



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.0492.02

BVD/P100492  
Basel, 13. Oktober 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 13. Oktober 2010

## Kantonale Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative): Bericht zum weiteren Vorgehen

### 1. Ausgangslage

Die Kantonale Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) ist zustande gekommen. Die rechtliche Zulässigkeit wurde vom Grossen Rat an der Sitzung vom 13. Oktober 2010 festgestellt.

Die Initiative ist formuliert und verlangt, dass §19 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 wie folgt geändert wird:

*Abs 1. Unverändert [Definition von P&R-Anlagen].*

*Abs. 2 Der Kanton fördert aktiv die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen in Verbindung mit dem nationalen oder internationalen Eisenbahnnetz und mit dafür aufgrund der örtlichen Verhältnisse geeigneten Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel. Er fördert ferner die Bereitstellung zusätzlicher Abstellflächen, die während Messen und anderer ausserordentlicher Anlässe als Park-and-Ride-Anlagen benützt werden können.*

*Abs. 3: In Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft sowie den elsässischen und badi-schen Behörden fördert der Kanton mit geeigneten Mitteln auch ausserhalb des Kantonsge-bietes die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen, die geeignet sind, für Fahrten von aus-wärts ins Kantonsgebiet den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.*

*Abs. 4: Der Kanton setzt sich ein für eine Gestaltung der Parkgebühren, welche die Attraktivität der Park-and-Ride-Anlagen für die Benutzer sicherstellt. Er kann die Parkgebühren zu diesem Zwecke durch Subventionen verbilligen. Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege ge-regelt.*

*Übergangsbestimmung:*

*Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.*

Die Initiative verlangt somit, eine **aktive** Förderung von Park-and-Ride-Anlagen durch den Kanton Basel-Stadt, auch ausserhalb des eigenen Kantonsgebiets. Die bisherige Regelung ist weitgehend auf die Duldung solcher Anlagen an geeigneten Standorten ausgelegt und schafft die rechtliche Grundlage dafür, dass sich der Kanton an deren Bau auch ausserhalb des Kantonsgebiets beteiligen kann.

Die Initiative wurde gemeinsam mit einer weiteren Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ eingereicht. Beide Initiativen wurden erstmals im April 2008 lanciert. Mangels einer ausreichenden Anzahl Unterschriften kamen sie aber nicht zustande. Im Zusammenhang mit dem Referendum zum Grossratsbeschluss zur Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Basel wurden die beiden Initiativen im Januar 2010 erneut lanciert. Beide Initiativen sind somit in Verbindung mit der Vorlage des Regierungsrates zu einer Parkraumbewirtschaftung, die in der Volksabstimmung vom 13. Juni 2010 gescheitert ist, zu sehen.

## 2. Grundsätze der Verkehrspolitik und der Parkraumplanung

Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft sollen durch eine angebotsorientierte Verkehrsplanung befriedigt werden. Der Regierungsrat setzt auf eine stadtverträgliche Mobilität. Dazu gehören die Erhöhung des Anteils der Wege, die zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr als Platz sparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel zurückgelegt werden, sowie die Minimierung der negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs.

Bezogen auf die Parkraumplanung lassen sich daraus die folgenden Forderungen ableiten:

- Die für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons notwendige Anzahl Abstellplätze muss zur Verfügung stehen.
- Abstellplätze müssen so angeordnet und bewirtschaftet sein,:
  - dass möglichst wenig Parksuchverkehr entsteht, insbesondere in Wohnquartieren.
  - dass wertvolle Allmendflächen, insbesondere an zentralen Lagen für höherwertige Nutzungen zur Verfügung stehen.
  - dass umweltfreundliche Verkehrsmittel (Velo/Fussverkehr/ÖV) gefördert werden.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist in der weiteren Region unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrssystems, da das Angebot des öffentlichen Verkehrs für viele Fahrtbedürfnisse und –wünsche keine befriedigende Lösung bietet. In den dichten städtischen Strukturen ist der öffentliche Verkehr (ÖV) mit einem dichten, leistungsfähigen Netz viel besser zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse geeignet. Park-and-Ride-Anlagen an sinnvollen Standorten bilden somit einen wichtigen Bestandteil eines stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsangebots. Geeignete Standorte ergeben sich primär aus der Überlegung „so kurze Wege wie nötig“ mit dem MIV und „so lange Wege wie möglich“ mit dem ÖV. Optimale Park-and-Ride-Anlagen befinden sich also dezentral dort, wo das dichte ÖV-Angebot der Agglomeration endet und ein Bussystem lediglich noch eine Grundversorgung für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gewährleistet.

### 3. Inhaltliche Beurteilung der Initiative

Die Initiative fordert eine aktive Rolle des Kantons Basel-Stadt bei der Erstellung und Finanzierung bzw. Subventionierung von Park-and-Ride-Anlagen. Verkehrspolitisch sinnvolle Standorte für solche Anlagen befinden sich fast ausschliesslich ausserhalb des Kantonsgebiets. Zur Umsetzung dieser Forderung ist der Kanton Basel-Stadt deshalb auf eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarbehörden angewiesen. Neben einer möglichen direkten Mitfinanzierung solcher Anlagen sind die Einflussmöglichkeiten von Basel deshalb sehr beschränkt.

Eine Mitfinanzierung bei ausserkantonalen Anlagen war auch in der gescheiterten Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung vorgesehen (Pendlerfonds). Ohne einen solchen speziellen Fonds wäre eine Mitfinanzierung nur aus allgemeinen Steuermitteln möglich, was nicht verursachergerecht wäre.

Die Initiative fordert zudem eine attraktive Tarifpolitik in solchen Park-and-Ride-Anlagen, die gegebenenfalls mittels Subventionen zu erreichen wäre. Solche Subventionen sind nur in einem engen Rahmen sinnvoll. Eine zu starke Verbilligung von Parkgebühren in Park-and-Ride-Anlagen würde zu Verlagerungen von bestehenden ÖV-Fahrten auf den kombinierten Verkehr führen und wäre umweltpolitisch damit kontraproduktiv. Ausserdem ist darauf zu achten, dass die Park-and-Ride-Anlagen nicht für andere Zwecke benutzt werden, da ansonsten der Kanton Basel-Stadt Parkierungsvorgänge subventionieren würde, die nichts mit dem eigenen Kantonsgebiet zu tun haben.

### 4. Weiteres Vorgehen

Das Konzept Parkraumbewirtschaftung wird von den Initiantinnen und Initianten nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Der Regierungsrat beabsichtigt deshalb, dieses Thema wieder aufzunehmen und gemeinsam mit den beiden anstehenden Volksinitiativen in einem Paket zu behandeln. Dabei geht es unter anderem um folgende zu bearbeitenden Themen:

- Regionale Koordination für Gewerbeparkkarten (lässt sich unabhängig von den übrigen Fragen vorantreiben)
- Überprüfung der Preisbildung der Allmend-Parkplätze in Relation zu den anderen Schweizer Grossstädten
- Finanzierung / Anreize für Park & Ride Anlagen ausserhalb des Kantonsgebiets
- Überprüfung der bestehenden Ausnahmeregelungen in der kantonalen Parkplatzverordnung (PPV)
- Evtl. Regelungen zu einer Gesamtbetrachtung der öffentlichen und der privaten Parkplätze
- Prüfung der Vorschläge des Gewerbeverbandes
- Prüfung der zeitlichen und örtlichen Gültigkeit der verschiedenen Parkkarten-Arten

Der Regierungsrat beabsichtigt, diese Punkte unter Miteinbezug des Initiativkomitees und weiterer Beteiligten zu untersuchen.

## 5. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen und gestützt auf § 18 IRG stellt der Regierungsrat dem Grossen Rat den Antrag, die formulierte Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin