



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**11.0675.01 / 09.5116.02 / 10.5193.02**

BVD/P110675/P095116/P105193  
Basel, 11. Mai 2011

Regierungsratsbeschluss  
vom 10. Mai 2011

## Ratschlag

### **Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit)**

sowie

#### **Berichte zu den Anzügen**

- **Heiner Vischer und Konsorten zum gebührenfreien und unbefristeten Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen**
- **David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufhebung der weissen Parkfelder**

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Einleitung</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Ausgangslage Parkraumbewirtschaftung</b> .....	<b>4</b>
3.1 Ratschlag „Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“ April 2009.....	4
3.2 Anzug Heiner Vischer und Konsorten zum gebührenfreien und unbefristeten Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen .....	4
3.3 Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufhebung der weissen Parkfelder ...	5
3.4 Kantonale Initiativen zum Thema Parkieren.....	6
<b>4. Ausgangslage Parkierung</b> .....	<b>6</b>
<b>5. Parkraumpolitik des Kantons Basel-Stadt</b> .....	<b>8</b>
<b>6. Parkraumbewirtschaftung auf Allmend</b> .....	<b>10</b>
6.1 Modifiziertes Konzept .....	10
6.2 Koordination mit Referendumskomitee .....	10
6.3 Regionale Koordination .....	10
6.4 Quervergleich deutschschweizer Städte .....	11
6.5 Zielsetzungen .....	11
6.6 Parkplatz - Arten .....	12
6.6.1 Parkplatz in der blauen Zone .....	12
6.6.2 Gebührenpflichtiger Parkplatz.....	13
6.6.3 Parkplatz in weisser Zone mit Zeitbeschränkung .....	13
6.6.4 Nachtparkplatz .....	13
6.7 Parkverbotsfeld.....	13
6.8 Parkierung in der Innenstadt .....	13
6.9 Parkierung auf dem Bruderholz.....	14
6.10 Parkkarten - Arten .....	14
6.10.1 Anwohnerparkkarte 1 (BESTEHEND) .....	14
6.10.2 Anwohnerparkkarte 2 (NEU).....	14
6.10.3 Besucherparkkarte (NEU).....	14
6.10.4 Pendlerparkkarte (NEU).....	15
6.10.5 Gewerbestandparkkarten I und II (BESTEHEND) bzw. Regionale Handwerkerparkkarte (NEU) 15	
6.11 Distribution der Parkkarten.....	16
6.12 Gebühren.....	17
6.12.1 Gebührenpflichtige Parkplätze .....	17
6.12.2 Parkkarten.....	18
6.13 Benchmark .....	18
6.14 Kontrolle des ruhenden Verkehrs .....	19
6.15 Controlling der Zielerreichung .....	20
<b>7. Finanzen</b> .....	<b>20</b>
7.1 Investitionen.....	20
7.2 Betriebskosten.....	21
7.3 Einnahmen und deren Verwendung .....	21
<b>8. Termine</b> .....	<b>22</b>
<b>9. Anpassungsbedarf bei Verordnungen</b> .....	<b>23</b>
<b>10. Beantwortung der Anzüge</b> .....	<b>23</b>
10.1 Anzug Heiner Vischer .....	23
10.2 Anzug David Wüest-Rudin .....	25
<b>11. Antrag</b> .....	<b>25</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, das Kreditbegehren für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel zu genehmigen. Der beantragte Rahmenkredit beträgt CHF 1'560'000 (Preisbasis Januar 2011, Produktionskostenindex PKI) und wird über eine Zeitdauer von fünf Jahren beansprucht. Das Vorhaben wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 08/36/30.3 vom 4. November 2008 in das Investitionsprogramm, Investitionsbereich Übrige aufgenommen.

Der Kreditantrag erfolgt in der Form eines Rahmenkredits, um die Flexibilität zwischen den bei der Umsetzung involvierten Departementen (BVD und JSD) zu gewährleisten. Technische Weiterentwicklungen möchte der Regierungsrat permanent beurteilen und nach Bedarf in die Umsetzung einfließen lassen.

## 2. Einleitung

Der Regierungsrat hat beschlossen, einen neuen Vorschlag zur Parkraumbewirtschaftung auszuarbeiten und ihn dem Grossen Rat nur ein Jahr nach dem ablehnenden Volkentscheid zur letzten Vorlage zu unterbreiten. Er tut dies in der Überzeugung, dass die Grundsätze einer Parkraumbewirtschaftung nicht bestritten sind. Es ist allgemein anerkannt, dass der beschränkt vorhandene Parkraum auf Allmend so bewirtschaftet werden soll, dass die Parkiermöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Detailhandel und Gewerbe verbessert werden und der Suchverkehr in der Innenstadt wie in den Wohnquartieren reduziert wird. Das Langzeit-Parkplatzangebot auf Allmend soll vorwiegend von der auf Stadtgebiet wohnhaften Bevölkerung genutzt werden können und so wenig wie möglich von auswärtigen Beschäftigten belegt werden. Die Pendlerinnen und Pendler sollen in erster Linie dazu motiviert werden, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und ansonsten Parkraum auf Privatareal in Anspruch nehmen.

Die Abstimmung vom Juni 2010 ergab nur ein sehr knappes „Nein“ zur ersten Vorlage der Parkraumbewirtschaftung. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Gründe für die Ablehnung sorgfältig analysiert und einen intensiven Dialog mit dem Referendumskomitee aufgenommen. Zudem setzt sich der Regierungsrat für eine regionale Gewerbeparkkarte, wie sie vom Referendumskomitee verlangt wurde, ein. Er hat hierzu ein aufwändiges Projekt lanciert, um die Voraussetzungen für die Einführung einer solchen Karte zu erarbeiten. Seit Herbst 2010 läuft hierzu ein intensiver Austausch in mehreren Arbeitsgruppen mit den Nachbargemeinden, dem Kanton Basel-Landschaft und den Wirtschaftsverbänden.

Um die fachliche Basis für die Vorlage weiter zu verbessern, führte die Verwaltung einen Städtevergleich (Benchmark) durch. Weiter überarbeitete sie das geplante Parkkartensortiment und reduzierte die Vorlage auf diejenigen Inhalte, die für die Umsetzung einer praktisch flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, wie sie im Grundsatz akzeptiert ist, erforderlich sind.

### **3. Ausgangslage Parkraumbewirtschaftung**

Das bestehende Parkierungsregime der Stadt Basel ist historisch und teilträumig gewachsen. Letzte grosse Veränderungen wurden Ende der 1980er bis Anfang der 1990er Jahre realisiert, als die Anwohnerparkierung mittels Anwohnerparkkarten in den einzelnen Postleitzahlgebieten (exklusive dem Bruderholz) eingeführt wurde. Die Nachfrage nach Parkplätzen hat sich zwischenzeitlich stark verändert. Die Parkierungsnachfrage variiert zudem im Tagesablauf und nach Wochentag in den verschiedenen Stadtteilen.

Mit dem Projekt Werkstatt Basel wurde in den Jahren 1997 und 1998 nebst vielen anderen Themen auch die Thematik der Bewirtschaftung der Parkplätze in der Stadt Basel wiederum aufgegriffen. Der Regierungsrat hat aus den Ergebnissen der Werkstatt Basel das Aktionsprogramm Stadtentwicklung (APS) entwickelt. Darin sind die Resultate der Werkstatt Basel aufgenommen und zu konkreten Beschlüssen aufgearbeitet.

#### **3.1 Ratschlag „Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“ April 2009**

Die Ergebnisse aus dem APS zur Thematik der Parkierung wurden vom Regierungsrat im Konzept zu einer Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel aufgearbeitet, welche im Ratschlag 09.0655.01 „Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“ mündeten.

Dieser Ratschlag wurde in der UVEK intensiv diskutiert. Die UVEK beantragte mit Bericht 09.0655.02 vom Dezember 2009 dem Grossen Rat, modifizierten Beschlüssen zuzustimmen. Der Grosse Rat nahm im Januar 2010 nochmals Änderungen in der Beschlussfassung vor und stimmte der Parkraumbewirtschaftung für die Stadt Basel zu.

Gegen diesen Grossratsbeschluss wurde das Referendum ergriffen. Im Juni 2010 hat die Bevölkerung mit einer knappen Mehrheit von 50,42 % den Grossratsbeschluss vom Januar 2010 abgelehnt.

#### **3.2 Anzug Heiner Vischer und Konsorten zum gebührenfreien und unbefristeten Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 3. Juni 2009 den nachstehenden Anzug Heiner Vischer und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Elektromobile werden immer effizienter und kostengünstiger. So wird nächstes Jahr eine grosse Japanische Fahrzeugmarke in der Schweiz erstmals ein in Serie hergestelltes Fahrzeug anbieten, das eine Reichweite von 150 km und eine Betriebskostensparnis von bis zu 85% gegenüber vergleichbaren Modellen mit konventionellem Antrieb aufweist. Die IWB und die Post planen den Einsatz solcher Fahrzeuge in einem Pilotversuch und werden auch öffentlich benutzbare Ladestellen einrichten. Zudem steht die EU kurz vor der Verabschiedung von Richtlinien, die eine flächendeckende normgerechte Aufladung von Elektrofahrzeugen gewährleistet.

In Basel werden Elektromobile mit 20% weniger als Benzinfahrzeuge besteuert und es ist denkbar, dass sich der Steuersatz ab 2011 nach der Erarbeitung neuer Richtlinien des Bundes weiter reduzieren wird. Um die Attraktivität solcher Fahrzeuge weiter zu steigern sind aber auch andere

Anreize denkbar: So können in London Elektromobile (bei absoluter Steuerfreiheit) schon seit einigen Jahren gebührenfrei und unbefristet auf öffentlichen Parkplätzen parkieren.

Im Rahmen der neuen Parkraumbewirtschaftung Basel könnte das unentgeltliche und unbefristete Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen eine grosse Attraktivitätssteigerung zum Kauf eines solchen umweltschonenden Fahrzeuges führen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Fahrzeuge weiter verringern.

Die Anzugssteller bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten

- ob er auch der Meinung ist, dass eine Attraktivitätssteigerung für den Kauf eines Elektromobiles zu einer weiteren Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in Basel führen wird
- ob Elektromobile auf den Allmendparkplätzen in der blauen Zone, in der weissen Zone mit Zeitbeschränkung, auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der weissen Zone sowie auf den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen unbefristet und gebührenfrei parkiert werden können
- ob weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung für den Kauf von Elektromobilen geplant sind.

Heiner Vischer, Christian Egeler, Andreas Burckhardt, Peter Bochsler, David Wüest-Rudin, Loretta Müller, Mirjam Ballmer, Jürg Stöcklin, Maria Berger-Coenen, Dieter Werthemann, Ernst Mutschler, Eveline Rommerskirchen, Andreas C. Albrecht, Christine Wirz-von Planta, Michael Wüthrich, Esther Weber Lehner, Patricia von Falkenstein, Guido Vogel, Conradin Cramer, Thomas Strahm, Heinrich Ueberwasser, Sibel Arslan, Christoph Wydler, Annemarie Pfeifer, Daniel Stolz, Tobit Schäfer, Beat Jans, Stephan Luethi-Brüderlin, Brigitte Heilbronner, Christophe Haller, Lukas Engelberger, Brigitta Gerber, Beatrice Alder, Claude François Beranek, Sibylle Benz Hübner, Ursula Metzger Junco, Aeneas Wanner, Markus Lehmann“

### **3.3 Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufhebung der weissen Parkfelder**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. November 2010 den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Rahmenkredit zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde vom Stimmvolk äusserst knapp abgelehnt. In der Stadt Basel wurde die Vorlage knapp angenommen.

Grundanliegen der Befürworter war, die staatlichen Gratisparkplätze auf öffentlichem Grund abzuschaffen. Die Gegner haben dies nie grundsätzlich bestritten, sondern immer betont, dass sie ebenfalls für eine Bewirtschaftung der Parkplätze seien. Sie brachten allgemein gehaltene Kritik an den Parkkarten vor (nicht gewerbefreundlich, nicht regional abgestimmt, komplizierter Erwerb).

Dem Anliegen, die staatlichen Gratisparkplätze auf städtischem Gebiet aufzuheben, steht eigentlich der Regierung nichts im Weg. Sie kann die weissen Parkfelder in blaue oder gebührenpflichtige Parkfelder umwandeln.

Wie eine Auswertung des VCS zeigt, stehen aktuell in Basel auch genügend Parkplätze in Parkhäusern zur Verfügung. Die meisten von ihnen sind schwach ausgelastet.

Der Regierungsrat wird von den Anzugstellern aufgefordert noch in diesem Jahr zu prüfen und zu berichten, wie er in der Stadt Basel bis spätestens in drei Jahren alle bestehenden weissen Parkfelder in blaue Parkfelder oder - vor allem im Innenstadtbereich - in gebührenpflichtige Parkfelder umwandeln kann.

David Wüest-Rudin, Emmanuel Ullmann, Martina Bernasconi, Dieter Werthemann, Bülent Pekerman, Aeneas Wanner“

### 3.4 Kantonale Initiativen zum Thema Parkieren

Die Kantonale Volksinitiativen „Ja zu regionalen Park-and-Ride Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) und „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ (Parkraum-Initiative) sind zustande gekommen. Die rechtliche Zulässigkeit der beiden Initiativen wurde vom Grossen Rat an der Sitzung vom 13.10.2010 festgestellt. An den Sitzungen vom 10. November 2010 beziehungsweise vom 17. November 2010 hat der Grosse Rat die Initiativen dem Regierungsrat zur Berichterstattung innert sechs Monaten überwiesen.

Der Regierungsrat hat Gegenvorschläge zu den beiden Initiativen ausgearbeitet, welche in zwei separaten Ratschlägen dem Grossen Rat unterbreitet werden.

## 4. Ausgangslage Parkierung

*Die Kapitel 3 und 4 geben einen Überblick über die Ausgangslage und die Parkraumpolitik des Regierungsrats. Sie sind deshalb im identischen Wortlaut im Ratschlag Parkraumbewirtschaftung, im Ratschlag zur Park-and-Ride-Initiative und im Ratschlag zur Parkrauminitiative enthalten.*

Auf Stadtgebiet gibt es heute rund 100'000 Parkplätze bzw. Parkiermöglichkeiten. Der grösste Teil davon, nämlich rund 64'000 Parkplätze sind Privatparkplätze (vgl. Abbildung 1).

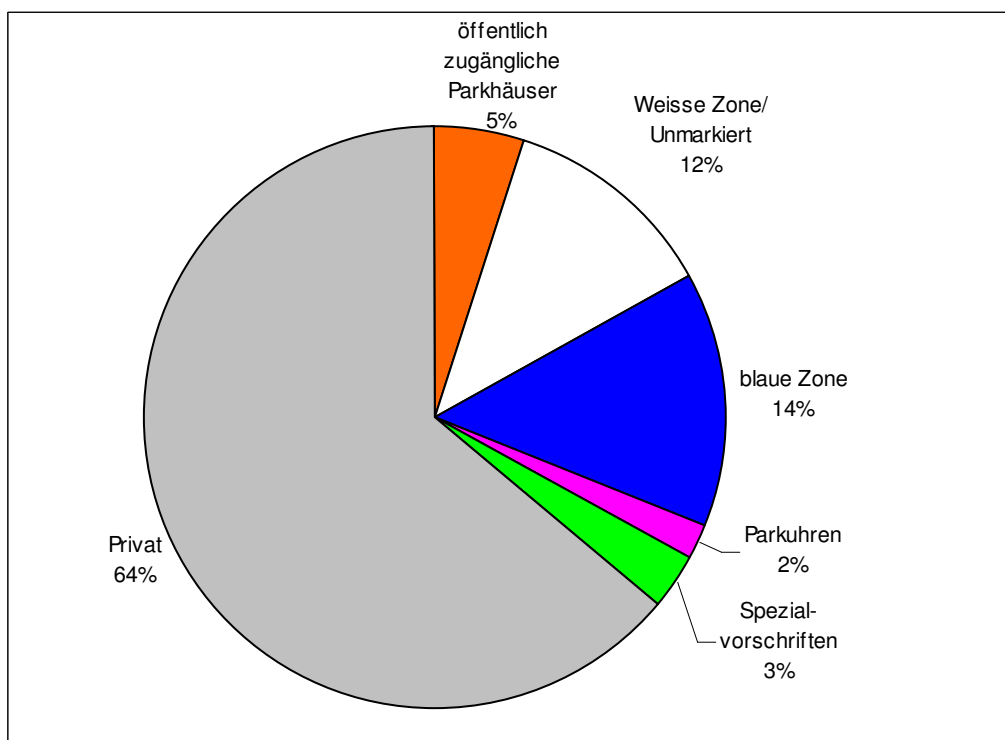


Abbildung 1: Aufteilung der Parkplätze nach Zugänglichkeit und Bewirtschaftung

Von den öffentlich zugänglichen 36'000 Parkplätzen sind heute noch 12'000 unbewirtschaftet, d.h. gebührenfrei und zeitlich unbeschränkt. In der blauen Zone<sup>1</sup> befinden sich 14'000 Parkplätze. Die verbleibenden 12'000 Parkplätze verteilen sich auf öffentlich zugängliche Parkhäuser (5'000), gebührenpflichtige Parkplätze (2'000) und Parkplätze mit Spezialvorschriften<sup>2</sup> (3'000).

Für den Zielverkehr in die Stadt hinein stehen in der ganzen trinationalen Agglomeration Basel weitere ca. 2'000 Park-and-Ride Parkplätze zur Verfügung. Rund die Hälfte davon wird von den SBB betrieben.

Exakte quantitative Untersuchungen zur Auslastung der verschiedenen Parkplatztypen fehlen bzw. sind nur für einzelne Spezialaspekte vorhanden. Eine umfassende Analyse wäre auch nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand zu beschaffen. Dennoch lassen sich die folgenden Tendenzen erkennen:

- Sowohl in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern, als auch in privaten Einstellhallen sind die Abstellplätze nicht übermässig ausgelastet:
  - In den meisten Wohnquartieren lassen sich problemlos Abstellplätze kaufen oder mieten.
  - Private Garagen werden teilweise als Lagerplatz oder Werkstatt und nicht als Parkplatz gebraucht.
  - Mit Ausnahme kleiner, sehr zentraler Parkhäuser (z.B. Storchen, Anfos) sind die öffentlich zugänglichen Parkhäuser sehr selten voll belegt.
  - Doppelnutzungen (z.B. tagsüber Pendler, nachts Anwohner) privater Abstellplätze sind selten. Die meisten Parkhäuser von Einkaufszentren sind nachts geschlossen und leer.
- Die Parkplätze auf Allmend sind an gewissen Orten zu bestimmten Zeiten überlastet:
  - In einigen Wohnquartieren (z.B. Matthäus, Gundeldingen) lässt sich abends nur sehr schwer ein Parkplatz finden.
  - In der Innenstadt und in gewissen Räumen rund um Arbeitsplatzschwerpunkte lässt sich tagsüber nur schwer ein Parkplatz finden.
  - Der hohe Parkierdruck führt zu einem grossen Parksuchverkehr. Er kann in einzelnen Wohngebieten einen erheblichen Anteil am Gesamtverkehr ausmachen.

Dieser Parksuchverkehr wird zudem dadurch erhöht, dass die vorhandenen unbewirtschafteten Parkplätze dazu verleiten, einen solchen zu suchen, anstatt den nächstmöglichen allenfalls gebührenpflichtigen Parkplatz zu wählen.

Die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten beeinflussen das gesamte Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) erheblich. Neben der absoluten Anzahl an Parkplätzen spielt dabei auch die Bewirtschaftungsform eine grosse Rolle in Bezug auf das von einem Parkplatz ausgehende Verkehrsaufkommen. Der heute in der Stadt Basel vorhandene Strassenverkehr schöpft die Strassenkapazitäten weitgehend aus, zudem übersteigen

<sup>1</sup> zeitlich befristet (max. 90 Min), mit Anwohnerparkkarte unbeschränkt

<sup>2</sup> z.B. Güterumschlag mit Nachtparkierung

die vom Verkehr wesentlich mitverursachten Luftschadstoffe die Grenzwerte nach wie vor. Gemäss dem kürzlich erstellten Luftreinhalteplan 2010 wird dies auch in zehn Jahren - trotz des unterstellten technischen Fortschritts - nach wie vor der Fall sein. Der in der Volksabstimmung vom 28. November 2010 angenommene Gegenvorschlag zur Städteinitiative verpflichtet den Regierungsrat denn auch, die Strassenverkehrsleistung ausserhalb des Autobahnnetzes bis zum Jahr 2020 um 10% zu senken. Eine Erhöhung der Parkplatzanzahl auf Allmend kommt deshalb nicht in Frage. Im Gegenteil: Langfristig sollte die angestrebte Verkehrsreduktion auch zu einer Reduktion der Nachfrage nach Parkplätzen führen.

Der öffentliche Raum in unserer Stadt ist eng begrenzt und er muss vielen Ansprüchen genügen. Die heute vorhandenen rund 31'000 Parkplätze auf Allmend beanspruchen eine Fläche von mind.<sup>3</sup> 310'000 m<sup>2</sup>. Dies ist in etwa 6-mal die Fläche des Schützenmattparks. Eine Reduktion dieser Fläche würde erhebliche Spielräume zugunsten anderer Nutzungsansprüche (Velostreifen, Busspuren, Grünräume, Strassencafés etc.) öffnen.

Kurz zusammengefasst sind in der heutigen Parkierungssituation die folgenden vier Problemfelder auszumachen:

- Ungenügend ausgenutzte Parkhäuser
- Grosser Parksuchverkehr (Lärm, Abgase, Zeitverlust)
- Hoher Flächenbedarf auf Allmend
- Zu viel Strassenverkehr

## 5. Parkraumpolitik des Kantons Basel-Stadt

Der Regierungsrat möchte diese vier Problemfelder integral angehen. Er nimmt deshalb die vom Volk abgelehnte Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung und die zwei eingereichten Volksinitiativen zum Anlass, um mit einem Paket von drei separaten aber aufeinander abgestimmten Vorlagen die Parkraumpolitik auf eine neue Basis zu stellen. Insgesamt sollen damit die folgenden Ziele für die Parkierung im privaten und öffentlichen Raum angestrebt werden:

- Optimale Auslastung der bestehenden Parkplätze
- Reduktion des Parksuchverkehrs
- Reduktion des Parkdrucks auf Allmend und dadurch langfristig eine Reduktion des Flächenbedarfs für öffentliche Parkplätze
- Reduktion des Strassenverkehrs

Weiter gilt es, die legitimen Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner und der Wirtschaft zu berücksichtigen. Deshalb soll primär die Parkierungssituation für Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher, Kundinnen und Kunden und Gewerbe verbessert werden. Gleichzeitig will der Regierungsrat auch aktiv einen Beitrag leisten, damit

<sup>3</sup> Gerechnet mit 10m<sup>2</sup> pro Parkplatz. Je nach Anordnung brauchen die Parkplätze mehr Fläche, Erschliessungswege sind nicht enthalten.



mehr Pendlerinnen und Pendler eine Alternative zum eigenen Auto für die Fahrt in die Stadt zur Verfügung haben.

Mit der **Parkraumbewirtschaftung** werden in erster Linie die bisher unbewirtschafteten Parkplätze in blaue Zonen umgewandelt. Ergänzend werden neue Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler sowie Besucherinnen und Besucher geschaffen, um auch diesen beiden Nutzergruppen weiterhin ein längeres Parkieren (gegen Gebühr) zu ermöglichen. Mit dieser Vorlage werden in optimaler Weise alle vier oben aufgeführten Ziele unterstützt:

- Pendlerinnen und Pendler werden eher auf bestehende private Einstellhallen zurückgreifen, da sie neu auch auf Allmend Gebühren bezahlen müssen.
- Der Parksuchverkehr wird reduziert, da nicht mehr nach zeitlich unbeschränkten Gratis-Parkplätzen gesucht wird.
- Der Parkierdruck auf Allmend wird reduziert, da für wesentliche Nutzergruppen (Pendler, Besucher) neu Gebühren eingeführt werden.
- Der Strassenverkehr wird gesamthaft reduziert, da die neuen Gebühren insbesondere Pendlerinnen und Pendler auch zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel animieren. Gleichzeitig werden der öffentliche, wie auch der Fuss- und Veloverkehr gezielt gefördert.
- Die Parkierungsmöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner und für das Gewerbe werden erhöht, da weniger Parkplätze dauerhaft von Pendlern belegt sind.

Der **Gegenvorschlag zur Park-and-Ride Initiative** sorgt für alternative Parkiermöglichkeiten für Pendlerinnen und Pendler und trägt somit zur Reduktion des Strassenverkehrs und des Parksuchverkehrs, sowie zur Reduktion des Parkdrucks auf Allmend bei. Mit der Zweckbindung eines Teils der neuen Parkgebühren aus der Parkraumbewirtschaftung sorgt diese Vorlage zusätzlich dafür, dass diese Gebühren gezielt für die Bedürfnisse des Pendlerverkehrs eingesetzt werden. Mit der Parkraumbewirtschaftung stehen finanzielle Mittel zur Förderung von Park-and-Ride-Anlagen zur Verfügung - die Finanzierung solcher Anlagen kann somit verursachergerechter erfolgen als aus allgemeinen Steuermitteln.

Der **Gegenvorschlag zur Parkrauminitiative** schliesslich erleichtert die Schaffung von zusätzlichen privaten Parkplätzen dort, wo der Parkierdruck auf Allmend besonders gross ist. Auch diese Vorlage trägt somit zur Reduktion des Parksuchverkehrs und zur Reduktion des Parkierdrucks bei. Der durch die zusätzlich möglichen Parkplätze ausgelöste Zusatzverkehr kann in Kauf genommen werden, da die positiven Effekte der Vorlage deutlich überwiegen, vorausgesetzt, die Vorlage tritt in Kombination mit der geplanten Parkraumbewirtschaftung in Kraft. Andernfalls würde die Vorlage primär zu unerwünschten Zusatzparkplätzen für den Pendlerverkehr führen.

Alle drei Parkierungsvorlagen sind auch im Zusammenhang mit der umfassenden Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt zu beurteilen. Durch die stetige Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs in den letzten zwei Jahrzehnten stehen sowohl für den Binnenverkehr innerhalb des Kantons als auch für den Ziel-/Quellverkehr bereits jetzt für viele Fahrten Alternativen zum eigenen Auto zur Verfügung. Weitere Ausbauten insbesondere auch ins grenznahe Ausland sind im Bau (z.B. Tram 8 nach Weil

am Rhein) bzw. in Planung (z.B. Tram 3 nach Saint-Louis). Eine weitergehende Optimierung des Tramnetzes wird zurzeit vorbereitet. Mit dem Herzstück und der Einführung eines Viertelstunden-Taktes in der Kernagglomeration wird zudem auch die Regio-S-Bahn mittel- bis langfristig einen massiven weiteren Ausbau erfahren.

Im Rahmen des Projektes digitaler Markierungs- und Signalisationsplan (vgl. Grossratsbeschluss 10/42/22G vom 22.10.2010) wird neu ein Parkplatzkataster erstellt. Damit steht mittelfristig eine hervorragende Basis zur Verfügung, um die Entwicklungen im Parkierungsbereich auf der Allmend zu verfolgen. Mit gezielten Erhebungen soll der Kataster um Auslastungsangaben ergänzt werden. Auf dieser Grundlage wird es möglich sein, mittel- bis langfristig die Gebühren der einzelnen Nutzungsarten anzupassen und den Bedarf nach Stellplätzen kleinräumig auszuweisen. Die notwendige Abwägung zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum wird damit vermehrt auf objektiven Grundlagen basieren.

## **6. Parkraumbewirtschaftung auf Allmend**

### **6.1 Modifiziertes Konzept**

Der Grossratsbeschluss zur Parkraumbewirtschaftung wurde durch das Stimmvolk im Juni 2010 sehr knapp abgelehnt. Zeitlich parallel wurden die beiden genannten Initiativen zum Thema Parkieren eingereicht. Das federführende Bau- und Verkehrsdepartement unterzog die erste Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung einer umfassenden Analyse. Es wurde ersichtlich, dass die Grundsätze einer Parkraumbewirtschaftung nicht bestritten sind. Das Konzept wurde bereinigt und auf die wesentlichen, unbestrittenen Kernelemente reduziert.

### **6.2 Koordination mit Referendumskomitee**

Das in der Erarbeitung federführende Bau- und Verkehrsdepartement hat sich zwei Mal mit den Vertretern des Referendumskomitees getroffen und die Eckpunkte dieser Vorlage vertieft besprochen. Dabei hat es sich gezeigt, dass es möglich ist, die vom Referendumskomitee erarbeiteten und veröffentlichten „Sieben Massnahmen für eine nachhaltige Parkordnung in der Region Basel“ weitgehend aufzunehmen, ohne die grundsätzlichen Aspekte aus der ersten Vorlage und dem entsprechenden Grossratsbeschluss wesentlich zu verändern.

### **6.3 Regionale Koordination**

Im Vorfeld der Erarbeitung dieser Vorlage wurde in insgesamt 20 Gemeinden der trinationalen Agglomeration eine detaillierte Umfrage über verschiedene Themen der örtlichen Parkraumbewirtschaftungen durchgeführt. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden ausgewertet und bei der Überarbeitung des baselstädtischen Konzepts berücksichtigt. Viele Gemeinden haben zur Bewältigung ihrer eigenen, bereits bestehenden Parkierungsprobleme schon Bewirtschaftungen eingeführt und damit gute Erfahrungen gemacht. Den

Gemeinden ist bewusst, dass eine Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel auch Auswirkungen auf ihrem Gemeindegebiet haben kann.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat auch mit verschiedenen Gemeindepräsidenten persönliche Gespräche geführt, um die spezifischen Anliegen konkret zu erfragen. Zudem sprach der Regierungsrat das Thema Parkraumbewirtschaftung im Rahmen der regelmässig stattfindenden Gespräche mit den umliegenden Agglomerationsgemeinden an. Im Januar 2011 wurde der TEB-Districtsrat ausführlich über die Absichten einer künftigen Parkraumbewirtschaftung in Basel informiert. Die Gespräche zeigten, dass die Nachbarbehörden durchaus Verständnis für eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel haben. Teilweise wurde die Erwartung formuliert, dass sich der Kanton aber im Gegenzug dafür engagieren müsse, dass sich die Erreichbarkeit für Pendlerinnen und Pendler mit dem öffentlichen Verkehr (inkl. Park-and-Ride) noch verbessere.

#### **6.4 Quervergleich deutschschweizer Städte**

Um das überarbeitete Konzept einer Parkraumbewirtschaftung für die Stadt Basel fachlich noch besser zu untermauern, führte das Bau- und Verkehrsdepartement im Oktober 2010 einen detaillierteren Quervergleich mit heute bestehenden Parkraum-Bewirtschaftungsformen in anderen deutschschweizer Städten<sup>4</sup> durch. Die Ergebnisse haben Eingang in das vorliegende Konzept gefunden.

Der Vergleich ergab insbesondere, dass die Mehrheit der acht befragten Städte eine flächendeckende (oder beinahe flächendeckende) Parkraumbewirtschaftung bereits eingeführt hat und durchwegs gute Erfahrungen damit macht. Lediglich Winterthur und Schaffhausen haben Teilbewirtschaftungen von unter 85% der Parkflächen (Basel hat derzeit einen Bewirtschaftungsanteil von etwa 65%).

Die im vorliegenden Konzept dargelegte Bewirtschaftung für die Stadt Basel in ihren verschiedenen Facetten zeigt im Quervergleich mit den anderen deutschschweizer Städten ein ausgewogenes Bild. Die vorgesehenen Gebühren für Parkuhren und Parkkarten sind angemessen. Die Anwohnerparkkarte wird auch weiterhin den mit Abstand günstigsten Preis im Vergleich mit den ausgewählten Städten aufweisen.

#### **6.5 Zielsetzungen**

Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung Basel bildet der Parkraum auf städtischer Allmend. Die Gemeindestrassen in Riehen und Bettingen sowie die Kantonsstrassen in den beiden Gemeinden sind davon nicht betroffen. Bewirtschaftungen von Parkplätzen auf diesen Strassen werden zwischen den Landgemeinden und den zuständigen kantonalen Instanzen koordiniert.

Ausgehend von den übergeordneten Zielen der Parkraumpolitik (vgl. Kapitel 4) werden für die Parkraumbewirtschaftung auf der Allmend folgende vier Projektziele definiert:

---

<sup>4</sup> Aarau, Bern, Luzern, Schaffhausen, St. Gallen, Thun, Winterthur, Zürich

- Verbesserung der Parkiermöglichkeiten für die Anwohner, Besucher, Kunden und für das Gewerbe
- Reduktion des Parkplatz-Suchverkehrs
- Gebührenpflichtige Parkplätze sind während den gebührenpflichtigen Zeiten so ausgelastet, dass in der Regel wenige, aber eine ausreichende Anzahl freier Plätze besteht
- Beitrag an die Zielsetzung einer Reduktion der Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs um 10 % bis zum Jahr 2020 (Gegenvorschlag zur Städteinitiative)

Die genannten Ziele hängen stark voneinander ab. Verbessern sich die Parkiermöglichkeiten für Anwohner, Besucher, Kunden und das Gewerbe und sind die gebührenpflichtigen Parkplätze nicht überlastet, reduziert sich auch der Parkplatz-Suchverkehr.

Parkieren stellt einen gesteigerten Gemeingebrauch der Allmend dar. Es besteht jedoch kein rechtlicher Anspruch auf einen Parkplatz auf der Allmend. Für die Nutzung der Allmend im Sinne eines gesteigerten Gemeingebrauchs können Gebühren verlangt werden. Umfragen haben gezeigt, dass die Zahlungsbereitschaft der Automobilisten für das Parkieren relativ klein ist. Deshalb suchen Automobilisten zeitlich unbeschränkt nutzbare, kostenlose Parkplätze auf der Allmend, selbst wenn diese nicht mehr in unmittelbarer Zielnähe liegen und das Suchen mit zeitaufwändigem Herumfahren verbunden ist. Die mit diesem Suchverkehr verbundenen negativen Nebenwirkungen sollen im Interesse der Allgemeinheit, der Umwelt und der Verkehrssicherheit minimiert werden.

Das vorgesehene Bewirtschaftungssystem schafft neue, klare Rahmenbedingungen und beseitigt die heute bestehenden Angebotsverzerrungen. Mit der Umsetzung der flächen-deckenden Bewirtschaftung der Allmendparkplätze entstehen auf dem ganzen Stadtgebiet verbesserte Parkierchancen in Zielnähe. Ferner werden finanzielle Mittel geäufnet zur Förderung von Park-and-Ride-Anlagen, von Quartierparkings und von neuen ÖV-Angeboten, die im Zusammenhang mit Park-and-Ride-Anlagen stehen oder die hauptsächlich dem Pendlerverkehr dienen. (siehe Kapitel 5).

Das Parkierungsangebot in der blauen Zone wird wesentlich (um etwa 10'000 Plätze, vorerst ohne das Bruderholz, vgl. Kapitel 6.9) erweitert. Davon profitieren Anwohnende, Besucher, Kunden und das Gewerbe, indem sie künftig in Zielnähe mit wesentlich grösserer Wahrscheinlichkeit einen freien Parkplatz finden.

## **6.6      Parkplatz - Arten**

In der Stadt Basel sollen künftig die nachstehenden Arten von Parkplätzen zur Verfügung stehen:

### **6.6.1     Parkplatz in der blauen Zone**

Bei einem solchen Parkplatz gilt eine generelle Zeitbeschränkung von einer Stunde plus die angebrochene halbe Stunde von 08.00 bis 19.00 Uhr, von Montag bis Samstag (gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung). Bei einer Ankunftszeit ab 18.00 Uhr darf längstens

bis 09.00 Uhr des Folgetages parkiert werden. Anwohner haben mit einer Anwohnerparkkarte das Privileg, das Fahrzeug zeitlich unbeschränkt zu parkieren.

Die heute bestehenden unbewirtschafteten („weissen“) Parkplätze sowie die nicht markierten Abstellflächen werden grundsätzlich in Parkplätze der blauen Zone mit Anwohnerprivilegierung umgewandelt.

### **6.6.2 Gebührenpflichtiger Parkplatz**

Ein gebührenpflichtiger Parkplatz auf Allmend ist immer mit einer maximalen Parkierdauer (zwischen 30 Minuten und 3 Stunden) belegt. Die Zeitbeschränkungen und die Gebühren werden je nach Lage des Parkplatzes und der gebietsbezogenen Parkiernachfrage durch den Regierungsrat in einer Verordnung festgesetzt. Die Anwohnerparkkarte gilt hier in der Regel nicht.

### **6.6.3 Parkplatz in weisser Zone mit Zeitbeschränkung**

Vereinzelt werden gebührenfreie Parkplätze mit einer Zeitbeschränkung angeboten. Unmittelbar bei Einrichtungen des täglichen Grundbedarfs bzw. des öffentlichen Interesses mit „Service public“-Charakter und hoher Kundenfrequenz (z.B. Poststellen) sind Parkplätze mit einer Zeitbeschränkung von 30 Minuten vorgesehen. In unmittelbarer Nähe zu gemeinnützigen, nicht kommerziell betriebenen Freizeiteinrichtungen oder Naherholungsgebiete am Stadtrand (z.B. Lange Erlen) können Parkplätze mit einer Zeitbeschränkung von maximal 3 Stunden eingerichtet werden. Diese heute bereits bestehende Parkplatzart wird beibehalten, wobei die maximale Parkdauer so definiert wird, dass ein solcher Parkplatz nicht als konkurrierendes Alternativangebot zu den neu eingeführten, kostenpflichtigen Parkplatzarten missbraucht wird.

### **6.6.4 Nachtparkplatz**

Bei dieser Parkplatzart besteht tagsüber ein Parkverbot und nachts eine Parkiererlaubnis (gebietsweise bzw. standortbezogen unterschiedliche Zeitfenster).

## **6.7 Parkverbotsfeld**

Ein Parkverbotsfeld (gelbe Markierung mit Diagonalkreuz) stellt **keine** Örtlichkeit für das Parkieren dar. Es dient dem Güterumschlag beziehungsweise die Nutzung ist gemäss entsprechender Beschriftung nur für spezielle Gruppen erlaubt (Reisecars, Taxis, Polizei, Hotelvorfahrt, Güterumschlag, Gehbehinderte etc.). Ein Parkverbotsfeld kann nachts, wie auch an Wochenenden für die Parkierung frei gegeben werden (siehe Kapitel 6.6.4) und ist in diesem Fall speziell signalisiert.

## **6.8 Parkierung in der Innenstadt**

Der Grosse Rat hat am 12. Januar 2011 das neue Verkehrskonzept Innenstadt beschlossen (Ausgabenbericht 10.1977.01). Darin sind die Grundsätze des künftigen Verkehrsregimes festgehalten. Die Thematik der Parkierung ist nicht im Detail beschrieben. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung sind nun die Fragen zum Parkregime zu klären. Das Konzept der

Parkraumbewirtschaftung sieht vor, dass innerhalb des Grossbasler Cityrings und der Kleinbasler Kernzone nur noch gebührenpflichtige Parkplätze angeboten werden. Um den Anwohnerinnen und Anwohner trotzdem Abstellplätze zur Verfügung stellen zu können, werden diese gebührenpflichtigen Parkplätze mit einer entsprechenden Anwohnerparkkarte unbeschränkt benutzbar sein.

## **6.9 Parkierung auf dem Bruderholz**

Auf dem Bruderholz (Postleitzahlkreis 4059) bestehen heute noch keine Parkraumbewirtschaftung und auch keine Anwohnerparkkarte, da der Parkierungsdruck noch nicht sehr gross ist. Im Rahmen der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung und aufgrund der Erfahrungen in anderen Postleitzahlkreisen wird der Regierungsrat zum gegebenen Zeitpunkt entscheiden, ob auf dem Bruderholz ebenfalls die Anwohnerparkkarte eingeführt und die Parkraumbewirtschaftung umgesetzt wird.

## **6.10 Parkkarten - Arten**

Es soll künftig nachstehendes Angebot an Parkkarten zur Verfügung stehen. Die Details der Ausgestaltung der verschiedenen Parkkarten werden vom Regierungsrat auf Verordnungsstufe festgelegt.

### **6.10.1 Anwohnerparkkarte 1 (BESTEHEND)**

Eine Anwohnerparkkarte 1 berechtigt für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone während der Gültigkeitsdauer der Karte. Anwohner/-innen können eine Anwohnerparkkarte 1 ihres PLZ-Kreises (gemäss Wohnadresse des Fahrzeughalters) ODER eines daran angrenzenden PLZ-Kreises erwerben. Dieser muss aber auf derselben Rheinseite liegen wie der PLZ-Kreis der Wohnadresse. Der PLZ-Kreis der Innenstadt (4051) ist nicht als angrenzender PLZ-Kreis erhältlich. Die Anwohnerparkkarte 1 wird auf ein bestimmtes Kontrollschild eingelöst und ist während eines Jahres gültig. Der Beginn (Kalendertag) kann neu frei gewählt werden.

### **6.10.2 Anwohnerparkkarte 2 (NEU)**

Hier gilt die gleiche Berechtigung wie für die Anwohnerparkkarte 1, mit dem Unterschied, dass die Berechtigung für den eigenen PLZ-Kreis (gemäss Wohnadresse) UND einen daran angrenzenden PLZ-Kreis gilt. Die Regelung bezüglich eines angrenzenden PLZ-Kreises lautet analog zur Anwohnerparkkarte 1. Die Anwohnerparkkarte 2 ist ein Angebot insbesondere für Anwohnerinnen und Anwohner, die nahe der Grenze eines PLZ-Kreises wohnen. Sie wird auf ein bestimmtes Kontrollschild eingelöst und ist während eines Jahres gültig. Der Beginn (Kalendertag) kann frei gewählt werden.

### **6.10.3 Besucherparkkarte (NEU)**

Neu wird ein Angebot von Besucherparkkarten eingeführt. Es kann zwischen einer Halbtagesparkkarte und einer Tagesparkkarte gewählt werden. Eine spätere Erweiterung

des Sortiments (Wochen-, Monatskarten etc.) ist denkbar, wenn hierfür eine ausdrückliche Nachfrage besteht.

### **Halbtagesparkkarte (NEU)**

Die Halbtagesparkkarte ist eine Bewilligung für das Parkieren für eine Hälfte der Tageszeit während der Parkierungsbeschränkung in der blauen Zone im ganzen Stadtgebiet. Die Halbtagesparkkarte für den Vormittag ist (zusammen mit der Parkscheibe) von 19.00 Uhr des Vortages bis 13.00 Uhr des Ausstelltages gültig. Für den Nachmittag ist sie ab 12.00 Uhr des Ausstelltages (zusammen mit der Parkscheibe) bis 08.00 Uhr des auf das Ausstelldatum folgenden Tages gültig.

### **Tagesparkkarte (NEU)**

Die Tagesparkkarte ist an einem Kalendertag während der gesamten Zeit der Parkierungsbeschränkung von 08.00 bis 19.00 Uhr in der blauen Zone im ganzen Stadtgebiet gültig. Somit kann mit der Tagesparkkarte (zusammen mit der Parkscheibe) von 19.00 Uhr des Vortages bis 08.00 Uhr des auf das Ausstelldatum folgenden Tages parkiert werden.

#### **6.10.4 Pendlerparkkarte (NEU)**

Eine Pendlerparkkarte berechtigt für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone. In der Stadt Basel ansässige Firmen können eine Pendlerparkkarte für Mitarbeitende ihres Betriebs für den PLZ-Kreis des Geschäftsdomicils bzw. der jeweiligen Niederlassung ODER einen daran angrenzenden PLZ-Kreis erwerben. Dieser muss aber auf derselben Rheinseite liegen wie der PLZ-Kreis der Geschäftsadresse. Der PLZ-Kreis der Innenstadt (4051) ist nicht als angrenzender PLZ-Kreis erhältlich.

Die Pendlerparkkarte ist während eines Jahres gültig. Der Beginn (Kalendertag) kann frei gewählt werden.

Gemäss derzeitigem Planungsstand wird die Pendlerparkkarte an ein Kontrollschild gebunden sein und restriktiven Berechtigungskriterien (z.B. ein ÖV-Arbeitsweg von über 45 Minuten) unterstellt sein. Einzelheiten wird der Regierungsrat auf Verordnungsstufe festlegen.

#### **6.10.5 Gewerbeparkkarten I und II (BESTEHEND) bzw. Regionale Handwerkerparkkarte (NEU)**

Basel-Stadt bietet seit 1996 bzw. 1998 zwei Arten von Gewerbeparkkarten an, die sich bzgl. Bezugsbedingungen (zulässige Fahrzeuge), Berechtigungen (Nutzung gewisser Parkplatzarten) und Preis unterscheiden. Der Regierungsrat setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass eine regionale Handwerkerparkkarte<sup>5</sup> als Nachfolgelösung für die bestehenden beiden Gewerbeparkkarten eingeführt werden kann.

Er hat daher im zweiten Halbjahr 2010 ein aufwändiges Projekt gestartet, welches die Schaffung einer regionalen Handwerkerparkkarte zum Ziel hat. Auf mehreren Ebenen finden

<sup>5</sup> Die Bezeichnung Handwerkerparkkarte statt Gewerbeparkkarte wird in den anderen Schweizer Städten verwendet.

seitdem zahlreiche Gespräche zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt und Gewerbe- und Wirtschaftsvertretern aus den beiden Kantonen und den Agglomerationsgemeinden statt. Eine Arbeitsgruppe unter Leitung der Departementsvorstehenden (Frau RR Pegoraro und Herr RR Wessels) und drei Kerngruppen auf Fachebene arbeiten an einer gemeinsamen Lösung.

Die Schaffung einer regionalen Handwerkerparkkarte setzt aber voraus, dass sich die Beteiligten auf einen Konsens zu einer regionalen Lösung einigen können. Erste Zwischenberichte liegen vor, ein definitives Ergebnis steht derzeit noch aus.

Das vorliegende Konzept einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung ist mit der Einführung einer regionalen Handwerkerparkkarte ohne Weiteres kompatibel.

### **6.11 Distribution der Parkkarten**

Das bisherige Parkkartensystem mittels einem gestempelten Empfangsschein eines Einzahlungsscheins bewährt sich immer weniger. Der Empfangsschein ist oft nur schlecht lesbar und einfach zu fälschen. Die Einzahlung muss zudem noch immer an einer Poststelle oder bei der Motorfahrzeugkontrolle erfolgen.

Es ist deshalb ein neues System vorgesehen, welches in der Bestellung, Bezahlung und Distribution deutlich kundenfreundlicher ausgestaltet sein wird und für die verschiedenen Parkkarten-Arten mehrere Kaufvarianten bietet. Die Möglichkeiten des Internets und der neuen TNW-Billettautomaten werden dabei miteinbezogen. Die verschiedenen Parkkarten werden zudem neu gestaltet und mit Sicherheits- und Kontrollmerkmalen versehen.

Die Bezugsstellen und Bezugsarten sind wie folgt vorgesehen:



Parkkarte	Bezugsstelle	Bezugsart
Anwohnerparkkarte 1	Motorfahrzeugkontrolle	Schalter, Telefon, Postweg, Internetantrag
Anwohnerparkkarte 2		
Halbtagesparkkarte / Tagesparkkarte	TNW-Billettautomat	Automat
	Motorfahrzeugkontrolle	Schalter, Telefon, Postweg, Internetantrag, Internetdownload
	Kundenzentren JSD und BVD	Schalter
	Verkaufsnetz (Kioske, Tankstellen, etc.)	Direktverkauf
Pendlerparkkarte	Motorfahrzeugkontrolle	Schalter, Postweg, Internetantrag
Gewerbeparkkarten / Regionale Handwerkerparkkarte	Motorfahrzeugkontrolle	Schalter, Postweg, Internetantrag

## 6.12 Gebühren

Die Höhe der Gebühren wird vom Regierungsrat auf Verordnungsstufe festgelegt. Folgende beiden Kapitel zeigen die ab Beginn der Ummarkierungen im Strassenraum (etwa ab 2013) voraussichtlich geltenden Gebühren für die gebührenpflichtigen Parkplätze und die Parkkarten:

### 6.12.1 Gebührenpflichtige Parkplätze

Eine der Zielsetzungen für die Parkraumbewirtschaftung lautet, dass gebührenpflichtige Parkplätze während den gebührenpflichtigen Zeiten so ausgelastet sind, dass in der Regel wenige, aber eine ausreichende Anzahl an freien Plätzen besteht. Um diese Zielsetzung zu erreichen, werden die Parkgebühren flexibel der örtlichen spezifischen Nachfrage angepasst.

Auf Verordnungsstufe werden deshalb künftig Gebiete mit unterschiedlichen Parkierungsgeldern in Abhängigkeit des Parkdrucks bzw. der Nachfrage definiert. Der Stundentarif soll etwa bei CHF 1 bis CHF 3 liegen. Eine solche Regelung hat sich zum Beispiel in Bern, Luzern und Zürich seit vielen Jahren bewährt.

Die erste halbe Parkierungsstunde gilt gemäss einer Bundesgerichtsentscheid nicht als gesteigerter Gemeingebrauch der Allmend, weshalb die Gebühr für diese Parkierungszeit gemäss geltender Bundesrechtssprechung nur in Höhe einer sogenannten Kontrollgebühr erhoben werden darf.

### 6.12.2 Parkkarten

Folgende Tabelle zeigt die ab Beginn der Ummarkierungen im Strassenraum voraussichtlich geltenden Gebühren für die Parkkarten:

Parkkarten - Art	Differenzierung	Gültigkeit	Gebühr (CHF)
Anwohnerparkkarte	Anwohnerparkkarte 1	1 Jahr	140
	Anwohnerparkkarte 2	1 Jahr	280
Besucherparkkarte	Halbtagesparkkarte	½ Tag	6
	Tagesparkkarte	1 Tag	10
Pendlerparkkarte	---	1 Jahr	740

Der Preis der Anwohnerparkkarte erhöht sich somit nur geringfügig gegenüber heute (CHF 120). Bei der Pendlerparkkarte möchte der Regierungsrat einen Preis festlegen, der in etwa demjenigen eines Jahres-Umweltschutz-Abonnements entspricht.

Die Gebühren gelten für alle Fahrzeuge, unabhängig von ihrer Antriebsart. Die bestehenden Gebühren für die beiden Gewerbeparkkarten werden vorläufig beibehalten. Bezüglich einer regionalen Handwerkerparkkarte werden die Gebühren durch den Regierungsrat festgelegt, sobald eine regionale Lösung gefunden ist.

### 6.13 Benchmark

Die nachstehende Tabelle zeigt den Vergleich der Preise auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in den grösseren deutschschweizer Städten (Stand Oktober 2010):

Stadt	Maximale Parkgebühr pro Stunde (CHF)	Voraussetzungen
Aarau	1.--	
Basel (Heute)	2.--	innerhalb Cityring
Basel (NEU)	3.--	unterschiedliche Gebührenzonen
Bern	2.--	unterschiedliche Gebührenzonen
Luzern	2.50	unterschiedliche Gebührenzonen
Schaffhausen	1.50	
St. Gallen	2.--	
Thun	2.--	
Winterthur	2.50	
Zürich	3.--	unterschiedliche Gebührenzonen

Die nachstehende Tabelle zeigt den Vergleich des Angebots sowie der Preise von ausgewählten Parkkarten in den grösseren deutschschweizer Städten (Stand Oktober 2010):

Stadt	Gebühr Anwohnerparkkarte (CHF)	Gebühr Tagesparkkarte (CHF)	Gebühr Pendlerparkkarte (CHF)
Aarau	300	5	1650
Basel (Heute)	120	---	---
Basel (NEU)	140	10	740
Bern	240	15	---
Luzern	600	10 <sup>6</sup>	600 <sup>7</sup>
Schaffhausen	360 <sup>8</sup>	---	---
St. Gallen	348	7	1224
Thun	220	5	440
Winterthur	470	5	---
Zürich	240	15	---

## 6.14 Kontrolle des ruhenden Verkehrs

Da ein wesentlicher Teil der Allmendparkplätze (rund 10'000 Parkplätze in der heute unbewirtschafteten weissen Zone sowie rund 2'000 unmarkierte Parkiermöglichkeiten) künftig in eine bewirtschaftete Parkplatzart überführt wird (überwiegend in blaue Zone mit Anwohner-Privilegierung), müssen diese Parkplätze künftig auch kontrolliert werden. Dies ist nur mit einer personellen Aufstockung des Verkehrsdienstes der Kantonspolizei möglich. Andernfalls würde die flächendeckende Kontrolldichte massiv reduziert, was dem Verstoß gegen Parkierungsregelungen potenziell Vorschub leistet.

Die erreichbare Kontrolldichte ist abhängig von der Anzahl Polizeidienstangestellter, der Dauer einzelner Kontrollvorgänge (z.B. Kontrolle der Gültigkeit einer Parkkarte, Abfrage einer Sammelparkuhr) und dem Umfang genauerer Kontrollen von Parkierungsberechtigungen (Abfrage über das vorhandene mobile Kontrollgerät).

Die heutige Kontrolldichte im ruhenden Verkehr hat sich bewährt. Mit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung muss der Personalbestand entsprechend angepasst werden. Die heute 45 Polizeidienstangestellten kontrollieren aktuell etwa 18'000 Parkplätze (14'000 Parkplätze in der blauen Zone, 2'000 Parkuhren-Parkplätze sowie 2'000 Parkplätze mit Spezialvorschriften). Mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung steigt die Anzahl der zu kontrollierenden Parkplätze um rund 10'000 Einheiten bzw. um 56 % (exklusive

<sup>6</sup> CHF 5.- in den Aussenquartieren

<sup>7</sup> nur in den Aussenquartieren gültig

<sup>8</sup> Nachtparkgebühr

Bruderholz). Dementsprechend erhöht sich der Bedarf an Polizeidienstangestellten ebenfalls um 56% bzw. um 25 Stellen.

Die Polizeidienstangestellten bewältigen nebst der Kontrolle des ruhenden Verkehrs weitere Aufgaben im Zusammenhang mit Veranstaltungen und Anlässen. Durch Ihre tägliche Präsenz in Uniform in den Quartieren sowie bei Veranstaltungen leisten sie auch einen wesentlichen Anteil zu einem subjektiv guten Sicherheitsempfinden.

Der Regierungsrat hat beschlossen, nach rechtskräftigem Beschluss zur Parkraumbewirtschaftung gestaffelt 25 zusätzliche Polizeidienstangestellte anzustellen, auszubilden und anschliessend für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs einzusetzen. Mit der vorgesehenen Aufstockung des Verkehrsdienstpersonals kann dieselbe Kontrolldichte wie heute erreicht werden. Zudem wurden von Regierungsrat zusätzlich notwendiges Verwaltungspersonal (5,5 Stellen) für den Betrieb und Unterhalt des Parkkartensystems bei der Motorfahrzeugkontrolle und die Weiterverarbeitung der Widerhandlungen bei der Kantonspolizei bewilligt.

Falls auf dem Bruderholz die Anwohnerparkkarte und die Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden, wären voraussichtlich nochmals 5 Polizeidienstangestellte für die Kontrolltätigkeit notwendig. Der Regierungsrat wird zum gegebenen Zeitpunkt im Zusammenhang mit dem offenen Punkt der Bewirtschaftung auf dem Bruderholz über dieses allenfalls notwendige zusätzliche Kontrollpersonal entscheiden.

## 6.15 Controlling der Zielerreichung

Auf ein eigenständiges Controlling zur Zielerreichung der Parkraumbewirtschaftung wird verzichtet. Im Rahmen der üblichen Verkehrsbeobachtungen durch das Amt für Mobilität soll dieser Punkt aufgegriffen werden. Dabei ist ein spezifisches Parkraum-Monitoring, aber auch ein ganzheitliches Monitoring denkbar.

## 7. Finanzen

Die Kosten der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel setzen sich zusammen aus Investitionen und jährlich wiederkehrenden Betriebskosten. Andererseits generiert die Parkraumbewirtschaftung zusätzliche Einnahmen.

### 7.1 Investitionen

Die Investitionskosten betragen insgesamt CHF 1'560'000. Für die Investitionskosten gilt der Preisstand Januar 2011. Die Schätzgenauigkeit beträgt +/-10%. Die einzelnen Kostenbestandteile sind in zusammengefasster Form in folgender Tabelle aufgeführt:

Bestandteile der Investitionen	Betrag in CHF
Erstellung der Markierungs- und Signalisationspläne und Ergänzungen im digitalen Markierungs- und Signalisierungskataster	325'000
Neu- / Ummarkierungen und Signalisierungen von Parkplätzen auf dem gesamten Stadtgebiet	340'000

Beschaffung der Hard- und Software für das erweiterte Parkkartensystem	375'000
Anpassungen an TNW-Billettautomaten	70'000
Zusätzliche Kontrollgeräte für die Polizei	190'000
Externe Projektunterstützung	150'000
Öffentlichkeitsarbeit	10'000
Diverses und Unvorhergesehenes	100'000
<b>Total Investitionen</b>	<b>1'560'000</b>

## 7.2 Betriebskosten

Die gegenüber heute (Referenzjahr 2010) zusätzlichen Betriebskosten betragen im Endzustand der Umsetzung schätzungsweise CHF 3.97 Mio. pro Jahr. Für die jährlich wiederkehrenden Kosten gilt der Preisstand Januar 2011. Die Schätzgenauigkeit beträgt +/- 10%. Die einzelnen Kostenbestandteile sind in zusammengefasster Form in folgender Tabelle aufgeführt:

<b>Bestandteile der wiederkehrenden zusätzlichen Betriebskosten</b>	<b>Betrag in Mio CHF</b>
Kosten für Zusatzpersonal im JSD, davon:	<b>3.15</b>
- <i>Zusätzliches Personal (25 Stellen) beim Verkehrsdienst der Kantonspolizei (zuständig für Kontrolle des ruhenden Verkehrs)</i>	2.50
- <i>Zusätzliches Verwaltungspersonal (5.5 Stellen) für den Betrieb und Unterhalt des Parkkartensystems und die Weiterverarbeitung der Widerhandlungen</i>	0.65
Zusatzkosten für Betrieb des Parkkartensystems bei der Motorfahrzeugkontrolle	<b>0.20</b>
Zusatzkosten für Betrieb der Kontrollen beim Verkehrsdienst der Kantonspolizei	<b>0.30</b>
Wiederkehrende Sachkosten	<b>0.32</b>
<b>Total wiederkehrende Zusatzkosten pro Jahr im Endzustand</b>	<b>3.97</b>

## 7.3 Einnahmen und deren Verwendung

Die Schätzung der Zusatzeinnahmen gestaltet sich schwieriger als die Schätzung der Zusatzkosten. Sie beruht auf schwer vorhersehbaren Grössen, dabei vor allem die Anzahl verkaufter neuer Parkkarten-Arten. Die Schätzgenauigkeit beträgt deshalb +/- 30%.

Die zusätzlichen Einnahmen gegenüber dem Referenzjahr 2010 betragen im Endzustand der Umsetzung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung grob geschätzt CHF 8.5 Mio. pro Jahr. Die Schätzung basiert auf folgenden Annahmen:

<b>Einnahmenquelle</b>	<b>Zusatzeinnahmen pro Jahr im Endzustand in Mio CHF</b>
Zusätzliche Bussen aus Widerhandlungen im ruhenden Verkehr	3.7
Zusätzliche Gebühreneinnahmen Anwohnerparkkarten	1.5
Zusätzliche Gebühreneinnahmen Besucherparkkarten	1.8
Zusätzliche Gebühreneinnahmen Pendlerparkkarten	1.5
<b>Total Zusatzeinnahmen</b>	<b>8.5</b>

Die Einnahmen aus den Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr dienen zur Deckung des zusätzlich benötigten Verkehrsdienstpersonals. Die resultierenden Nettoeinnahmen aus den Parkbussen (Überschüsse) fliessen in den allgemeinen Staatshaushalt des Kantons Basel-Stadt.

Es ist geplant, 80% aller Einnahmen aus dem Verkauf der Pendlerparkkarte und den verschiedenen Besucherparkkarten in einen so genannten Pendler-Fonds (siehe Ratschlag betreffend Gegenvorschlag zur Park-and-Ride – Initiative) einzulegen. Die verbleibenden 20% kommen der allgemeinen Staatskasse zu und dienen dazu, den Verwaltungsaufwand für die Ausgabe der Karten zu decken. Damit werden alle Einnahmen, die eindeutig von auswärtigen Fahrzeugkernern stammen dem Fonds zugespült. Die detaillierten Ausführungen sowie die konkreten Beschlussanträge sind im Ratschlag und Bericht zur Kantonalen Volksinitiative "Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen" und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Park-and-Ride-Anlagen enthalten.

## 8. Termine

Mit dem heutigen Kenntnisstand kann vom folgenden Terminplan für die Umsetzung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung ausgegangen werden. Als Starttermin gilt die Verabschiedung des Kredits durch den Grossen Rat.

	+ 1 Jahr	+ 2 Jahre	+ 3 Jahre	+ 4 Jahre	+ 5 Jahre
<b>Vorbereitungsarbeiten</b>					
Planung / Umsetzung Parkkartensystem					
Projektierungen Markierungen / Signale					
Öffentlichkeitsarbeit					
<b>Umsetzung im Strassenraum</b>					
Markierungen / Signalisierungen					

## 9. Anpassungsbedarf bei Verordnungen

Um das Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel mit den entsprechenden rechtlichen Grundlagen zu versehen, muss die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenverordnung, SG 952.560) ersetzt und die Verordnung über den Strassenverkehr (SG 952.200), in § 40a, Parkierungsgebühren, geändert werden.

Es ist vorgesehen, als Ablösung der Parkkartenverordnung eine „Parkraumbewirtschaftungsverordnung“ auszuarbeiten, welche die im vorliegenden Ratschlag genannten Rechte und Pflichten der Parkraumbenutzer inkl. Sonderbestimmungen umfasst. Im Gegensatz zur ehemaligen Parkkartenverordnung führt die Parkraumbewirtschaftungsverordnung insbesondere die neu vorgesehenen Parkkarten wie auch die dazugehörigen Gebühren explizit auf.

Der Regierungsrat sieht vor, die Verordnungen nach der Beschlussfassung des Grossen Rats über die Investitionskosten und das Umsetzungskonzept zur Parkraumbewirtschaftung zu beschliessen.

## 10. Beantwortung der Anzüge

### 10.1 Anzug Heiner Vischer

Ergänzend zu den vorgängigen Ausführungen zur Parkraumbewirtschaftung kann der Regierungsrat zu den spezifischen Themen des Anzugs Vischer und Konsorten wie folgt antworten:

Das Basler Stimmvolk hat im November 2010 den Gegenvorschlag zur Städteinitiative angenommen, worin festgesetzt ist, bis 2020 die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs um mindestens 10% (ohne Hochleistungsstrassen) zu reduzieren. Elektromobile sind jedoch ebenfalls dem motorisierten Individualverkehr zuzuordnen, wodurch deren Verkehrsleistung nicht unabhängig vom genannten Reduktionsziel betrachtet werden kann. Die im Anzug angeregte grundsätzliche Gebührenbefreiung für das Parkieren bzw. das unbefristete Parkieren und die damit verbundene Förderung des Individualverkehrs stünde dem Auftrag des Souveräns diametral entgegen.

Gebührenfreies (aber zeitlich begrenztes) Parkieren von umweltfreundlichen Fahrzeugen auf Allmendparkplätzen kann in rechtlicher Hinsicht grundsätzlich ermöglicht werden. Ob zeitlich unbegrenztes Parkieren für Fahrzeuge mit einer spezifischen Antriebsart rechtlich zulässig wäre, ist mindestens umstritten. In jedem Fall stünde ein gebührenfreies und zeitlich unbegrenztes Parkieren für eine spezielle Fahrzeugkategorie den im Rahmen des vorliegenden Projektes der Parkraumbewirtschaftung definierten Zielsetzungen entgegen.

Zudem würde aus Sicht des Regierungsrats die Fokussierung auf Elektromobile zu kurz greifen, da eine Privilegierung umweltfreundlicher Fahrzeuge auch alternative Antriebstechnologien, wie Hybrid- oder Gasmotoren, einschliessen müsste. Dafür fehlt allerdings derzeit eine verbindliche Definition. Die vom Bundesrat angekündigte Umweltetikette wird es

bekanntlich nicht geben. Ob Elektromobile unter Einbezug aller Aspekte (inkl. Art der Stromproduktion) tatsächlich umweltfreundlicher sind als energieeffiziente, thermisch angetriebene Fahrzeuge ist letztlich auch umstritten. In Basel-Stadt kann sichergestellt werden, dass der Strom für den Betrieb eines Elektrofahrzeugs aufgrund der Strombezugsquellen der IWB nicht aus einem Kohlekraftwerk bezogen wird. Der grosse Vorteil der Elektromobile liegt auch darin, dass sie lokal keine Emissionen ausstossen. Das wirkt sich gerade im klassischen Einsatzbereich, nämlich innerhalb einer Stadt und deren Agglomeration, positiv aus.

Der CO<sub>2</sub>-Emissionswert stellt zwar einen für die Lufthygiene und die Klimawirkung wichtigen, aber nur einen von mehreren Indikatoren dar, anhand derer sich eine Antriebsart beurteilt lässt. Er ist im Moment ohnehin nur für eine geringe Anzahl (neuerer) Fahrzeuge erhältlich und wäre somit für den Vollzug der Parkraumbewirtschaftung durch die zuständige Motorfahrzeugkontrolle nicht praktikabel.

Aufgrund der sich im Gange befindlichen technologischen Entwicklung darf davon ausgegangen werden, dass die Anzahl Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, gerade im urbanen Raum, stark zunehmen wird. Aus ökologischer Hinsicht ist diese Entwicklung zu begrüssen. Eine „Parkplatzprivilegierung“ solcher Fahrzeuge würde hingegen die Parkplatzsituation zusätzlich verschärfen. Sie liefe den Absichten der Parkraumbewirtschaftung zuwider. Weiter wäre fraglich, ob sich aus rechtlicher Sicht die Gebührenfreiheit lediglich auf im Kanton Basel-Stadt immatrikulierte umweltfreundliche Fahrzeuge erstrecken darf oder ob nicht auch ausserkantonale oder ausländische Fahrzeuge einbezogen werden müssen. Der polizeiliche Vollzug einer solchen Bestimmung bietet sowohl bei der Ausstellung als auch bei der Kontrolle erhebliche Probleme. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien müssten derart gekennzeichnet sein, dass eine eindeutige Identifizierung möglich wäre. Der diesbezügliche Verwaltungsaufwand wäre erheblich.

Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

- *ob der Regierungsrat auch der Meinung ist, dass eine Attraktivitätssteigerung für den Kauf eines Elektromobils zu einer weiteren Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in Basel führen wird.*

Der Regierungsrat teilt diese Auffassung. Mit verschiedenen Projekten und Massnahmen (siehe Beantwortung zur Frage 3) unterstützt er diese angestrebte Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.

- *ob Elektromobile auf den Allmendparkplätzen in der blauen Zone, in der weissen Zone mit Zeitbeschränkung, auf gebührenpflichtigen Parkplätzen in der weissen Zone sowie auf den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen unbefristet und gebührenfrei parkiert werden können.*

Aus den vorgängig genannten Gründen sieht der Regierungsrat von einer Gebührenbefreiung für das Parkieren sowie von unbefristeten Parkierungsmöglichkeiten für Elektromobile ab.



- ob weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung für den Kauf von Elektromobilen geplant sind.

Der Kanton Basel-Stadt führt zusammen mit den IWB, der Gemeinde Riehen und Mobility Solutions AG (Flottenmanagerin der Post AG) ein vierjähriges Pilotprojekt «EmobilitätBasel» durch. Zwei Produkte werden dabei angeboten:

- für Firmen ein «Sorglospaket»
- für Privatpersonen ein Car-Sharing unter dem Titel «eShare»

Weiter unterstützt der Kanton gemäss §42 der kantonalen Energieverordnung E-Bikes, E-Scooter und Batterien von E-Autos mit einem Beitrag. Bei E-Autos sind dies 10% an die Batteriekosten plus die Kosten für 2 Jahre Solarstrom.

Zusätzlich sollen im Rahmen der geplanten Ökologisierung der baselstädtischen Motorfahrzeugsteuer umweltfreundliche Fahrzeuge und somit auch Elektromobile steuerlich bevorzugt werden.

## 10.2 Anzug David Wüest-Rudin

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass der vorliegende Ratschlag die Anliegen des Anzugs Wüest und Konsorten aufgenommen hat. Die angesprochene, notwendige Parkraumbewirtschaftung wird mit dem oben umschriebenen Konzept pragmatisch erfüllt.


## 11. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat:

1. die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.
2. den Anzug Heiner Vischer und Konsorten zum gebührenfreien und unbefristeten Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen als erledigt abzuschreiben.
3. den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufhebung der weissen Parkfelder als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel

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

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. **[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben]** der **[Hier GR-Kommission eingeben]**-Kommission, beschliesst:

://: Der Grosse Rat, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung Basel einen Rahmenkredit in der Höhe von insgesamt CHF 1'560'000.-- (Preisbasis Januar 2011, Produktionskostenindex PKI) für die Jahre 2011-2015 (Pos. 661001020001).

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.