



An den Grossen Rat

18.5168.05

BVD/P185168

Basel, 16. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2024

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 19. Oktober 2022 vom Schreiben 18.5168.04 Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrats folgend den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten 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 Parkeinnehmungen 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 Abstellssituation von Fahrzeugen. Solche Massnahmen können von raumeffizienten Neugestaltungen bis hin zur Förderung von carsharing gehen. Netto profitieren durch diesen Mechanismus Quartiere, die einerseits 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 genügend freie Parkplätze und die Menge und Anordnung von Parkplätzen kann sich wieder vermehrt an gestalterischen 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, Andreas Zappalà, Raoul I. Furlano, Thomas Müry, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Thomas Gander, Lisa Mathys, Danielle Kaufmann, Aeneas Wanner, Jörg Vitelli, Beat Leuthardt»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Anzug Fuhrer fordert möglichst verursachergerechte Parkgebühren und zielt hierzu in erster Linie auf die Auslastung der Parkplätze. Zudem sollen auch weitere Faktoren wie die Fahrzeuggrösse oder der Zweck des Parkierungsvorgangs (z.B. Wohnen, Arbeiten) berücksichtigt werden. Formal gesehen verlangt der Anzug eine Anpassung der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV).

Zum Anzug Fuhrer hat der Regierungsrat bereits am 12. August 2020 und am 31. August 2022 berichtet. Seit der Einreichung des Anzugs im 2018 hat der Grosse Rat das Umweltschutzgesetz angepasst (vgl. Kap. 1.1) und der Regierungsrat hat die PRBV revidiert (vgl. Kap. 2.1).

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Grosse Rat hat das Umweltschutzgesetz am 24. Juni 2021 so angepasst, dass sich die Parkgebühren «*an der Kostenwahrheit und am Verursachendenprinzip*» orientieren sollen (USG § 16 Abs. 1^{ter}). Zudem soll der Kanton für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichen Strassenraum auf Privatgelände sorgen (USG § 16 Abs. 2^{bis}). Diese Gesetzesanpassungen zielen in eine ähnliche Richtung wie der vorliegende Anzug Fuhrer.

1.2 Planerische Grundlagen

Mit dem Beschluss zur Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» hat sich der Regierungsrat zur Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung bekannt. Er hat sich vorgenommen, Projekte für Quartierparkings aktiv zu entwickeln, die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums durch die Einführung grössenabhängiger Parkkartengebühren zu optimieren und die effiziente Nutzung über Auslastungserhebungen periodisch zu prüfen. Im Grundsatz unterstützt die Mobilitätsstrategie des Regierungsrats damit also die Forderungen des Anzugs.

2. Laufende Arbeiten im Bereich Parkraumbewirtschaftung

2.1 Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung

Aufgrund der vorher aufgeführten gesetzlichen und planerischen Grundlagen und in Kenntnis der Forderungen des Anzugs Führer hat der Regierungsrat am 18. Juni 2024 die Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) revidiert (RRB 24/20/52). Die revidierte Verordnung tritt auf den 1. Januar 2025 in Kraft. Sie enthält die folgenden wesentlichen Anpassungen:

- Differenzierung der Gebühren für Anwohnerparkkarten und Pendlerparkkarten entsprechend der Fahrzeuglänge in drei Kategorien,
- Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparkkarten in zwei Schritten,
- Erhöhung der Gebühren für Pendlerparkkarten in zwei Schritten,
- Erhöhung und Flexibilisierung der Parkuhrentarife.

2.2 Auslastungserhebungen

Im Herbst 2023 wurde erneut eine manuelle Erhebung der Parkplatzauslastung im Strassenraum durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Situation im Vergleich zur Erhebung 2019 nicht wesentlich verändert hat. Insgesamt sind die Strassenparkplätze am Vormittag durchschnittlich zu 85% ausgelastet. Am Abend liegt die mittlere Auslastung bei 89%. Kritisch ist die Auslastung vor allem am Abend in den dichten Wohngebieten (z.B. Matthäus, Teile St. Johann und Teile Gundeli). Details zu den Erhebungen können dem entsprechenden Bericht¹ entnommen werden.

Das Amt für Mobilität hat ergänzend zur manuellen Erhebung Versuche für automatische Auslastungserhebungssysteme durchgeführt. Systeme mit Bodensensoren oder fixen Kameras wären – flächendeckend umgesetzt – sehr teuer und für den Anwendungszweck ungeeignet, da sie im Parkverbot abgestellte Fahrzeuge kaum erfassen können. Systeme mit einer automatischen Auswertung der Aufnahmen fahrender Kameras sind technisch möglich und in einigen Städten Europas bereits im Einsatz. Ob sie mit vernünftigen (finanziellen) Aufwand zuverlässige und flächendeckende Resultate liefern können, ist noch zu klären.

Der Regierungsrat wird die Auslastung der öffentlichen Strassenparkplätze weiterhin periodisch erfassen und analysieren. Mittel- bis langfristig strebt er hierfür eine automatisierte Lösung an, mit der zugleich auch die Kontrolltätigkeit der Kantonspolizei zum ruhenden Verkehr optimiert werden kann.

2.3 Konzept Mehrfachnutzungen und Konzept Quartierparkings

Die beschlossene Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung soll eine Verlagerung von Strassenparkplätzen in private Tiefgaragen unterstützen. Eine solche Verlagerung setzt einerseits eine angemessene Kontrolle zur Durchsetzung der Regeln der Parkraumbewirtschaftungsverordnung voraus. Andererseits ist die Verlagerung aber nur möglich, wenn die bestehenden privaten Parkierungsgelegenheiten effizienter und mit einer höheren Auslastung genutzt sowie in einzelnen Quartieren zusätzliche Parkings auf Privatareal geschaffen werden.

Der Regierungsrat hat deshalb ein Vorgehen genehmigt, wie private Parkplatzbetreiber zu vermehrten Mehrfachnutzungen ihrer Anlagen angeregt werden können. Die entsprechenden Arbeiten wurden im Sommer 2024 begonnen. Erste Resultate sollen im Verlaufe des Jahres 2025 vorliegen. Ergänzend hat der Regierungsrat das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragt, ein Konzept für die aktive Entwicklung von Quartierparkings zu erarbeiten und mit einem Privatparkplatzmonitoring zu ergänzen (vgl. Medienmitteilung vom 27. Februar 2024²).

¹ <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strategien-und-konzepte/parkplatzstrategie>

² <https://www.bs.ch/medienmitteilungen/2024-besser-genutzte-parkplaetze-auf-privatarealen-schaffen-platz-fuer-mehr-stadtgruen-velostreifen-und-aufenthaltsflaechen>

3. Stellungnahme zu den Forderungen des Anzugs

3.1 Marktpreise

Der Anzug fordert eine räumlich und zeitlich differenzierte Festlegung der Parkgebühren, um die Parkierungsnachfrage besser auf das vorhandene Parkplatzangebot abzustimmen. Dieser Marktmechanismus wäre an sich begrüssenswert. Er würde aber nur bei gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen funktionieren. Die höchsten Parkplatzauslastungen finden sich in Basel in den Abendstunden in den dichten Wohngebieten. Die grosse Mehrheit der Parkplätze ist in diesen Gebieten als blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung bewirtschaftet. Entsprechend fällt für ein kurzzeitiges Parkieren am Tag oder das Parkieren über die Nacht gar keine Gebühr an. Das längere Parkieren ist nur mit einer Parkkarte gestattet. Rund 80% der Parkierungsvorgänge am Abend geschehen durch Anwohnende.

Eine Auslastungssteuerung über den Preis würde damit nur über räumlich differenzierte Gebühren der Anwohnerparkkarten funktionieren. Ein solcher Ansatz würde dazu führen, dass die Anwohnerparkkarten auf dem Bruderholz sehr günstig, im Matthäus, im Gundeli oder im St. Johann hingegen sehr teuer würden. Der Regierungsrat hält einen solchen Ansatz deshalb weder für gerecht noch sozialverträglich. Die soziale Verträglichkeit kann auch nicht mit ausgleichenden Massnahmen, wie sie der Anzug vorschlägt, hergestellt werden (vgl. Kap. 3.3).

Mit der Revision der PRBV hat der Regierungsrat die festen Gebietseinteilungen für die Festlegung der Parkuhrengelbühren gestrichen. Neu werden ab dem 1. Januar 2025 die Parkuhrengelbühren ortsspezifisch entsprechend der Auslastung und der Lage in der Stadt spezifisch festgelegt werden. Zulässig ist ein Bereich von einem bis vier Franken pro Stunde. Diese Spannweite sollte reichen, um – entsprechend den Forderungen des Anzugs - eine gleichmässige Auslastung der Parkuhrenparkplätze zu erreichen.

3.2 Preis-Differenzierung nach weiteren Faktoren

Mit der Revision der PRBV sind die Gebühren für Anwohnerparkkarten und Pendlerparkkarten ab dem 1. Januar 2025 entsprechend der Fahrzeuggrösse abgestuft: Für Fahrzeuge, die kürzer als 3.90m sind, kostet die Parkkarte jeweils 90 Franken pro Jahr weniger als für mittelgrosse Fahrzeuge. Fahrzeuge, die länger als 4.90m sind, bezahlen für die Parkkarten 90 Franken pro Jahr mehr als mittelgrosse Fahrzeuge.

Mit der ebenfalls schon beschlossenen nächsten Gebührenanpassung auf den 1. Januar 2027 erhöht sich die Differenz zwischen den einzelnen Fahrzeugkategorien auf jeweils 180 Franken.

Eine Differenzierung nach Nutzerkategorien gibt es schon länger. So zahlen Anwohnende auch nach den beschlossenen Gebührenerhöhungen wesentlich weniger für ihre Parkkarte als Pendelnde oder Besucherinnen und Besucher. Am günstigsten ist das Parkieren für das Gewerbe.

Die diesbezüglichen Forderungen des Anzugs sind also entweder bereits seit Längerem erfüllt oder werden ab dem 1. Januar 2025 erfüllt sein.

3.3 Kompensationen zur Steigerung der Sozialverträglichkeit

Mit 80% der Bruttoeinnahmen der Besucher- und Pendlerparkkarten und 20% der Bruttoeinnahmen der Anwohnerparkkarten fliesst ein wesentlicher Teil der Parkkartengebühren in den Mobilitätsfonds. Mit dem Mobilitätsfonds (früher Pendlerfonds) werden Projekte in der trinationalen Agglomeration Basel unterstützt, die zu einer umweltfreundlichen Mobilität oder zu einer Parkplatznachfragereduktion beitragen. Auch wenn diese Mittel nicht explizit für einen sozialen Ausgleich für weniger privilegierte Quartiere eingesetzt werden, wäre der Fonds grundsätzlich genügend dotiert, um entsprechende Massnahmen im Mobilitätsbereich zu finanzieren.

Der Regierungsrat strebt die im Anzug vorgeschlagenen Massnahmen wie eine Steigerung der Wohnlichkeit durch verkehrsberuhigende Massnahmen oder eine Verbesserung der Abstellplatzsituation durch Quartierparkings (vgl. Kap. 2.3) unabhängig von der Festlegung der Parkgebühren bereits an. So sind beispielsweise aktuell im Matthäus und im St. Johann Pilotversuche für Superblocks geplant.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass gerade in dicht besiedelten Quartieren der Bedarf an verkehrsberuhigenden Massnahmen besonders gross ist. Entsprechend ist im untergeordneten Strassennetz Tempo 30 bereits seit längerem flächendeckend umgesetzt und wo sinnvoll und von der lokalen Bevölkerung erwünscht gibt es Begegnungszonen. Die Umsetzung weitergehender Massnahmen ist in diesen Quartieren besonders komplex und langwierig, weil der begrenzte Raum sehr vielen verschiedenen Anforderungen genügen muss. Massnahmen zur weiteren Aufwertung des Strassenraums scheitern meist nicht an den Finanzen, sondern eher an den fehlenden Flächen, an politischem Widerstand oder an Rekursen der Anwohnerschaft.

Auch wenn solche sozialausgleichende Massnahmen in grossem Stil umgesetzt würden, würde wohl die Mehrheit der Bevölkerung räumlich differenzierte Gebühren für Anwohnerparkkarten zu Recht als unfair empfinden.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin