



Vernehmlassungsfragebogen: Künftige Parkierungspolitik

Revision Parkplatzbewirtschaftungsverordnung (PRBV) Anpassungen im Umweltschutzgesetz (USG) Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Die Vernehmlassung zur künftigen Parkierungspolitik dauert vom 15. März 2018 bis zum 31. Mai 2018.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme dieses Formular auf www.regierungsrat.bs.ch/geschaefte/vernehmlassungen herunterladen und uns **elektronisch** zustellen (simon.kettner@bs.ch, Betreff: Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik). Falls Sie das Formular lieber auf Papier bearbeiten, schicken Sie Ihre Antwort an:

Amt für Mobilität
Simon Kettner
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH-4001 Basel

Ihre Angaben

Organisation / Institution:	Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt
Strasse und Nr.:	Rebgasse 1
PLZ und Ort:	4058 Basel
Land:	Schweiz
Kontaktperson Name / Vorname:	Pascal Pfister, Parteipräsident
Kontaktperson E-Mail Adresse:	pascalpfister@gmx.net
Ort und Datum:	Basel, 30. Mai 2018
Unterschrift (für Papierversand):	

Formular bis spätestens 31. Mai 2018 elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

1. Einleitende Fragen

1. Erachten Sie es als sinnvoll, in allen Quartieren eine maximale Auslastung der Strassenparkplätze von 90 bis 95% anzustreben, um eine genügende Parkplatzverfügbarkeit sicherzustellen und den Parksuchverkehr zu reduzieren?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die SP Basel-Stadt begrüsst den Entscheid, mit einer neuen Parkierungspolitik die Strassenparkplätze aufzulösen und den öffentlichen Raum der Bevölkerung zurückzugeben.

Die angestrebte Auslastung der Strassenparkplätze von 90 – 95% ist jedoch nicht realistisch, weil der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum zu gross ist. Angestrebt werden muss eine Auslastung von 95 – 100%. Wird diese Quote unterschritten, sind Parkplätze umzuwandeln.

2. Halten Sie die grundsätzliche Stossrichtung „Erhöhung der Parkgebühren“ für zweckmässig, um die Auslastung der Strassenparkplätze durch eine Verlagerung der Nachfrage auf private Parkplätze zu reduzieren?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Öffentlicher Raum ist ein begrenztes Gut und damit auch sehr wertvoll. Die Nutzung als Parkraum konkurriert vielerorts mit anderen Nutzungen. Darum ist eine angemessene Parkgebühr sinnvoll. Sie kann auch dazu beitragen, dass es für die Nutzerinnen und Nutzer des privaten Pkw attraktiv ist, einen Stellplatz auf privatem Grund zu nutzen und damit für eine Entspannung bei der Auslastung sorgen.

Es ist jedoch zu bedenken, dass die Attraktivität der Anwohnerparkkarte mit dem Versprechen einer durchschnittlichen Parkplatzauslastung von 95-100% erhöht wird. Folglich ist es fraglich, ob die Erhöhung des Preises ausreichend ist, damit eine signifikante Verlagerung auf private Parkplätze stattfinden wird (siehe Antwort 14).

Um zu überprüfen ob die angestrebte Verlagerung von öffentlichen auf private Parkplätze statt findet, ist es zudem zwingend, analog zum Parkplatzkataster von Parkplätzen im öffentlichen Raum, ein Kataster von Parkplätzen im privaten Raum zu erstellen und die Auslastung der privaten Parkplätze zu erfassen. Zudem müssen künftig auch für die Auslastungsberechnung die privaten Parkplätze mit berücksichtigt werden.

3. Halten Sie es für sinnvoll, dass der Kanton private Quartierparkings mitfinanziert, um die Parkplatzverfügbarkeit in dicht bebauten Wohnquartieren zu verbessern?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Mitfinanzierung von Quartierparkings durch den Kanton ist sinnvoll, um die Parkplatzverfügbarkeit in dicht bebauten Wohnquartieren zu verbessern. Die Beiträge aus dem Pendlerfonds sollen aber neu dem Finanzhaushaltsgesetz (Ausgabenbericht, Ratschlag) unterstellt werden. Dies bedeutet, dass ab einem Betrag von CHF 300'000 der Grosse Rat die Mitfinanzierung bewilligen muss. Ab einem Betrag von CHF 1.5 Mio. kann zusätzlich ein Referendum dagegen ergriffen werden. Alternativ kann die Finanzierung von Quartierparkings über das ordentliche Kantonsbudget geregelt werden. Entsprechend muss in der Verordnung zum Pendlerfonds § 3d gestrichen werden. Weiter muss vertraglich sichergestellt werden, dass die mitfinanzierten Anwohnerparkplätze nicht in Parkplätze für Auswärtige umgewandelt werden und den Anwohnerinnen und Anwohner zur Kostenmiete vermietet werden. Ebenso soll die Nutzungsdauer vertraglich fixiert werden.

2. Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)

4. Gemäss heutigem Gesetz ist bevorzugtes Parkieren neben Anwohnerinnen und Anwohnern auch „gleichermassen Betroffenen“ zu gewähren. Halten Sie es für zweckdienlich, dass dieser unscharfe Begriff konkretisiert wird? (vgl. § 16 Abs. 2 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.1)

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Definition beschreibt den aktuellen Zustand der Vergabepaxis. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, wieso Wochenaufenthalterinnen und -halter, welche keine Steuern im Kanton Basel-Stadt bezahlen, ebenfalls eine stark subventionierte Anwohnerparkkarte beziehen dürfen. Analog zum Kanton Bern muss eine neue Parkkartenkategorie für «gleichermassen Betroffene» geschaffen werden. Der Preis für die entsprechende Parkkarte muss der Kostenwahrheit von öffentlichen Parkplätzen entsprechen und deshalb ca. CHF 1000 im Jahr betragen (Schriftliche Anfrage Anita Lachenmeier-Thürig, 17.5288.02).

5. Stimmen Sie den redaktionellen Anpassungen von § 17 USG in Bezug auf die finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen zu? (vgl. § 17 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.2)

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die redaktionellen Anpassungen entsprechen der Zielformulierung, die Strassenparkplätze in Quartierparkings zu verschieben.

6. Stimmen Sie den redaktionellen Anpassungen in Bezug auf Park-and-Ride-Anlagen zu? (vgl. § 19 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.3)

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die redaktionellen Anpassungen sind sinnvoll.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Parkplätze in Quartierparkings nicht nur von Anwohnerinnen und Anwohnern, sondern auch von Auswärtigen belegt werden dürfen – unter der Voraussetzung, dass der Kanton die Parkplätze nicht mitfinanziert hat? (vgl. § 19^{bis} USG Absatz 1, Erläuterungsbericht Kap. 3.4)

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Verschiebung von Parkplätzen für Auswärtige in Quartierparkings dient dem Ziel, dass der Strassenraum wieder der Bevölkerung zurückgegeben werden kann.

Um sicherzustellen, dass die Quartierparkings den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung stehen, müssen 75% der Parkplätze Anwohnerparkplätze sein. Durch diese Vorgabe wird verhindert, dass in der Stadt neue öffentliche Parkings geschaffen werden.

8. Stimmen Sie den neuen Bestimmungen zu Quartierparkings zu, mit denen die Kompensationspflicht von neu erstellten Parkplätzen flexibilisiert werden? (vgl. § 19^{bis} USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.4)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Flexibilisierung der Kompensationspflicht von Parkplätzen (§ 19^{bis} Abs. 5) ist ersatzlos zu streichen, da sie dazu führt, dass mehr Parkplätze geschaffen werden.

9. Stimmen Sie zu, dass 20% der Gebühren der Anwohnerparkkarte (=Hälfte der Mehreinnahmen aus geplanter Gebührenerhöhung) in den Pendlerfonds fliessen, um die Mitfinanzierung von Quartierparkings zu erleichtern? (vgl. § 19^{ter} Abs. 1 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.5)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Quersubventionierung ist schlüssig. (Siehe Antwort 3).

10. Stimmen Sie den Grundsätzen der Mittelverwendung des Pendlerfonds zu, die bisher in der Verordnung geregelt waren und die neu auf Gesetzesstufe festgelegt werden sollen? (vgl. § 19^{ter} Abs. 2 bis 5 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.5)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Es ist stossend, dass die Verordnung zum Pendlerfonds nicht Teil der Vernehmlassung ist, da sie wesentliche Sachverhalte regelt, welche mit der Revision der Parkierungspolitik neu geregelt werden müssen.

Die Grundsätze der Beitragsvergabe an Infrastrukturkosten werden in der Verordnung in §2 Abs. 1 a-e des Pendlerfonds geregelt. Diese Regelung soll neu auch auf Gesetzesebene aufgenommen werden. Die Aufzählung soll dabei nach der Priorisierung der Verwendungszweck gegliedert werden. Zusätzlich muss der Zweck des Pendlerfonds neben den bisherigen Ausführungen neu auch Projekte unterstützen, welche dazu beitragen, dass der motorisierte Individualverkehr der Anwohnerinnen und Anwohner reduziert wird. Dies kann zum Beispiel in Form von Kistenvelos geschehen. Diese könnte der Kanton erwerben und gratis an die Velohändler abgeben, welche diese verwalten und zur Kostenmiete der Bevölkerung zur Verfügung stellen (Öffentlich-Private Partnerschaft).

- a) Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs
 - b) Projekte welche den motorisierten Individualverkehr der Anwohnerinnen und Anwohner reduzieren
 - c) Bike-and-Ride-Anlagen;
 - d) (Quartierparkings wenn nicht über das ordentliche Kantonsbudget geregelt);
 - e) Park-and-Ride-Anlagen, sofern von der Parkierungsanlage keine wesentliche Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs erfolgt;
 - f) Temporäre Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen;
- Zudem soll der Pendlerfonds dem Finanzhaushaltsgesetz unterstellt werden, damit sich das Parlament bei grösseren Mitfinanzierungsbeiträgen äussern kann.

3. Fragen zur Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)

11. Stimmen Sie zu, dass die Kompensationspflicht von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen nur noch im USG geregelt wird und im BPG lediglich ein Verweis darauf integriert wird? (vgl. § 74 Abs. 3 PBG, Erläuterungsbericht Kap. 4.1)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Es ist sinnvoll, den gleichen Sachverhalt nur noch an einem Ort zu definieren.

4. Fragen zur Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)

12. Stimmen Sie zu, dass künftig pro Person nur noch eine Anwohnerparkkarte bezogen werden darf, damit die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Strassenraum zugunsten einer erhöhten Verfügbarkeit reduziert werden kann? (vgl. § 5 Abs. 2 PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Vergabepaxis von Anwohnerparkkarten muss grundsätzlich überdenkt werden. Neu soll die Anwohnerin oder der Anwohner einen Nachweis erbringen, dass er auf eine Parkkarte angewiesen ist. Dadurch verlieren alle Anwohnerinnen und Anwohner das Recht auf eine Parkkarte, welche einen privaten Parkplatz besitzen und diesen anderwärtig nutzen. Diese Vergabepaxis wird in den umliegenden Gemeinden Muttenz, Pratteln und Birsfelden heute schon erfolgreich angewendet.

13. Stimmen Sie zu, dass private Fahrzeuggemeinschaften neu eine Anwohnerparkkarte beziehen dürfen, wie es auch eine entsprechende Motion des Grossen Rates verlangt? (vgl. § 5 Abs. 3 PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Diese Ausnahme führt zum missbräuchlichen Erwerb von Parkkarten in mehreren Anwohnerparkkartenzonen. Es ist nicht überprüfbar, ob es sich bei den Fahrzeuggemeinschaften um eine tatsächliche oder nur eine „Schein“-Gemeinschaft handelt.

14. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Anwohnerparkkarte auf das Niveau vergleichbarer Schweizer Städte angehoben wird, um die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum zu reduzieren, eine Verlagerung auf private Tiefgaragen zu fördern und damit die Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen zu verbessern? (vgl. § 15 Abs. 1 lit a PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.1. Zur Verwendung der Mehreinnahmen siehe auch Frage 8)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Erhöhung des Preises der Anwohnerparkkarte (APK) ist unabdingbar um die Nachfrage zu reduzieren. Jedoch scheint der einmalige Erhöhungsschritt von CHF 148 sehr gross. Es besteht die Möglichkeit, dass eine solch grosse Erhöhung einen starken Widerstand in der Bevölkerung gegenüber der neuen Parkraumpolitik auslöst und deshalb die Neuauflage der Parkierungspolitik scheitert (vgl. Autobahnvignette).

Es soll deshalb geprüft werden, ob eine schrittweise Erhöhung des Preises der APK nicht auf eine breitere Akzeptanz in der Bevölkerung stösst. Um bei den Parkplätzen einen ähnlichen Kostendeckungsgrad wie beim öffentlichen Verkehr zu erreichen (60%) muss der Endpreis der APK im Bereich von CHF 600 liegen. In Muttenz, Pratteln und Birsfelden kosten die APK heute zwischen CHF 480-500.

15. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Pendlerparkkarte entsprechend der Preisentwicklung des U-Abos angehoben werden? (vgl. § 15 Abs. 1 lit c PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Preiserhöhung der Pendlerparkkarte (PPK) ist zwingend um die Attraktivität des motorisierten individualen Pendlerverkehrs zu reduzieren. Die Orientierung des Preises am U-Abo ist jedoch falsch. Der Preis muss sich an demjenigen eines privaten Abstellplatzes orientieren (CHF 2000).

16. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Besucherparkkarte angehoben werden, um zu verhindern, dass sie von Pendlern als günstige Parkierlösung verwendet werden? (vgl. § 15^{bis} PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.3)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Preiserhöhung der Besucherparkkarte (BPK) ist unbedingt notwendig um ein Missbrauch durch Pendler zu verhindern. Jedoch ist der Aufschlag von CHF 2 viel zu gering. Der Preis der BPK muss sich neu an einer Tageskarte im Parkhaus orientieren (CHF 30). Im Gegenzug erhält jeder Haushalt in Basel zwei gratis BPK die es ihm erlauben, dass der Besuch sein Fahrzeug für einen Tag gratis parkieren darf. Der Preis der Halbtagesbesucherparkkarte ist entsprechend auf CHF 20 anzupassen.

5. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zur künftigen Parkierungspolitik?

Kommentar:

Parkraumbewirtschaftung in der Nacht

Es ist unverständlich, wieso in der Nacht auf eine Parkraumbewirtschaftung verzichtet wird. Neu soll während 24-Stunden eine Parkraumbewirtschaftung durchgeführt werden. Dadurch werden neu auch jene 5% der Anwohnerinnen und Anwohner, welche heute ohne Anwohnerparkkarte parkieren, verpflichtet eine Anwohnerparkkarte zu beziehen (Rapp, 2017). Siehe auch die Regelungen in den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Birsfelden.

Gewerbeparkkarte

Laut Beobachtungen aus der Bevölkerung nimmt die Anzahl der Fahrzeuge, welche abends mit einer Gewerbeparkkarte parkieren, ständig zu. Im Bericht Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2012-2017 werden diese nicht gesondert ausgewiesen, weshalb sich diese Beobachtung nicht überprüft werden kann.

Gegebenenfalls gilt es diese Lücke zu schliessen, in dem die Preise für die Gewerbeparkkarte ebenfalls angehoben werden. Zudem soll die Gewerbeparkkarte nur noch während den Geschäftszeiten von 6:00 – 18:00 Uhr in allen Parkierungszonen gültig sein. Falls während der Nacht auf einem Anwohnerparkplatz parkiert wird, muss zusätzlich eine Anwohnerparkkarte gelöst werden.

Demokratische Legitimation von Quartierparkings

Leider kann es beim Bau von Quartierparkings dazu kommen, dass diese ohne Grossratsbeschluss bewilligt werden können (siehe Landhof). Dies ist stossend, weil dadurch auch der Bevölkerung, durch ein mögliches fakultatives Referendum, die Möglichkeit genommen wird sich politisch dazu zu äussern. Diese Lücke ist zwingend zu schliessen.

Reservierungsfunktion des PPS

Das permanente Parkleitsystem (PPS) soll zusätzlich mit einer Reservierungsfunktion ausgestattet werden, um den Suchverkehr zu reduzieren.

Parkticket als ÖV-Fahrkarte

Die Parktickets sollen immer auch als ÖV-Fahrkarten gültig sein. Dadurch soll erreicht werden, dass Parkhäuser, welche nicht unmittelbar im Stadtzentrum liegen, attraktiver werden.