund seiner örtlichen Verhältnisse zu den drei Perimetern, die sich für die Durchführung eines Superblock Tests besonders eignen (Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 3). Folglich weisen die mit dem temporären Superblock verfolgten Ziele einen deutlichen Bezug zu den örtlichen Verhältnissen auf. Ihre Verfolgung kann daher als in den örtlichen Verhältnissen liegender Grund für die funktionellen Verkehrsbeschränkungen im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG anerkannt werden.

4.4 Die Rekurrierenden machen geltend, eine übermässige Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner des Testperimeters oder gleichermassen Betroffenen durch Lärm und Luftverschmutzung sei nicht erstellt (vgl. Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 4). Zudem machen sie sinngemäss geltend, die Verkehrssicherheit im Testperimeter sei bereits bisher hinreichend gewährleistet (vgl. Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 5). Dies mag zutreffen. Eine übermässige Belastung durch Lärm und Luftverschmutzung sowie eine ungenügende Verkehrssicherheit sind aber auch keine Voraussetzung dafür, dass eine Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl im öffentlichen Interesse als auch im Interesse der Bewohnerinnen und Bewohner und gleichermassen Betroffenen bzw. der Verkehrsteilnehmenden liegt. Zumindest unter Mitberücksichtigung des Umstands, dass die Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit mit dem temporären Superblock erreicht werden sollen und diese Massnahme einen deutlichen Bezug zu den örtlichen Verhältnissen aufweist, stünde die Verneinung einer übermässigen Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner oder der gleichermassen Betroffenen sowie einer ungenügenden Verkehrssicherheit auch der Anerkennung der Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit als in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe nicht entgegen.

5.1 Die Rekurrierenden behaupten, viele der angestrebten Ziele könnten mit den funktionellen Verkehrsbeschränkungen nicht erreicht werden (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 9). Sie legen aber nicht nachvollziehbar dar, im Hinblick auf welche Ziele die Eignung der Massnahmen aus welchen Gründen zu verneinen sein sollte.

5.2 Die Rekurrierenden machen zu Recht geltend, dass mit den funktionellen Verkehrsbeschränkungen kein zusätzlicher öffentlicher Raum geschaffen, sondern der vorhandene Raum neu verteilt wird (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 6). Dies ändert aber nichts daran, dass durch diese Neuverteilung für eine vielfältige Nutzung durch die Bevölkerung zusätzlicher öffentlicher Raum geschaffen wird. Die Rekurrierenden machen geltend, bereits bei der Umgestaltung der Begegnungszone im Testperimeter im Jahr 2022 seien fünf Parkplätze entfernt und die frei gewordenen Flächen für neue Nutzungen verfügbar gemacht worden. Die Flächen würden aber nicht stärker bespielt oder genutzt als vor der Umgestaltung, sondern lägen mehrheitlich verlassen da (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 6 und 8). Diesbezüglich wendet das BVD ein, Begegnungszonen und Superblocks seien zwei unterschiedliche städtebauliche Ansätze, welche die Nutzung des öffentlichen Raums in unterschiedlicher Weise ermöglichen würden. Im Rahmen der Superblocks sei zudem eine weitergehende Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums möglich als bei Begegnungszonen

(Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 10). Unter Mitberücksichtigung dieser Unterschiede könnte aus dem Umstand, dass sich die Bevölkerung die mit der Umgestaltung der Begegnungszone freigewordenen Flächen nicht angeeignet und diese nicht mehr bespielt hätte, nicht geschlossen werden, dass auch der mit dem temporären Superblock umverteilte öffentliche Raum von der Bevölkerung nicht vielfältig genutzt wird.

5.3 Die Rekurrierenden bringen vor, dass 20 runde Töpfe mit Pflanzen keinen wesentlichen Beitrag zur Beschattung liefern könnten (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 9). Das BVD hält diesbezüglich fest, dass die bestehende Bepflanzung bestehen bleiben solle und eine weitere Bepflanzung in Form von 20 runden Töpfen mit Pflanzen derzeit nicht geplant sei (Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 18). Daraus ist zu schliessen, dass die Beschattung offenbar durch andere Massnahmen erreicht werden soll. Folglich wird die Eignung der geplanten Massnahmen zur Beschattung durch die Ausführungen der Rekurrierenden zu den Töpfen mit Pflanzen nicht in Frage gestellt.

5.4 Die Rekurrierenden machen geltend, bereits die Umgestaltung der Begegnungszone im Testperimeter im Jahr 2022 habe zu einer Polarisierung der nachbarschaftlichen Beziehungen geführt. Dieser von einem Teil der Anwohnenden angestossene Eingriff in das Lebensumfeld der Anwohnenden habe das Gemeinschaftsgefühl belastet (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 8). Das BVD wendet dagegen zwar ein, dass Begegnungszonen in der Anwohnerschaft in der Regel breit abgestützt seien, dass ein Auspielen der unterschiedlichen Interessengruppen nicht beabsichtigt sei und dass die Quartierbevölkerung bei der Ausgestaltung des freiwerdenden Raums miteinbezogen werde (Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 18). Die von den Rekurrierenden behaupteten negativen Auswirkungen der Umgestaltung der Begegnungszone auf die Nachbarschaft bestreitet es aber nicht. Es ist deshalb davon auszugehen, dass auch der temporäre Superblock die nachbarschaftlichen Beziehungen polarisieren und das Gemeinschaftsgefühl belasten wird. Der Einbezug der Quartierbevölkerung in die Ausgestaltung des freiwerdenden Raums ändert nichts daran, dass diejenigen Anwohnenden, welche den temporären Superblock ablehnen und damit nicht vereinbare Interessen wie beispielsweise das Bedürfnis nach einem Parkplatz in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung haben, ihre Interessen bei einer Umsetzung des temporären Superblocks nicht durchsetzen können und zugunsten der Anwohnenden, die den temporären Superblock wünschen, erhebliche Einschränkungen in Kauf nehmen müssen. Ob die erwähnte Schwächung der nachbarschaftlichen Beziehungen zwischen den Befürwortern und den Gegnern des temporären Superblocks durch die allfällige Stärkung der nachbarschaftlichen Beziehungen zwischen den Anwohnenden, die von der mit dem temporären Superblock geschaffenen Möglichkeit der vielfältigen Nutzung öffentlichen Raums Gebrauch machen, überwogen wird, kann offenbleiben. Es ist nicht ersichtlich, dass die angesprochenen Spannungen abgebaut werden können, wenn die Anwohnerschaft, welche den Versuch wünscht, aufgrund der Opposition der Rekurrierenden auf diesen verzichten muss.

5.5 Dass die Verkehrssicherheit im Testperimeter durch die funktionellen Verkehrsbeschränkungen möglicherweise verbessert werden könne, gestehen die Rekurrierenden zu (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 5).

5.6 Insgesamt haben die Vorinstanzen ihren Beurteilungsspielraum nicht überschritten, wenn sie davon ausgegangen sind, dass die funktionellen Verkehrsbeschränkungen einen Beitrag zur Erreichung der mit dem temporären Superblock angestrebten Ziele leisten können, und daher deren Eignung bejaht haben. In welchem Umfang die mit den

Superblocks angestrebten Ziele tatsächlich erreicht werden können, wird erst die Auswertung der Superblock Tests zeigen. Dies muss zur Bejahung der Verhältnismässigkeit der versuchsweise für maximal ein Jahr angeordneten funktionellen Verkehrsbeschränkungen aber auch noch nicht feststehen (vgl. dazu oben E. 3.3.2).

Dass die angeordneten funktionellen Verkehrsbeschränkungen zur Durchführung des Superblock Tests erforderlich sind, stellen die Rekurrierenden nicht in Frage. Sie machen aber geltend, viele mit dem provisorischen Superblock verfolgten Ziele könnten durch vom Gesamtkonzept Superblock losgelösten Massnahmen mit weniger Einschränkungen erreicht werden (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 9). Welche gleich geeigneten, aber mildereren Massnahmen zur Erreichung welcher Ziele ausreichen würden, legen die Rekurrierenden aber nicht nachvollziehbar dar und ist auch nicht ersichtlich. Damit ist es im Rahmen der zurückhaltenden Überprüfung der Verhältnismässigkeit der nur versuchsweise maximal für ein Jahr angeordneten funktionellen Verkehrsbeschränkungen (vgl. dazu oben E. 1.3.1 und E. 3.3.2) auch nicht zu beanstanden, dass die Vorinstanzen die Erforderlichkeit der Massnahmen bejaht haben.

7.1.1 Durch die strittigen funktionellen Verkehrsbeschränkungen werden im Testperimeter für ihre Geltungsdauer von maximal einem Jahr 19 Parkplätze aufgehoben (vgl. angefochtener Entscheid E. 19 f.).

7.1.2 Weder aus dem Bundesrecht noch aus dem kantonalen Recht kann ein Anspruch auf eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen auf öffentlichem Grund zur Befriedigung bestimmter Parkbedürfnisse abgeleitet werden (VGE VD.2016.116 vom 16. November 2016 E. 3.2.4). Es ist aber gerichtsnotorisch, dass ein Bedürfnis der Anwohnenden besteht, ihre Motorfahrzeuge möglichst in der Nähe ihrer Wohnung oder ihres Hauses auf öffentlichem Grund parkieren zu können (vgl. VGE VD.2024.44 vom 9. April 2025 E. 2.3.3, VD.2019.125 vom 3. Dezember 2020 E. 3.1.4). Das Gleiche gilt für Gewerbetreibende und ihre Betriebsstätte. Dabei handelt es sich um ein legitimes schutzwürdiges privates Interesse. Wenn diese der Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs dient, besteht sogar ein öffentliches Interesse an der Errichtung von Parkplätzen (VGE VD.2019.125 vom 3. Dezember 2020 E. 3.2.3). Umgekehrt widerspricht die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund dem öffentlichen Interesse, wenn dadurch der Parkplatzsuchverkehr erhöht wird.

7.1.3 Mit der Aufhebung von 19 und damit wohl aller Parkplätze auf öffentlichem Grund im Testperimeter Fatiostrasse-Jungstrasse werden die Interessen der in diesem Gebiet ansässigen Anwohnenden und Gewerbetreibenden, möglichst in der Nähe ihrer Wohnung, ihres Hauses oder ihrer Betriebsstätte parkieren zu können, beeinträchtigt. Damit sprechen schutzwürdige private Interessen gegen die betreffenden funktionellen Verkehrsbeschränkungen.

7.1.4 Gemäss dem angefochtenen Entscheid standen nachts im Postleitzahl-Kreis 4056, in dem sich der Testperimeter Fatiostrasse-Jungstrasse befindet, per Ende 2022 rund 2'490 Parkplätze (Blaue Zone, gebührenpflichtige Parkplätze, Parkplätze mit Zeitbeschränkung und weitere) zur Verfügung. Diesen Parkplätzen hätten im Jahr 2022 knapp 2'300 verkaufte Anwohnerparkkarten für den erwähnten Postleitzahl-Kreis gegenübergestanden. Damit stünden auch nach der temporären Aufhebung von 19 Parkplätzen nachts noch immer rund 8 % mehr Parkplätze als Anwohnerkarten zur Verfügung (angefochtener Entscheid E. 20). Die Rekurrierenden wenden dagegen ein, von den genannten 2'490 Parkplätzen, die das

nächtliche Parkieren erlaubten, seien gemäss ihren Messungen mindestens 518 Meter Parkfläche und somit rund 104 Parkplätze nicht nutzbar gewesen. Als Beweis für diese Behauptungen haben die Rekurrierenden Fotos eingereicht. Sie sind aber jegliche Angaben zur Dauer der abgebildeten Sperrungen sowie Park- oder Halteverbote schuldig geblieben. Damit ist es ohne Weiteres möglich, dass ein erheblicher Teil der Parkplätze nicht gleichzeitig nicht nutzbar gewesen ist. Selbst unter der Annahme, dass Ende 2022 von den vom BVD erwähnten 2'490 Parkplätzen entsprechend der Darstellung der Rekurrierenden 104 nicht zur Verfügung gestanden hätten, wäre die Zahl der verfügbaren Parkplätze mit 2'386 im Übrigen immer noch leicht höher gewesen als die Zahl der verkauften Anwohnerparkkarten von knapp 2'300. Weiter machen die Rekurrierenden geltend, dass die Parkplätze nachts nicht nur für Fahrzeuge von Anwohnenden genutzt würden, sondern auch für viele Fahrzeuge von Personen ohne Anwohnerparkkarte. Es erscheint offensichtlich, dass nachts in einem gewissen Umfang auch Fahrzeuge von Personen ohne Anwohnerparkkarte parkiert werden. Umgekehrt ist es aber auch offensichtlich, dass nicht alle Inhaber einer Anwohnerparkkarte ihr Fahrzeug jede Nacht im eigenen Postleitzahl-Kreis parkieren. Ob die Zahl der Parkplätze, die nach Abzug der von Personen ohne Anwohnerparkkarte belegten Parkplätze verbleibt, grösser oder kleiner ist als die Zahl der Inhaber von Anwohnerparkkarten, die ihr Fahrzeug jeweils im eigenen Postleitzahl-Kreis parkieren möchten, ist aufgrund der dem Gericht zurzeit vorliegenden Informationen nicht feststellbar. Im Übrigen geben Anwohnerparkkarten keinen Anspruch auf einen Parkplatz (§ 4 Abs. 2 Parkraumbewirtschaftungsverordnung [PRBV, SG 952.560]) und wird die Nutzungsgebühr für ganze, nicht beanspruchte Monate, abzüglich einer Bearbeitungsgebühr von CHF 20.■, zurückerstattet, wenn eine Parkkarte vor Ablauf der Gültigkeit zurückgegeben wird (§ 20 Abs. 3 PRBV). Dem Verhältnis zwischen der Zahl der nachts verfügbaren Parkplätze und der Zahl der verkauften Anwohnerparkkarten kann unter den vorstehend dargelegten Umständen kein relevantes Gewicht beigemessen werden.

7.1.5

7.1.5.1 Das BVD hat festgestellt, der Regierungsrat habe am 15. August 2017 beschlossen, eine «Erhöhung der Auslastung aller Strassenparkplätze auf 95 % anzustreben» (angefochtener Entscheid E. 19 [Hervorhebung hinzugefügt]). Diese Feststellung ist falsch. Mit dem erwähnten Regierungsratsbeschluss vom 15. August 2017 hat der Regierungsrat «der Zielsetzung der künftigen Parkraumpolitik zu [gestimmt], ein genügendes Parkplatzangebot sicherzustellen und den Suchverkehr zu reduzieren. Dazu strebt er eine Auslastung der Strassenparkplätze von 90%■95% an.» Gemäss der Begründung des Regierungsratsbeschlusses zeigt «[e]ine erste Wirkungsanalyse der seit 2016 vollständig umgesetzten Parkraumbewirtschaftung [], dass die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum leicht reduziert werden konnte. Zudem finden Anwohnerinnen und Anwohner heute leichter einen Parkplatz als früher. Nach wie vor besteht aber in den dicht besiedelten Wohngebieten ein hoher Parkierdruck. Um diesen weiter zu reduzieren und vor allem um eine weitere Verlagerung der Parkierung vom öffentlichen Raum auf Privatareale zu fördern, hat der Regierungsrat beschlossen, die im Vergleich mit anderen Schweizer Städten tiefen Parkgebühren zu erhöhen und die sich daraus ergebenden Mehreinnahmen zur Förderung der Errichtung von Quartierparkings zu verwenden. Damit strebt er eine Senkung der durchschnittlichen Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum auf 90% bis 95% an, was die Verfügbarkeit erhöht und den Parkplatzsuchverkehr reduziert» (Hervorhebung hinzugefügt). Unter Mitberücksichtigung dieser Begründung besteht kein

Zweifel, dass der Regierungsrat beschlossen hat, eine Senkung der Auslastung der Strassenparkplätze auf 90■95 % anzustreben, soweit die Auslastung in den dicht besiedelten Wohngebieten nicht bereits in diesem Bereich oder darunter liegt. Zudem ist aus der Begründung klar ersichtlich, dass der Regierungsrat davon ausgegangen ist, zumindest eine Auslastung von über 95 % entspreche einem hohen Parkdruck. Das Verwaltungsgericht hat bereits eine Auslastung von 90 % als hoch erachtet (VGE VD.2019.125 vom 3. Dezember 2020 E. 3.1.4) und ist bei einer Auslastung von über 95 % (am Abend) von einem erhöhten Parkdruck ausgegangen (VGE VD.2024.44 vom 9. April 2025 E. 2.3.3). Schliesslich kann aus der Begründung des Regierungsratsbeschlusses vom 15. August 2017 geschlossen werden, dass der Regierungsrat davon ausgegangen ist, dass es zumindest bei einer Auslastung von über 95 % zu erheblichem Parkplatzsuchverkehr kommt. Andernfalls hätte kein Anlass bestanden, zwecks Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs eine Senkung der durchschnittlichen Auslastung der Parkplätze auf öffentlichem Grund auf 90■95 % anzustreben. Diese Einschätzung wird durch die Begründung eines Regierungsratsbeschlusses vom 30. Oktober 2018 bestätigt. Gemäss dieser «sind heute in den dicht bewohnten Quartieren vor allem abends kaum Parkplätze verfügbar. Der Regierungsrat hat sich zum Ziel gesetzt, die Verfügbarkeit zu verbessern. Damit wird auch der Parksuchverkehr abnehmen.»

7.1.5.2 Alle Parkplätze im öffentlichen Raum der Stadt Basel werden vom MOB erhoben und in einem Parkplatzkataster dargestellt (<https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/zahlen-und-fakten#parkplatzkataster>). Dabei beruht die Anzahl der Personenwagenparkplätze auf der Annahme eines Platzbedarfs von 5 Metern pro Personenwagen (Parkplatzkataster Basel-Stadt, Stand 13. November 2023).

7.1.5.3 Die AB___ AG hat im Auftrag des MOB in den Jahren 2016, 2019 und 2023 die Auslastung der Parkplätze auf Allmend in einem Grossteil der Stadt Basel jeweils mit der gleichen Methodik erhoben (Erhebung Parkplatzauslastung Stadt Basel 2023, Schlussbericht vom 21. Dezember 2023 [nachfolgend Erhebung Parkplatzauslastung], S. 4 f.). Die Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse und Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain des Superblock Tests St. Johann befinden sich im Erhebungsgebiet 13 (vgl. Erhebung Parkplatzauslastung S. 7). Gemäss der Erhebung Parkplatzauslastung (S. 29 f.) betrug die Auslastung unter Berücksichtigung aller Parkplatzkategorien (Blaue Zone, gelbe Parkplätze, gebührenpflichtige Parkplätze und gebührenfreie Parkplätze) im Erhebungsgebiet 13 in den Jahren 2016, 2019 und 2023 96 %, 81 % und 93 %.

In der Erhebung Parkplatzauslastung (S. 10) wird unter dem Titel «Überprüfung auf methodisch bedingte Verzerrungen» erklärt, in Längsparkierfeldern seien die freien Parkplätze schwieriger zu bestimmen als die Anzahl abgestellter Fahrzeuge. Es sei von einer Parkplatzlänge von 5 Metern pro Personenwagen ausgegangen worden. Eine effektive Messung der leeren Felder sei jedoch nicht durchgeführt worden. Daher variere die Gesamtzahl der Parkplätze zwischen den einzelnen Erhebungsfahrten leicht. Weiter wird erklärt, dass sich die Anzahl der Parkplätze respektive abgestellter Fahrzeuge erhöhe, wenn sie in Längsparkfeldern dicht aufeinander stehen, und verringere, wenn ein grosser Abstand zum nächsten Fahrzeug gelassen werde. Dieser Effekt schlage sich vor allem in der Abweichung der erhobenen Zahl der Parkplätze von derjenigen gemäss Parkplatzkataster nieder. Einen ähnlichen Einfluss habe die Fahrzeuglänge. Wenn mehrere kleine Fahrzeuge in einem Parkfeld stünden, erhöhe sich die Anzahl parkierter Fahrzeuge (Erhebung Parkplatzauslastung S. 10). Gemäss der Erhebung Parkplatzauslastung sind im Durchschnitt

1 % weniger Parkplätze gezählt worden als im Parkplatzkataster eingetragen. Diese Differenz wird mit unnötig grossen Abständen zwischen Fahrzeugen und grossen Fahrzeugen erklärt (vgl. Erhebung Parkplatzauslastung S. 11 und 19). Entgegen der Ansicht der Rekurrierenden (vgl. Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 7) ist nicht ersichtlich, weshalb aus den vorstehend dargelegten Umständen zu schliessen sein sollte, dass die tatsächliche Auslastung höher sei als die von der AB____ AG erhobene. Da eine unterschiedliche Belegungsdichte in den Katasterdaten nicht berücksichtigt wird, ist die Berechnung der Auslastung bewusst nicht auf der Basis der Daten des Parkplatzkatasters erfolgt, sondern auf der Basis der gezählten Parkplätze (Summe der legal abgestellten Fahrzeuge und freier sowie nicht verfügbarer Parkplätze; vgl. Erhebung Parkplatzauslastung S. 9, insb. FN 2). Bei der Erhebung ist zwar wie im Parkplatzkataster von einer Parkplatzlänge von 5 Metern pro Personenwagen ausgegangen worden. Die leeren Längsparkierfelder sind jedoch nicht gemessen worden. Bei leerstehenden Längsparkierfeldern ist die Anzahl freier Parkplätze vielmehr durch einen Quervergleich mit Videos anderer Erhebungsfahrten genauer ermittelt worden (vgl. Erhebung Parkplatzauslastung S. 8 und 10). Damit ist bei der Ermittlung der Anzahl freier Parkplätze der Umstand, dass die Fahrzeuge und die Abstände zwischen den Fahrzeugen teilweise etwas grösser sind als bei der Erstellung des Parkplatzkatasters angenommen, zumindest teilweise mitberücksichtigt worden. Selbst wenn mit den Rekurrierenden davon auszugehen wäre, dass die tatsächliche Auslastung höher sei als die von der AB____ AG erhobene, könnte im Übrigen höchstens von einer Differenz von 1 % ausgegangen werden, weil bei der Erhebung im Durchschnitt nur 1 % weniger Parkplätze gezählt worden sind als im Kataster eingetragen.

Bei der Erhebung der Parkplatzauslastung ist bei der Berechnung der Auslastung der Anteil abgestellter Fahrzeuge inklusive illegal parkierter Fahrzeuge und nicht verfügbarer Parkplätze an der Gesamtzahl der Parkplätze (Summe der legal abgestellten Fahrzeuge und freier sowie nicht verfügbarer Parkplätze) berechnet worden (Erhebung Parkplatzauslastung S. 9). Damit sind nicht verfügbare Parkplätze wie mit einem Fahrzeug belegte berücksichtigt worden. Folglich hat der von den Rekurrierenden geltend gemachte Umstand, dass gewisse Parkplätze nicht nutzbar gewesen sind (vgl. dazu oben E. 7.1.4), nicht zur Folge, dass die in der Erhebung Parkplatzauslastung angegebenen Auslastungen und Anteile der freien Parkplätze tiefer bzw. höher sind als die tatsächlichen Werte.

Zusammenfassend sind die Auslastungen gemäss der Erhebung Parkplatzauslastung grundsätzlich als verlässliche Entscheidungsgrundlage zu betrachten. Dementsprechend hat das Verwaltungsgericht schon mehrmals auf die Ergebnisse der Erhebung aus dem Jahr 2019 abgestellt (vgl. VGE VD.2021.92 vom 2. Juni 2022 E. 4.10.1, VD.2019.125 vom 3. Dezember 2020 E. 3.1.3).

7.1.6 Gemäss der Erhebung Parkplatzauslastung (S. 29) haben im Erhebungsgebiet 13 die Gesamtzahl der Parkplätze 1'830 (blaue Zone 1531 + gelbe Parkplätze 166 + gebührenpflichtige Parkplätze 130 + gebührenfreie Parkplätze 2 + illegal abgestelltes Fahrzeug 1) und die Auslastung 93 % betragen. Folglich ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der abgestellten Fahrzeuge auf 1'702 belaufen hat ($0.93 \times 1'830 = 1'701.9$). Nach Abzug der aufgehobenen 19 Parkplätze verbleiben noch 1'811 Parkplätze. Bei 1'811 Parkplätzen entsprechen 1'702 abgestellte Fahrzeuge einer Auslastung von 94 % ($1'702 : 1'811 = 0.9398$). Wenn ausschliesslich die im Testperimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse aufgehobenen Parkplätze berücksichtigt werden, kann folglich mit den Vorinstanzen (vgl.

angefochtener Entscheid E. 19; Stellungnahme vom 3. Juni 2024 S. 5) davon ausgegangen werden, dass die obere Grenze der vom Regierungsrat angestrebten Auslastung von 90■95 % knapp noch nicht erreicht ist. Bei einer Erhöhung der Auslastung von 93 % auf 94 % haben die Vorinstanzen ihren grossen Beurteilungsspielraum bei versuchsweise maximal für ein Jahr angeordneten funktionellen Verkehrsbeschränkungen (vgl. dazu oben E. 3.3.2) nicht überschritten, wenn sie davon ausgegangen sind, dass die Aufhebung der 19 Parkplätze keine relevante Erhöhung des Parkplatzsuchverkehrs zu Folge habe, die ein öffentliches Interesse am Erhalt der Parkplätze begründen würde.

7.1.7

7.1.7.1 Die Rekurrierenden machen geltend, bei der Beurteilung der Parkplatzauslastung seien auch die 52 Parkplätze zu berücksichtigen, die während des Superblock Tests St. Johann im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain aufgehoben würden (vgl. Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 7). Dass im erwähnten Perimeter während der Geltungsdauer der funktionellen Verkehrsbeschränkungen von maximal einem Jahr versuchsweise 52 Parkplätze aufgehoben werden, bestreitet das BVD nicht und erscheint auch deshalb richtig, weil mit der Allgemeinverfügung vom 16. März 2024 für eine Strassenlänge von insgesamt 258 m, die sich bisher in der Blauen Zone befunden hat, sowie für eine Strassenlänge von 8 m, auf der das Parkieren bisher Mo■Do 18:00■07:00 und Fr. 18:00■Mo 07:00 gestattet gewesen ist, ein Parkverbot angeordnet wird und 258 bzw. 266 m Strasse bei Annahme eines Platzbedarfs pro Personenwagen von 5 Metern rund 52 bzw. 53 Parkplätzen entsprechen.

7.1.7.2 Das BVD hat erklärt, die Aufhebung der Parkplätze im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain sei bei der Berechnung der Parkplatzauslastung nicht berücksichtigt worden, weil sie lediglich temporär sei (Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 11). Der Umstand allein, dass die Aufhebung der Parkplätze auf ein Jahr beschränkt ist, rechtfertigt es offensichtlich nicht, diese bei der Berechnung der Parkplatzauslastung, die für die Prüfung der Verhältnismässigkeit der ebenfalls auf ein Jahr beschränkten vorliegend zu beurteilenden funktionellen Verkehrsbeschränkungen relevant ist, ausser Acht zu lassen. Der Superblock Test St. Johann im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain startete am 16. August 2025 (<https://www.bs.ch/pd/kantons-und-stadtentwicklung/grundlagen/superblock>). Aufgrund dieser Angaben ist davon auszugehen, dass die Aufhebung der Parkplätze im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain voraussichtlich von August 2025 bis Juli 2026 gelten wird. Der Superblock Test St. Johann im Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse kann gemäss den Angaben auf der Website der Kantons- und Stadtentwicklung aufgrund des vorliegenden Rekursverfahrens derzeit nicht weiterbearbeitet werden (<https://www.bs.ch/pd/kantons-und-stadtentwicklung/grundlagen/superblock>). Es ist davon auszugehen, dass die Bearbeitung nach der Abweisung des vorliegenden Rekurses wieder aufgenommen wird. Die funktionellen Verkehrsbeschränkungen sind am 16. März 2024 im Kantonsblatt publiziert worden. Gemäss den Angaben auf der Website der Kantons- und Stadtentwicklung ist ursprünglich geplant gewesen, den Superblock Test im Herbst 2024 zu starten (<https://www.bs.ch/pd/kantons-und-stadtentwicklung/grundlagen/superblock>). Damit ist davon auszugehen, dass die weitere Bearbeitung des Superblock Tests St. Johann im Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse maximal noch acht Monate dauern wird, und muss damit gerechnet werden, dass der Superblock Test St. Johann in diesem Perimeter noch

während der Geltungsdauer der funktionellen Verkehrsbeschränkungen im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain starten wird und die Aufhebung der Parkplätze in den beiden Perimetern folglich während einer gewissen Zeit gleichzeitig gelten wird. Zudem ist die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, dass die versuchsweise angeordneten funktionellen Verkehrsbeschränkungen im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain durch definitive abgelöst werden und die Aufhebung von Parkplätzen in diesem Perimeter daher über die einjährige Testphase hinaus andauern wird. Für den Fall der gleichzeitigen Geltung der Aufhebung der Parkplätze ist die Aufhebung der Parkplätze im Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit der funktionellen Verkehrsbeschränkungen im Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse mit zu berücksichtigen.

7.1.7.3 Wenn von den 1'830 Parkplätzen im Erhebungsgebiet 13 die in den Testperimetern Fatiostrasse ■ Jungstrasse und Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain aufgehobenen 19 und 52 Parkplätze abgezogen werden, verbleiben 1'759 Parkplätze. Bei 1'759 Parkplätzen entsprechen die 1'702 abgestellten Fahrzeuge einer Auslastung von 97 % ($1'702 : 1'759 = 0.9676$). Bei einer derart hohen Parkplatzauslastung, die eindeutig über der vom Regierungsrat angestrebten Auslastung von 90■95 % liegt, ist entsprechend den Annahmen des Regierungsrats (vgl. oben E. 7.1.5.1) davon auszugehen, dass es zu erheblichem Parkplatzsuchverkehr kommt. Damit besteht auch ein öffentliches Interesse daran, dass die Parkplätze nicht aufgehoben werden. Die Einwände des BVD vermögen das Bestehen dieses Interesses nicht in Frage zu stellen, sondern höchstens sein Gewicht etwas zu relativieren.

7.1.7.4 Im angefochtenen Entscheid (E. 21) hat das BVD erwogen, dass eine allfällige verstärkte Parkplatzsuche zu einer Mehrbelastung und damit auch einer verstärkten Lärm- und Abgasemission im Quartier führen solle, sei lediglich eine Befürchtung der Rekurrierenden, die zwar nachvollziehbar sei, sich aber nicht erhärten lasse. Selbst wenn sich der Verkehr wegen einer allfälligen verstärkten Parkplatzsuche verlagern würde, würde der Verkehr im Übrigen von den als siedlungsorientiert klassifizierten Fatio- und Jungstrasse (auch) auf besser geeignete verkehrsorientierte Strassen wie etwa die Elsässerstrasse geleitet, wie das MOB dargelegt habe. Diese Ausführungen überzeugen nicht. In seiner Stellungnahme vom 3. Juni 2024 hat sich das MOB soweit ersichtlich nicht zur Frage geäußert, auf welchen Strassen sich ein erhöhter Parkplatzsuchverkehr abspielen wird. Auch auf der vom BVD angegebene Website (<https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strassenraum/strassennetz-hierarchie>) finden sich keine diesbezüglichen Angaben. Da viele Autofahrende die Chancen, einen der wenigen von anderen Autofahrenden noch nicht entdeckten freien Parkplätze zu finden, auf siedlungsorientierten Strassen als grösser einstufen dürften als auf verkehrsorientierten Strassen, die von deutlich mehr Autos passiert werden, erscheint es fraglich, ob sich tatsächlich ein Grossteil des zusätzlichen Parkplatzsuchverkehrs auf verkehrsorientierten Strassen abspielen wird. Im Übrigen änderte der Umstand, dass der erhöhte Parkplatzsuchverkehr hauptsächlich auf verkehrsorientierten Strassen stattfindet, aber ohnehin nichts daran, dass es sich dabei um durch die Aufhebung der Parkplätze verursachten zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr handelt. Dieser zusätzliche Motorfahrzeugverkehr benötigt zusätzliche Energie, zu einem Grossteil in der Form fossiler Brennstoffe, und verursacht zusätzlichen Lärm und zusätzliche Luftverschmutzung. Dies widerspricht den öffentlichen Interessen an der Reduktion des Verkehrs, von Lärm und

Luftverschmutzung sowie des Energieverbrauchs unabhängig davon, ob sich der Verkehr auf siedlungs- oder verkehrsorientierten Strassen abspielt.

7.1.7.5 Weiter macht das BVD geltend, das Quartier St. Johann verfüge über die zweithöchste Anzahl erfasster Privatparkplätze. Auch wenn ein Teil dieser Parkplätze auf Industrieareale entfalle, seien private Parkplätze im Quartier vorhanden, die angemietet werden könnten. Beispielsweise gebe es das Parkhaus ELYS (Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 12). Im November 2019 hat das MOB die Auslastung der Privatparkplätze erhoben. Unter Privatparkplätzen hat es dabei Parkplätze für Personenwagen verstanden, die sich auf Privatgrund befinden. Als leerstehend hat ein Privatparkplatz gegolten, wenn er nicht für einen Dauermieter oder als Besucher/Kundenparkplatz reserviert und für Dauermieten verfügbar gewesen ist (Ergebnisbericht Auslastungserhebung Privatparkplätze 2019 vom 24. Februar 2020 [nachfolgend Auslastungserhebung Privatparkplätze] S. 1). Die Testperimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse und Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain befinden sich im Wohnviertel St. Johann. Von den acht Wohnvierteln, für die eine Vollerhebung durchgeführt worden ist, hat das St. Johann zwar die zweithöchste Anzahl an erfassten Privatparkplätzen aufgewiesen. Davon ist aber mit 65 % ein grosser Teil auf Nicht-Wohngebäude entfallen. Insbesondere enthielten die Industrieareale im äusseren Teil des St. Johanns viele Privatparkplätze (S. 8). Diese dürften für einen Grossteil der Anwohnenden nicht geeignet sein. Zudem ist für die Beantwortung der Frage, ob die Privatparkplätze einen potentiellen Ersatz für die aufgehobenen Parkplätze auf öffentlichem Grund darstellen, nicht relevant, wie viele Privatparkplätze es in einem Wohnviertel insgesamt gibt, sondern wie viele davon leer stehen und für Dauermiete verfügbar sind. Im St. Johann hat die Leerstandsquote nur 4.9 % betragen. Dies entspricht bei 4'280 Privatparkplätzen bloss 209 leerstehenden Parkplätzen. Gemäss der Auslastungserhebung Privatparkplätze machen allerdings Firmenparkplätze, die für Anwohnende nicht verfügbar sind, einen wesentlichen Teil des Leerstands aus (S. 8, 11 f. und 23). Damit erscheint es fraglich, ob im Wohnviertel St. Johann überhaupt genug Privatparkplätze gibt, die von den Anwohnenden der beiden Perimeter des Superblock Tests St. Johann als Ersatz für die 71 aufgehobenen Parkplätze auf öffentlichem Grund angemietet werden könnten. Selbst wenn dies der Fall wäre, erscheint es offensichtlich, dass ein erheblicher Teil der Anwohnenden und Gewerbetreibenden nicht auf kostenpflichtige Privatparkplätze zurückgreifen würde, weil sie sich diese nicht leisten können oder wollen oder ihnen die Entfernung von ihrer Wohnung, ihrem Haus oder ihrer Betriebsstätte zu hoch ist. Das Parkhaus ELYS beispielsweise befindet sich gemäss Google Maps rund 1 Kilometer entsprechend rund 15 Minuten Fussweg von Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse und rund 1.2 Kilometer entsprechend rund 17 Minuten Fussweg vom Perimeter Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Krayenrain entfernt. Damit ist es als Ausweichmöglichkeit für die Anwohnenden dieser Perimeter kaum geeignet. Im Übrigen ist das BVD jegliche Angaben dazu schuldig geblieben, wie viele Dauerparkplätze in diesem Parkhaus zurzeit überhaupt verfügbar sind. Aus den vorstehend dargelegten Gründen ist davon auszugehen, dass die verfügbaren Privatparkplätze jedenfalls nicht vollständig verhindern können, dass die Aufhebung der Parkplätze auf öffentlichem Grund zu einer nicht vernachlässigbaren Zunahme des Parkplatzsuchverkehrs führen wird.

Entgegen der Ansicht des BVD (vgl. angefochtener Entscheid E. 16; Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 5) machen die Rekurrierenden zu Recht geltend, dass Menschen mit Behinderung durch die funktionellen Verkehrsbeschränkungen benachteiligt werden (vgl.

Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 4 f.). Da Zubringerdienst weiterhin gestattet ist und allfällige Anwohnende mit einer Behinderung einen Behindertenparkplatz beantragen könnten, ist zwar tatsächlich nicht ersichtlich, inwiefern die Situation allfälliger Anwohnender mit einer Behinderung sowie von Menschen mit Behinderung, die sich von Dritten mit einem Motorfahrzeug fahren lassen, durch die funktionellen Verkehrsbeschränkungen verschlechtert werden sollte. Besucher, die aufgrund ihrer Behinderung auf ein Motorfahrzeug und einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe ihres Ziels angewiesen sind, können Anwohnende des Testperimeters hingegen nicht mehr ohne Hilfe Dritter besuchen, weil sie den Perimeter zwar befahren, ihr Motorfahrzeug im Perimeter aber nicht mehr parkieren dürfen. Sie sind damit gezwungen, sich von Dritten mit einem Motorfahrzeug befördern zu lassen. Damit werden sie durch die funktionellen Verkehrsbeschränkungen benachteiligt. Dieser Benachteiligung ist jedoch kein allzu grosses Gewicht beizumessen, weil sich Besucherinnen und Besucher mit einer Behinderung aufgrund der relativ geringen Zahl von Parkplätzen im Testperimeter bereits bisher kaum darauf verlassen konnten, innert nützlicher Frist in unmittelbarer Nähe ihres Ziels einen Parkplatz zu finden.

Die Rekurrierenden führen mehrere negative Auswirkungen der Superblocks in Barcelona ins Feld, welche die Anwohnenden bemängelt hätten (Rekursbegründung vom 27. Dezember 2024 S. 9 f.). Das BVD wendet dagegen sinngemäss zu Recht ein, die Verhältnisse in Barcelona und Basel seien nicht hinreichend vergleichbar, um aus allfälligen negativen Auswirkungen der Superblocks in Barcelona zu schliessen, dass solche auch beim temporären Superblock drohten (vgl. Vernehmlassung vom 14. April 2025 Rz. 20). Die erwähnten negativen Auswirkungen sind deshalb bei der vorliegenden Interessenabwägung nicht zu berücksichtigen.

Die Rekurrierenden machen geltend, der temporäre Superblock gefährde bestehenden bezahlbaren Wohnraum und sei daher mit § 34 Abs. 2 und 4 der kantonalen Verfassung (KV, SG 111.100) nicht vereinbar. Dieser Einwand ist unbegründet. Weshalb der temporäre Superblock bestehenden bezahlbaren Wohnraum gefährden oder zu einer Verdrängung durch Kündigungen oder Mietzinserhöhungen führen könnte, ist nicht nachvollziehbar und ein Spannungsverhältnis zwischen dem temporären Superblock und den Verpflichtungen des Kantons gemäss § 34 Abs. 2 und 4 KV nicht erkennbar.

Die Rekurrierenden machen geltend, dass die strittigen funktionellen Verkehrsbeschränkungen einen Eingriff in die persönliche Freiheit (Art. 10 Abs. 2 BV) der Anwohnenden darstellten (vgl. Rekursbegründung S. 8 f.). Inwiefern die Verkehrsbeschränkungen einen Eingriff in dieses Grundrecht darstellen könnten, wird nicht dargelegt und ist auch nicht ersichtlich. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass sie die persönliche Freiheit nicht tangieren.

Mitteilung an:

Gegen diesen Entscheid kann unter den Voraussetzungen von Art. 82 ff. des Bundesgerichtsgesetzes (BGG) innert 30 Tagen seit schriftlicher Eröffnung Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten erhoben werden. Die Beschwerdeschrift ist fristgerecht dem Bundesgericht (1000 Lausanne 14) einzureichen. Für die Anforderungen an deren Inhalt wird auf Art. 42 BGG verwiesen. Über die Zulässigkeit des Rechtsmittels entscheidet das Bundesgericht.

[...]

J___Rekurrentin 10

[...]

K___Rekurrent

E. 11

[...]

L___Rekurrent 12

[...]

M___Rekurrentin 13

[...]

N___Rekurrent 14

[...]

O___Rekurrent 15

[...]

P___Rekurrent

E. 16

[...]

Q___Rekurrent 17

[...]

R___Rekurrent 18

[...]

S___Rekurrent

E. 19

[...]

T___Rekurrent 20

[...]

U___Rekurrent 21

[...]

V___Rekurrentin 22

[...]

W___Rekurrent

E. 23

[...]

X _____
_____rekurrentin

E. 24

[...]

Y____Rekurrent 25

[...]

Z____Rekurrent 26

[...]

Rekurrierende 2-26 vertreten durch A____,

[...]

gegen

Amt für Mobilität

Dufourstrasse 40/50, Postfach 4001, Basel

Gegenstand

Rekursgegen einen Entscheid des Bau- und Verkehrsdepartements

vom 10. Oktober 2024

betreffend Verkehrsanordnung Fatiostrasse, Jungstrasse des Amtes für

Mobilität vom 16. März 2024

3.3.2 Im vorliegenden Fall sind die strittigen funktionellen Verkehrsbeschränkungen versuchsweise und auf maximal ein Jahr begrenzt angeordnet worden. Gemäss Art. 107 Abs. 2 bis SSV dürfen Versuche mit Verkehrsmassnahmen höchstens für ein Jahr angeordnet werden. Verkehrsbeschränkungen werden gerade deshalb versuchsweise für eine befristete Zeit verfügt, weil ihre Auswirkungen nicht von vornherein feststehen. Die Folgen von geplanten Verkehrsmassnahmen (Art und Weise der Verkehrsverlagerung, Zu- bzw. Abnahme der Immissionen, Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) lassen sich nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen. Das gilt vor allem dann, wenn auf mehreren Strassen Beschränkungen, die sich gegenseitig bedingen oder ergänzen, eingeführt werden, oder wenn grossflächige Umfahrungen zu erwarten sind, deren Nachteile nicht abgeschätzt werden können. Daraus folgt, dass den zuständigen Instanzen ein weiter Beurteilungsspielraum zuzugestehen ist. Gerade die Befristung der getroffenen Massnahmen und die sich daraus ergebende Möglichkeit, den endgültigen Entscheid wieder anfechten zu können, rechtfertigen eine zurückhaltende Überprüfung der angefochtenen Massnahmen durch die Rechtsmittelinstanz (BGer 1C_37/2017 vom 16. Juni 2017 E. 3.2).

4.1 Mit Beschluss P225420 vom 9. Januar 2024 bewilligte der Regierungsrat die Ausgaben zur Durchführung von Superblock Tests in den Quartieren St. Johann und Matthäus. Der Superblock Test St. Johann war in den zwei voneinander unabhängigen Perimetern Davidsbodenstrasse ■ Davidsrain ■ Am Kraysrain und Fatiostrasse ■ Jungstrasse geplant (vgl. <https://www.bs.ch/pd/kantons-und-stadtentwicklung/grundlagen/superblock/superblock-test-st-johann>). Die der Durchführung des Superblock Tests St. Johann dienenden funktionellen Verkehrsbeschränkungen wurden mit zwei separaten, im Kantonsblatt vom

16. März 2024 publizierten Allgemeinverfügungen angeordnet. Streitgegenstand des vorliegenden verwaltungsgerichtlichen Rekursverfahrens sind die der Durchführung des Superblock Tests St. Johann im Perimeter Fatiostrasse ■ Jungstrasse dienenden funktionellen Verkehrsbeschränkungen. Dieser Superblock Test wird im Folgenden kurz als temporärer Superblock bezeichnet.

4.2 Gemäss dem Regierungsratsbeschluss vom 9. Januar 2024 schaffen Superblocks zusätzlichen öffentlichen Raum für eine vielfältige Nutzung durch die Bevölkerung. Sie trügen zu einer Verkehrsberuhigung, zur Beschattung und langfristig zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Dadurch könne die Wohnumfeldqualität verbessert und die Nachbarschaft gestärkt werden. Das MOB hat im verwaltungsinternen Rekursverfahren geltend gemacht, der Mehrwert des temporären Superblocks liege darin, dass damit zusätzlicher öffentlicher Raum für eine vielfältige Nutzung durch die Bevölkerung gewonnen, der Verkehr reduziert und beruhigt, mit Schattenplätzen ein Beitrag zum Hitzeschutz geleistet, die Wohnumfeldqualität verbessert und die Nachbarschaft gestärkt werde (Stellungnahme vom 3. Juni 2024 S. 5). Das BVD hat das öffentliche Interesse am temporären Superblock im angefochtenen Entscheid insbesondere in der Verkehrsberuhigung, der Beschattung und der Verbesserung des Stadtklimas gesehen (vgl. angefochtener Entscheid E. 18). In seiner Vernehmlassung im verwaltungsgerichtlichen Rekursverfahren macht es ergänzend geltend, aufgrund der funktionellen Verkehrsbeschränkungen zur Durchführung des temporären Superblocks sei eine Verringerung des Verkehrs im Testperimeter und damit auch eine Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten (Vernehmlassung Rz. 3).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.