



An den Grossen Rat

18.5168.04

BVD/P185168

Basel, 31. August 2022

Regierungsratsbeschluss vom 30. August 2022

Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. September 2020 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgende den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Die Menge an Parkplätzen ist nach oben begrenzt, da die Siedlungsfläche begrenzt ist und neben Parkplätzen vielfältig andere Nutzungen den öffentlichen Raum beanspruchen. Gleichzeitig ist die Nachfrage nach Abstellplätzen für Autos schwer zu senken, da sich nach wie vor viele Leute nicht vorstellen können, ohne Auto oder zumindest ohne eigenes Auto zu leben. Insgesamt gibt es in der Stadt Basel rund 104'000 Parkplätze gegenüber 57'000 von BaslerInnen immatrikulierte Autos, das sind pro Auto 1,8 Parkplätze, also fast doppelt so viele Parkplätze wie Autos. Die Auslastung des Parkraums ist jedoch je nach Uhrzeit und Lage verschieden.

Über den Marktmechanismus liesse sich ein räumlich und zeitlich effizienter Abgleich zwischen Angebot und Nachfrage bewerkstelligen: der Preis eines Parkplatzes variiert zeitlich und räumlich. Ist in einem Strassenabschnitt die Auslastung tief, sinkt der Preis; ist die Auslastung hoch, steigt der Preis. Dieser Preismechanismus lässt sich so einstellen, dass eine maximale Auslastung (zum Beispiel 85%) nicht überschritten wird. So ist zu jeder Zeit und überall sichergestellt, dass Autofahrerinnen und Autofahrer direkt einen Parkplatz finden. Ein solches System bedingt einerseits Sensoren im Parkraum und andererseits eine dynamische Abwicklung der Parkplatzgebühren. Letzteres soll laut Regierungsrat ohnehin eingeführt werden (Ratschlag "Kapo 2016"), ersteres ist heutzutage sehr günstig zu installieren. Die Stadt San Francisco hat bereits intelligente Parkplätze und konnte so die Parkplatzsuchzeit um 43% senken und die Diskussionen um Parkplätze substanziell reduzieren. Im Dezember 2017 wurde dort gemeinsam mit dem Gewerbe und Organisationen wie der Handelskammer beschlossen, das System stadtweit einzuführen. Auch in der Schweiz wird dieser Ansatz seit Jahren von Avenir Suisse, der liberalen Denkfabrik, und Verkehrsplanern propagiert. Er hat sich zudem im Flugverkehr und im öffentlichen Verkehr etabliert.

In diesem Zusammenhang ist entscheidend, wie der Preis zu Stande kommt. Eine gute Option ist eine Aufteilung auf einen fixen Teil und einen variablen Teil, der sich an der Auslastung orientiert. Der fixe Teil entspricht der Grundgebühr (Anwohnerparkkarte, Tageskarte, Stundengebühr etc., vergleiche 17.5288.02 betreffend Kostenwahrheit bei öffentlichen Parkplätzen). Der variable Teil könnte neben der Auslastung im Strassenabschnitt auch weitere Faktoren berücksichtigen, wie beispielsweise ob es sich um ein/e Anwohnerin oder PendlerIn handelt, die Dimension (vergleiche 17.5266.02 betreffend durchschnittliche Fahrzeuggrösse und Leergewicht bei Neuwagen) und Emissionen des Fahrzeuges usw. Bei Anwohnenden sollte man in diesem Zusammenhang den Preis bei einem Maximum deckeln. In San Francisco hat sich gezeigt, dass bereits kleine Differenzen im Cent-Bereich reichen, damit sich die parkierten Autos effizient verteilen, so dass in jedem Strassenabschnitt alle einen Parkplatz finden.

Die Sozialverträglichkeit dieses marktwirtschaftlichen Ansatzes wird sichergestellt, indem Teile der Park-einnahmen vorrangig in Quartieren mit hoher Auslastung eingesetzt werden. Solche Quartiere kommen so vermehrt in den Genuss von Massnahmen zur Steigerung der Wohnlichkeit und zur Verbesserung der Abstell-situation von Fahrzeugen. Solche Massnahmen können von raumeffizienten Neugestaltungen bis hin zur Förderung von carsharing gehen. Netto profitieren durch diesen Mechanismus Quartiere, die ei-nerseits in der Tendenz von eher ärmeren Personen bewohnt sind und andererseits dicht bebaut sind – und folglich gute Lösungen zur Allmend- und Parkraumgestaltung eher teuer sind.

Zusammengefasst heisst das: Dieser Ansatz kombiniert das Instrument Markt bei der Preisbildung und Abwicklung der Nachfrage und sorgt für sozialen Ausgleich bei der Problemlösung (Mittelverwendung). Der Preis für Anwohner/innen bewegt sich so in einem definierten Bereich (Feinverteilung); der Preis für Pendler, Besucher etc. ist ebenfalls auslastungsabhängig, aber nicht gedeckelt. Es hat so immer genü-gend freie Parkplätze und die Menge und Anordnung von Parkplätzen kann sich wieder vermehrt an ge-stalterischen Überlegungen orientieren. Verwaltung und Politik erhalten auf diese Weise auch konstant eine Übersicht zur Parkplatzverfügbarkeit in den Quartieren.

Der Regierungsrat wird eingeladen, binnen zweier Jahre die bestehende Parkraumbewirtschaftung in oben genanntem Sinne weiterzuentwickeln. Dabei sollen soweit möglich die Systemeinführungskosten aus dem Pendlerfonds gedeckt werden.

Raphael Fuhrer, Barbara Wegmann, Martina Bernasconi, Beat Braun, David Wüest-Rudin, An-dreas Zappalà, Raoul I. Furlano, Thomas Müry, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brü-derlin, Thomas Gander, Lisa Mathys, Danielle Kaufmann, Aeneas Wanner, Jörg Vitelli, Beat Leuthardt“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat mit Schreiben vom 12. August 2020 (Nr. 18.5168.03) bereits einmal zu die-sem Anzug berichtet. Er hat damals festgestellt, dass die 2019 vorgenommene Erhöhung der Park-kartengebühren grundsätzlich wirkt. Er hat aber auch betont, dass eine spürbare Entlastung des öffentlichen Parkraums nur mit noch höheren Preisen für die Anwohnenden und das Gewerbe zu erreichen wäre.

Der Grosse Rat hat am 24. Juni 2021 auf der Basis der regierungsrätlichen Vorlage zur «künftigen Parkierungspolitik» Änderungen am Umweltschutzgesetz und am Bau- und Planungsgesetz be-schlossen (P181410, GRB 21/26/08G). Die Gesetzesänderungen verlangen unter anderem eine Verlagerung von Parkplätzen vom Strassenraum auf Privatgelände (USG § 16 Abs. 2^{bis}). Zudem soll sich die Gebührenhöhe der Parkraumbewirtschaftung an der Kostenwahrheit und dem Verur-sacherprinzip orientieren (USG § 16 Abs. 1^{ter}).

Am 26. September 2021 hat das Stimmvolk die Initiative «für erschwingliche Parkgebühren» mit 55,7% Nein-Stimmen abgelehnt. Diese Initiative wollte die vom Regierungsrat per 2019 vorgenom-mene Erhöhung der Parkkartengebühren rückgängig machen. Das Abstimmungsresultat bestätigt die Parkierungspolitik des Regierungsrates. Das eher knappe Ergebnis hat aber auch gezeigt, dass eine weitere deutliche Erhöhung der Parkkartengebühren aktuell kaum auf Akzeptanz stossen würde.

2. Aktuelle Arbeiten

2.1 Revision Parkraumbewirtschaftungsverordnung

Aufgrund der angepassten Gesetzesgrundlage, dem vorliegenden Anzug Fuhrer und einem weite-ren politischen Vorstoss (Anzug Cuénod betreffend Anwohnerparkgebühren nach beanspruchter Parkfläche) ist der Regierungsrat aktuell daran, eine Vorlage zur Revision der Parkraumbewirt-schaftungsverordnung auszuarbeiten. Nach aktuellem Planungsstand wird er diese Vorlage im

Herbst 2022 in eine öffentliche Vernehmlassung geben. Eine definitive Fassung soll nach aktueller Planung Mitte 2023 in Kraft gesetzt werden.

2.2 Automatische Auslastungserhebungen

Im Rahmen des Pilotprojektes «smarte Strasse»¹ prüft der Regierungsrat aktuell eine kamerabasierte Auslastungserhebung von Parkplätzen. Die ersten Ergebnisse sind vielversprechend. Gleichzeitig zeigen sie, dass noch ein erheblicher Entwicklungsbedarf besteht, um auch auf längeren Parkfeldern ohne Einteilung in Einzelparkplätze zuverlässige Resultate zu generieren. Die Versuchsanordnung zeigt ausserdem, dass es sehr schwierig werden dürfte, gute Kamerastandorte zu finden, die eine Auslastungserhebung einer grösseren Anzahl Parkfelder im Strassenraum zulassen.

Parallel zu diesem Test wird die technische Entwicklung von im Boden eingelassenen Parkplatzsensoren weiter beobachtet. Auch hier stellt sich vor einer flächendeckenden Ausführung das Problem einer zuverlässigen Erfassung längerer Parkfelder. Eine flächendeckende Installation solcher Sensoren wäre voraussichtlich mit unverhältnismässig hohen Betriebs- und Wartungskosten verbunden. Für eine flächendeckende, automatische Auslastungserhebung wäre wahrscheinlich die Kombination verschiedener Erhebungstechniken und Datenquellen zweckmässig.

2.3 ParkSmart Basel

Die App «ParkSmart Basel» ermöglicht es seit einiger Zeit, Parkuhrengebühren aber auch Parkkarten direkt auf dem Smartphone zu bezahlen. Damit ist eine erste wichtige Voraussetzung geschaffen, um Parkgebühren dynamischer und flexibler als bisher anpassen zu können. Bisher bezahlt ein kleiner (aber stetig steigender) Anteil der Parkierenden die Parkuhrengebühren mit der App². Bei den Besucherparkkarten macht der Anteil der App-Verkäufe im April 2022 fast die Hälfte aus.

Ob die ParkSmart-App die Parkuhren in den nächsten Jahren vollständig ablösen kann, wird sich zeigen. Auf jeden Fall wird es auch langfristig eine ergänzende Bezahlösung für Personen ohne Smartphone brauchen.

3. Antrag

Aufgrund der diversen laufenden Arbeiten beantragen wir, diesen Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen und den Anzug Raphael Fuhrer betreffend „intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen“ erneut stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

¹ <https://www.entwicklung.bs.ch/grundlagen/smart-city/smart-strasse.html>

² Im Mai 2022 kamen 15% der Bruttoeinnahmen der Parkuhren von der App-Lösung. Bezüglich Anzahl Transaktionen dürfte der Anteil der App-Lösung noch etwas höher liegen.