



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

11.0675.02

09.5116.03

10.5193.03

08.5349.03

Basel, 17. August 2011

Kommissionsbeschluss
vom 17. August 2011

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 11.0675.01 Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit)

sowie zu den Berichten 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

Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller

1. Ausgangslage

Am 13.6.2010 haben die Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt den Grossratsbeschluss betreffend Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) mit 50,4% Neinstimmen abgelehnt. Das Referendum wurde aus Gewerbekreisen ergriffen. Gleichzeitig hat der Gewerbeverband die beiden in einem ersten Anlauf nicht zustande gekommenen Volksinitiativen „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ und „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ neu lanciert.

Der Regierungsrat hat die Gründe für den negativen Volksentscheid analysiert. Er legt dem Grossen Rat – in der Überzeugung, dass die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich nicht bestritten ist – im Paket mit zwei Gegenvorschläge zu den eingereichten Initiativen ein Jahr nach dem ablehnenden Volksentscheid eine angepasste Vorlage vor. Die vom Referendumskomitee vorgebrachten Kritikpunkte sind darin grösstenteils berücksichtigt. Das Sortiment an Parkkarten wird auf diejenigen Elemente reduziert, die für die Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung zwingend notwendig sind. Nicht mehr Bestandteil der Vorlage ist die Gewerbeparkkarte. Wie vom Referendumskomitee gefordert, setzt sich der Regierungsrat hier für eine regionale Lösung ein.

Aus einer Analyse der heutigen Parkplatzsituation in der Stadt Basel (vgl. Kapitel 4 des Ratschlags) lassen sich die folgenden Schlüsse ziehen:

- Der Flächenbedarf für Parkplätze auf Allmend ist hoch.
- Der Suchverkehr nach Parkplätzen ist gross und mit Lärmemissionen und einer Beeinträchtigung der Luftqualität verbunden.
- Die bestehenden Parkhäuser sind nicht ausgelastet.

Der Regierungsrat nimmt die vom Volk abgelehnte Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung und die zwei eingereichten Volksinitiativen zum Anlass, um mit drei aufeinander abgestimmten Vorlagen die Parkraumpolitik auf eine neue Basis zu stellen. Er verfolgt damit die folgenden Ziele für die Parkierung im privaten und öffentlichen Raum an:

- 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

Um diese Ziele zu erreichen, will der Regierungsrat den beschränkt vorhandenen Parkraum auf Allmend künftig so bewirtschaften, dass sich die Parkiermöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für Detailhandel und Gewerbe verbessern und sich der Suchverkehr reduziert. Die Parkplätze sollen in erster Linie der Wohnbevölkerung zur Verfügung stehen. Pendlerinnen und Pendler sollen entweder auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder auf Privatarealen parkieren. Der Regierungsrat will sich aber auch dafür einsetzen, dass die Pendlerinnen und Pendler für die Fahrt nach Basel bessere Alternativen zum eigenen Auto erhalten – beispielsweise durch den Bau von Park-and-ride-Anlagen in der Peripherie der Stadt.

Der Grosse Rat hat den Ratschlag Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) zusammen mit den beiden Ratschlägen und Berichten zu den Volksinitiativen „Ja zu regio-

nenen Park-and-ride-Anlagen“ und „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ am 8.6.2011 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat die drei Geschäfte an ihren Sitzungen vom 15.6.2011, 22.6.2011 und 29.6.2011 behandelt. An den beiden ersten Sitzungen standen ihr die Verantwortlichen des Bau- und Verkehrsdepartements für Erläuterungen und Auskünfte zur Verfügung, an der zweiten hat darüber hinaus eine Vertretung aus dem Komitee der beiden Initiativen sowie des Gewerbeverbands seine Sichtweise dargelegt. An der Sitzung vom 17.8.2011 hat die UVEK die schriftlichen Berichte verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

2.1 Ziele der Parkraumpolitik

Die grundsätzlichen Probleme in der Parkraumpolitik haben sich seit der abgelehnten ersten Vorlage zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nicht verändert: mässige Auslastung von Parkplätzen in privaten und öffentlichen Einstellhallen, teilweise Übernachtfrage nach Parkplätzen auf Allmend und hoher Parksuchverkehr. In der Innenstadt sind die Parkplätze vor allem tagsüber, in den Wohnquartieren eher in der Nacht knapp. Ziele der Parkraumpolitik sind eine bessere Auslastung der bestehenden Parkplätze auf Allmend und privaten Arealen, eine Reduktion des Suchverkehrs und des Parkierdrucks sowie eine generelle Reduktion des motorisierten Verkehrs. Letzteres verlangt der vom Volk am 28.11.2010 gutgeheissene Gegenvorschlag zur Städteinitiative.

Mit der vorgeschlagenen Parkraumbewirtschaftung werden die bisher unbewirtschafteten (weissen) Parkplätze in blaue Zonen umgewandelt. Mit den bestehenden Anwohnerparkkarten kann in der blauen Zone auch künftig unbeschränkt parkiert werden. Neue Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler sowie Besucherinnen und Besucher ermöglichen es gegen entsprechende Gebühr auch diesen Gruppen, ihr Fahrzeug länger als gemäss den Bestimmungen des Parkierens in der blauen Zone abzustellen. Mit der Abschaffung der weissen Parkplätze und der Einführung der Besucher- und Pendlerparkkarte erhofft sich der Regierungsrat folgende Effekte:

- Der Parksuchverkehr reduziert sich, da nicht mehr nach zeitlich unbeschränkten Gratis-Parkplätzen gesucht wird.
- Der Parkierdruck auf Allmend reduziert sich, da für Pendler und Besucher Parkgebühren eingeführt werden und diese deshalb teilweise auf andere Verkehrsmittel ausweichen.
- Pendler weichen eher auf bestehende private Einstellhallen aus, da das Parkieren auf Allmend nicht mehr unentgeltlich ist.
- Die Parkiermöglichkeiten für Anwohner und Gewerbe verbessern sich, da weniger Parkplätze dauerhaft von Pendlern belegt sind.
- Der Strassenverkehr wird gesamthaft reduziert, da die neuen Gebühren zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel animieren.

Wie bereits in ihrem Bericht 09.0655.02 vom 14.12.2009 zu ersten Ratschlag Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel ausgeführt, steht die UVEK grundsätzlich hinter der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung.

2.2 Parkkartentypen und -preise

Der Ratschlag des Regierungsrats sieht die in Tabelle 1 aufgeführten Parkkarten vor. Nicht Bestandteil des Ratschlags ist die vorgesehene regionale Gewerbeparkkarte, mit der sich eine bikantonale Arbeitsgruppe befasst. Sie soll aber gleichzeitig mit den anderen Parkkarten eingeführt werden. Bis dann gelten die beiden heutigen Gewerbeparkkarten.

Tabelle 1: Typen von Parkkarten

Art	Differenzierung	Gültigkeit	Preis (Festlegung auf Verordnungsstufe)
Anwohnerparkkarte	Anwohnerparkkarte I	1 Jahr	CHF 140
	Anwohnerparkkarte II	1 Jahr	CHF 280
Besucherparkkarte	Halbtagesparkkarte	½ Tag	CHF 6
	Tagesparkkarte	1 Tag	CHF 10
Pendlerparkkarte		1 Jahr	CHF 740

Die Anwohnerparkkarte wurde zwischen 1989 und 1994 eingeführt und erfährt erstmals eine preisliche Anpassung von CHF 120 auf CHF 140. Die neue, doppelt so teure Anwohnerparkkarte II erlaubt das unbeschränkte Parkieren nicht nur im eigenen, sondern auch in einem daran angrenzenden PLZ-Kreis. Ausgeschlossen als Zweitkreis ist die Innenstadt oder einer auf der anderen Seite des Rheins.

Ein Kritikpunkt an der ersten Vorlage war der Preis von CHF 2'000 für die für Auswärtige frei erwerbbar Stadtparkkarte, mit der während eines Jahres in der blauen Zone der ganzen Stadt unbeschränkt hätte parkiert werden können. Die Stadtparkkarte wird in der neuen Vorlage durch eine Pendlerparkkarte zu einem Preis von CHF 740 ersetzt. Diese entspricht grundsätzlich der Stadtparkkarte, kann aber nur unter gewissen Voraussetzungen erworben werden und erlaubt das unbeschränkte Parkieren nur im PLZ-Kreis des Geschäftsdomizils oder einem angrenzenden PLZ-Kreis auf derselben Rheinseite (ohne PLZ 4051).

Der Preis von CHF 740, der vom Regierungsrat – wie auch die Preise der anderen Karten – auf dem Verordnungsweg festgelegt wird, hat in der UVEK zu Diskussionen Anlass gegeben. Gemäss Auskünften des Bau- und Verkehrsdepartements orientiert er sich am Preis für ein U-Abo. Aus Sicht einiger Mitglieder der UVEK ist dieser Ansatz zu tief und widerspricht der Bestimmung in der Kantonsverfassung, gemäss der der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen ist. Als Gegenargument wird ins Feld geführt, der Preis für das Parkieren betrage für Pendler heute CHF 0; CHF 740 sind also eine deutliche Verteuerung. Überdies seien in diesem Preis – im Gegensatz zum U-Abo – die effektiven Fahrkosten nicht enthalten. Wer alle Kosten einkalkuliert, fährt künftig mit einem U-Abo auf jeden Fall günstiger als mit dem Privatauto. Überdies entspricht eine Pendlerparkkarte lediglich einer Berechtigung zum Parkieren, keinem garantierten Parkplatz.

Dem Argument, mit dem Preis vom CHF 740 für die Pendlerparkkarte nehme die Zahl der Autopendler nicht im gewünschten Mass ab, hält der Regierungsrat die Erwerbskriterien für die Karte entgegen, die auf Verordnungsstufe geregelt werden. Eine Pendlerparkkarte erhält nur, wem bei Arbeitsbeginn oder -ende kein ÖV-Angebot zur Verfügung steht, wer mit dem

ÖV einen Arbeitsweg von über 45 Minuten hätte oder wer aus medizinischen Gründen auf ein Privatauto angewiesen ist. Zudem muss die Firma nachweisen, dass auf dem Firmenareal keine Parkplätze eingerichtet werden können. Die Anzahl der ausgestellten Pendlerparkkarten dürfte deshalb kleiner sein, als es die Zahl der Stadtparkkarten in der ersten Vorlage gewesen wäre. Eine Pendlerparkkarte ist immer auf ein Fahrzeug ausgestellt.

Die UVEK stellt fest, dass der Preis für eine Pendlerparkkarte deutlich unter demjenigen eines gemieteten Parkplatzes liegt. Sie geht davon aus, dass für die ansässigen Firmen nur ein schwacher Anreiz geschaffen wird, ihren Mitarbeitenden (zusätzliche) Parkplätze auf dem eigenen Firmenareal zur Verfügung zu stellen oder in bestehenden Tiefgaragen zuzumieten. Der Preis von CHF 740 ist weniger ein „Marktpreis“ als ein „Kompromiss-Preis“. Grundsätzlich sollten die Preise für die Parkkarten so angesetzt werden, dass die mit der Parkraumbewirtschaftung verbundenen Ziele (vgl. Kapitel 2.1) erreicht werden. Ob dies beim Preis der Pendlerparkkarte der Fall sein wird, stellt eine Mehrheit der UVEK zumindest in Frage.

Weil die Preisfestsetzung für die Parkkarten in der Kompetenz des Regierungsrats liegt und es sich beim Preis der Pendlerparkkarte offenbar um eine politisch sensible Grösse handelt, sieht die UVEK von Forderungen wie beispielsweise einem Preis des 1,2-fachen eines U-Abos ab. Sie erwartet jedoch, dass der Regierungsrat im Falle einer Verteuerung des U-Abos den Preis der Pendlerparkkarte im gleichen Ausmass anpasst.

Ebenfalls als eher günstig stuft die UVEK den Preis für die Besucherparkkarten ein. Jedenfalls ist eine solche bereits ab einer relativ kurzen Parkdauer billiger als die Benutzung eines Parkhauses. Zwar erhält man mit einer Besucherparkkarte keinen gedeckten und garantierten Parkplatz, kann diesen dafür aber innerhalb der Geltungsdauer der Karte beliebig wechseln. Trotzdem ist festzuhalten, dass es für Auswärtige gegenüber heute interessanter wird, mit dem ÖV oder Velo statt mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

Die UVEK erwartet, dass der Regierungsrat den Effekt der Einführung der neuen Parkkarten – insbesondere der Besucher- und Pendlerparkkarten – nach einer ersten Phase im Hinblick auf die mit der Parkraumbewirtschaftung verfolgten Ziele überprüft und die Preise der Karten gegebenenfalls anpasst.

2.3 Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung

Entsprechend dem Beschluss des Grossen Rats zur ersten Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung soll es künftig in der Innenstadt (Grossbasel innerhalb des Cityrings und Kleinbasler Kernzone) nur noch gebührenpflichtige Parkplätze (Parkkarte oder Parkuhr) geben. Vorerst verzichten will der Regierungsrat hingegen auf eine Parkraumbewirtschaftung auf dem Bruderholz. Er erfüllt damit eine Forderung des Referendumskomitees. Die Formulierung im Ratschlag lässt es ihm allerdings offen, aufgrund der Erfahrungen in anderen Quartieren auf diesen vorläufigen Entscheid zurückzukommen. Ein zusätzlicher Kredit wäre dafür gemäss Bau- und Verkehrsdepartement nicht notwendig, da die Markierung von Parkfeldern im Rahmen des Projekts „Tempo 30 Zonen und Markierung von Parkfeldern“ in den meisten Strassen ohnehin vorgesehen ist. Die zusätzlich notwendigen Massnahmen für die Parkraumbewirtschaftung finden in diesem Kredit Platz.

Die Haltung der UVEK-Mitglieder zu diesem Vorgehen ist dreigeteilt:

- Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf dem Bruderholz ist unnötig, weil dort abgesehen von wenigen Strassenzügen die Probleme nicht existieren, mit denen die Einführung der Parkraumbewirtschaftung begründet wird. Wo man eine Parkraumbewirtschaftung einführt, muss man sie auch kontrollieren. Der Kontrollaufwand (gemäss Ratschlag etwa fünf zusätzliche Polizeidienst-Angestellte) dürfte deutlich höher sein als die aus dem Verkauf von Anwohnerparkkarten an Bewohner des Bruderholz generierten Einnahmen.
- Aus Gründen der Gerechtigkeit soll die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend eingeführt werden. Es ist nicht einsichtig, warum gerade die Leute mit der besten Wohnlage von der Gebühr von CHF 140 für eine Anwohnerparkkarte ausgenommen werden sollen.
- Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Gundeli dürfte den Parkierdruck auf dem Bruderholz unmittelbar erhöhen; die Pendler dürften statt in anderen Quartieren auf dem Bruderholz nach einem Gratis-Parkplatz suchen. Bald dürfte deshalb der Ruf aus dem Quartier kommen, auch in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen zu werden.

Mit 7:1 Stimmen bei zwei Enthaltungen legt die UVEK dem Grossen Rat einen Beschlussentwurf vor, der die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung *auf dem gesamten Gebiet der Stadt Basel*, also auch auf dem Bruderholz, verlangt.

2.4 Kontrolldichte

Der Regierungsrat beabsichtigt gemäss Ratschlag, im Falle der Einführung der Parkraumbewirtschaftung die Anzahl der Polizeidienstangestellten um etwa 25 zu erhöhen und damit die bisherige Kontrolldichte aufrecht zu erhalten. Die Schaffung dieser neuen Stellen bewilligt der Grosse Rat nur indirekt via das jeweilige Budget. Die damit verbundenen Kosten sind nicht Bestandteil des Kreditantrags.

Eine Mehrheit der UVEK ist mit der Aussage im Ratschlag, wonach sich die heutige Kontrolldichte bewährt habe, nicht einverstanden. Sie erachtet die Kontrollen des ruhenden Verkehrs in Basel als eindeutig zu gering. Die Wirkung der vorgesehenen Parkraumbewirtschaftung steht und fällt aber mit der Intensität der Kontrolltätigkeit. Mit dem Verzicht auf die in der ersten Vorlage noch vorgesehenen elektronischen Kontrollgeräte steigt überdies der zeitliche Aufwand pro kontrolliertes Fahrzeug. Negativ auf die Kontrollintensität wirkt sich im Weiteren aus, dass die dafür eingesetzten Polizeidienst-Angestellten bei Grossanlässen (Messen, Fussballspiele, Fasnacht etc.) für andere Aufgaben wie die Verkehrsregelung eingesetzt werden.

Die UVEK hat sich Gedanken über die Möglichkeit der Auslagerung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs an eine private Firma gemacht. Sie erhofft sich dadurch eine stetigere und intensivere Kontrolltätigkeit, würden die zu erbringenden Aufgaben doch dann in einem Leistungsauftrag festgehalten; die Polizeileitung könnte die Angestellten einer privaten Firma nicht für andere Aufgaben abziehen. In anderen Städten wie Bern wird der ruhende Verkehr bereits heute von privater Seite kontrolliert; dies stösst auf keine Opposition.

Rechtliche Vorbehalte gegenüber einer Auslagerung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs bestehen gemäss Auskunft des Bau- und Verkehrsdepartements keine. Da aber zahlreiche weitere Punkte zu klären wären, hat sich die UVEK entschieden, diese Frage nicht mit dem

Ratschlag zur Parkraumbewirtschaftung zu verknüpfen, sondern eine Motion einzureichen. Sie will damit dem Regierungsrat Gelegenheit geben, sich zu diesem Thema zu äussern. Von Relevanz dürften u.a. die folgenden Aspekte sein:

- Soll oder kann die Kontrolle des ruhenden Verkehrs vollständig oder nur teilweise ausgelagert werden? Welche Auswirkungen hätte es auf die Wahrnehmung in der Bevölkerung, wenn verschiedene Kontrollorgane Parkbussen verteilen würden?
- Welche Konsequenzen hat es für das subjektive Sicherheitsempfinden der Bevölkerung, wenn an Stelle uniformierter Polizeidienst-Angestellter private Kontrollpersonen treten?
- Ist die zusätzliche Schnittstelle nachteilig, die zwischen dem Aussprechen einer Parkbusse durch eine private Firma und den hoheitlichen Aufgaben bei Einsprachen entsteht?
- Wie lässt sich die zu erbringende Kontrollintensität definieren?
- Kann eine private Firma dieselbe Leistung günstiger erbringen?

Die UVEK erwartet, dass der Regierungsrat ihre Motion vor der Anstellung zusätzlicher Polizeidienst-Angestellter für die neue Parkraumbewirtschaftung beantwortet.

2.5 Finanzierung der Kontrollgeräte

Die neue Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung kommt mit dem beantragten Kredit von CHF 1,56 Mio. deutlich günstiger als die erste, die Ausgaben von über CHF 6 Mio. vorgesehen hat. Statt einer Analyse jedes einzelnen weissen Parkplatzes sollen nun grundsätzlich alle weissen in blaue Parkplätze mit Anwohnerprivilegierung umgewandelt werden. Verzichtet wird auf die Anschaffung zusätzlicher Sammelparkuhren, auf elektronische Parkkarten und Kontrollgeräte, die diese drahtlos auslesen könnten. Man wird die Parkkarte auch künftig hinter die Windschutzscheibe legen müssen und die Kontrolle erfolgt von Auge.

Da es sich bei den anzuschaffenden Kontrollgeräten nicht um neuartige Geräte, sondern um zusätzliche Geräte für die zusätzlichen Kontrollpersonen handelt, erachtet es eine knappe Mehrheit (4:3 bei 3 Enthaltungen) der UVEK für falsch, diese über das Investitionsbudget zu finanzieren. Es handelt sich dabei um persönliche Ausrüstung (vergleichbar mit den Uniformen), die über die laufende Rechnung zu finanzieren ist. Die Anschaffung der Kontrollgeräte der bestehenden Polizeidienst-Angestellten hat der Grosse Rat auch nie separat bewilligt.

Mit der beantragten Kürzung des Rahmenkredits um CHF 190'000 für die zusätzlichen Kontrollgeräte für die Polizei reduziert sich dieser von CHF 1'560'000 auf CHF 1'370'000.

3. Beantwortung von Anzügen

3.1 Anzug Heiner Vischer und Konsorten zum gebührenfreien und unbefristeten Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen

Der Regierungsrat lehnt das von Heiner Vischer und Konsorten geforderte gebührenfreie und unbefristete Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen ab. Er ist der Meinung, solche Fahrzeuge würden bereits mit anderen finanziellen Anreizen (Subventionen bei der Anschaffung, steuerliche Erleichterung) ausreichend unterstützt. Ein gebührenfreies Parkieren würde den Individualverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr fördern und

damit dem vom Basler Stimmvolk angenommenen Gegenvorschlag zur Städteinitiative, der eine Reduktion der Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs um 10% bis ins Jahr 2020 verlangt, entgegenlaufen.

Eine Mehrheit der UVEK (5:3 Stimmen bei einer Enthaltung) folgt der Argumentation des Regierungsrats. Auch wenn es aus lufthygienischer Sicht begrüssenswert wäre, wenn mehr Automobilisten von benzin- oder dieselgetriebenen Fahrzeugen auf Elektromobile umsteigen würden, steht doch an erster Stelle die generelle Veränderung des Modal Split hin zu mehr öffentlichem oder Langsamverkehr. Der Platzbedarf von Elektrofahrzeugen ist – fahrend oder stehend – gleich gross wie derjenige konventioneller Autos. Auch gehen von diesen Fahrzeugen die gleichen Unfallgefahren aus. Im Weiteren ist festzuhalten, dass Elektromobile aufgrund ihrer beschränkten Reichweite in aller Regel als Zweitfahrzeuge angeschafft werden – oder gar an Stelle der Benutzung des ÖV treten. Beides ist nicht förderungswürdig. Die Zahl der effektiven Umsteiger von konventionellen Autos zu Elektromobilen ist klein.

3.2 Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufhebung der weissen Parkfelder

Der Regierungsrat ist der Ansicht, sein Ratschlag zur Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel nehme die Anliegen des Anzugs David Wüest-Rudin und Konsorten auf. Die UVEK schliesst sich dieser Meinung an und spricht sich für Abschreiben des Anzugs aus.

3.3 Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 29.6.2011 den nachstehenden Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller der UVEK zum Bericht überwiesen:

„Trotz vielfältiger Massnahmen ist noch immer ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung einer übermässigen Belastung mit Luftschadstoffen ausgesetzt. Massgeblich beteiligt an der Emission dieser Schadstoffe ist der motorisierte Verkehr. Die UVEK hat darum in ihrem Bericht zum Luftreinhalteplan (27.08.2008) darauf hingewiesen, dass unter Anderem durch eine Reduktion des Verkehrs eine Verbesserung der Luftqualität erreicht werden kann.

Davon scheinen wir noch ein rechtes Stück entfernt zu sein, denn der Verkehr sinkt nicht, sondern es findet eine Umlagerung statt. So ist seit einiger Zeit ein steter Zuwachs an Motorrädern und Motorrollern auf Basels Strassen zu beobachten, während die Anzahl eingelöster Personenwagen zurück geht.

Motorräder und Motorroller tragen nicht gerade zur Verbesserung der Luftqualität bei, dennoch werden sie immer beliebter: sie sind günstig im Unterhalt; sie sind wendig; man kommt mit ihnen gleich schnell vorwärts wie mit dem Auto; man fährt bequem bis ins Herz von Basel ohne sich abstrampeln zu müssen wie mit dem Velo und - das wohl als Hauptpluspunkt - man kann erst noch gratis parkieren. Durch die Gratisparkplätze werden Motorräder und Motorroller indirekt vom Kanton gefördert und das darf nicht sein. Die für Autos eingeführte Parkraumbewirtschaftung soll darum auch auf Motorräder und Motorroller ausgedehnt werden. Es soll das Privileg von Velos sein, gratis parkieren zu dürfen.

Die Unterzeichnenden bitten darum den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob es möglich wäre

- Parkplätze für Motorräder und Motorroller separat von denjenigen für Velos auszuweisen,
- Parkplätze für Motorräder und Motorroller zu bewirtschaften (zentrale Parkuhr, Anwohnerparkkarte etc)

Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Jörg Vitelli, Brigitte Strondl, Jürg Meyer, Stephan Luethi, Hans Baumgartner, Michael Wüthrich, Patrizia Bernasconi, Maria Berger-Coenen, Guido Vogel, Christoph Wydler

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat mit Beschluss vom 3.5.2011 beantragt, den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller als erledigt abzuschreiben. Er hält in seiner Antwort fest, eine Bewirtschaftung mittels einer Parkuhr mit Nummern zu den einzelnen Abstellfeldern oder ein Motorrad-Parking mit Ticketsystem wären praxistaugliche Lösungen und würden deshalb vom Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der Kantonspolizei auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Der Grosse Rat hat den Anzug an seiner Sitzung vom 29.6.2011 der UVEK zur Stellungnahme überwiesen. Die UVEK ist vor dem Hintergrund der bereits heute zu beobachtenden Zunahme an Motorrädern und Motorrollern, die sich mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung noch akzentuieren dürfte, der Meinung, dass Motorrad-Abstellplätze innerhalb des Grossbasler Cityrings und der Kleinbasler Kernzone sowie rund um den Bahnhof SBB zwingend zu bewirtschaften sind. Es sind in diesem Perimeter Abstellplätze zu schaffen und mit Sammelparkuhren zu versehen, die Motorrädern und -rollern vorbehalten sind. Das geltende Verbot, solche Fahrzeuge auf Abstellplätzen für Autos, Velos oder gar auf dem Trottoir abzustellen, ist konsequent durchzusetzen. In Wohnquartieren, wo meist kombinierte Abstellfelder für Velos und Motorräder existieren, erscheint der UVEK eine Bewirtschaftung weniger praktikabel. Ein System mit Anwohnerparkkarte ist für nicht geschlossene Fahrzeuge ungeeignet, ein Vignettensystem wäre umsetzbar, steht aber noch nicht zur Debatte. Die UVEK empfiehlt deshalb, Abstellplätze für Motorräder und -roller ausschliesslich mit Parkuhren zu bewirtschaften und das System damit relativ einfach zu halten: Wo es eine Parkuhr hat, ist eine Parkgebühr geschuldet, wo es keine hat, ist das Abstellen gratis.

Die UVEK bittet den Regierungsrat, in diesem Sinne aktiv zu werden und beantragt dem Grossen Rat, den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller zur nochmaligen Beantwortung an den Regierungsrat zu überweisen.

4. Fazit und Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK stellt sich hinter das vom Regierungsrat vorgeschlagene Konzept zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel. Sie schlägt dem Grossen Rat zwei Änderungen im Beschluss vor: Die Parkraumbewirtschaftung soll das gesamte Gebiet der Stadt Basel umfassen (vgl. Kapitel 2.3) und der Rahmenkredit soll um CHF 190'000 gekürzt werden (vgl. Kapitel 2.5). Damit untersteht der Rahmenkredit nicht mehr dem Referendum. Im Weiteren erwartet die UVEK innerhalb des Grossbasler Cityrings und der Kleinbasler Kern-

zone sowie rund um den Bahnhof SBB auch eine Bewirtschaftung der Abstellplätze für Motorräder und -roller (vgl. Kapitel 3.3).

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 17. August 2011 mit 9:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 5:1 Stimmen bei 3 Enthaltungen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes.

Mit 5:3 Stimmen bei 1 Enthaltung beantragt die UVEK dem Grossen Rat, den Anzug Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller dem Regierungsrat zur nochmaligen Beantwortung zu überweisen.

Mit 5:3 Stimmen bei 1 Enthaltung beantragt die UVEK dem Grossen Rat, den Anzug Heiner Vischer und Konsorten zum gebührenfreien und unbefristeten Parkieren von Elektromobilen auf Allmendparkplätzen abzuschreiben.

Mit 9:0 Stimmen beantragt die UVEK dem Grossen Rat, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Aufhebung der weissen Parkfelder abzuschreiben.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel

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

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 11.0675.01 und den Bericht Nr. 11.0675.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Der Grosse Rat bewilligt für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung auf dem gesamten Gebiet der Stadt Basel einen Rahmenkredit in der Höhe von CHF 1'370'000 (Preisbasis Januar 2011, Produktionskostenindex PKI) für die Jahre 2011-2015 (Pos. 661001020001).

Dieser Beschluss ist zu publizieren.