



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

10.0492.04

Basel, 17. August 2011

Kommissionsbeschluss
vom 17. August 2011

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
zum Ratschlag und Bericht 10.0492.03 Kantonale Volksinitiative
„Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“
und zum Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Park-and-ride-Anlagen sowie zum
Rahmenkredit für die Einführung eines Pendler-Fonds**

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 nimmt die vom Volk abgelehnte Vorlage und die beiden eingereichten Volksinitiativen zum Anlass, um mit drei aufeinander abgestimmten Vorlagen die Parkraumpolitik auf eine neue Basis zu stellen.

Der Grosse Rat hat den Ratschlag und Bericht zur Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ zusammen mit dem Ratschlag Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) und dem Ratschlag und Bericht zur Volksinitiative „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. Initiative und Gegenvorschlag

2.1 Inhalt der Initiative

Die Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ fordert vom Kanton Basel-Stadt eine aktive Rolle bei der Erstellung und Finanzierung von Park-and-ride-Anlagen, die geeignet sind, für Fahrten von auswärts ins Kantonsgebiet den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern. Weiter soll der Kanton die Bereitstellung zusätzlicher Abstellflächen fördern, die während Messen und anderer ausserordentlicher Anlässe als Park-and-ride-Anlagen benutzt werden können. Zuletzt soll er sich – gegebenenfalls mit einer Subventionierung – für Parkgebühren einsetzen, die die Attraktivität der Park-and-ride-Anlagen für die Benutzer sicherstellen.

Die Initianten verstehen ihre Initiative in erster Linie als flankierende Massnahme zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung, die sie im Grundsatz unterstützen. Die Parkraumbewirtschaftung verändert verschiedene Parameter. Für Pendler und Besucher der Stadt Basel wird die Benutzung des ÖV relativ gesehen attraktiver, die Benutzung des eigenen Autos unattraktiver.

2.2 Inhalt des Gegenvorschlags

Der Regierungsrat unterstützt die Stossrichtung der Park-and-ride-Initiative, stellt ihr aber dennoch einen Gegenvorschlag gegenüber. Es handelt sich bei diesem Gegenvorschlag in erster Linie um eine Präzisierung der Initiative. Wäre die Initiative unformuliert, käme der Gegenvorschlag in die Nähe einer Ausformulierung.

Die Park-and-ride-Initiative hat aus Sicht des Regierungsrats eine wesentliche Schwäche: Sie schweigt sich über die Finanzierung der zu erstellenden Park-and-ride-Anlagen aus. Dieses Manko wird im Gegenvorschlag behoben. Die Einnahmen aus den Besucher- und Pendlerparkkarten der vorgeschlagenen Parkraumbewirtschaftung sollen nach Abzug der Verwaltungskosten für das Ausstellen der Karten und die zusätzlichen Kontrollen (ca. 20% der Einnahmen) in einen zweckgebundenen Fonds zur Förderung von Park-and-ride-Anlagen fliessen. Der Grosse Rat hat der Schaffung eines solchen Fonds bereits im Rahmen der gescheiterten ersten Vorlage für eine Parkraumbewirtschaftung zugestimmt. Weiter nimmt der Regierungsrat auch das Anliegen des Grossen Rats in den Gegenvorschlag auf, diesen Fonds mittels eines rückzahlbaren Darlehens aus dem Verwaltungsvermögen von CHF 2 Mio. mit einem Anfangskapital auszustatten. Ein Anfangskapital würde es ermöglichen, unmittelbar nach einer rechtsgültigen Annahme des Gegenvorschlages erste Projekte zu unterstützen.

Eine Annahme des Gegenvorschlags schafft mittelfristig alternative Parkiermöglichkeiten für Pendler und unterstützt damit das Ziel der Basler Parkraumpolitik, den Strassenverkehr generell und den Suchverkehr im Besonderen zu reduzieren. Auch der Parkierdruck auf Allmend dürfte abnehmen. Mit der Fondslösung fliessen die von Auswärtigen erhobenen Gebühren aus der Parkraumbewirtschaftung (Einnahmen aus Pendler- und Besucherparkkarten) nicht in die allgemeine Staatskasse, sondern werden im Interesse dieser Gruppe wieder ausgegeben.

Der Regierungsrat erachtet die Anliegen der Initianten mit seinem Gegenvorschlag als weitestgehend erfüllt. Der Gegenvorschlag weicht lediglich in drei Punkten von der Initiative ab:

- Während die Initiative die Erstellung von Park-and-ride-Anlagen an „dafür aufgrund der örtlichen Verhältnisse geeigneten“ Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel vorsieht, bezieht sich der Gegenvorschlag entsprechend der heutigen Formulierung des Gesetzes auf „periphere“ Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel. Der Regierungsrat möchte nur solche Park-and-ride-Anlagen fördern, bei denen auch in einem relevanten Ausmass MIV-Fahrten auf den ÖV verlagert werden.
- Die Initiative beschränkt die Zusammenarbeit neben den elsässischen und badischen Behörden auf den Kanton Basel-Landschaft. Der im Gegenvorschlag vorgeschlagene Begriff „Nachbarkantone“ ist flexibler.
- Im Gegensatz zur Initiative sieht der Gegenvorschlag keine direkte Verbilligung von Parkgebühren vor. Der Regierungsrat will zwar den Bau von Park-and-ride-Anlagen, nicht aber deren Betrieb unterstützen. Die Mitfinanzierung solcher Anlagen durch den Kanton führt dazu, dass der Betreiber die Anlage zu günstigeren Konditionen bauen und somit auch zu tieferen Tarifen wirtschaftlich betreiben kann.

Der Weg über den Gegenvorschlag ist der schnellstmögliche, um dem Anliegen der Initiative gerecht zu werden. Stimmt der Grosse Rat dem Gegenvorschlag zu und zieht das Initiativkomitee die Initiative in der Folge zurück, lässt sich eine Volksabstimmung umgehen.

2.3 Haltung der Initianten zum Gegenvorschlag

Die Initianten zeigen sich mit den Anpassungen bzw. Präzisierungen im Gegenvorschlag einverstanden. Sie haben gegenüber der UVEK signalisiert, dass die Initiative zurückgezogen werden dürfte, sollte der Grosse Rat dem Gegenvorschlag des Regierungsrats zustimmen. Ziel der Initianten ist eine intelligente Mobilität. Aus ihrer Sicht wird mit Initiative oder Gegenvorschlag ein wichtiges Element in einer Kette von Massnahmen gefördert, das zu einer solchen intelligenten Mobilität beiträgt. Die Erstellung von Park-and-ride-Anlagen macht es für viele Pendler erst möglich, von ihrem Privatfahrzeug auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

3. Erörterungen der UVEK

3.1 Standorte von Park-and-ride-Anlagen

In den letzten Jahren sind an verschiedenen Bahnhöfen in der Agglomeration Basel Park-and-ride-Angebote entstanden, zuletzt am Bahnhof von Saint-Louis. Insgesamt existieren in der trinationalen Agglomeration derzeit etwa 2'000 solche Plätze. Sie sind im Durchschnitt über alle Tage zu rund der Hälfte belegt. An einzelnen Standorten sind freie Plätze schwierig zu finden.

Verkehrsplanerisch sinnvolle Standorte für Park-and-ride-Anlagen befinden sich aus Sicht der UVEK ausschliesslich ausserhalb des Kantons Basel-Stadt. Der ÖV-Anteil an einer Pendlerstrecke sollte so hoch wie möglich sein. Auf jeden Fall müssen die Pendler vor der Stadtgrenze abgeholt werden. Erfahrungen zeigen, dass relativ stadtnahe Anlagen wie diejenige in Oberwil schlecht ausgelastet sind, da die Autofahrer für ein kurzes Stück eher nicht mehr auf den ÖV umsteigen. Ohne flankierende Massnahmen am Zielort – in erster Linie eine Parkraumbewirtschaftung – bleibt der Erfolg des Systems Park-and-ride aus. Solange man am Zielort einfach und günstig parkieren kann, steigt kaum jemand, der bereits im Auto sitzt, auf den ÖV um. Dies ist auch der Grund, warum heute viele Park-and-ride-Anlagen schlecht funktionieren.

Aufgrund der räumlichen Strukturen kann der Kanton Basel-Stadt Park-and-ride-Projekte nur in Zusammenarbeit mit den Behörden der jeweiligen Standortgemeinden verwirklichen und deshalb die Standorte nicht selber bestimmen. Für die Attraktivität einer Park-and-ride-Anlage sind der Standort und dabei insbesondere die Anbindung an den öffentlichen Verkehr allerdings entscheidend. Die UVEK fordert den Regierungsrat deshalb auf, den Nutzen von Projekten für den Kanton Basel-Stadt jeweils sorgfältig zu prüfen, bevor er über eine Finanzierungsbeitragung (vgl. Kapitel 3.2) entscheidet. Eine Park-and-ride-Anlage alleine ist kein Allerheilmittel für die städtischen Verkehrsprobleme. Entscheidend ist immer die Kombination von Park- und ÖV-Angebot. Wo die Erschliessung mit dem ÖV schlecht ist – in der Agglomeration Basel vor allem im Elsass – muss man nicht nur in Abstellplätze für Autos,

sondern auch in den ÖV investieren. Eine interessante Option im Elsass wäre aus Sicht der UVEK ein Park-and-ride-Angebot am Euroairport. Voraussetzung dafür wäre der geplante Bahnanschluss für den Flughafen.

Trotz gewissen Vorbehalten erachtet die UVEK Park-and-ride-Anlagen als sinnvolles Element einer nachhaltigen Verkehrspolitik, sofern sie am richtigen Ort stehen. Sie ermöglichen es auch Bewohnern von schlecht erschlossenen ländlichen Gegenden, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu fahren.

3.2 Finanzierung von Park-and-ride-Anlagen

Das bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in der Regel angewendete Territorialprinzip taugt bei Park-and-ride-Anlagen in der Regel nicht. Für die Standortgemeinden solcher Anlagen überwiegen häufig die Nachteile (Mehrverkehr); der Nutzen (Minderverkehr) fällt an anderen Orten an. Weil die Stadt Basel die grösste Nutzniesserin von zusätzlichen Park-and-ride-Anlagen in der Region wäre, ist es folgerichtig, wenn sich der Kanton finanziell an solchen Projekten beteiligt. Neben dem finanziellen Engagement braucht es aus Sicht der UVEK aber auch ein aktives Zugehen auf potenzielle Standorte. Ein sinnvolles weiteres Wachstum von Park-and-ride-Abstellplätzen ist leichter zu erreichen, wenn sich das Zentrum der Agglomeration an der Planung beteiligt.

Mit dem vom Regierungsrat vorgeschlagenen Pendlerfonds wird eine verfassungswidrige Subventionierung des MIV aus Steuergeldern vermieden. Die Öffnung des Fonds erfolgt aus einem Teil der Einnahmen aus den Pendler- und Besucherparkkarten. Die vollen Einnahmen von geschätzten CHF 2,7 Mio. pro Jahr fallen allerdings erst nach der vollständigen Einführung der Parkraumbewirtschaftung nach fünf Jahren an. Damit die mit dem Fonds verbundenen Ziele möglichst umgehend verwirklicht werden können, schlägt der Regierungsrat ein rückzahlbares Darlehen des Kantons an den Fonds in der Höhe von CHF 2 Mio. vor. Die UVEK erachtet dieses Vorgehen für sinnvoll.

Auf dem Verordnungsweg geregelt werden sollen die Auszahlungen aus dem Fonds. Vorgehen sind Beiträge an Projektierungs- und Baukosten, nicht aber an Betriebskosten. Ausnahmen bilden zeitlich befristete Beiträge an die Betriebskosten von neuen ÖV-Angeboten, die eine Park-and-ride-Anlage erschliessen, sowie Beiträge zur Gewährleistung attraktiver Tarife für die kombinierte Mobilität (vgl. Kapitel 3.5). Die Höhe eines Beitrags soll vom zu erwartenden Nutzen (Entlastung des Kantons Basel-Stadt von motorisiertem Individualverkehr) abhängig sein; generell sollen an ausserkantonale Projekte maximal 50% der Finanzierung beigesteuert werden. Die Auszahlungen erfolgen gemäss den im Finanzhaushaltgesetz definierten Ausgabenkompetenzen.

3.3 Umsteigeeffekte

Park-and-ride-Anlagen führen in der Regel zu erwünschten, aber auch zu unerwünschten Umsteigeeffekten: Zum einen werden die Abstellplätze von Leuten benutzt, die bisher die gesamte Wegstrecke mit ihrem Privatfahrzeug zurückgelegt haben. Zum anderen wird eine neue Park-and-ride-Anlage an einer S-Bahn-Haltestelle aber auch für Leute als Umsteigepunkt vom Auto auf den Zug interessant, die bisher für die ganze Fahrt den ÖV benutzt ha-

ben. Aus städtischer Sicht ist dieser zweite Effekt zwar nicht von unmittelbarer Relevanz, trotzdem sollte aus Sicht der UVEK mit der Tarifgestaltung (vgl. Kapitel 3.5) und der Standortwahl darauf Einfluss genommen werden, dass der erwünschte Effekt möglichst gross und der unerwünschte möglichst klein gehalten wird.

3.4 Fremdnutzung

Ziel von Park-and-ride-Anlagen ist es, den Leuten das Umsteigen vom Privatfahrzeug auf den ÖV möglichst leicht zu machen. Ein solches Angebot ermöglicht es aber immer auch, dieses für den direkten Parkplatzbedarf aus der unmittelbaren Umgebung oder für Fahrten mit dem ÖV an andere Destinationen zu nutzen. Die direkte Nutzung ohne Umsteigen auf den ÖV ist umso grösser, je zentraler ein Standort ist. Wenn sich der Kanton Basel-Stadt finanziell an der Erstellung von Park-and-ride-Anlagen ausserhalb seiner Kantonsgrenzen beteiligt, dann liegt dies letztlich nur dann in seinem Interesse, wenn sichergestellt ist, dass die Benutzer der Anlagen erstens neu zu Benutzern des ÖV werden und zweitens mit dem ÖV nach Basel – und nicht woanders hin – fahren. In der Praxis lässt sich aber natürlich kein Parkhaus bauen, das Pendlern nach Basel vorbehalten ist. Es liegt aber nicht im Interesse des Kantons, mit den Geldern aus dem Pendlerfonds ausserkantonalen Autofahrer attraktive Abstellplätze zu finanzieren. Aus diesem Grund teilt die UVEK die Meinung des Regierungsrats, dass zwar finanzielle Beteiligungen an Park-and-ride-Anlagen ausserhalb der Kantonsgrenzen möglich sein sollen, nicht aber eine Subventionierung von Parkgebühren.

3.5 Parktarife und Kombitickets

Um ein Park-and-ride-Angebot attraktiv zu machen, sind kombinierte Park-/ÖV-Tickets geeignet. Der Kunde muss so nur ein Ticket lösen bzw. kann mit dem Parkticket auch das öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die Hauptzielgruppe von Park-and-ride-Anlagen, die Pendler, sowieso im Besitz eines Abonnements für den ÖV sein dürfte. Trotzdem hat die UVEK die Preisgestaltung von Kombitickets ausführlich diskutiert. Dabei wurden zusammenfassend die folgenden Gedanken geäussert:

- Im Sinne der Kundenfreundlichkeit soll man in der Park-and-ride-Anlage Kombitickets für Parking und Fahrt mit dem ÖV lösen können; diese können billiger sein als ein einzelnes Park- und ein einzelnes ÖV-Ticket zusammen.
- Wenn jemand die Park-and-ride-Anlage ohne Weiterfahrt mit dem ÖV benutzt, dann darf er nicht in den Genuss einer Subvention kommen. Wer also nur ein Parkticket löst, soll dafür den „vollen Tarif“ entrichten.
- Denkbar ist auch, dass der Kanton Basel-Stadt die Mitfinanzierung einer Park-and-ride-Anlage in der Agglomeration an die Bedingung knüpft, dass ausschliesslich Kombitickets angeboten werden. Da sich der gesamte Kanton Basel-Stadt in der gleichen Zone des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) befindet, müsste nicht nach verschiedenen Tarifstufen differenziert werden. Auf diese Weise liesse sich mehr oder weniger sicherstellen, dass der Beitrag an die Anlage aus dem basel-städtischen Pendlerfonds effektiv nur den Pendlern zugute kommt. Benutzt jemand die Anlage nur als Parking, leistet er ebenfalls einen Beitrag an den ÖV.

- Der Erwerb einer Jahreskarte für eine Park-and-ride-Anlage könnte man an den Nachweis einer Arbeitsstelle in Basel knüpfen – oder nur abgeben, wenn jemand ein U-Abo vorlegt.

3.6 Bike-and-ride-Anlagen

Der Ratschlag des Regierungsrats und die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen beschränken sich auf Park-and-ride-Anlagen für Autos. Die UVEK ist einstimmig der Meinung, dass mit den Geldern aus dem Pendlerfonds auch Angebote für Velofahrende – so genannte Bike-and-ride-Anlagen – finanziell unterstützt werden sollen. Bezüglich solcher Angebote macht die UVEK einen Mangel auch innerhalb des Kantons Basel-Stadt aus, beispielsweise am Badischen Bahnhof oder am Bahnhof in Riehen. Auch an wichtigen Tramhaltestellen können attraktive Velo-Abstellplätze die Leute zum Unsteigen vom Auto auf den ÖV motivieren. Der Erfolg des Veloparkings am Bahnhof Basel SBB zeigt, dass Bike-and-ride-Anlagen einem Bedürfnis entsprechen. Viele Pendler haben am Bahnhof ein Velo abgestellt und benutzen dieses für die Strecke zu ihrem Arbeitsplatz.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat den Vorschlag der UVEK wohlwollend aufgenommen und schlägt vor, den in § 19 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes definierten Begriff von Park-and-ride-Anlagen auf Velos auszudehnen. Park-and-ride-Anlagen sind demnach Parkgaragen oder Parkplatzanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge *oder für Velos* (oder für beides), die aufgrund ihres Standortes in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen

3.7 Regelmässige Berichterstattung

Die UVEK erachtet es als wichtig, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat regelmässig über die Verwendung der Mittel aus dem Pendlerfonds berichtet. Sie verbindet damit die Hoffnung, dass ein gewisser Druck entsteht, die in den Fonds fliessenden Gelder auch gemäss dessen Zweck auszugeben. Festzuhalten ist, dass über Ausgaben ab einem Betrag von CHF 300'000 der Grosse Rat entscheiden muss und deshalb zumindest über die grösseren Projekte Transparenz geschaffen wird.

Bau- und Verkehrsdepartement und UVEK haben sich auf eine Berichterstattung alle zwei Jahre geeinigt. Im Grossratsbeschluss ist dies in einer separaten Ziffer 3 festgehalten.

4. Fazit und Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK steht wie auch die angehörte Vertretung des Initiativkomitees der Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ hinter dem Gegenvorschlag des Regierungsrats. Sie nimmt am Beschlussentwurf lediglich zwei kleine Änderungen vor: Zum einen soll im Umweltschutzgesetz verankert werden, dass der Kanton auch die Erstellung von Park-and-ride-Anlagen für Velofahrende fördert, zum anderen soll der Regierungsrat den Grossen Rat alle zwei Jahre über die Verwendung der Mittel aus dem zu schaffenden Pendlerfonds orientieren.

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 7:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zur

Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) und einem Gegenvorschlag

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

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag und Bericht 10.0492.03 und den Bericht Nr. 10.0492.04 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'616 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 17. November 2010 an den Regierungsrat überwiesenen formulierten Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) mit dem folgenden Wortlaut:

„Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991 reichen die Unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmberechtigten folgende Initiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs ein:

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

§ 19 des Umweltschutzgesetzes wird wie folgt geändert:

Absatz 1: wie bisher

Absatz 2: Der Kanton fördert aktiv die Erstellung öffentlicher oder durch Private erstellte 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.

Absatz 3: In Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft sowie den elsässischen und badischen Behörden fördert der Kanton mit geeigneten Mitteln auch ausserhalb des Kantonsgebietes die Erstellung öffentlicher oder durch Private erstellte Park-and-Ride-Anlagen, die geeignet sind, für Fahrten von auswärts ins Kantonsgebiet den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Absatz 4: Der Kanton setzt sich ein für eine Gestaltung der Parkgebühren, die 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 geregelt.

Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.“

wird beschlossen:

1.

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

§ 19 Abs. 1 bis 3 erhalten folgende neue Fassung:

¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder für Velos, welche aufgrund ihres Standortes in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.

² Der Kanton fördert aktiv die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen in Verbindung mit dem nationalen oder internationalen Eisenbahnnetz oder mit peripheren 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.

³ In Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen sowie den elsässischen und badischen Behörden fördert der Kanton mit geeigneten Mitteln auch ausserhalb des Kantonsgebietes die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen, die geeignet sind, für Fahrten von auswärts ins Kantonsgebiet den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

Es werden in § 19 folgende neuen Abs. 4 und 5 eingefügt:

⁴ Der Kanton setzt sich ein für eine Gestaltung der Parkgebühren, welche die Attraktivität der Park-and-Ride-Anlagen insbesondere für die Pendlerinnen und Pendler mit Arbeitsplatz in Basel sicherstellt. Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege geregelt.

⁵ Mit 80% der Bruttoeinnahmen der Pendlerparkkarten und der Besucherparkkarten wird ein Fonds gespiesen, aus dessen Mitteln Parkierungsanlagen und Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs mitfinanziert werden können. Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege geregelt. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.

2.

Der Fonds gemäss §19 USG wird zum Zeitpunkt der Einrichtung mit einem Darlehen aus dem Verwaltungsvermögen von CHF 2'000'000 dotiert. Das Darlehen ist aus den Einnahmen des Fonds wieder zurückzuzahlen.

3.

Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat alle zwei Jahre über die Verwendung der Fonds-Mittel.

II.

Die Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) und der vorliegende Gegenvorschlag sind der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ (Park-and-Ride-Initiative) zu verwerfen und den vorliegenden Gegenvorschlag anzunehmen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam. Bei Annahme des Gegenvorschlages bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit der Änderung des Umweltschutzgesetzes.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, sind die Änderung des Umweltschutzgesetzes und der Startbeitrag für den Fonds nochmals zu publizieren. Sie unterliegen dann dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft der Änderung des Umweltschutzgesetzes bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

III.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.