



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

09.0655.02

06.5346.04

Basel, 14. Dezember 2009

Kommissionsbeschluss
vom 9. Dezember 2009

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 09.0655.01 Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit)

zum Bericht zum Anzug Andreas Ungricht und Konsorten betreffend bessere Parkmöglichkeiten in den Quartieren mit Hilfe überschreitender Parkerlaubnis in der blauen Zone

1. Ausgangslage und Ziele der Parkraumbewirtschaftung

Auf dem Stadtgebiet von Basel existieren heute rund 100'000 Parkplätze bzw. Parkmöglichkeiten für Motorfahrzeuge. Der Grossteil davon – rund 64'000 – entfällt auf private Parkplätze. Öffentlich zugänglich sind etwa 5'500 Parkplätze in Parkhäusern, davon rund 2'000 in Anlagen des Kantons. Von den 31'000 Parkplätzen auf Allmend befinden sich rund 10'000 in der weissen und 14'000 in der blauen Zone. Je 2'000 entfallen auf gebührenpflichtige Parkfelder mit Parkuhren sowie auf nicht markierte Parkmöglichkeiten – in erster Linie auf dem Bruderholz. Etwa 3'000 Parkplätze unterliegen Spezialvorschriften (z.B. nur für Güterumschlag). Insgesamt kann der Kanton rund 33'000 Parkplätze bewirtschaften. Unter Bewirtschaftung wird zeitliche Limitierung des Parkierens und/oder das Einverlangen von Gebühren verstanden. Bei etwa 21'000 Parkplätzen geschieht dies in der einen oder anderen Form bereits heute.

Ganz unbewirtschaftet und damit von der im Ratschlag zur Parkraumbewirtschaftung vorgesehenen flächendeckenden Bewirtschaftung zusätzlich betroffen sind etwa 12'000 Parkplätze. Künftig soll es grundsätzlich keine Parkplätze auf Allmend mehr geben, die nicht entweder über eine Gebühr und/oder die Zeit bewirtschaftet werden. Der Regierungsrat nennt für die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung folgende Argumente:

- In den Quartieren der Stadt Basel ist der Parkplatz-Suchverkehr hoch. Schätzungen gehen von einem Anteil von 30 bis 50% des gesamten Verkehrs in den Quartieren aus.
- Gratis-Parkplätze in der weissen Zone sind teilweise dauerhaft belegt. Nicht wenige Pendler belegen denselben Parkplatz tagsüber mit ihrem Privatwagen und nachts mit ihrem Arbeitsfahrzeug.
- In den Parkhäusern der Innenstadt hat es mit Ausnahme des Storchen-Parkings praktisch immer freie Parkplätze. Es besteht also keine Parkplatznot. Weil es aber auch in der Innenstadt noch Gratisparkplätze gibt, suchen viele Automobilisten – teilweise vergeblich – nach solchen. Mit einer Bewirtschaftung aller Parkplätze lohnt sich dies nicht mehr.
- Auch in den Quartieren herrscht gemessen an der Anwohnerzahl kein Parkplatzmangel. Die Stadtbevölkerung von Basel hat mit 341 Fahrzeugen pro 1'000 Einwohner den schweizweit tiefsten Motorisierungsgrad (CH-Schnitt: 523); mehr als die Hälfte aller Haushalte verfügt über kein eigenes Auto. Viele Investoren nutzen deshalb die maximal mögliche Zahl von Einstellplätzen (0,6 pro Wohnungseinheit) bei Neubauten nicht aus: Das Erstellen von Tiefgaragen rechnet sich nur bedingt.
- Der Pendlerdruck steigt auch auf dem Bruderholz, dem heute einzigen Quartier, in dem fast keine Parkflächen markiert sind.

Mit dem vorgeschlagenen Konzept will der Regierungsrat folgende Ziele erreichen:

- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Anwohner, Besucher, Kunden und Gewerbe dank einer variablen statt fixen Tarifgestaltung. Die Bewirtschaftung soll tariflich und zeitlich so ausgestaltet werden, dass die mittels Parkuhren bewirtschafteten Parkplätze im Durchschnitt zu etwa 80% belegt sind.
- „Parkieren statt suchen!“. Wer einen Parkplatz sucht, soll immer einen finden – und der Suchverkehr damit deutlich reduziert werden. Es geht also nicht um eine Maximierung der Gebühreneinnahmen, sondern um eine effiziente Nutzung des knappen Guts Parkraum.

Je attraktiver und begehrter ein Parkplatz, umso teurer soll dessen Benutzung sein. In den Quartieren kann die Auslastung zu bestimmten Zeiten (Abend, Wochenende) so tief sein, dass man auf die Erhebung einer Gebühr verzichten kann, ohne dass die Zielquote von 80% überschritten wird. Parkraumbewirtschaftung bedeutet nicht, dass jedes Parken gebührenpflichtig ist. Der Mindesttarif beträgt CHF 0.

- Bevorzugung der Anwohner und des Gewerbes gegenüber Pendlern und Auswärtigen mittels Anwohner- und Gewerbeparkkarten für die blaue Zone. Diese Karten sind in der Regel an ein Kontrollschild gebunden, können also nur für ein Fahrzeug verwendet werden. Auch Auswärtige können ihr Fahrzeug in der blauen Zone abstellen, müssen dafür aber die wesentlich teurere Stadtparkkarte oder eine Besucherparkkarte erwerben (vgl. Abbildung 1).

Ausdrücklich kein Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist die Schaffung von neuem oder der Abbau von bestehendem Parkraum. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat eine flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze zur Folge; an der Zahl der Parkplätze verändert sie nichts.

Abbildung 1: Übersicht Parkkarten

Parkkarten-Art	Differenzierung	Gebühr (CHF)
Anwohnerparkkarte (APK) für zeitlich unbeschränktes Parkieren eines Anwohner-Fahrzeuges in der blauen Zone eines def. PLZ-Gebiets	APK I: eigenes ODER daran angrenzendes PLZ-Gebiet (als angrenzend ausgenommen: PLZ 4051 und andere Rheinseite)	140.- pro Jahr
	APK II: eigenes UND ein daran angrenzendes PLZ-Gebiet (als angrenzend ausgenommen: PLZ 4051 und andere Rheinseite)	380.- pro Jahr
Gewerbeparkkarte (GPK) für max. 2 Gewerbe- oder Servicefahrzeuge im Zusammenhang mit Arbeitsverrichtung; ganze Stadt	GPK I: Zeitlich unbeschränktes Parkieren in blauer Zone und auf weissen PP (exkl. 30'-PP)	240.- pro Jahr
	GPK II: Zeitlich unbeschränktes Parkieren auf allen PP (exkl. 30'-PP) + Parkieren in Parkverbotszonen bis max. 4 Std.	400.- pro Jahr
Stadtparkkarte (SPK) für zeitlich unbeschränktes Parkieren eines Fahrzeuges in der blauen Zone; ganze Stadt; von jedermann erwerbbar	SPK I	2000.- pro Jahr
	SPK II (frei übertragbar bzw. Kontrollschildungebunden)	3000.- pro Jahr
Besucherparkkarte (BPK) für das Parkieren eines Fahrzeuges in der blauen Zone; ganze Stadt; von jedermann erwerbbar	Tages-BPK: Eintägige Bewilligung (während eines Kalendertages)	15.-
	Halbtages-BPK: Bewilligung für Vormittag (00.00 bis 13.00h) oder Nachmittag (12.00-24.00h) während eines Kalendertages	8.-

Nach Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung wird es auf Allmend folgende Arten von Parkplätzen geben:

- Weisse Zone gebührenpflichtig, mit Zeitbeschränkung
- Weisse Zone gebührenfrei, mit Zeitbeschränkung (z.B. Kurzparking vor einer Bankfiliale)
- Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung (für Nicht-Anwohner ab 90 Minuten nur mit Stadt- oder Besucherparkkarte, vgl. Abbildung 1)
- Gelbe Zone (Spezialvorschriften)

Abbildung 2 zeigt die vorgesehenen Preise und Leistungen für das gebührenpflichtige Parkieren sowie das Parkieren auf Allmend mit Parkkarte.

Abbildung 2: Preise und Leistungen für öffentliches Parkieren

	gebührenpflichtiges Parkieren		Parkieren auf Allmend mit Parkkarten							
	Parkuhren-PP auf Allmend	gebührenpflichtige Parkhäuser	APK I	APK II	GPK I	GPK II	1/2-BPK	Tages-BPK	SPK I	SPK II
verfügbare Anzahl PP pro Geltungsgebiet (PLZ-Gebiet oder ganze Stadt)	3'000 (ganze Stadt)	5'000 (ganze Stadt)	2'500 (Durchschnitt pro PLZ-Gebiet)	5'000 (Durchschnitt pro 2 PLZ-Gebiete)	23'000 (ganze Stadt)	30'000 + Parkverbotzonen	23'000 (ganze Stadt)	23'000 (ganze Stadt)	23'000 (ganze Stadt)	23'000 (ganze Stadt)
Gebühren pro Leistungseinheit (Stunde oder Jahr)	mind. 0.75 für erste und 0.5 für weitere Std. max. 2.75 für erste und 3.50 für weitere Std.	1.- bis 4.- pro Std. (Anpassungen noch offen)	140.- pro Jahr	380.- pro Jahr	240.- pro Jahr	400.- pro Jahr	8.- pro Karte	15.- pro Karte	2000.- pro Jahr	3500.- pro Jahr
Gebühren umgelegt auf verfügbare Parkierungsstunde (bei Jahresparkkarten: bezogen auf mögliche Parkierungszeit pro Jahr)	kein Dauerparkieren möglich	Dauermieten möglich zu marktüblichen künftigen Mietpreisen (ca. 2000.- pro Jahr, entspricht ca. CHF 0.2 pro verfügbare Std.)	0.04	0.11	0.08	0.14	1.33	1.36	0.90	1.58

Legende:
 Regimeverschärfung oder Preiserhöhung/-neueinführung gegenüber heute
 Leistungsverbesserung/Zusatzleistung gegenüber heute

Der Regierungsrat rechnet im Endausbau gegenüber dem Jahr 2007 mit zusätzlichen jährlichen Einnahmen von rund CHF 11,5 Mio. – gut CHF 5 Mio. aus dem Verkauf von Parkkarten, etwa CHF 2,5 Mio. aus Parkuhrgebühren und etwa CHF 3,5 Mio. aus Bussen wegen Widerhandlungen im ruhenden Verkehr (Parkbussen).

2. Erörterungen der UVEK

2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat den Ratschlag Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) und den Bericht zum Anzug Andreas Ungricht und Konsorten betreffend bessere Parkmöglichkeiten in den Quartieren mit Hilfe überschreitender Parkerlaubnis in der blauen Zone am 3.6.2009 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Zum Mitbericht hat er das Geschäft gleichzeitig an die Finanzkommission überwiesen.

Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 10.6.2009, 12.8.2009, 26.8.2009, 2.9.2009, 11.11.2009 und 9.12.2009 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Sie hat sich dabei neben den Argumenten der Verwaltung auch diejenigen von betroffenen Interessengruppen – Gewerbeverband beider Basel, Handelskammer beider Basel, VCS Sektion beider Basel und TCS Sektion beider Basel – angehört.

Mit 7:2 Stimmen hat die UVEK Eintreten auf das Geschäft beschlossen; sie teilt grossmehrheitlich die Ansicht des Regierungsrats, dass Parkplätze auf der Allmend nicht gratis sein sollen. In der Detailberatung hat sie sich vor allem mit der Dauer der Einführung des neuen Regimes sowie dem vorgesehenen Fonds zur Parkraumfinanzierung auseinandergesetzt. Zu diesen beiden Punkten stellt sie Änderungsanträge, die in den Kapiteln 2.2 und 2.3 begründet sind. Diskutiert hat die UVEK auch die Höhe der vorgesehenen Gebühren; die Ausführungen dazu finden sich in Kapitel 2.4. Weitere Aspekte sind in Kapitel 2.5 zusammenge-

fasst. Kapitel 3 gibt schliesslich einen Überblick über die von den angehörten Verbänden vorgebrachten Argumente. Die UVEK hat diese in ihrer Beratung berücksichtigt und stellt sie deshalb ohne weiteren Kommentar dar.

2.2 Umsetzungsdauer

Der Ratschlag stellt die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung innerhalb von sieben Jahren in Aussicht. Es soll ein Quartier nach dem anderen an das neue System angeschlossen werden. Mit der gestaffelten Umsetzung können laut Regierungsrat die notwendigen Arbeiten grösstenteils mit internen Ressourcen erbracht werden. Der Druck auf die Pendler, nach Alternativen (öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Kauf einer Stadtparkkarte) zu suchen, würde sukzessive steigen.

Die UVEK ist mit einer so langen Einführungsphase nicht einverstanden. In ihrem Bericht 04.1176.04 zum *Luftreinhalteplan der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft: Umsetzung und Weiterentwicklung 2007* vom 27.9.2008 hat sie zur Parkraumbewirtschaftung Folgendes festgehalten:

Der Regierungsrat hat im November 2007 beschlossen, in Basel schrittweise ein neues Konzept zur flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung umzusetzen. Die UVEK begrüsst dieses Bestreben, kann jedoch aus lufthygienischer Sicht nicht nachvollziehen, warum sich die Umsetzung dieses Vorhabens über einen Zeitraum von sechs Jahren erstrecken soll. Tabelle 3 zeigt, dass der Individualverkehr einer der Hauptverursacher der Luftverschmutzung ist. Mit einer zügigen Umsetzung des neuen Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung, von dem eine nicht unwesentliche Abnahme des Individualverkehrs in den Quartieren der Stadt Basel zu erwarten ist, könnte die Luftqualität kurzfristig verbessert werden. Sollte die Umsetzung aufgrund fehlender personeller Ressourcen so viel Zeit in Anspruch nehmen, könnte sich die UVEK auch eine externe Auftrags-Vergabe vorstellen.

Nicht nur lufthygienische Argumente sprechen für eine schnellere Umsetzung des Konzepts Parkraumbewirtschaftung. Eine länger dauernde Umsetzung führt aus Sicht der UVEK auch zu einer Benachteiligung derjenigen Quartiere, in denen die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung noch nicht eingeführt ist. Der Pendler- und Suchverkehr konzentriert sich in einer ersten Phase auf diejenigen Quartiere, in denen noch gratis parkiert werden kann. Die UVEK hat das Bau- und Verkehrsdepartement deshalb gebeten, die Folgen einer Halbierung der Umsetzungsphase von sieben auf dreieinhalb Jahre zu benennen. Dabei sind organisatorische und finanzielle Aspekte auseinander zu halten. Abbildung 3 stellt die Umsetzung innerhalb von sieben einer in dreieinhalb Jahren aus organisatorischer Sicht gegenüber, Abbildung 4 zeigt die Unterschiede bei den Kosten.

Man kann davon ausgehen, dass bei einer schnelleren Umsetzung etwa CHF 0,5 Mio. an Mehrkosten anfallen. Die zusätzlichen Einnahmen schätzen die Verantwortlichen – auf sieben Jahre gerechnet – auf gut CHF 5 Mio. Aus rein finanzieller Optik ist eine schnellere Umsetzung also vorteilhaft; die Einnahmen fallen schon früher an. Auch betreffend Ressourcen und Organisation kann eine Umsetzung in der halben Zeit angestrebt werden. Vorbehalten bleiben allerdings zeitliche Verzögerungen aufgrund von Einsprachen.

Abbildung 3: Organisatorische Folgen einer schnelleren Umsetzung

Umsetzung in 7 Jahren	Umsetzung in 3½ Jahren
Eine temporäre Projektleiterin für 7 Jahre in der Mobilität	Eine temporäre Projektleiterin für 3½ Jahre in der Mobilität Eine temporäre Projektmitarbeiterin für 3½ Jahre in der Mobilität Eine temporäre Mitarbeiterin im Tiefbauamt für 2 Jahre
	Vorlaufzeit von ca. ½ Jahr für Stellenbesetzung, Auftragsvergaben, Einarbeitung
Jahr 1:	
Planung Aufnahme Ist-Zustand sämtlicher Parkplätze / Detailkonzept Bewirtschaftungsarten / Projektierung und Umsetzung Parkkartensortiment / Ausschreibungen von Arbeiten	
Jahre 2 bis 7:	Jahre 2 bis 3:
Aufnahme Ist-Zustand sämtlicher Parkplätze / Detailprojektierung und Umsetzung von Markierungen, Signalen, Sammelparkuhren	
Ingenieurbüro erarbeitet die Detailprojekte	
Mobilität verfügt und publiziert Verkehrsanordnungen	
Rechtsabteilung BVD behandelt allfällige Rekurse	
Mobilität unterstützt Projektleitung mit personellen Ressourcen	
Tiefbauamt bringt Markierungen und Signale sowie Sammelparkuhren mit bestehenden personellen Ressourcen an	Tiefbauamt bringt Markierungen und Signale sowie Sammelparkuhren mit temporär aufgestockten personellen Ressourcen an

Abbildung 4: Mehraufwand einer schnelleren Umsetzung

in CHF	Umsetzung in 7 Jahren	Umsetzung in 3½ Jahren	Differenz
Temp. Mitarbeiter Mobilität	931'000	467'000	-464'000
Temp. Projektmitarbeiter Mobilität		420'000	+420'000
Temp. Mitarbeiter Tiefbauamt		210'000	+210'000
Unterhalt zusätzliche Sammelparkuhren	102'000	170'000	+68'000
Parkuhrenleerung	120'000	200'000	+80'000
Zusätzlicher Servicetechniker Tiefbauamt	515'000	721'000	+206'000
TOTAL Aufwandsdifferenz			+520'000

Die UVEK stellt das finanzielle Argument nicht in den Vordergrund. Entscheidend ist aus ihrer Sicht, dass die mit der Parkraumbewirtschaftung verbundenen Ziele möglichst schnell erreicht werden. Den Druck, den die schnellere Umsetzung auf Benutzer, Gewerbe und Umland auslöst, sieht sie nicht als Nachteil. Im Gegenteil erhofft sie sich, dass die Bedeutung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs – zum Beispiel die Anbindung von St. Louis an das Basler Tramnetz – im Umland bei einem schnelleren Vorgehen verstärkt zur Kenntnis genommen und auch entsprechend gehandelt wird. Auch wirtschaftspolitisch erachtet sie eine Umsetzung in dreieinhalb Jahren als nicht problematisch. In den umliegenden Gemein-

den wird oder wurde die Parkraumbewirtschaftung wesentlich schneller eingeführt. Binningen, Muttenz und Birsfelden haben bereits eine teilweise flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Den von Handelskammer und Gewerbeverband geäusserten Vorbehalten gegenüber einer Parkraumbewirtschaftung (vgl. Kapitel 3) kann man nicht mit einer längeren Umsetzungsdauer begegnen, sondern allenfalls mit einem späteren Umsetzungszeitpunkt.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 6:3 Stimmen die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung nicht wie im Ratschlag vorgeschlagen zwischen 2009 und 2015, sondern zwischen 2010 und spätestens 2013. Um dem Willen nach einer schnelleren Umsetzung deutlich Ausdruck zu verleihen, hat sie in den Beschlussentwurf eine zusätzliche Ziffer aufgenommen, die die Umsetzung des Konzepts innerhalb von dreieinhalb Jahren verlangt. Weil die schnellere Umsetzung mit höheren Kosten verbunden ist, die allerdings durch die ebenfalls höheren Einnahmen bei Weitem überkompensiert werden, beantragt die UVEK überdies einen Kredit von CHF 6,75 Mio. statt von CHF 6,25 Mio.

Eine Minderheit der Kommission möchte an der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Umsetzung innerhalb von sieben Jahren festhalten. Eine Umsetzung in lediglich dreieinhalb Jahren ist aus ihrer Sicht dem Gewerbe nicht zuzumuten; zudem erachtet sie es als unmöglich, in dieser Zeitspanne genügend Park-and-ride-Angebote für die Pendler zur Verfügung zu stellen.

2.3 Fonds zur Parkraumfinanzierung

Mit der Bewirtschaftung sämtlicher Parkplätze auf Allmend erhöhen sich die Einnahmen des Kantons. Der Aufwand für den Ausbau der Kontrolltätigkeit wird mit den steigenden Erträgen aus Parkbussen verrechnet. Der ordentliche Nettoaufwand des Justiz- und Sicherheitsdepartements soll sich trotz knapp 30 zusätzlichen Polizeidienstangestellte nicht erhöhen. Allfällige Nettoeinnahmen aus Parkbussen würden in die allgemeine Staatskasse fliessen. Gemäss Ratschlag des Regierungsrats soll der Personal- und Sachaufwand für die Bewirtschaftung der hinter der Parkraumbewirtschaftung stehenden Systeme mit den Einnahmen aus Parkgebühren (Parkkarten und -uhren) gedeckt und der erwartete positive Saldo in einen Fonds fliessen. Aus diesem Fonds sollen – nachdem die Anfangsinvestitionen für das System finanziert sind – Quartierparkings in und Park-and-ride-Anlagen ausserhalb der Stadt Basel mitfinanziert werden.

2.3.1 Rechtsgrundlage des Fonds

Die UVEK hat sich anlässlich ihrer Sitzung vom 10.6.2009 beim Bau- und Verkehrsdepartement nach der rechtlichen Grundlage des Fonds bzw. der Möglichkeit der staatlichen (Mit-) Finanzierung von Parkraum erkundigt. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat auf das Umweltschutzgesetz (USG) verwiesen, gemäss dem Park-and-ride-Anlagen sowie Quartierparkings vom Verbot der Subventionierung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton ausgenommen sind.

USG § 17. Jede Subventionierung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Landgemeinden ist verboten.

² Dieses Verbot gilt nicht für:

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19¹;
 - b) Quartierparkgaragen, welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.
- ³ Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht gemäss Abs. 2 lit. b in jenen Quartieren bewilligen, in denen der Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist.

Aufgrund dieser existierenden Gesetzesbestimmung hat sich das Bau- und Verkehrsdepartement auf den Standpunkt gestellt, für den Fonds sei keine separate gesetzliche Grundlage notwendig. Über die Schaffung des Fonds und dessen Reglement könne der Regierungsrat in eigener Kompetenz befinden. Dies heisst notabene nicht, dass er auch über die Mittel im Fonds frei verfügen könnte: Bei der Finanzierung von Projekten zu Lasten des Fonds gälten die gleichen Regeln wie bei anderen Kreditanträgen. Der Regierungsrat müsste dem Grosse Rat also gemäss Finanzhaushaltgesetz Ratschläge oder Ausgabenberichte vorlegen.

Mit Schreiben vom 25.9.2009 hat die UVEK zu dieser Frage auch eine Stellungnahme der Finanzkommission erhalten. Die Finanzkommission verzichtet auf einen schriftlichen Mitbericht, hat der UVEK aber ihre Erwägungen zur Rechtsgrundlage des Fonds zur Parkraumfinanzierung mitgeteilt. Sie hält Folgendes fest:

Der Regierungsrat plant, mit den zusätzlichen Einnahmen aus der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung einen Fonds zu äufnen. Das Finanzhaushaltgesetz besagt, dass die Bildung von Zweckvermögen aus öffentlichen Mitteln „ausdrücklich der Grundlage in einem Gesetz oder einem gleichgestellten Beschluss“ bedarf (§ 13 Abs. 3 FHG). Letzteres interpretiert die Finanzkommission als einen expliziten und referendumsfähigen Grossratsbeschluss. Der Grossratsbeschlusssentwurf, den der Regierungsrat für die Parkraumbewirtschaftung vorlegt, sieht zwar als ersten Punkt die Zustimmung zum Umsetzungskonzept vor. Auch soll dieser Beschluss dem fakultativen Referendum unterstellt werden – was sich bereits aus der Höhe des mit dem zweiten Punkt zu bewilligenden Kredits ergibt. Dennoch gelangt die Finanzkommission zur Überzeugung, dass es sich hierbei um keinen einem Gesetz gleichgestellten Beschluss handelt. Zumindest müsste der Grosse Rat der Schaffung des neuen Fonds explizit – das heisst unter Nennung des Fonds im Beschluss – zustimmen.

In Kenntnis der Ausführungen der Finanzkommission hat das Bau- und Verkehrsdepartement der UVEK am 26.10.2009 folgende Anpassung der Ziffer 1 des Grossratsbeschlusses vorgeschlagen:

Dem Umsetzungskonzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel, beinhaltend die Schaffung eines Fonds für Parkraumfinanzierung, wird zugestimmt.

¹ § 19. Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge, welche aufgrund ihres Standorts in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.

² Park-and-Ride-Anlagen dürfen nur in Verbindung mit dem nationalen oder internationalen Eisenbahnnetz oder mit peripheren Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel erstellt werden. Ausgenommen sind Abstellflächen, die ausschliesslich während Messen und anderer ausserordentlicher Anlässe benützt werden.

³ Der Kanton kann sich an Park-and-Ride-Anlagen auch ausserhalb des Kantonsgebietes beteiligen.

2.3.2 Zweckbindung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung

Neben der rechtlichen Grundlage hat die UVEK auch die enge Zweckbindung der in den Fonds fließenden Mittel und die grundsätzliche Erfordernis eines Fonds hinterfragt. Absicht des Regierungsrats ist es, mit dem Fonds gegenüber den Automobilisten das Signal auszusenden, dass bei der Parkraumbewirtschaftung nicht die Generierung von Einnahmen im Vordergrund steht, sondern die Verhaltenslenkung und die Luftreinhaltung. Deshalb sollen die Einnahmen nach Abzug der entstehenden Verwaltungskosten indirekt wieder an die Automobilisten zurückfließen, indem Quartierparkings und Park-and-ride-Anlagen (mit-) finanziert werden.

Ein Entwurf für ein Fondsreglement befindet sich im Anhang des Ratschlags. Demnach können Park-and-ride-Anlagen ausserhalb der Kantonsgrenzen nur anteilmässig, keinesfalls aber vollständig aus dem Fonds finanziert werden. Vorgesehen sind in erster Linie Beiträge an Projektierungskosten. Mit Park-and-ride-Anlagen kann das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr – eines der Hauptziele der Parkraumbewirtschaftung – indirekt gefördert werden. Entstehen mit Mitteln aus dem Fonds zusätzliche unterirdische Quartierparkings, müssen gemäss Baugesetz gleich viele Parkplätze an der Oberfläche aufgehoben werden, was die Attraktivität der Allmend steigert.

In der UVEK wurden verschiedene Argumente aufgeführt, die gegen eine Zweckbindung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sprechen:

Die Parkraumbewirtschaftung ist eine auf Dauer angelegte Massnahme. Ihr Hauptziel ist die Verhaltenslenkung und nicht der Bau zusätzlicher Parking-Infrastrukturen. Die Höhe der Parkgebühren richtet sich nach dem politisch erwünschten Zustand – der dargelegten 80%-Auslastung der Parkplätze. Die Absicht, zusätzliche Park-and-ride-Anlagen und Quartierparkings zu erstellen, hat damit direkt nichts zu tun. Man sollte deshalb das eine politische Ziel nicht mit dem anderen verknüpfen. Vertretbar wäre die Verknüpfung nur, wenn man die Parkraumbewirtschaftung einführen würde, um damit zusätzlicher Parking-Infrastrukturen zu erstellen. Dann müsste man aber erstens die Abgabe in ihrer Höhe nach dem finanziellen Bedarf richten und sie zweitens konsequenterweise wieder abschaffen, sobald alle diese Infrastrukturen erstellt sind. Da aber bei der Parkraumbewirtschaftung die Verhaltenslenkung im Vordergrund steht, muss der Bau von Parkings losgelöst von den dabei entstehenden Einnahmen erfolgen.

In diesem Zusammenhang ist auch zu vermuten, dass der Bedarf nach zusätzlichen Park-and-ride-Anlagen und Quartierparkings in den nächsten Jahren – bei noch leerem Fonds – eher gross sein wird. Will der Kanton in absehbarer Zeit den Bau von Park-and-ride-Anlagen oder Quartierparkings fördern, muss er sowieso auf die allgemeine Staatskasse zurückgreifen. Ein Argument gegen die jetzige Einführung der Parkraumbewirtschaftung lautet, man müsse zuerst Alternativen wie Park-and-ride-Anlagen erstellen und erst danach eine Bewirtschaftung der Parkplätze einführen. Mit dem vorgesehenen Konzept macht man genau das Gegenteil: Man erhöht zuerst die Abgaben und kann mit den eingenommenen Mitteln erst Jahre später erste Projekte finanzieren.

Muss man umgekehrt in ferner Zukunft die im Fonds liegenden Mittel aufgrund der Zweckbindung für weitere Parkings verwenden, obwohl davon bereits genügend existieren, wird das Nutzen-/Kosten-Verhältnis immer schlechter. Es entstehen Parkings, die es gar nicht mehr braucht. Eine sich dann aufdrängende Änderung des Fondsreglements dürfte aber

schwierig sein, ohne eine neue Diskussion über Sinn und Zweck der Parkraumbewirtschaftung auszulösen.

Da die Mittel im Fonds zur Parkraumfinanzierung ausdrücklich auch für Projekte ausserhalb der Kantonsgrenzen von Basel-Stadt eingesetzt werden können, werden im Umland entsprechende Begehrlichkeiten geschürt. Der Fonds sendet ein falsches Signal aus. Es besteht die Gefahr, dass Infrastrukturen nur gebaut werden, weil man dafür Geld aus Basel erhält. Der Regierungsrat hat mit einer analogen Argumentation die Schaffung eines Fonds für den öffentlichen Verkehr abgelehnt. Will der Kanton ein Projekt ausserhalb der Kantonsgrenzen mitfinanzieren, braucht er dazu keinen Fonds: Er kann dies auch mittels Kreditantrag an den Grossen Rat zu Lasten der Staatskasse tun.

Letztlich ist es auch als eigenartig zu bezeichnen, wenn man mit den Einnahmen aus einer Abgabe, die eher vom Parkieren in der Stadt abhalten will, dasselbe andernorts wieder fördert. In der UVEK wurde der Vergleich mit dem Rauchen angestellt: Wenn man aus den Einnahmen der Tabaksteuer das Rauchen propagieren würde, wäre dies ein ähnlicher Fall. Aus diesem Vergleich lässt sich jedenfalls die Forderung ableiten, aus dem Fonds nicht (nur) Verkehrsinfrastrukturen für den Individualverkehr, sondern (auch) solche für den öffentlichen Verkehr zu finanzieren. Die Zweckbindung wäre dann weniger eng, die Einnahmen kämen aber immer noch derselben Zielgruppe – in erster Linie den Pendlern – zugute. Dafür spricht auch die Tatsache, dass es wenig zielführend erscheint und gemäss §19 USG auch verboten ist, Park-and-ride-Anlagen an Orten zu erstellen, wo der Anschluss an den öffentlichen Verkehr schlecht oder gar inexistent ist. Heute ist der Modal Split insbesondere zwischen dem Elsass und Basel sehr schlecht; es kommen nur wenige Leute aus dem Elsass mit dem öffentlichen Verkehr nach Basel zur Arbeit. Abhilfe geschaffen werden kann diesem Umstand aber mit zusätzlichen Park-and-ride-Anlagen kaum, ist doch das Elsass mit dem öffentlichen Verkehr sehr schlecht erschlossen; es müsste deshalb aus Sicht der UVEK zuerst in einen attraktiveren öffentlichen Verkehr investiert werden. Auf Stadtgebiet von Basel sollten aus Sicht der UVEK keine Park-and-ride-Anlagen für Pendler gebaut werden. Ziel muss es sein, dass die Pendler das Auto nur für die erste bzw. letzte Meile zwischen ihrem Wohnort und dem nächstgelegenen Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs brauchen. Wo der öffentliche Verkehr bereits eine gewisse Attraktivität aufweist, kann eine Park-and-ride-Anlage als indirekte ÖV-Förderung angesehen werden: Sie erleichtert den Pendlern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr.

Würde man den Zweck des Fonds auf den öffentlichen Verkehr erweitern, müsste Ziffer 1 des Grosratsbeschlusses wie folgt lauten:

Dem Umsetzungskonzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel, beinhalten die Schaffung eines Fonds für Parkraum- und ÖV-Finanzierung, wird zugestimmt.

Auch ein Fonds mit diesem Zweck würde bei den Nachbarn von Basel Begehrlichkeiten wecken und die Verhandlungsposition des Kantons schwächen. Es mag zwar gute Argumente geben, warum sich Basel an Infrastruktur-Vorhaben im Umland beteiligen soll. So bleibt ein Teil der Einkünfte der in der Stadt arbeitenden Personen in Form von Quellensteuern und Steuern von juristischen Personen in Basel hängen. Eine Basler Mitfinanzierung darf aber trotzdem nicht zur Bedingung werden, dass umliegende Gebietskörperschaften ihre Verkehrsinfrastrukturen verbessern. Dieses Argument spricht eher gegen eine Erweiterung des Verwendungszwecks des Fonds auf Vorhaben des öffentlichen Verkehrs. Die Verhandlung-

gen mit den Nachbarn im Ausland würden z.B. bei der Verlängerung der Tramlinie 3 oder dem Anschluss des Euroairports an das Schienennetz wohl noch schwieriger, als sie es sowieso schon so sind.

Nach ausführlichen Diskussionen für und wider den Fonds und dessen Ausgestaltungsmöglichkeiten ist die UVEK letztlich mehrheitlich zum Schluss gekommen, einen vollständigen Verzicht auf den Fonds zu beantragen. Sie spricht sich aber ausdrücklich für die Möglichkeit der finanziellen Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an Verkehrsinfrastrukturen in der Agglomeration aus, wenn diese zu einer Verkehrsentlastung auf dem Stadtgebiet führen. Die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein ist ein gutes Beispiel dafür. Finanziert werden sollen solche Vorhaben aber aus der allgemeinen Staatskasse. Dies hat auch den Vorteil, dass über entsprechende Vorhaben unabhängig vom aktuellen Fondsbestand entschieden werden kann. Investitionen können somit im Prinzip bereits *vor* der vollständigen Einführung der Parkraumbewirtschaftung mitfinanziert werden; damit wird das Argument von Gegnern der Parkraumbewirtschaftung, entsprechende Infrastrukturen müssten vor Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung erstellt werden, zumindest teilweise entkräftet.

Die UVEK schlägt dem Grossen Rat mit 6:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen vor, auf jegliche Ergänzung von Ziffer 1 des Grossratsbeschlusses zu verzichten. Sie bringt damit ihre Erwartung zum Ausdruck, dass die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in die allgemeine Staatskasse fliessen und der Fonds zur Parkraumfinanzierung nicht Bestandteil des Konzepts Parkraumbewirtschaftung ist. Einziges – aus Sicht einer Kommissionsminderheit aber nicht unwichtiges – Argument für den Fonds wäre die Schaffung von politischer Akzeptanz und die Verhinderung eines möglichen Referendums. Die Minderheit der Kommission warnt denn auch davor, den sorgfältig erarbeiteten Kompromiss aufs Spiel zu setzen. Die Mehrheit weist hingegen darauf hin, dass die Parkraumbewirtschaftung in verschiedenen umliegenden Gemeinden eingeführt worden ist, ohne dass die Einnahmen zweckgebunden werden – und ohne dass irgendwo erfolgreich das Referendum ergriffen worden ist. Sie weist gleichzeitig darauf hin, dass die im Ratschlag genannte, aus Kreisen des Gewerbes und der Automobilverbände lancierte Park-and-Ride-Initiative nicht zu Stande gekommen ist; innert der gesetzlichen Frist konnten die notwendigen 3'000 gültigen Unterschriften nicht eingebracht werden.

Eine Minderheit befürwortet den von der Regierung vorgeschlagenen zweckgebundenen Fonds, da die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zu einer Verbesserung der Parkierungsinfrastruktur und zu einer Verminderung des Suchverkehrs führen. In dem einerseits Quartierparkings geschaffen werden, kann der Suchverkehr für die Anwohner reduziert werden. Andererseits werden den Pendlern damit Park-and-ride-Anlagen zur Verfügung gestellt.

2.4 Höhe der Gebühren

Verschiedene Mitglieder der UVEK haben die Höhe der monatlichen Gebühr von CHF 12 für die Anwohnerparkkarte als sehr moderat bezeichnet. Ein Vergleich der Preise für eine Anwohnerparkkarte mit anderen Städten – Bern CHF 20, St. Gallen CHF 29, Luzern CHF 50 – zeigt, dass Basel die deutlich tiefste Gebühr aufweist. Birsfelden, das seine Parkplätze seit Juni 2009 bewirtschaftet, erhebt CHF 20 pro Monat für eine Tages-Anwohnerparkkarte. Zusätzlich fallen für das Abstellen des Autos während der Nacht CHF 30 pro Monat an. Die

Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal erheben schon seit Jahren Nachtparkgebühren (derzeit jeweils CHF 40 pro Monat). Der Verzicht auf eine Nachtparkgebühr in Basel widerspricht dem Grundsatz, dass die Benutzung der Allmend unabhängig von der Tageszeit kostenpflichtig sein sollte. Bewohner, die ihr Fahrzeug auf einem privaten Parkplatz – mit unter Umständen hoher Miete – abstellen, werden benachteiligt. Man sollte Leute, die ihren Wagen auf Kosten der Allgemeinheit auf der Allmend parkieren, nicht bevorzugen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement bezeichnet den vergleichsweise tiefen Tarif für die Anwohnerparkkarte und den Verzicht auf eine Nachtparkgebühr als beabsichtigt. Man will die Anwohner privilegieren. 80% der Einwohnerinnen und Einwohner von Basel gehen mit dem ÖV oder Langsamverkehr zur Arbeit und brauchen ihr Auto ausschliesslich für andere Zwecke. Sie sollen nicht durch hohe Parkgebühren „bestraft“ oder sogar aus der Stadt vertrieben werden. Im Gegensatz dazu liegen die Tarife für die gebührenpflichtigen Parkplätze im schweizweiten Vergleich im oberen Bereich. Ein Auswärtiger soll sich gut überlegen, auf welche Weise er nach Basel kommt. Zweck der Parkraumbewirtschaftung ist in erster Linie die Beeinflussung des Pendlerverhaltens. Die Pendler sollen nach Möglichkeit auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und damit zur Verbesserung der städtischen Luftqualität beitragen. Wer dies nicht will oder kann, hat die Möglichkeit, entweder einen privaten Parkplatz zu mieten oder eine Stadtparkkarte zu erwerben. Die UVEK kann die Argumentation nachvollziehen. Sie möchte jedoch explizit nicht, dass bei überschrittener Auslastung zusätzlicher Parkraum geschaffen wird. Dies würde der Zielsetzung des Konzepts (gemäss Auftrag an Expertenfirma, vgl. Ratschlag Seite 5) widersprechen.

Zu Diskussionen Anlass gegeben hat auch die Tatsache, dass gemäss Konzept ein Teil der Parkplätze in der weissen Zone weiterhin während des ganzen Tages gebührenfrei bleiben kann. Als Beispiel dafür haben die Verantwortlichen die Parkplätze Eglisee und Lange Erlen genannt, die vor allem von Badegästen und Spaziergängern frequentiert werden. Für Pendler sind sie nicht attraktiv, weil die Benutzung zeitlich beschränkt wird. Die UVEK kann allerdings nicht nachvollziehen, warum jemand gratis parken soll, der mit dem Auto zum Besuch eines Gartenbads fährt. Sie möchte die Möglichkeit einer Bewirtschaftung von Parkplätzen in der weissen Zone lediglich über die Zeit nicht generell verunmöglichen, erwartet aber, dass dies die absolute Ausnahme bleibt. Weisse Zonen kann man über die Zeit im Gegensatz zu blauen Zonen mit unterschiedlich langer Dauer bewirtschaften.

2.5 Weiteres

Stichwortartig fasst die UVEK im Folgenden einige weitere Aspekte zusammen, die sie im Rahmen der Behandlung des Ratschlags zur Parkraumbewirtschaftung aufgegriffen hat:

- Das Outsourcing von Kontrolltätigkeiten hat das Justiz- und Sicherheitsdepartement schon mehrfach geprüft, aber jeweils verworfen. Polizeidienst-Angestellte können im Gegensatz zu z.B. Securitas-Angestellten auch für andere Dienste – Verkehrsregelung, Fussballspiele – eingesetzt werden. Sie werden auf der Strasse als Polizisten wahrgenommen, was zumindest für die subjektive Sicherheit von Bedeutung ist. Grosses Sparpotenzial bestünde überdies nicht, würde man die Kontrolle des ruhenden Verkehrs privat vergeben. Und schliesslich handelt es sich dabei um eine Art hoheitliche Aufgabe.

- Vom dank der Parkraumbewirtschaftung besser werdenden Parkplatzangebot profitiert ausschliesslich derjenige Bevölkerungsteil, der im Besitz eines Autos ist. Denkbar wäre auch, mehr Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Die urbanen Flächen dürfen nicht nur dem ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Es dürfen also auch Parkflächen reduziert werden.
- Werden die Parkplätze für Autos bewirtschaftet, dürfte ein Umsteigeeffekt auf Motorräder und -roller einsetzen. Dies ist insofern unerwünscht, als ein Motorroller bis zu 30 Mal mehr Luftschadstoffe – insbesondere VOC – als ein Privatwagen ausstösst. Die Scooterflotte der Schweiz emittiert heute insgesamt gleichviel dieser Schadstoffgruppe wie die Privatwagen. VOC enthält krebserregende Stoffe und ist massgeblich an der Bildung von Sommersmog beteiligt. Da die diesbezüglichen Grenzwerte im Kanton Basel-Stadt immer noch grossflächig überschritten werden, muss diese drohende Entwicklung nach Möglichkeit eingedämmt werden. Die UVEK hat bereits in ihrem Bericht zum Luftreinhalteplan eine entsprechende Forderung aufgestellt und erwartet, dass die Motorräder in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden. Das Gleiche verlangt auch der Anzug 08.5349.01 von Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung für Motorräder und Motorroller.
- In der Innerstadt entsteht Suchverkehr durch die Hoffnung, einerseits einen näher beim Ziel gelegenen Parkplatz zu finden und andererseits die in Parkhäusern anfallende Gebühr zu vermeiden. Die UVEK hält es deshalb für angezeigt, dass die innerhalb des Grossbasler Cityrings und der Kleinbasler Kernzone gelegenen Parkfelder rund um die Uhr kostenpflichtig sind. Dann fahren die Parkplatzsuchenden eher direkt in ein Parking. Selbstverständlich kann das Parkieren für Bewohner der Innenstadt erleichtert werden.

3. Argumente der Interessengruppen

Wie in Kapitel 2.1 erwähnt, hat die UVEK die Argumente verschiedener Interessengruppen angehört. Sie hat diese in ihre Erwägungen einbezogen, möchte sie aber an dieser Stelle trotzdem kurz zusammengefasst darstellen:

Handelskammer und Gewerbeverband beider Basel

Die beiden Verbände vermessen im Ratschlag eine Quantifizierung des Suchverkehrs nach Quartieren. Ob mit der Parkraumbewirtschaftung die „richtigen“ Parkplätze bewirtschaftet werden, um den Suchverkehr einzudämmen, bleibt unklar. Die Grundlagen, um eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, sind deshalb aus ihrer Sicht ungenügend.

Verschiedene Gemeinden führen ohne Koordination eine Parkraumbewirtschaftung ein. Es bräuchte aber zwingend *ein* Gesamtsystem. Weil von der Parkraumbewirtschaftung viele Pendler betroffen sind, muss auch das Elsass und Südbaden einbezogen werden.

Es sollen 12'000 Parkplätze zusätzlich bewirtschaftet werden, ohne dass Rahmenbedingungen vorhanden sind, die die Konsequenzen abfedern könnten. Pendler sind auf weisse Parkplätze in den Quartieren angewiesen. Viele Firmen sind nicht in der Lage, ihren Angestellten einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen.

Wünschbar wäre es, möglichst viele Pendler auf den ÖV zu bringen. Dafür braucht es aber nicht nur Anreize, sondern auch Angebote. Park-and-ride-Anlagen und Quartierparkings müssen deshalb *vor* der Bewirtschaftung von Parkplätzen realisiert werden. Eine entsprechende Lockerung der Parkraum-Verordnung war Ziel der Parkraum-Initiative, die allerdings die notwendige Unterschriftenzahl nicht erreicht hat.

Als positiv erachten die beiden Verbände die Zweckbindung der Einnahmen. Problematisch ist allerdings, dass im vorgeschlagenen Fonds zuerst eine Deckungslücke entsteht; erst nach mehreren Jahren hat es darin genug Geld, um Quartierparkings und Park-and-ride-Anlagen zu finanzieren. Wichtig wäre es aber, dass den Konsequenzen der Parkraumbewirtschaftung sofort mit flankierenden Massnahmen begegnet wird.

Im Verhältnis zu einem fest gemieteten Parkplatz ist die Stadtparkkarte mit 2'000 bis 3'000 pro Jahr CHF sehr teuer. Ein Parkplatz darf Geld kosten; es handelt sich um ein knappes Gut. Aber die Stadtparkkarte kann nicht mit einem fixen Parkplatz verglichen werden. Sie garantiert nicht, dass man auch einen Parkplatz am gewünschten Ort findet.

Touringclub, Sektion beider Basel (TCS)

Der TCS vertritt eine ähnliche Haltung wie Gewerbeverband und Handelskammer. Im Grundsatz spricht er sich nicht gegen eine stärkere Bewirtschaftung des Parkraums aus. Die Parkraumbewirtschaftung führt aber dazu, dass die Konsumenten in einem Kanton mit bereits hohen Motorfahrzeugsteuern zusätzlich belastet werden. Mit den Motorfahrzeugsteuern werden mehr als die effektiven Kosten abgegolten, die das Autofahren auslöst.

Wird die Parkraumbewirtschaftung eingeführt, müsste man die Einwohner anderweitig entlasten, z.B. bei den Steuern. Vorstellbar wäre auch, dass alle Fahrzeuge mit einem BS-Kontrollschild gratis parkieren dürfen und nur die Auswärtigen eine Parkkarte brauchen.

Störend ist die Grundhaltung bei den Bussen: Busseneinnahmen werden budgetiert und zusätzliches Personal zur Eintreibung der Bussen eingestellt. Bussen dienen doch aber der Verhaltenslenkung – mit dem Ziel, dass sich alle korrekt verhalten. Erreicht man dieses Ziel, erzielt man keine Einnahmen!

Park-and-ride-Anlagen müssen vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung gebaut werden. Sie müssen vom Kanton vorfinanziert werden.

Verkehrsclub, Sektion beider Basel (VCS)

Die Luftreinhalteordnung schreibt vor, die Luftqualität müsse besser werden. Pendler müssen deshalb auf den ÖV gebracht werden. Dies funktioniert aber nur, wenn eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird. Um einen Anreiz zum Umsteigen auszulösen, muss das Parkieren in der Stadt teurer sein als das Benutzen des ÖV. Aus diesem Grund sind die sehr tiefen Gebühren für den VCS nicht nachvollziehbar.

Quartierparkings sind eine private Angelegenheit und müssen nicht staatlich finanziert werden. Sobald alle Parkplätze an der Oberfläche bewirtschaftet werden, rentieren entsprechende Investitionen. Park-and-ride-Anlagen auf dem Boden von Basel-Stadt kommen nicht in Frage. Die Pendler müssen ausserhalb der Stadtgrenzen abgeholt werden, und zwar möglichst weit ausserhalb. Die betroffenen Kantone und Länder sind selbst für das notwendige Parkplatzangebot verantwortlich. Wenn in der Stadt keine Gratis-Parkplätze mehr zur

Verfügung stehen, dann steigt der Druck. Das Land ist in Frankreich günstig; eine Park-and-ride-Anlage dürfte dort deshalb selbsttragend sein.

Das mit der Parkraumbewirtschaftung eingenommene Geld muss in den Ausbau des ÖV investiert werden. Alternativ denkbar wäre auch eine Rückerstattung der Einnahmen an die Bevölkerung, analog dem Energiesparfonds. Die Basler Bevölkerung leidet unter den Pendlern, also wäre es gerechtfertigt, sie dafür finanziell zu entschädigen.

Über den Preis soll eine Auslastung der Parkplätze von 80% angestrebt werden. Dies ist eine merkwürdige Vorstellung, will man die Leute doch zum Umsteigen motivieren. Man sollte die Quote entweder auf 50% senken oder Parkplätze auflösen, um wieder auf 80% zu kommen – keinesfalls aber die Preise senken, sollte die Auslastung darunter liegen.

Der Freizeitverkehr wird kaum in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen. Wenn jemand am Abend mit dem Auto in die Stadt fahren will, dann soll er eines der Parkhäuser benutzen und nicht Gratis-Parkplätze auf Allmend. Heute stehen die Parkhäuser am Abend meist leer. Die auf Allmend parkierten Autos vermindern nicht nur die Lebensqualität, sondern ergeben allgemein ein schlechtes Bild. Basel verkauft und präsentiert sich schlecht. Ausserdem besteht nachts durch den motorisierten Individualverkehr ein Lärmproblem. Mit dem ÖV-Nachtnetz besteht bereits eine gute Alternative.

4. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 9. Dezember 2009 mit 8:0 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 5:4 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes und mit 8:1 Stimmen, den Anzug Andreas Ungricht und Konsorten betreffend bessere Parkmöglichkeiten in den Quartieren mit Hilfe überschreitender Parkerlaubnis in der blauen Zone abzuschreiben.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit)

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 09.0655.01 und den Bericht Nr. 09.0655.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Dem Umsetzungskonzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel wird unter nachstehenden Grundsätzen zugestimmt:
 - a. Die Parkplätze innerhalb des Grossbasler Cityrings und der Kleinbasler Kernzone sind ohne Ausnahme an allen Tagen und zu jeder Tageszeit gebührenpflichtig.
 - b. Motorräder werden nach Möglichkeit in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen.
 - c. Die Gebühren der Parkplätze auf Allmend werden so ausgestaltet, dass die Benutzung der Parkhäuser preislich attraktiv ist, bei einer Abnahme des motorisierten Verkehrs Parkplätze auf Allmend zu Gunsten der Wohnumfeldaufwertung aufgehoben werden können und ein Beitrag zu besserer Luftqualität geleistet wird.
 - d. Eine Schaffung von zusätzlichem Parkraum ist nicht zulässig.
2. Für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung Basel wird ein Rahmenkredit in der Höhe von CHF 6'750'000 (Preisbasis Januar 2008, Produktionskostenindex PKI) für die Jahre 2010-2013 (Pos. 506580020000) bewilligt.
3. Das Konzept Parkraumbewirtschaftung wird innerhalb von dreieinhalb Jahren nach Beschluss des Grossen Rates vollständig umgesetzt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.