

Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission
des Grossen Rates

28. 10. 2003

An den Grossen Rat
des Kantons Basel-Stadt

P 180 Petition betreffend stadtgerechte Mobilität

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben am 13. März 2002 die Petition P 180 der Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission überwiesen.

1. Wortlaut der Petitionen

Die Verkehrskommission der Neutralen Quartiervereine von Basel-Stadt sammelt und diskutiert Ideen und Anträge, die aus den Quartieren zusammengetragen werden, und so unterbreiten wir Ihnen hiermit folgendes Anliegen:

Es sind in jedem Quartier - entsprechend seiner Fläche/Grösse - eine bestimmte Zahl von Parkplätzen für „Mobility-Autos“ zu schaffen und anzubieten und diese entsprechend zu markieren. In der blauen Zone soll die Anwohnerparkkarte an Mobility verkauft werden und das Parkfeld ist ebenfalls entsprechend anzuzeichnen.

...

Die Verkehrskommission fordert im Namen der Neutralen Quartiervereine

- dass CarSharing von der Stadt gefördert und unterstützt wird und
- dass zusammen mit den Neutralen Quartiervereinen geeignete Parkplätze gesucht und zur Verfügung gestellt werden.

2. Anliegen der Petition

Die Petition verlangt zum einen, dass

1. CarSharing von der Stadt gefördert und unterstützt wird,
2. dass zusammen mit den Neutralen Quartiervereinen geeignete Parkplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden und dass
3. auch Anwohnerparkkarten für Mobility-Autos ausgestellt werden können.

Beim ersten Punkt handelt es sich um einen politischen Grundsatz, beim zweiten und dritten Punkt um konkrete Änderungen des Parkregimes.

3. Abklärungen der UVEK

Die Kommission hat zu den aufgeworfenen Fragen beim Polizei- und Militärdepartement (PMD), beim Baudepartement (BD) und bei der Firma „Mobility CarSharing“ Stellungnahmen zum Anliegen der Petentschaft eingeholt.

Die Stellungnahmen des PMD und des Baudepartementes widersprachen sich bei juristischen Fragen zum Teil. Das PMD legte dar, es sei zur Zeit nicht möglich, Parkkarten für CarSharing-Fahrzeuge auszustellen, ohne die Parkkartenverordnung zu ändern. Der Vorschlag, Parkplätze auf Allmend für CarSharing auszuscheiden verstosse gegen Bundesrecht. Das Baudepartement sah auf Bundesrechtsebene (SVG §3 Abs.4) keine Hindernisse, erachtete es aber als notwendig, auf kantonaler Ebene entsprechende rechtliche Grundlagen zu erlassen.

In der Folge wandte sich die UVEK direkt an die Regierung und bat diese, die nachfolgenden Fragen zu Händen der Kommission zu klären:

1. Ist eine Ausscheidung von CarSharing-Parkplätzen auf Allmend bei der jetzigen Rechtslage möglich? Wenn nein: Welche Rechtsgrundlagen müssten geändert werden, damit es möglich wird?
2. Genügen die vorhandenen gesetzlichen Grundlagen, um CarSharing-Parkplätze auf Staatsareal, welches nicht zur Allmend gehört, auszuscheiden. Wenn nein, was müsste geändert werden, dass es möglich wird?
3. Wie muss die Parkkartenverordnung geändert werden, damit Anwohner-Parkkarten auch für CarSharing-Fahrzeuge abgegeben werden können?
4. Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um CarSharing zu fördern?

4. Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat begrüsst in seiner Antwort CarSharing-Modelle. Er sieht die vielfältigen Vorteile von gut organisiertem CarSharing für den Kanton Basel-Stadt, ist an der Verbreitung solcher Modelle interessiert und ist auch bereit, nach Möglichkeit und Notwendigkeit die Rahmenbedingungen zu verbessern.

Die vier Fragen wurden vom Regierungsrat wie folgt beantwortet:

- zu 1. Vorläufig sei dies nicht möglich. Die Ausscheidung von Parkfeldern auf Allmend zur ausschliesslichen Nutzung durch CarSharing-Angebote erfordere die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage.
- zu 2. Es bedürfe keiner Änderung der Parkkartenverordnung, denn §5 sehe vor, dass auch *„anderen, von dieser Parkierungsbeschränkung in einer Zone gleichermassen Betroffenen (...) ebenfalls eine Parkierungsbewilligung für die entsprechende Zone erteilt werden kann“*. Die Nutzenden eines CarSharing-Fahrzeugs seien Anwohner einer bestimmten Zone und somit gleichermassen Betroffene wie Besitzer eines eigenen Fahrzeuges. Dies entspräche auch der heutigen Praxis.
- zu 3. Auf Flächen, die dem Gemeinwesen gehören, aber nicht dem allgemeinen Verkehr offen stehen, sei das Bereitstellen von Parkmöglichkeiten an Private möglich. Parkplätze können auch an CarSharing-Anbietende vermietet werden.

zu 4. Für die kantonale Verwaltung könne das so genannte Business-CarSharing interessant sein. Diese Autos stünden zu bestimmten Blockzeiten der Verwaltung wie normale Firmenautos zur Verfügung, in der übrigen Zeit (vor allem abends und am Wochenende) andern Nutzern. Die IWB haben mit acht Mobility Fahrzeugen gute Erfahrungen gemacht. Für weitere flexible Modelle stehe der Kanton mit Mobility in Verhandlung.

Attraktiv sei CarSharing, wenn Autos direkt auf dem Parkplatz einer Wohnsiedlung stehen, wie dies etwa in den von der ZLV betreuten Siedlungen Glögglihof und Gerhalde in Riehen der Fall sei. Diese Förderung könnte in Zukunft noch gezielter erfolgen.

Weiter hätten U-Abo-Besitzerinnen und -Besitzer seit 2000 die Möglichkeit, zum vergünstigten Tarif Nutzer von Mobility zu werden.

5. Erwägungen der Kommission

Die Studie von Energie Schweiz mit dem Titel «CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität» (Peter Muheim, 1998) erbringt den Nachweis, dass CarSharing die kombinierte Mobilität begünstigt und neu definiert: „CarSharing trägt damit merklich bei zu einem nachhaltigen Verkehr und zu einer modernen, umwelt- und kundenfreundlichen Mobilität. Dabei zählt der öffentliche Verkehr zu den Hauptgewinnern.“

Nutzen mehrere Personen dasselbe Auto, so verringert sich die Zahl der Motorfahrzeuge sowie der Parkplatzbedarf. Zudem ist bekannt, dass Personen, die CarSharing-Projekte nutzen, das Auto bewusst und gezielt einsetzen und dadurch weniger Fahrten generieren als Besitzer von eigenen Motorfahrzeugen. Das CarSharing-Konzept ist förderungswürdig, da es die Ziele für einen stadtgerechten Verkehr unterstützt.

Der Kanton ist gemäss Antwort der Regierung an der Verbreitung solcher Modelle interessiert. Zurzeit ist leider nur ein Anbieter, die als Genossenschaft organisierte Firma „Mobility CarSharing Schweiz“, auf dem CarShare-Markt aktiv, obwohl (oder gerade weil) diese besonders erfolgreich ist: „Mobility CarSharing Schweiz“ bietet über 1700 Fahrzeuge in 400 Orten für 52'000 Mitglieder an (Zahlen 2002).

Zu den drei Anliegen der Petition

Die Petition verlangt:

a) dass CarSharing von der Stadt gefördert und unterstützt wird.

Die Kommission unterstützt die Forderung der Petentschaft und anerkennt das Bestrebungen der Regierung, CarSharing zu unterstützen. Sie sieht vor allem im Zusammenhang mit neuen Wohnüberbauungen oder dem Bau von Quartierparkings (z.B. DB-Areal Basel-Nord etc.) zwingend Handlungsbedarf und wünscht sich hierbei eine aktivere Rolle des Kantons.

b) dass zusammen mit den Neutralen Quartiervereinen geeignete Parkplätze für CarSharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.

In erster Linie sind die CarSharing-Firmen selbst für das Mieten der Parkplätze zuständig. Der Kanton kann und soll sie dabei unterstützen, indem er zum Beispiel Anfragen unbürokratisch behandelt und Unterstützung bei der Suche nach geeigneten Parkplätzen

(auf Staatsareal, in ZLV-Liegenschaften, in Parkhäusern, etc.) anbietet. Die Kommission erachtet es als wenig sinnvoll, dafür die Neutralen Quartiervereine einzubeziehen, da die CarSharing-Anbieter aufgrund der Wohnsitz-Verteilung ihrer Mitglieder besser abschätzen können, in welchem Gebiet ein Bedarf besteht.

c) dass auch Anwohnerparkkarten für Mobility-Autos ausgestellt werden können.

Nach vorerst widersprüchlichen Antworten konnte geklärt werden, dass es möglich ist, für Mobility-Autos Anwohnerparkkarten auszustellen, und dass dies inzwischen auch so gehandhabt wird.

Die UVEK wollte von der Regierung wissen, wie eine gesetzliche Grundlage aussehen müsste, die das Ausscheiden von CarSharing-Parkplätzen auf Allmend (analog der Regelung für Taxistandplätze) ermöglicht. Leider legte uns die Regierung keinen Vorschlag vor. Was in Basel schwierig und nur mit Hilfe von Gesetzen möglich zu sein scheint, ist anderenorts (z.B. Riehen, Allschwil, Oberwil) ohne Gesetzesänderungen problemlos realisiert. Eine Mehrheit der Kommission (7:5) hätte eine Lösung für Parkplätze auf Allmend unterstützt.

6. Schlussfolgerungen

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission stellt fest, dass die Regierung die Notwendigkeit der Förderung von CarSharing-Projekten erkannt und auch bereits einzelne Massnahmen ergriffen hat. Sie erwartet aber ein stärkeres Engagement der einzelnen Amtsstellen und den Willen, dieses Anliegen auch aktiv zu unterstützen.

Trotzdem beantragt die UVEK, die Petition als erledigt zu erklären. Das zweite Anliegen der Petition, wonach zusammen mit den Quartiervereinen Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, kann die UVEK in dieser Form nicht unterstützen. Das dritte Anliegen, Anwohnerparkkarten für Mobility-Fahrzeuge auszustellen, ist inzwischen erfüllt.

7. Antrag

Die UVEK beantragt, die Petition P 180 für stadtgerechte Mobilität als erledigt zu erklären.

Die Kommission hat diesen Bericht mit 7 gegen 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Basel, 28. Oktober 2003

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
des Grossen Rates

Susanne Fjue