



An den Grossen Rat

18.1410.01

16.5366.03

BVD/P181410/P165366

Basel, 31. Oktober 2018

Regierungsratsbeschluss vom 30. Oktober 2018

Künftige Parkierungspolitik

Ratschlag zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes und von § 74 des Bau- und Planungsgesetzes

sowie

Stellungnahme zur Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend „erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zonen) – Anpassung der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung“

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Das Wichtigste in Kürze	3
3. Ausgangslage.....	3
3.1 Auswirkungen der bisherigen Parkraumbewirtschaftung.....	3
3.2 Heutige Situation.....	4
3.3 Künftige Parkraumpolitik	5
3.4 Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV).....	7
3.5 Hängige politische Vorstösse.....	8
3.6 Mittel-/langfristige Entwicklungen.....	9
4. Erläuterungen zu den Bestimmungen des USG	9
4.1 § 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund.....	9
4.2 § 17 Finanzielle Unterstützung von Parkieranlagen	10
4.3 § 19 Park-and-Ride-Anlagen.....	11
4.4 § 19 ^{bis} Quartierparkings.....	12
4.4.1 Definition Quartierparkings (Abs. 1 und 2).....	12
4.4.2 Kompensationsregeln (Abs. 3 bis 7)	13
4.4.3 Verordnung.....	15
4.5 § 19 ^{ter} Mobilitätsfonds	15
4.5.1 Generelles	15
4.5.2 Einnahmen Mobilitätsfonds	15
4.5.3 Verwendungszweck	16
4.6 Ausblick auf die geplante Anpassungen der Pendlerfondsverordnung	17
5. Erläuterungen zu § 74 des BPG	18
5.1 Zulässige Parkplatzzahl und deren Benutzung	18
5.2 Quartierparkings.....	19
5.3 Ladestationen für Elektrofahrzeuge	20
5.4 Übergangsbestimmungen	20
5.5 Ausblick auf die geplante Anpassung der Parkplatzverordnung (PPV).....	21
5.5.1 Quartierparkings in der PPV	21
5.5.2 Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der PPV	22
5.5.3 Mehrfachnutzungen	22
5.5.4 Weitere Anpassungen an der PPV	23
6. Rückmeldungen aus dem Vernehmlassungsverfahren	23
7. Finanzielle Auswirkungen	24
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	25
9. Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend „erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zonen) – Anpassung der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung“ (P165366)	26
10. Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile (P175070).....	27
11. Antrag.....	27

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die künftige Parkierungspolitik des Regierungsrates zur Förderung von Quartierparkings gutzuheissen und die dazugehörige Teilrevisionen des Umweltschutzgesetzes sowie des Bau- und Planungsgesetzes zu genehmigen.

2. Das Wichtigste in Kürze

Heute sind im öffentlichen Strassenraum vor allem in den dichten Wohnquartieren abends teilweise kaum freie Parkplätze verfügbar. Zunehmend grössere Fahrzeuge und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit führen zu einer Neueinteilung des Strassenraums, womit sich der Druck auf Strassenparkplätze weiter verstärken wird. Der Regierungsrat will darum Quartierparkings stärker fördern mit dem Ziel, die Parkplatzverfügbarkeit zu erhöhen. Künftig sollen so öffentliche Strassenparkplätze lediglich zu 90 bis 95% ausgelastet sein. Damit wird es einfacher, in vernünftiger Zeit einen Parkplatz zu finden, was wiederum die negativen Begleiterscheinungen des Parksuchverkehrs reduzieren hilft. Gleichzeitig kann ein Mehrverkehr infolge eines überdimensionierten Parkplatzangebotes vermieden werden.

Die bisher im schweizerischen Vergleich sehr günstigen Parkkartengebühren führten dazu, dass die Nachfrage das Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Raum übersteigt, während gleichzeitig zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt blieben. Der Regierungsrat hat deshalb im Rahmen einer Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung eine Anpassung der Gebührenhöhe beschlossen. Diese Angleichung der Gebühren an diejenigen anderer Schweizer Städte soll die Verlagerung der Parkierung weg von der Strasse hin zu Privatparkplätzen und Quartierparkings fördern.

Der Regierungsrat möchte die Hälfte der Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung in einen Mobilitätsfonds (bisheriger Pendlerfonds) fliessen lassen und unter anderem zur verstärkten Mitfinanzierung von Quartierparkings verwenden. Die Vorlage enthält die hierzu notwendigen Anpassungen des Umweltschutz- sowie des Bau- und Planungsgesetzes.

3. Ausgangslage

3.1 Auswirkungen der bisherigen Parkraumbewirtschaftung

Die Wirkungsanalyse¹ der seit 2016 vollständig umgesetzten Parkraumbewirtschaftung zeigt, dass die Verfügbarkeit der Parkplätze im öffentlichen Raum leicht verbessert werden konnte. Zudem finden Anwohnerinnen und Anwohner heute leichter einen Parkplatz als früher. Nach wie vor besteht aber vor allem in den dicht besiedelten Wohngebieten eine hohe Auslastung der Parkplätze. Die Auslastung vor allem am Abend liegt teilweise über 100%, d.h. es sind zeitweise in diesen Quartieren mehr Fahrzeuge illegal parkiert, als freie Parkplätze verfügbar sind.

Mit der Parkraumbewirtschaftung konnte die Nutzung von Strassenparkplätzen durch auswärtige Fahrzeuge zugunsten lokaler Fahrzeuge erheblich reduziert werden. Wiesen im Jahr 2012 am Vormittag 49% der parkierten Autos eine Anwohnerparkkarte auf, so parkierten Ende 2016 bereits 68% der Fahrzeuge tagsüber mit einer Anwohnerparkkarte. Am Abend und in der Nacht ist der Anteil der mit einer Anwohnerparkkarte parkierten Fahrzeuge auf 77% bzw. sogar 81% gestiegen.

¹ vgl. Bericht Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013–2016, Rapp Trans, 23. Mai 2017
Zum Download verfügbar unter: www.mobilitaet.bs.ch > Motorfahrzeuge > Parkplatzstrategie

Ende 2016 waren 303 gültige Pendlerparkkarten im Umlauf und täglich wurden durchschnittlich knapp 900 Besucherparkkarten verkauft. Damit sind weniger als 5% der Strassenparkplätze durch Fahrzeuge mit diesen Parkkarten belegt. Zudem waren 6'305 vom Kanton Basel-Stadt ausgestellte Gewerbeparkkarten² im Umlauf, die für ca. 6% der Parkierungsvorgänge tagsüber und für 2–3% der Parkierungsvorgänge am Abend und in der Nacht benutzt wurden.

3.2 Heutige Situation

Trotz der Verbesserungen, welche die Parkraumbewirtschaftung für die Anwohnerinnen und Anwohner gebracht hat, zeichnet sich die Parkierungssituation in Basel durch folgende Schwierigkeiten aus:

- Öffentlich zugängliche Parkplätze sind teilweise überlastet:
 - In einigen Wohnquartieren (z.B. Matthäus, Gundelingen, Wettstein) lässt sich abends nur sehr schwer ein Parkplatz finden. 2016 wurden in drei PLZ-Zonen (4053, 4056, 4057) mehr Anwohnerparkkarten verkauft, als effektiv Parkplätze zur Verfügung stehen.
 - In der Innenstadt und in gewissen Räumen rund um Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Roche) lässt sich tagsüber nur schwer ein Parkplatz im Strassenraum finden.
 - Die sehr hohe Auslastung der Parkplätze führt zu einem grossen Parksuchverkehr. Dieser macht in wenig befahrenen Quartierstrassen einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr aus.
 - Der Druck auf die öffentlichen Parkplätze wird weiter zunehmen, da in den nächsten Jahren eine erhebliche Anzahl an Strassenparkplätzen entfallen wird. Die wesentlichen Ursachen hierfür liegen bei den zunehmenden Fahrzeuggrössen (LKW und PW) und dem wachsenden Bedürfnis nach mehr Sicherheit im Verkehr. Beide Effekte führten zu angepassten Strassenbaunormen mit erhöhtem Flächenbedarf. Damit wird es schwieriger, alle Ansprüche im vorhandenen Strassenraum unterzubringen.
- Private Abstellplätze sind nicht übermässig gut ausgelastet und können kaum rentabel bewirtschaftet werden:
 - In den meisten Wohnquartieren sind Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete verfügbar.³
 - Private Garagen werden teilweise als Lagerplatz oder Werkstatt genutzt.
 - In den Innenstadtparkhäusern gibt es mit Ausnahme des Parkings City und des Storchparkings praktisch jederzeit genügend freie Plätze.
 - Doppelnutzungen (z.B. tagsüber Pendler, nachts Anwohner) privater Abstellplätze sind selten. Zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser (z.B. von Einkaufszentren) sind nachts geschlossen und leer.
 - Investoren verzichten besonders bei Wohnbauten auf die Erstellung von Parkplätzen, da sie Leerstände befürchten.
- Der Bau von Quartierparkings findet nur sehr zurückhaltend statt:
 - Die fehlende Aussicht auf Rentabilität und die fehlende Rechtssicherheit (Benutzungseinschränkung) halten Investoren von der Projektentwicklung ab.
 - Es gibt kaum freie Flächen, die sich für ein Quartierparking eignen. Der Bau wird entsprechend aufwändig und kostspielig.
- Der zwingende Wegfall (Fahrzeuggrösse/Verkehrssicherheit) von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum kann in der Regel nicht in der Nähe im öffentlichen Strassenraum kompensiert werden.
- Die sinnvolle Umnutzung von öffentlichem Raum zugunsten von mehr Stadtgrün, mehr Aufenthaltsqualität sowie für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist politisch heftig umstritten, wenn hierfür Parkplätze aufgehoben werden müssen.

² Der Kanton BL hat im Laufe des Jahres 2016 zusätzlich 525 regionale Gewerbeparkkarten verkauft.

³ Abfrage beim Vergleichsdienst Comparis (Stand 2. Juli 2018) weist 208 Angebote für Autoabstellplätze mit Kosten zwischen 50 und 450 Franken aus. Die grosse Mehrheit hiervon kostet zwischen 120 und 250 Franken. Pro Postleitzahlquartier wurden zwischen 6 (Bruderholz) und 41 (Gellert) Parkplätze angeboten.

Die künftige Parkraumpolitik muss deshalb einerseits dafür sorgen, dass vermehrt private Parkplätze gebaut werden – vor allem auch Quartierparkings. Andererseits müssen flankierende Massnahmen sicherstellen, dass diese neuen Parkplätze tatsächlich benutzt werden. Damit besteht für Investoren ein Anreiz zur Erstellung von Parkieranlagen; zudem sinkt die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum.

3.3 Künftige Parkraumpolitik

Aus den obigen Überlegungen ergibt sich die folgende Stossrichtung für eine künftige Basler Parkraumpolitik:

Ziel:

Auslastung der Strassenparkplätze von 90%–95% zur Sicherstellung eines genügenden Parkplatzangebotes und zur Reduktion des Suchverkehrs.

Zur Umsetzung dieses Ziels braucht es Massnahmen in den nachfolgend beschriebenen Bereichen. Diese Massnahmen sind als Gesamtpaket zu verstehen. Die gewünschte Wirkung wird nur mit einer koordinierten Umsetzung aller Massnahmen erzielt. Die Förderung von Quartierparkings alleine würde beispielsweise ins Leere laufen, wenn der Regierungsrat nicht gleichzeitig die Gebühr der Anwohnerparkkarte erhöhen und damit auch effektiv eine Verlagerung der Parkieranfrage von Strassenparkplätzen weg hin zu Parkplätzen auf Privatreal stattfinden würde. Umgekehrt könnte diese angestrebte Verlagerung nicht in einer genügenden Masse erreicht werden, wenn nicht neue Abstellplätze in Tiefgaragen erstellt würden.

Massnahmen:

- Eine Erhöhung der Parkgebühren im Strassenraum fördert die Auslastung privater Parkplätze sowie die Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel und sorgt somit für eine generelle Reduktion der Parkplatznachfrage und eine entsprechende Entlastung des öffentlichen Raums. (*Massnahme bereits umgesetzt, vgl. Kap. 3.4*)
 - Die Preise für alle relevanten Parkkartenarten werden auf den 1. Januar 2019 erhöht. Aufgrund des hohen Anteils an der Parkplatzauslastung und des bisher sehr günstigen Tarifs steht dabei die Anwohnerparkkarte besonders im Fokus.
 - Parkkarten stellen eine Subventionierung für die Verwendung des knappen öffentlichen Raums dar. Um eine möglichst breite und soziale Verteilung zu erreichen, sollen die Parkkarten nicht ausschliesslich über den Preis gesteuert werden. Mit einer Beschränkung der Bezugsmöglichkeit wird die Verteilung fairer geregelt. Dies hilft auch, Missbräuche zu reduzieren.
 - Carsharing-Systeme reduzieren den Fahrzeugbesitz und damit auch die Parkieranfrage. Neben der bereits existierenden Carsharing-Parkkarte für professionelle Anbieter (z.B. Catch a Car) sollen deshalb neu auch private Fahrzeuggemeinschaften erleichtert werden. Damit wird eine vom Grosse Rat beschlossene Motion umgesetzt.
- Die Förderung von Quartierparkings unterstützt die Verlagerung von Parkplätzen im öffentlichen Raum auf Privatreal.
 - Der Bau privat finanzierter und betriebener Quartierparkings wird gefördert, in dem die (kaum kontrollierbare) Einschränkung auf eine Benutzung nur durch Anwohner/-innen aufgehoben wird.

- Quartierparkings sollen als private Anlage mit fest vermieteten Parkplätzen oder als öffentlich zugängliche Anlage mit Kurzzeitparkplätzen bewirtschaftet werden können, wobei auch Mischformen möglich sind.
- Trotz dieser grundsätzlichen Zweckerweiterung von Quartierparkings sollen diese weiterhin in erster Linie den Bedürfnissen der Anwohner/-innen dienen.
- Der Zugang zu Pendlerfondsmitteln wird vereinfacht und die ausbezahlten Investitionsbeiträge sollen eine ausreichende Rentabilität neuer Quartierparkings ermöglichen. Fondsmittel sind aber nur für diejenigen Parkplätze in Quartierparkings vorgesehen, die ausschliesslich von Anwohnenden benutzt werden.

- Die Kompensation von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen berücksichtigt die Betriebsform im Quartierparking sowie die vorhandene Parkplatzauslastung im Strassenraum.

- In Gegenden mit einer Parkplatzauslastung von weniger als 90% müssen die neuen Parkiergelegenheiten im Quartierparking vollständig mit dem Abbau von Parkplätzen im Strassenraum kompensiert werden.
- In Gegenden mit einer Parkplatzauslastung von 90 bis 95% wird die halbe Kompensation fällig.
- In Gegenden mit einer Parkplatzauslastung von über 95% wird auf eine Kompensation von neu erstellten Parkplätzen in Quartierparkings verzichtet.
- Für Quartierparkings mit Dauermietern beträgt die volle Kompensation 60% der neu erstellten Parkplätze. Für öffentlich zugängliche Quartierparkings entspricht eine volle Kompensation 100% der neu erstellten Parkplätze.
- Wegfallende Strassenparkplätze können an die Kompensationspflicht angerechnet werden, wenn sie frühestens drei Jahre vor Baueingabe und spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Parkings entfallen.

- Die eingeschränkte Zulassung von Mehrfachnutzungen erlaubt eine rentable Bewirtschaftung von Privatparkplätzen.

- Die heutige Gesetzeslage regelt nicht eindeutig, welche Nutzungen auf bewilligten Parkplätzen zulässig sind. Mit der neuen Bestimmung können heute leer stehende Parkplätze durch anderweitige Parkierungsnutzungen belegt werden und damit bereits getätigte Investitionen in Wert gesetzt werden.
- Mehrfachnutzungen leisten einen Beitrag zu einem sparsamen Umgang mit Ressourcen und einer besseren Ausnutzung der knappen innerstädtischen Flächen.
- Das Risiko von unerwünschtem Mehrverkehr wird durch die definierten Einschränkungen minimiert.

Zur Umsetzung der oben beschriebenen Massnahmen, braucht es Anpassungen in folgenden Gesetzen:

- Umweltschutzgesetz (USG): §§ 16, 17, 19
 - Begrifflichkeiten im Bereich Quartierparking
 - Kompensationsregeln Quartierparking
 - Einnahmen Mobilitätsfonds⁴
 - Ausgaben Mobilitätsfonds zur Förderung von Quartierparkings
- Bau- und Planungsgesetz (BPG): § 74
 - Begrifflichkeiten im Bereich Quartierparking
 - Kompensationsregeln Quartierparking
 - Mehrfachnutzungen von Parkplätzen

⁴ bisher Pendlerfonds

Mit der Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung hat der Regierungsrat die vollständig in seiner Kompetenz liegenden Massnahmen im Bereich der Parkkartengebühren bereits umgesetzt. Die Inhalte der Teilrevision sind im Kap. 3.4 dieses Ratschlages beschrieben.

Im Anschluss an die Gesetzesanpassungen durch den Grossen Rat müssen einzelne Aspekte der künftigen Parkierungspolitik auf Verordnungsebene konkretisiert werden. Dazu wird der Regierungsrat die folgenden Verordnungen nachgelagert revidieren und den neuen Gesetzesbestimmungen entsprechend anpassen:

- **Mobilitätsfondsverordnung**⁵: Einzelne Aspekte der bisherigen Pendlerfondsverordnung zur Mittelverwendung werden mit dieser Vorlage ins Umweltschutzgesetz übernommen. Die entsprechenden Passagen können deshalb aus der Verordnung gestrichen werden. Ausserdem geht es darum, die Mittelvergabe an Quartierparkings in der Verordnung zu konkretisieren.
- **Parkplatzverordnung**: Auch in der Parkplatzverordnung müssen die Aussagen zu Quartierparkings entsprechend den neuen Gesetzesgrundlagen angepasst werden. Ausserdem geht es um die Konkretisierung der Zulässigkeit von Mehrfachnutzungen.

3.4 Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)

Der Regierungsrat hat am 30. Oktober 2018 die Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) beschlossen und auf den 1. März 2019 in Kraft gesetzt. Die Erhöhung der Gebühren für die Anwohner- und Pendlerparkkarte wurde vorzeitig auf den 1. Januar 2019 in Kraft gesetzt. Die Teilrevision enthält folgende Punkte:

- Der Preis der Anwohnerparkkarte (APK) wird von 140 Franken auf 284 Franken pro Monat erhöht und damit dem Niveau in vergleichbaren Schweizer Städten angepasst.
- Der bisher unbeschränkt mögliche Bezug von Anwohnerparkkarten wird auf eine Karte pro Person eingeschränkt. Mit dieser Kontingentierung werden die Parkkarten fairer verteilt, als wenn ausschliesslich über den Preis gesteuert würde. Die Einschränkung ist zumutbar, da für Personen, die sich ein zweites Auto leisten können auch die Miete eines privaten Abstellplatzes erschwinglich ist.
- Wochenaufenthalter und Zuzüger, die ihr Fahrzeug noch nicht umgemeldet haben, zahlen in der Regel in Basel keine (Motorfahrzeug-)Steuern. Sie können aber dennoch darauf angewiesen sein, ihr Auto in Basel im Strassenraum abzustellen. Der Bezug einer Anwohnerparkkarte muss deshalb auch für diese Personen möglich bleiben. Der Tarif für diese Parkkarte orientiert sich neu aber stärker an den effektiven Kosten und beträgt 548 Franken pro Jahr.
- Der Preis der Pendlerparkkarte wird von 740 auf 860 Franken pro Jahr erhöht. Die Gebühr orientiert sich damit wie bis anhin am Preis eines Umweltschutzabonnements.
- Der Preis der Besucherparkkarte wird von 10 auf 20 Franken pro Tag erhöht, auch der Preis der Halbtageskarte wird verdoppelt. Der Preis soll periodisch überprüft und so festgelegt werden, dass Besucherparkkarten nicht wesentlich günstiger sind als Tageskarten von öffentlichen Parkhäusern. Zudem soll für Pendlerinnen und Pendler die Dauermiete eines Parkplatzes deutlich günstiger kommen als der Kauf einzelner Besuchertageskarten für jeden Arbeitstag.⁶ Der neue Preis ist für Touristen und gelegentliche Besucherinnen und Besucher insbesondere ausserhalb der Innenstadt sehr teuer. Pro Auto dürfen deshalb 12 Besucherparkkarten pro Jahr zum halben Preis bezogen werden. Die Kontrolle dieser Kontingentierung erfolgt über das Kennzeichen. Die Besucherparkkarten zum reduzierten Tarif können deshalb nur im Internet und am Schalter der Motorfahrzeugkontrolle gelöst werden. Ein Bezug der rabattierten Karten an den BVB-Billetautomaten ist aus technischen Gründen nicht möglich.

⁵ bisher Pendlerfondsverordnung

⁶ Annahme: 200 Arbeitstage pro Jahr

- Carsharing-Systeme reduzieren den Fahrzeugbesitz und damit auch die Parkierungsnachfrage. Neben der bereits existierenden Carsharing-Parkkarte für professionelle Anbieter (z.B. Catch a Car), erhalten deshalb neu auch die Mitglieder einer privaten Fahrzeuggemeinschaften die Möglichkeit Anwohnerparkkarten zu beziehen. Damit wird eine vom Grossen Rat überwiesene Motion umgesetzt (vgl. Kap. 9).

Die Gebühren der diversen Spezialparkkarten (Spitex-, Ärzte-, Carsharing-, Blaulichtparkkarte) wurden erst 2016 festgelegt. Diese Karten sind deshalb von einer Gebührenanpassung im aktuellen Zeitraum nicht betroffen. Ebenso wenig betroffen ist die Gewerbeparkkarte.

Neben den vorgängig erwähnten Anpassungen, die einen direkten Bezug zur künftigen Parkierungspolitik haben, enthält die beschlossene Teilrevision der PRBV zudem die folgenden zwei Korrekturen:

- die Umsetzung auf Verordnungsstufe des Grossratsbeschlusses vom 20. September 2017, wonach Zweiräder auf Allmend keine Parkgebühr zahlen müssen;
- eine Modifikation der Bezugsberechtigung der Ärzteparkkarte

3.5 Hängige politische Vorstösse

Zurzeit sind verschiedene politische Vorstösse mit einem engen sachlichen Zusammenhang zur künftigen Parkierungspolitik des Regierungsrates hängig. Die wichtigsten sind:

- **Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ (P170552)**
Die Initiative des Gewerbeverbandes fordert eine ausreichende Anzahl Abstellplätze im öffentlichen Strassenraum und einen qualitativ und quantitativ gleichwertigen Ersatz innerhalb von 200 m, falls im Strassenraum Parkplätze aufgehoben werden. Der Regierungsrat hat im Mai 2018 zur Initiative Stellung genommen (Bericht Nr. 17.0553.02). Er empfiehlt die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung.
- **Volksinitiative „Stadtbelebung durch vernünftige Parkgebühren“ (P180291)**
Die Initiative des Wirteverbandes fordert eine Reduktion der nächtlichen Parkgebühren, sowohl im Strassenraum als auch in den Parkhäusern des Kantons. Der Grosse Rat hat diese Initiative am 19. September 2018 dem Regierungsrat zur Berichterstattung innerhalb von sechs Monaten überwiesen.
- **Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund (P185168)**
Die Inhalte dieser Motion sind im Kap. 3.6 dargestellt. Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat mit Schreiben vom 12. September 2018 seine Stellungnahme zur Motion überwiesen (Bericht Nr. 18.5168.02).
- **Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (P165366)**
Diese vom Grossen Rat überwiesene Motion wurde vom Regierungsrat mit der Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung erfüllt (vgl. Kap. 9).
- **Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Kosten leerstehender Autoparkplätze für unbeteiligte Mieterinnen und Mieter (P185164)**
Der Anzug liegt beim Regierungsrat. Die Beantwortung erfolgt fristgerecht bis im Frühling 2020 unter Berücksichtigung der bis dahin erzielten Wirkungen der hier vorliegenden Gesetzesanpassungen.

3.6 Mittel-/langfristige Entwicklungen

Die jetzige Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung wie auch die hier vorgeschlagenen Anpassungen von BPG und USG verzichten bewusst auf den Einbezug weitergehender marktwirtschaftliche Aspekte bei der Bewirtschaftung des öffentlichen Strassenraums. Solche Elemente könnten beispielsweise eine Abstufung der Parkgebühren nach Fahrzeuggrösse oder nach Fahrzeugemissionen sein. Weiter denkbar wäre die kleinräumige Festlegung von spezifischen Gebühren in Abhängigkeit der Parkplatzauslastung oder Rabatte bzw. Zuschläge für „erwünschte“ (z.B. Gewerbe) bzw. „unerwünschte“ Parkierungsvorgänge (z.B. Pendler).

Solche Ansätze sind langfristig angezeigt. Aus folgenden Gründen ist eine rasche Umsetzung aber nicht möglich:

- Auslastungsabhängige Parkgebühren würden in erster Linie die dicht besiedelten sozial eher benachteiligten Quartiere treffen, während z. B. auf dem Bruderholz tiefe Tarife bestehen blieben. Auslastungsabhängige Parkgebühren bedingen deshalb einen geeigneten sozialen Ausgleichsmechanismus, der eine längere Planungszeit bedingt.
- Auslastungsabhängige Parkgebühren bedingen eine permanente Überwachung von Parkplätzen mittels Sensoren. Solche Sensoren werden heute erst versuchsweise eingesetzt. Die flächendeckende Ausrüstung der Stadt ist aufwändig. Aufgrund der raschen technischen Entwicklungen in diesem Bereich ist zurzeit auch nicht absehbar, mit welchen Methoden Parkplatzauslastungen zukünftig am effizientesten gemessen werden können.⁷
- Der Vertrieb der Parkkarten erfolgt heute teilweise mit sehr einfachen Systemen (z.B. BVB-Billettautomat). Preisdifferenzierungen oder komplexe Bezugsvoraussetzungen sind mit diesen System heute technisch nicht umsetzbar. Die fortschreitende Entwicklung elektronischer Erfassungs-, Buchungs-, Bezahl- und Überwachungssysteme dürfte es in einigen Jahren wesentlich einfacher machen, differenzierte Preissysteme so umzusetzen, dass sie nutzerfreundlich sind und zugleich keinen unverhältnismässigen administrativen Aufwand verursachen.

Die vom Regierungsrat bereits beschlossenen bzw. die hier vorgeschlagenen Anpassungen der städtischen Parkierungspolitik gehen im Hinblick auf flexiblere Ansätze der Parkraumbewirtschaftung in die richtige Richtung und sind mit entsprechenden künftigen Entwicklungen kompatibel.

4. Erläuterungen zu den Bestimmungen des USG

4.1 § 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Im § 16 USG geht es um Grundsatzfragen zu den Parkplätzen auf öffentlichem Grund. Die Absätze 1, 1^{bis} und 1^{ter} wurden im Rahmen der Behandlung der Zweiradinitiative vom Grossen Rat im September 2017 neu beschlossen. Anpassungsbedarf ergibt sich lediglich im Absatz 2, wo der bisher verwendete Begriff der „gleichermassen Betroffenen“ zu vage ist.

USG § 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund	USG § 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund
² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.	² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnenden, ansässigen Geschäftsbetrieben und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen. Als gleichermassen Betroffene gelten Anwohnende, welche aufgrund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge

⁷ Möglichkeiten sind z.B. Sensoren im Boden, Videosysteme, Fahrzeugdaten von Fahrerassistenzsystemen, Bezahl-daten von Smartphone-Apps.

	im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und –aufenthalter).
--	--

Absatz 2 nennt neben den Anwohnenden auch „gleichermaßen Betroffene“ als Zielgruppe, die beim Parkieren im Strassenraum zu bevorzugen ist. Die Auslegung dieses Begriffes war bisher unklar. Theoretisch könnten damit alle Personen gemeint sein, die ein Interesse haben, ihr Fahrzeug oft und lange im Strassenraum zu parkieren, also auch in Basel beschäftigte Arbeitnehmende. In Anlehnung an eine Formulierung in der Parkraumbewirtschaftungsverordnung soll der Begriff neu erläutert werden: Es geht einerseits um Personen, die zumindest zeitweise in Basel wohnen, die aber ein Fahrzeug mit einer ausserkantonalen Zulassung fahren, also z.B. Wochenaufenthalter. Ansässige Geschäftsbetriebe werden neu analog zur Verordnung explizit aufgeführt und sind nicht mehr unter den gleichermaßen Betroffenen mitgemeint.

4.2 § 17 Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen

USG § 17. Finanzielle Unterstützung von Autoparkgaragen	USG § 17. Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen Autoparkgaragen
<p>¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.</p> <p>² Dieses Verbot gilt nicht für:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19; b) Quartierparkgaragen, welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermaßen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden. <p>³ Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht gemäss Abs. 2 lit. b in jenen Quartieren bewilligen, in denen der Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist.</p>	<p>¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.</p> <p>² Dieses Verbot gilt nicht für:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19; b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings garagen nach § 19^{bis}. welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermaßen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden. <p>³ <i>in modifizierter Form im § 19^{bis} verschoben</i></p>

Im Absatz 1 wird der veraltete, einschränkende Begriff „Autoparkgaragen“ durch den Oberbegriff „Parkierungsanlagen“ ersetzt. „Parkierungsanlagen“ wird für sämtliche mögliche Formen von Abstellplätzen verwendet, also für ebenerdige Parkplätze, für Tiefgaragen oder für Parkhäuser. Im Einklang mit dem bisherigen Gesetz wird der Begriff aber auf Abstellplätze für motorisierte Privatfahrzeuge eingeschränkt, wodurch neu auch Abstellplätze für Motorräder betroffen sind. Weiterhin nicht mitgemeint sind hingegen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum oder Velostationen.

Die Ausnahmen vom generellen Mitfinanzierungsverbot sind wie bis anhin im Absatz 2 geregelt. Analog zu Park-and-Ride-Anlagen wird für die Definition von Quartierparkings neu auf einen separaten Paragraphen verwiesen. Damit wird der Absatz einfacher lesbar und konsistenter. Die mögliche Mitfinanzierung soll sich weiterhin auf Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner beschränken, auch wenn Quartierparkings neu von verschiedenen Nutzergruppen verwendet werden dürfen. § 19^{ter} Abs. 2 lit b) enthält die entsprechende Einschränkung und sorgt damit für eine Klärung der bisher bestehenden Rechtsunsicherheit: Aus praktischen Gründen war die bis-

herige Praxis, Quartierparkings ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner zu bewilligen, kaum kontrollierbar. Aufgrund der Eigentumsgarantie ist es zudem nicht möglich, einem Parkplatzeigentümer zu verbieten, leer stehende Quartierparkingplätze an Pendlerinnen und Pendler zu vermieten.

Neu werden Benutzbarkeit (frei) und Regeln zur Mitfinanzierung (nur für Anwohnende) klar getrennt. Unter dem Begriff „Anwohnerparkplätze“ sollen im Einklang mit § 16 USG bzw. § 5 PRBV Abstellplätze für schriftenpolizeilich gemeldete Anwohnerinnen und Anwohner, für ansässige Geschäftsbetriebe und für gleichermassen betroffene Personen, die aufgrund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter) verstanden werden.

Als Begriff wird in Abs. 2 lit. b neu „Quartierparking“ verwendet. Er ist weniger einschränkend als der bisherige Begriff „Quartierparkgarage“. Er soll gleichzeitig in § 74 BPG den bisherigen Begriff „Gemeinschaftsanlage“ ablösen (siehe Kapitel 5.2) und gleichlautend auch in der Pendlerfondsverordnung und der Parkplatzverordnung zur Anwendung kommen.

4.3 § 19 Park-and-Ride-Anlagen

Die Bestimmungen zu Park-and-Ride-Anlagen in den Absätzen 1 bis 4 bleiben grundsätzlich unverändert bestehen. Im Absatz 1 wird lediglich die umständliche Formulierung „Parkgaragen und Parkplatzanlagen“ durch den Oberbegriff „Parkierungsanlagen“ ersetzt. Zudem wird neu klar unterschieden zwischen Parkierungsanlagen (für motorisierte Fahrzeuge) und Abstellanlagen (für Velos).

USG § 19. Park-and-Ride-Anlagen	USG § 19. Park-and-Ride-Anlagen
<p>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.</p>	<p>¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder Abstellanlagen für Velos, welche aufgrund ihres Standortes in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.</p>
<p>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.</p>	<p>² unverändert</p>
<p>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.</p>	<p>³ unverändert</p>
<p>⁴ Der Kanton setzt sich ein für eine Gestaltung</p>	<p>⁴ unverändert</p>

<p>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.</p> <p>⁵ Mit 80% der Bruttoeinnahmen der Pendlerparkkarten und der Besucherparkkarten wird ein Fonds gespeisen, 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.</p>	<p>⁵ <i>in modifizierter Form in § 19^{ter} verschoben</i></p>
--	---

Der bestehende Absatz 5 enthält ausschliesslich Bestimmungen zum bisherigen Pendlerfonds. Dieser Fonds ist im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag zur Initiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ entstanden und nur deshalb unter dem Titel Park-and-Ride-Anlagen eingeordnet. Die Bestimmungen passen nicht zum Titel des Paragraphen. Sie werden deshalb in einen neuen § 19^{ter} verschoben und dort präzisiert bzw. soweit notwendig aktualisiert (siehe Kapitel 4.5).

4.4 § 19^{bis} Quartierparkings

4.4.1 Definition Quartierparkings (Abs. 1 und 2)

Normalerweise sind private Parkplätze einer konkreten Nutzung (z.B. Wohnen, Arbeitsplatz) zugeordnet, d.h. sie werden gemeinsam mit der Nutzung erstellt und sie befinden sich in der Regel auch auf der gleichen Parzelle wie die zugehörige Nutzung. Für solche Parkplätze gelten Maximalzahlen gemäss Parkplatzverordnung (PPV).

Der neue Paragraph definiert nun im Absatz 1 Quartierparkings als Parkplätze, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind. Das heisst, solche Parkplätze werden als eigenständiges Projekt losgelöst von den Maximalzahlen gemäss PPV realisiert. Die Quartierparkings dienen damit nicht einem neuen Verkehrsaufkommen, sondern der im Quartier bereits bestehenden Parkplatznachfrage, die bis anhin im öffentlichen Strassenraum abgedeckt wird. Da der überwiegende Anteil dieser bestehenden Parkplatznachfrage durch Anwohnerinnen und Anwohnern ausgelöst wird, dienen Quartierparkings damit auch weiterhin in erster Linie den Anwohnerinnen und Anwohnern.

<p>USG § 19^{bis} Quartierparkings (neu)</p> <p>¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind Tiefgaragen oder sonstige Parkierungsanlagen, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind, sondern die eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage aufnehmen.</p> <p>² Quartierparkings können separat oder in Kombination mit einer anderweitigen Parkierungsanlage erstellt werden.</p>

Die Anzahl der Parkplätze in einem neuen Quartierparking ist theoretisch völlig offen. Eine Beschränkung ergibt sich aber aus der Kompensationspflicht (vgl. Kap. 4.4.2): es können nicht mehr Parkplätze erstellt werden, als auf Allmend im Umkreis von rund 500 Metern (Luftlinie) kompensiert werden können. Im Gegensatz zu den regulären Parkplätzen gemäss PPV besteht zudem keinerlei Rechtsanspruch auf die Erstellung eines Quartierparkings. Der Regierungsrat bzw. die Baubewilligungsbehörde (vgl. Kap. 5.2) kann ein Quartierparking bewilligen. Eine solche Bewilli-

gung würde nur erteilt, wenn der Bedarf besonders für Anwohnerinnen und Anwohner ausgewiesen ist und/oder zweckmässige Kompensationsmöglichkeiten vorhanden sind. Eine faktische Beschränkung der Grösse eines Quartierparkings ergibt sich zudem aus wirtschaftlichen Überlegungen: Private Investoren werden keine unrentablen Projekte realisieren. Übergrosse Parkieranlagen können nicht ausgelastet und damit auch nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Absatz 1 definiert Quartierparkings in erster Linie als Tiefgaragen. Ebenerdige Quartierparkings oder Parkhäuser sind aber bewusst nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Flächenknappheit bzw. des hohen Bodenpreises im Kanton dürften solche Anlagen höchstens ausnahmsweise gebaut werden (z.B. in einer Industriezone). Sie müssen dann aber auf jeden Fall die einschlägigen Bestimmungen zur Freiflächen/Grünflächenanteilen usw. einhalten. Ein Konflikt mit den Anliegen der Grünplanung ist deshalb nicht sehr wahrscheinlich.

Gemäss Absatz 2 dürfen Quartierparkings nicht nur als eigenständige Bauwerke erstellt werden. Solche eigenständigen Anlagen dürften ohnehin eher die Ausnahme bleiben. Wesentlich einfacher ist es Quartierparkings als zusätzliche Parkplätze in einer nutzungsspezifischen Tiefgarage zu realisieren.

4.4.2 Kompensationsregeln (Abs. 3 bis 7)

USG § 19^{bis} Quartierparkings (neu)

³ Öffentlich zugängliche Quartierparkings sind mit Parkgebühren zu bewirtschaften und rund um die Uhr zugänglich zu halten. Sie dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern die gleiche Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben wird.

⁴ Quartierparkings mit fest vermieteten Parkplätzen dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern 60% der neu erstellten Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.

⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung wird die Kompensationspflicht gemäss den Abs. 3 und 4 halbiert. Die Kompensationspflicht entfällt vollständig in Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung.

⁶ Parkplätze, die weniger als 3 Jahre vor der Baueingabe eines Quartierparkings weggefallen sind, können an die Kompensationspflicht angerechnet werden, soweit die Kompensation dieser Parkplätze nicht bereits anderweitig erfolgt ist. Die Kompensation muss in der Regel spätestens 2 Jahre nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.

⁷ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten. Insbesondere bezeichnet er in einem Plan die Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung. Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.

Für Quartierparkings sind unterschiedliche Bewirtschaftungsformen denkbar: Sie können als öffentlich zugängliche Parkhäuser analog zu den bestehenden Innenstadtparkhäusern funktionieren. Sie könnten aber auch nur sehr eingeschränkt zugänglich sein und nur fest vermietete Parkplätze enthalten. Im ersten Fall ist das Verkehrsaufkommen (d.h. Anzahl der Zu- und Wegfahrten), das von einem Parkplatz ausgeht, deutlich grösser als im zweiten Fall. Ein öffentlich zugänglicher Parkplatz kann ähnlich benutzt werden wie ein Strassenparkplatz, d.h. ein solcher Quartierparkplatz ersetzt grundsätzlich einen Strassenparkplatz. Absatz 3 definiert deshalb eine 1:1 Kompensation für öffentlich zugängliche Plätze in Quartierparkings. Für jeden im Quartierparking neu erstellten Parkplatz muss also ein Parkplatz im Umfeld der Anlage im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Das Gesetz definiert das „Umfeld“ als Umkreis von rund 500 Metern Radius. In der Regel wird das Einzugsgebiet eines Quartierparkings aber kleiner sein und die Kompensation entsprechend auch in einem engeren Umkreis erfolgen.

Diese vollständige Kompensation entspricht der heutigen Regelung im USG für Quartierparkings, die vom Kanton mitfinanziert werden. Damit das Quartierparking die Funktion der Strassenparkplätze vollständig übernehmen kann, ist es wichtig, dass solche Anlagen während 24 Stunden pro Tag zugänglich sind. Nur so können die Anwohnenden die Parkplätze jederzeit vollwertig nutzen.

Fest vermietete Parkplätze stehen in der Regel häufiger leer (z.B. tagsüber bei einem Anwohnerparkplatz). Sie können deshalb Strassenparkplätze nicht gleichwertig ersetzen, die dank Mehrfachnutzungen fast dauerhaft belegt sind. Die Kompensation für festvermietete Parkplätze wird deshalb gemäss Absatz 4 auf 60% festgelegt. Pro zehn im Quartierparking neu erstellte Parkplätze müssen also sechs Parkplätze im Umfeld der Anlage im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Die Kompensation von 60% entspricht der heutigen Mindestanforderung im BPG für sämtliche Quartierparkings. Analog zu den öffentlich zugänglichen Quartierparkings muss die Kompensation im Umkreis von rund 500 Metern erfolgen.

Quartierparkings, die sowohl öffentlich zugängliche als auch fest vermietete Parkplätze aufweisen, sind zulässig. In solchen Fällen sind die Kompensationsregeln nach den Absätzen 3 und 4 anteilmässig anzuwenden und ein geeignetes Bewirtschaftungssystem muss für eine plangemässe Benutzung der einzelnen Parkplätze sorgen.

Bereits heute kann der Regierungsrat Ausnahmen von der Kompensationspflicht in Quartieren beschliessen, in denen ein Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist. Da aber Quartierparkings bestehende Strassenparkplätze ersetzen sollen, ist diese Verknüpfung mit Privatparkplätzen sachfremd. Die Auslastung der öffentlichen Strassenparkplätze ist das weitaus bessere Mass, um festzulegen, ob bzw. wie viele Strassenparkplätze entfallen können.

Bewirtschaftungsform Quartierparking	Parkplatzauslastung im Umfeld		
	sehr hoch (>95%)	hoch (90–95%)	tief bis mittel (<90%)
Öffentlich zugänglich	0%	50%	100%
fest vermietete Parkplätze	0%	30%	60%

Tabelle 1: Kompensationspflicht von neu in Quartierparkings geschaffenen Parkplätzen

Neu werden die Ausnahmeregelungen von der Kompensationspflicht im Absatz 5 konkret festgelegt. Die abstrakten Begriffe „hohe“ bzw. „sehr hohe“ Parkplatzauslastung werden gemäss Absatz 7 in einem flächendeckenden Plan konkret festgelegt. Damit wird einerseits eine grosse Rechtsverbindlichkeit geschaffen, andererseits soll durch eine periodische Aktualisierung (gemäss Gesetz mindestens alle fünf Jahre) sichergestellt werden, dass Veränderungen der Parkierungssituation zeitnah berücksichtigt werden.

Die Bewilligung für ein Quartierparking erfolgt in einem Baubewilligungsverfahren. Ein privater Investor erhält das Recht, ein solches Parking zu erstellen. Die Aufhebung von Strassenparkplätzen erfolgt hingegen in einem öffentlich rechtlichen Verfahren, häufig im Zusammenhang mit Umgestaltungen bzw. Erneuerungsarbeiten am Strassennetz, also mit Verfahren, deren Dauer nicht immer präzise einschätzbar ist. Insbesondere können Rechtsmittel zu Verzögerungen oder Projektanpassungen führen, weshalb der Zeitpunkt der Parkplatzaufhebung nicht exakt mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme eines Quartierparkings in Übereinstimmung bringen lässt. Ausserdem können die Verfahren juristisch nicht verknüpft werden. Ansonsten trüge ein privater Investor das Risiko, dass die öffentliche Hand auf die Aufhebung von Parkplätzen aufgrund von nicht absehbaren Entwicklungen verzichten muss und damit die Wirtschaftlichkeit eines Parkings beeinträchtigt wäre.

Um die zeitliche Koordination zweckmässig einzugrenzen, legt Absatz 6 fest, dass Parkplätze, die in den drei Jahren vor der Baueingabe bereits aufgehoben wurden, an die Kompensation angerechnet werden können. Die Aufhebung der Strassenparkplätze muss zudem in der Regel spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein. Der Abbau von Parkplätzen erfolgt also nicht abrupt, sondern allmählich, was eine schrittweise Angewöhnung an neue Verhältnisse erlaubt. Zudem können damit alternative Kompensationsmöglichkeiten gesucht und umgesetzt werden, falls sich ursprünglich geplante Massnahmen nicht oder nicht rechtzeitig realisieren lassen.

4.4.3 Verordnung

Absatz 7 bestimmt, dass der Regierungsrat Einzelheiten zu Quartierparkings in einer Verordnung festlegt. Diese Bestimmungen sollen in die bestehende Parkplatzverordnung (PPV) aufgenommen werden (vgl. Kap. 5.5). Es ist keine neue eigenständige Verordnung geplant.

4.5 § 19^{ter} Mobilitätsfonds

4.5.1 Generelles

Aus dem Pendlerfonds konnten nach bisherigem Recht Quartierparkings mitfinanziert werden. Der Fonds kam damit bereits heute auch Anwohnerinnen und Anwohnern zugute. Neu sollen auch Einnahmen aus dem Verkauf von Anwohnerparkkarten dem Fonds zugeführt werden. Damit drängt sich eine Umbenennung des Fonds auf. Der Regierungsrat schlägt den sehr weit gefassten Begriff Mobilitätsfonds vor, der damit aber den etwas erweiterten Verwendungszweck vollständig abdeckt. Der neue § 19^{ter} übernimmt im Wesentlichen die bestehenden Regelungen zum Pendlerfonds (bisher § 19 Abs. 5). Die Bestimmungen werden aber gemäss den folgenden Kapiteln konkretisiert bzw. an die Einnahmen angepasst.

4.5.2 Einnahmen Mobilitätsfonds

USG § 19^{ter} Mobilitätsfonds (neu)

¹ Aus 80% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler und der Parkkarten für Besucherinnen und Besucher sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespeist. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.

Neben den bisherigen Einnahmen (80% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Besucherinnen und Besucher und der Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler) werden dem Fonds neu 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner zugewiesen. Diese 20% entsprechen ungefähr der Hälfte der erwarteten Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Gebühr für die Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner (vgl. Kap. 3.4) unter Berücksichtigung einer reduzierten Verkaufszahl.

Die Fondseinnahmen nehmen unter Berücksichtigung auch der Preisanpassungen bei den Parkkarten für Besucherinnen und Besucher und den Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler von 2,56 Mio. Franken pro Jahr (2017) auf rund 4,62 Mio. Franken pro Jahr zu (vgl. Kap. 7).

4.5.3 Verwendungszweck

USG § 19^{ter} Mobilitätsfonds (neu)

² Aus den Mitteln des Fonds können mitfinanziert werden:

- a) Park-and-Ride-Anlagen gemäss § 19;
- b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings;
- c) weitere Massnahmen zugunsten einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität.

³ Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsanteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen.

⁴ Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität im Kanton beitragen.

⁵ Der Finanzierungsanteil des Mobilitätsfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 Mio. Franken. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten. Betriebskosten werden nur im Sinne einer Anschubfinanzierung für maximal 3 Jahre übernommen.

⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege geregelt.

Der Fondszweck dient gemäss Absatz 2 drei unterschiedlichen Verwendungszwecken. Durch die explizite, separate Aufzählung der drei Zwecke wird die bisherige Gesetzeslage, die von den Parteien teilweise unterschiedlich ausgelegt wurde, geklärt.⁸

Der bisherige Fondszweck „Parkierungsanlagen“ wird mit der expliziten Nennung von „Park-and-Ride-Anlagen“ und „Anwohnerparkplätzen in Quartierparkings“ konkretisiert und gleichzeitig eingeschränkt. Der Fondszweck ist damit auch konsistent mit § 17 USG, der festlegt, welche Parkierungsanlagen vom Kanton mitfinanziert werden dürfen.

Der zweite bisherige Fondszweck („Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs“) wird ausgeweitet. Die zusätzlichen Einnahmen in den Fonds stammen hauptsächlich von Anwohnerinnen und Anwohnern. Durch die Erweiterung des Fondszweckes können diese neu auch stärker vom Fonds profitieren. Neu können alle Massnahmen, die zu einer „emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität“ beitragen, unterstützt werden. Mit dieser neuen Bestimmung wird einerseits der Begriff „umweltfreundlich“ konkretisiert und andererseits die Beschränkung auf den Pendlerverkehr aufgehoben. Viele Massnahmen wirken nicht nur auf einen Verkehrszweck. Die Begrenzung auf den Pendlerverkehr war deshalb bereits bisher in der Praxis schwierig umzusetzen.

Der Fondszweck ist neu bewusst sehr weit gefasst. Die Mobilität befindet sich heute in einem grossen Umbruch. Digitalisierung und Automatisierung könnten in Zukunft neue, sinnvolle und effiziente Mobilitätsformen hervorbringen, an die heute noch niemand denkt. Solche Projekte sollen nicht aufgrund einer zu engen Zweckbestimmung von einer Mitfinanzierung ausgeschlossen werden. Aus heutiger Sicht sollen aus dem Mobilitätsfonds neben Park-and-Ride-Anlagen und Anwohnerparkplätzen in Quartierparkings folgende Massnahmen unterstützt werden können:

- Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs
- Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr
- Investitionskosten für Sharing-Systeme

⁸ Die bisherige Formulierung „Parkierungsanlagen und Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs“ kann auf die zwei folgenden Arten verstanden werden:

- Variante 1: „Parkierungsanlagen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs und weitere Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs“

- Variante 2: „Parkierungsanlagen generell und weitere Massnahmen nur dann, wenn sie zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs wirken.“

Die Erläuterungen im Ratschlag zur kantonalen Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-Ride-Anlagen“ (Bericht Nr. 10.0492.03, Kap. 6.1 und insbesondere Fussnote 4) zeigen, dass die Formulierung im Sinne von Variante 2 zu verstehen ist.

- Investitionskosten für Verkehrslenkungsmassnahmen
- Anreize für eine effiziente Auslastung des Verkehrssystems wie z.B. eine Abgeltung für ein Einkaufszentrum, das seine Parkplätze während der Nacht für Anwohner öffnet.
- Betriebskosten neuer, zweckkonformer Verkehrsangebote (zeitlich beschränkte Anschubfinanzierung für maximal 3 Jahre)

Die Bedingung für die Verwendung von Fondsmitteln ausserhalb des Kantons Basel-Stadt und die Beschränkung auf eine Beteiligung von maximal 50% waren bisher in der Verordnung geregelt. Diese zwei wesentlichen Aspekte der Mittelverwendung werden mit den neuen Absätzen 4 und 5 explizit auf Gesetzesstufe festgeschrieben.

Ebenfalls eingeführt wird die Rückzahlungspflicht für den aus dem Fonds ausgerichteten Finanzierungsbeitrag, falls die subventionierten Massnahmen nicht mehr bestimmungsgemäss benutzt werden. Damit soll z.B. verhindert werden, dass sich Bauherren Quartierparkplätze mit öffentlichen Mitteln finanzieren lassen und diese nachträglich in Pendler- oder Kundenparkplätze umwandeln. Das Gesetz verzichtet bewusst auf die Nennung einer maximalen Frist, nach welcher eine Rückzahlungspflicht entfällt. Eine solche Frist kann nur in Kenntnis des konkreten Projektes und des aus dem Fonds geleisteten Beitrages sinnvoll festgelegt werden.

Die hier genannten Grundsätze für einen Mobilitätsfonds müssen gemäss Abs. 6 auf Verordnungsebene ausformuliert werden.

4.6 Ausblick auf die geplante Anpassungen der Pendlerfondsverordnung

Einzelheiten zur Mitfinanzierung von Quartierparkings aus dem Pendlerfonds bzw. dem Mobilitätsfonds werden nach wie vor in der Fondsverordnung geregelt. Die heutigen Bestimmungen in der Verordnung sind bezüglich Quartierparkings problematisch, weil der Finanzierungsbeitrag an der Reduktion der Verkehrsleistung festgemacht wird, Quartierparkings aber einen anderweitig gelagerten Nutzen aufweisen. Zudem brauchen Projektentwickler bereits in einem frühen Stadium eine verbindliche Zusage zur Mitfinanzierung, da sonst das grosse Risiko die Projektentwicklung hemmt.

Nach der Zustimmung des Grossen Rates zu den modifizierten Gesetzesbestimmungen zum Mobilitätsfonds soll die Verordnung deshalb für den Bereich Quartierparkings angepasst werden. Um eine grosse Planungssicherheit zu schaffen, soll der Fondsrat bzw. der Regierungsrat⁹ bereits auf der Basis einer Projektidee den Fondsbeitrag sprechen können. Dies setzt voraus, dass in der Verordnung pro Parkplatz, der von Anwohnerinnen oder Anwohner benutzt wird, ein pauschaler Beitrag verankert wird. Um eine zweckkonforme Mittelverwendung zu gewährleisten, kann der Fondsrat die Auszahlung der Beiträge an entsprechende Auflagen zu Handen der Projektentwickler koppeln. Ebenso bleibt es möglich, dass der Fonds bereits ausbezahlte Gelder zurückfordert, wenn Parkplätze anders benutzt werden, als ursprünglich geplant. Die Verordnung muss in diesem Bereich vor allem Aussagen zu Rückerstattungsfristen enthalten.

Die Fondsverordnung muss ausserdem dem erweiterten Verwendungszweck („Weitere Massnahmen zugunsten einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität“) entsprechend angepasst werden. Die administrativen Aspekte der bestehenden Fondsverordnung (Stichtage für Gesuchseinreichung, Fondsrat, Auszahlungsmodalitäten usw.) haben sich bewährt und sollen unverändert bestehen bleiben.

⁹ Beiträge über 200'000 Franken müssen vom RR beschlossen werden.

5. Erläuterungen zu § 74 des BPG

5.1 Zulässige Parkplatzanzahl und deren Benutzung

Im § 74 des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) geht es um private Abstellplätze. An der grundsätzlichen Bemessung der zulässigen Anzahl Abstellplätze ändert sich nichts. Der Absatz 1 bleibt deshalb komplett unverändert.

BPG § 74. Abstellplätze für Autos	BPG § 74. Abstellplätze für Autos
¹ Die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen: a) die Geschossfläche; b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze; c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.	¹ <i>unverändert</i>
² In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.	² Die Nutzung von Abstellplätzen ist grundsätzlich frei. Mehrfachnutzungen sind zulässig, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt entstehen würde. Die Einzelheiten regelt die Verordnung.

Der bisherige Absatz 2 steht seit 1999 im Gesetz. Er legt fest, dass es vom Motorfahrzeugverkehr besonders belastete Gebiete gibt, in denen nur bestimmte Parkplatzarten zulässig sind. Der Absatz wurde im Zuge der Kommissionsberatung eingefügt. Sinn und Zweck wurden seither aber nie restlos geklärt. Das Bau- und Gastgewerbeinspektorat hat diese Bestimmung, soweit ersichtlich, in einem Baubewilligungsverfahren noch nie angewendet.

Die ursprüngliche Absicht des Absatzes war es wohl, Gebiete, die unter einer besonders hohen Verkehrsbelastung leiden, speziell zu schützen. Stark vom Motorfahrzeugverkehr belastete Gebiete finden sich vor allem entlang stark befahrener Strassen mit viel Durchgangsverkehr. Eine Reduktion der Anzahl Abstellplätze in diesen Gebieten trägt kaum zur Linderung der lokalen Belastungssituation bei. Vielmehr verstärkt sie diese für die Anwohnerschaft, da zum Parkplatzmangel auch noch der dadurch ausgelöste Parksuchverkehr hinzukommt. Die Bestimmung bleibt zudem sehr vage, indem nicht definiert ist, welche Fahrten zum unvermeidbaren Bedarf gehören.

Der bisherige Absatz 2 soll deshalb gestrichen und komplett ersetzt werden.

Der neue Absatz 2 besagt nun explizit, dass Abstellplätze grundsätzlich frei genutzt werden können. Im Sinne einer effizienten Auslastung der Infrastruktur werden Mehrfachnutzungen ermöglicht. Es ist damit zum Beispiel zulässig, dass Parkplätze, die im Zuge eines Wohnungsbaus bewilligt wurden, an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden. Umgekehrt können nicht genutzte Parkplätze eines Bürobetriebes von Anwohnerinnen oder Anwohnern belegt werden. Auch Doppelnutzungen sind explizit zulässig, d.h. derselbe Parkplatz kann tagsüber durch Beschäftigte und nachts durch Anwohnende genutzt werden.

Die Bewilligung für den Bau von Abstellplätzen setzt voraus, dass der von diesen Plätzen ausgehende Verkehr bezüglich Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie bezüglich Leistungsfähigkeit

des umliegenden Strassennetzes verträglich ist. Der Grundsatz der freien Nutzung wird deshalb durch einen Verkehrsvorbehalt eingeschränkt: Die freie Nutzung von Parkplätzen ist nur soweit zulässig, wie kein wesentlicher Mehrverkehr im Vergleich zur angenommenen Bemessungsgrundlage entsteht. Um diese Einschränkung für die Praxis handhabbar zu machen, sind entsprechende Einzelheiten in einer Verordnung festzulegen.

Mit der neuen Bestimmung wird in erster Linie ein Graubereich der heutigen Gesetzeslage geklärt. Die Bestimmung erleichtert es, heute leer stehende Parkplätze durch anderweitige Parkierungsnutzungen zu belegen und damit Investitionen in Wert zu setzen. Generell leistet der neue Absatz aber auch einen Beitrag für einen haushälterischen Umgang mit Ressourcen und für eine bessere Ausnutzung der knappen innerstädtischen Flächen. Das Risiko von unerwünschtem Mehrverkehr wird durch den entsprechenden Vorbehalt minimiert. Es ist möglich, dass aufgrund dieser neuen Bestimmung Abstellplätze für Wohnnutzungen gebaut werden, auf die ansonsten verzichtet würde. Es ist aber nicht zu erwarten, dass Parkplätze in einem Ausmass erstellt werden, das den tatsächlichen Bedarf der eigenen Parzelle übersteigt. Letztlich würden aber auch in diesem Fall die Vorteile (Reduktion Parkdruck auf Allmend, Reduktion Parksuchverkehr) die möglichen Nachteile (Mehrverkehr durch zusätzliche Parkplätze) überwiegen.

Die freie Nutzung von Abstellplätzen ist selbstverständlich nur für bewilligte Abstellplätze möglich. Aus diesem Absatz kann kein Recht auf die Umnutzung von baurechtswidrig erstellten Abstellplätzen abgeleitet werden. Genauso wenig ergibt sich aus der Bestimmung ein Bestandesschutz im Falle einer wegfallenden oder geänderten Bemessungsgrundlage.

5.2 Quartierparkings

Die Bestimmungen zum Quartierparking sind neu ausschliesslich im Umweltschutzgesetz geregelt (vgl. Kap. 4). Die entsprechende Regelung im Bau- und Planungsgesetz wird deshalb durch einen einfachen Verweis auf das USG ersetzt. Damit wird auch sichergestellt, dass beide Gesetze zu einer konsistenten Regelung führen. Bestehende Unklarheiten werden aufgehoben.

BPG § 74. Abstellplätze für Autos	BPG § 74. Abstellplätze für Autos
<p>³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. Die Publikationen des Baubegehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.</p>	<p>³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen Quartierparkings zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. wenn die Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG eingehalten sind. Die Publikationen des Baubegehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen. Für die Berechnung der Kompensationspflicht in der Baubewilligung können Parkplätze angerechnet werden, die den Bedingungen gemäss § 19^{bis} Abs. 6 USG entsprechen.</p>

Wie bis anhin *kann* der Regierungsrat eine Baubewilligung für ein Quartierparking erteilen, er muss aber nicht; es besteht also kein gesetzlicher Anspruch auf eine solche Bewilligung. Der Regierungsrat ist frei, im Einzelfall aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten, aufgrund eines ungeeigneten Grundstückes oder aus anderen Gründen ein Baugesuch abzulehnen.

In der Parkplatzverordnung wird diese Kompetenz des Regierungsrates dem Bau- und Verkehrsdepartement übertragen. Diese Bestimmung soll auch weiterhin so gelten.

Mit der Vergabe einer Baubewilligung für ein Quartierparking verpflichtet sich der Regierungsrat (bzw. das Bau- und Verkehrsdepartement), die gemäss Kompensationsregeln notwendige Anzahl an Strassenparkplätzen aufzuheben (vgl. Kap. 4.4.2). Diese Parkplatzaufhebung erfolgt in einem (bzw. oft mehreren) öffentlich rechtlichen Verfahren mit einer Publikationspflicht und mit Einspruchsmöglichkeiten. Eine zwingende Verknüpfung mit dem Baubewilligungsverfahren ist deshalb nicht möglich. Da zwischen dem Baubewilligungsentscheid und der Inbetriebnahme eines Quartierparkings in der Regel zwei bis vier Jahre vergehen, wäre es stossend, wenn bereits zum Bewilligungszeitpunkt alle Kompensationen rechtskräftig vorliegen müssten.

5.3 Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Die Verfügbarkeit von Ladestationen ist ein wichtiges Kaufargument für Elektroautos. Die Schaffung zusätzlicher Ladestationen insbesondere am Wohnort aber auch am Arbeitsplatz ist deshalb eine sehr effiziente Massnahme zur Förderung der Elektromobilität. Mit dieser Bestimmung wird auch ein Teilaspekt der Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile (P175070) umgesetzt.

BPG § 74. Abstellplätze für Autos	BPG § 74. Abstellplätze für Autos
	⁴ In grösseren Parkierungsanlagen ist ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Einzelheiten regelt die Verordnung.

Für grössere Parkierungsanlagen soll deshalb die Errichtung solcher Ladestationen vorgeschrieben werden. Was eine grössere Anlage ist und wie viele Ladestationen erstellt werden müssen, soll auf Verordnungsstufe geregelt werden (vgl. Kap. 5.5). Damit wird das Gesetz von unnötigen Details entlastet. Ohnehin entwickelt sich die Elektromobilität zurzeit rasant. Die Verordnung kann rascher der tatsächlichen Bedarfsentwicklung angepasst werden.

Für kleinere Anlagen wäre es unverhältnismässig, eine Ladestation zwingend vorzuschreiben. Die Gefahr, dass solche Ladestationen noch längere Zeit nicht benutzt würden, ist zu gross.

5.4 Übergangsbestimmungen

§ 178.	
¹ Beim Inkrafttreten neuer Vorschriften hängige erstinstanzliche Verfahren unterstehen dem neuen Recht. ⁶ § 73 Abs. 4 gilt für Neubauten, für die ab Inkrafttreten von § 73 Abs. 4 ein Baugesuch eingereicht wird.	¹⁻⁶ <i>unverändert</i>
	⁷ Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens von § 74 Abs. 2–4 hängigen Baugesuche werden in Abweichung von Abs. 1 nach bisherigem Recht beurteilt.

Die neue Übergangsbestimmung (§ 178, Abs. 7) regelt, dass die Gesetzesanpassungen nur auf neue Baugesuche anzuwenden sind. Baugesuche, die im Moment der Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen hängig sind, werden diesbezüglich nach dem alten Recht beurteilt. Damit können

aufwändige Umplanungen und eine doppelte Prüfung von Gesuchen durch die Baubewilligungsbehörde vermieden werden.

5.5 Ausblick auf die geplante Anpassung der Parkplatzverordnung (PPV)

5.5.1 Quartierparkings in der PPV

Zurzeit beinhaltet die Parkplatzverordnung (PPV) eine Bestimmung zu Quartierparkings (§ 11 Abs. 3). Diese Bestimmung besagt, dass Quartierparkings unterirdisch sein müssen und dass die oberirdisch zu kompensierenden Parkplätze zugunsten „eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen“ aufgehoben werden müssen.

Bei einer Annahme der hier vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen im BPG und USG wird der Regierungsrat auch die Parkplatzverordnung anpassen. Folgende Änderungen sind geplant:

- Verzicht auf Vorgabe, dass ein Quartierparking unterirdisch sein muss. Bereits die jetzige Bestimmung hat vermutlich keine genügende Gesetzesgrundlage.
- Bezeichnung der Gebiete mit einer hohen (über 90%) und sehr hohen (über 95%) Auslastung der Parkplätze in einer Karte. Für die Bestimmung dieser Karte ist geplant, im Laufe des 2019 flächendeckend die Auslastung der öffentlichen Strassenparkplätze zu erfassen. Im Rahmen des Monitorings der Parkraumbewirtschaftung wurden entsprechende Auslastungserhebungen im Herbst 2016 bereits einmal vorgenommen. Das Ergebnis ist in der Abbildung 1 festgehalten. Die neu erhobene Karte dürfte zum grossen Teil dieser Abbildung entsprechen.

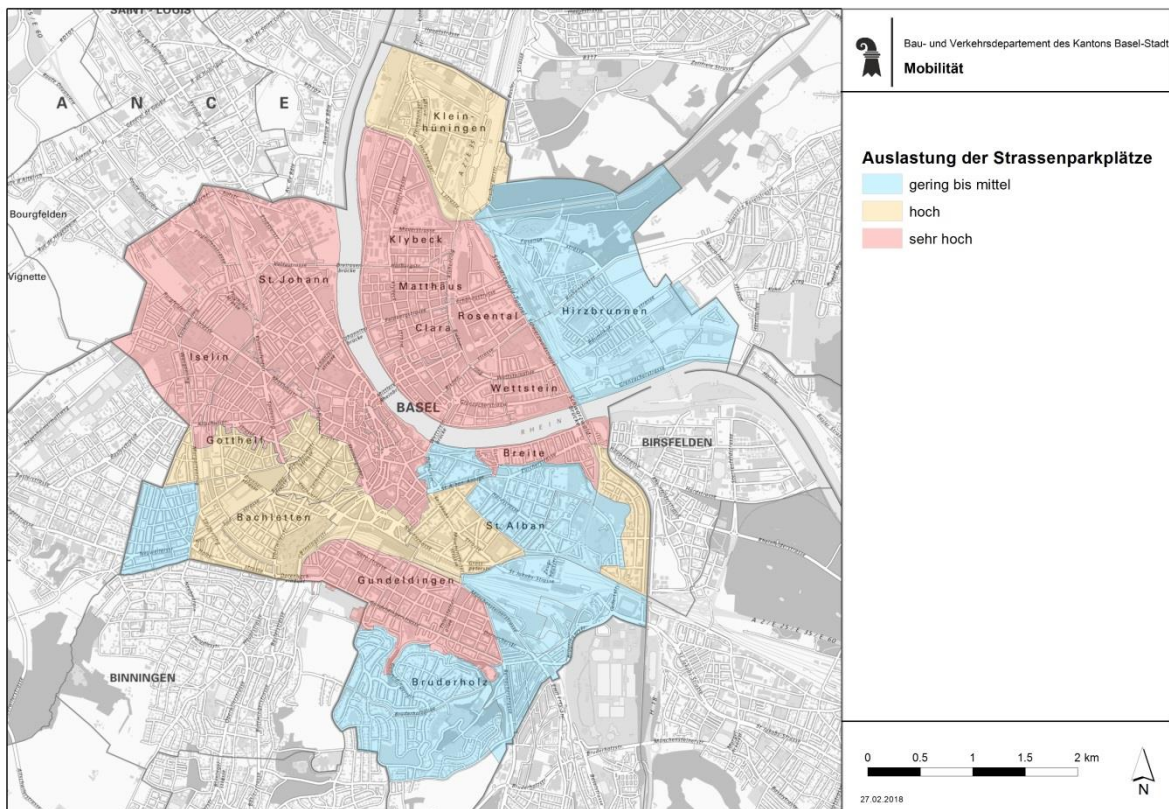


Abbildung 1: Auslastung der Strassenparkplätze (Stand 2016; für Anpassung Verordnung 2019 neu zu erheben)

- Festlegung, dass Auslastungskarte periodisch auf der Basis von Erhebungen nachgeführt werden muss. Die Verordnung soll minimale Anforderungen an die Erhebungsqualität definieren (kritische Tageszeit, minimale Stichprobengrösse usw.), aber genügend Spiel-

raum für die Weiterentwicklung der Erhebungsmethoden entsprechend dem Stand der Technik lassen.

- Wie bisher soll die PPV regeln, dass der Regierungsrat die Kompetenz für die Bewilligung zusätzlicher Parkplätze in Quartierparkings dem Bau- und Verkehrsdepartement delegiert.

5.5.2 Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der PPV

Die PPV muss eine neue Bestimmung erhalten, welche die Verpflichtung zur Ausrüstung von neuen Parkieranlagen mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge konkretisiert. Aus heutiger Sicht ist geplant, die PPV so anzupassen, dass bei einem Neubau oder einer Erweiterung von Parkieranlagen 10% der neuen Parkplätze mit Ladevorrichtungen für Elektroautos ausgerüstet sein müssen. Aufgrund der raschen Entwicklung in diesem Bereich kann der künftig sinnvolle Anteil heute noch nicht abschliessend festgelegt werden. Es ist zudem notwendig den Anteil periodisch (ca. alle 5 Jahre) zu überprüfen.

Ladestationen werden voraussichtlich nur für neu erstellte Abstellanlagen mit mehr als 20 Parkplätzen und für Erweiterungen bestehender Anlagen um mehr als 20 Plätze gefordert. Damit ist sichergestellt, dass für kleine Anlagen oder bei bestehenden Parkplätzen kein unverhältnismässiger Aufwand entsteht.

Die technischen Standards der Ladestationen wird die Verordnung voraussichtlich bewusst offen lassen. Hier soll nicht in den Wettbewerb der verschiedenen Systeme eingegriffen werden. Es ist jedem Parkplatzbesitzer überlassen, auf welche Elektroautotypen er seine Ladestationen ausrichtet. Eine mögliche künftige Standardisierung in diesem Bereich muss nicht abgewartet werden. Die eigentliche Steckdose ist günstig und kann rasch ersetzt werden. Die übrigen Investitionen in Ladestationen (Zuleitungen, Verteiler usw.) gehen nicht verloren.

5.5.3 Mehrfachnutzungen

Grundsätzlich ist eine effiziente Verwendung der gebauten Infrastruktur erwünscht. Parkplätze müssen deshalb möglichst flexibel benutzt werden können. Mehrfachnutzungen¹⁰ sind besonders sinnvoll, da dadurch weniger Parkplätze gebaut werden müssen und sowohl Kosten als auch Flächen gespart werden können. Zweck der PPV ist es aber, die Anzahl der Parkierungsmöglichkeiten so zu begrenzen, dass der von den Parkplätzen ausgehende Verkehr verträglich bleibt. Diesen Zielkonflikt löst das BPG mit dem geplanten neuen Grundsatz, dass die Benutzung von Parkplätzen grundsätzlich frei ist, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als im Durchschnitt bei einer bewilligungsmässigen Nutzung entstehen würde.

Gestützt auf den neu gefassten § 74 Abs. 2 BPG ist geplant die PPV wie folgt zu konkretisieren:

- Parkplätze für die Kundschaft von Ladengeschäften erzeugen das höchste Verkehrsaufkommen. Solche Parkplätze dürfen deshalb beliebig auch anderweitig benutzt werden, da kein relevantes zusätzliches Verkehrsaufkommen entstehen kann.
- Öffentlich zugängliche Parkplätze (im Sinne eines Parkhauses mit Parkgebühren und/oder Zeitbeschränkung) haben ebenfalls ein sehr hohes Verkehrsaufkommen pro Parkplatz und werden entsprechend analog zu Kundenparkplätzen für Ladengeschäfte behandelt.
- Das Verkehrsaufkommen von Parkplätzen für die Anwohnerschaft, für die Belegschaft, für die Kundschaft von Dienstleistungsbetrieben sowie für Besucherinnen und Besuchern ist in etwa gleich gross. Innerhalb dieser Kategorien ist die Nutzung deshalb freigestellt. Hingegen ist es nicht erlaubt, solche Parkplätze als Kundenparkplätze für Ladengeschäfte zu verwenden.
- Bei speziellen Nutzungen kann das Verkehrsaufkommen pro Parkplatz höchst unterschiedlich ausfallen. Die Baubewilligungsbehörde legt deshalb im Einzelfall fest, ob ein Parkplatz bei einer bestimmungsgemässen Nutzung viel Verkehr erzeugen würde, und

¹⁰ z.B. tagsüber als Kundenparkplatz, in der Nacht als Anwohnerparkplatz

damit auch als Kundenparkplatz für Ladengeschäfte verwendet werden darf. Ist dies nicht der Fall, verbietet der Bauentscheid die entsprechende Öffnung. Die Parkplätze sind dann nur für die geplante spezielle Nutzung oder für Anwohner/-innen, Belegschaft und Kundschaft von Dienstleistungsbetrieben verfügbar.

5.5.4 Weitere Anpassungen an der PPV

Die Überprüfung der seit 1992 geltenden PPV hat ergeben, dass die für die Parkierung auf Privatareal relevanten Bestimmungen in der PPV in verschiedenen Bereichen nicht mehr aktuell sind und die Anwendung durch eine Präzisierung der rechtlichen Grundlagen vereinfacht werden sollte. Diejenigen Aspekte die eine Anpassung der Gesetzesgrundlage benötigen sind in den vorhergehenden Kapiteln beschrieben. Darüber hinaus plant der Regierungsrat Anpassungen in folgenden Bereichen der PPV (vgl. auch Vernehmlassungsvorlage vom Sommer 2017):

- Reduktion/Anpassung von Ausnahmeregelungen;
- Anpassung Plan zur ÖV-Erschliessungsqualität;
- Vorgaben zur behindertengerechten Ausstattung.

6. Rückmeldungen aus dem Vernehmlassungsverfahren

Die vom Regierungsrat vorgeschlagene künftige Parkierungspolitik wurde im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung sehr kontrovers diskutiert:

- Eine starke Minderheit möchte alle Vorgaben für den Bau privater Parkplätze aufheben. Das heisst, es soll künftig privaten Bauherren erlaubt sein, Parkplätze in unbeschränkter Anzahl zu erstellen und beliebig zu nutzen. Die gleichen Gruppierungen möchten die heutige Anzahl Strassenparkplätze erhalten und Quartierparkings fördern, aber auf eine Kompensation der neu erstellten Parkplätze verzichten. Diese Kreise stehen einer Erhöhung von Parkgebühren sehr kritisch gegenüber. Falls eine Erhöhung unumgänglich ist, müssten zumindest die zusätzlichen Einnahmen vollumfänglich für Massnahmen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs eingesetzt werden. Die Mittel des Pendlerfonds sollen ausschliesslich für Parkierungsanlagen verwendet werden.
- Eine andere starke Minderheit unterstützt zwar die Verlagerung von Strassenparkplätzen in Quartierparkings, aber nur bei einer vollständigen Kompensation und nur, wenn die Quartierparkings ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner reserviert sind. Diese Gruppierungen unterstützen jede Erhöhung der Parkgebühren und fordern teilweise noch deutlich höhere Tarife. Sie stehen aber Mehrfachnutzungen von bestehenden privaten Parkplätzen sehr skeptisch gegenüber. Die Mittel des Pendlerfonds sollen ausschliesslich für Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs verwendet werden. Parkierungsanlagen gehören (mit Ausnahme von Park-and-Ride-Anlagen ausserhalb des Kantons) nicht dazu.

Weitere Einzelheiten zu den Resultaten der beiden Vernehmlassungsverfahren können den entsprechenden Auswertungsberichten entnommen werden.¹¹ Der Regierungsrat hält auch nach der Vernehmlassung weitgehend an seinen Vorschlägen fest. Die künftige Parkierungspolitik ist sachlich sinnvoll und stellt einen politisch tragfähigen Kompromiss dar. Im Vergleich zu den beiden Vernehmlassungsvorlagen hat der Regierungsrat folgende Anpassungen vorgenommen:

Formale Anpassungen:

- Die notwendigen Gesetzesanpassungen der beiden Vernehmlassungsvorlagen sind zum hier vorliegenden Geschäft zusammengefasst.

¹¹ Vernehmlassungsbericht zu Teilrevision USG, BPG und PRBV, metron, 6. Juli 2018
Vernehmlassungsbericht zu Teilrevision PPV und BPG, metron, 3. November 2017
Beide Bericht zum Download verfügbar unter: www.mobilitaet.bs.ch > Motorfahrzeuge > Parkplatzstrategie

- Die Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung braucht keine Anpassung der Gesetzesgrundlage. Der Regierungsrat hat diese Teilrevision deshalb bereits beschlossen (vgl. Kap. 3.4).
- Die Teilrevisionen der Parkplatzverordnung und der Pendlerfondsverordnung ist abhängig von den Entscheiden und der Diskussion im Grossen Rat. Diese Teilrevisionen erfolgen deshalb nachgelagert.

Inhaltliche Anpassungen:

- Der Pendlerfonds soll in „Mobilitätsfonds“ umbenannt werden und dessen Zweck wird so ausgeweitet, dass „emissionsarme und flächeneffiziente Mobilität“ generell gefördert werden kann.
- Auf eine explizite Einschränkung der zulässigen Parkplatzzahl in hochverdichteten Gebieten wird im Bau- und Planungsgesetz verzichtet. Eine solche Beschränkung ist zwar sinnvoll und wird bereits heute von Investoren oft freiwillig vorgenommen. Eine konkrete Festlegung auf Gesetzesstufe hat sich aber als nicht zielführend erwiesen. Die einzelnen Areale sind sehr unterschiedlich, entsprechend muss die optimale Parkplatzzahl auch im Einzelfall diskutiert und festgelegt werden. Da solche Areale in der Regel mit einem Bebauungsplan versehen werden, kann darin auch ohne Gesetzesgrundlage eine spezifische Regelung festgeschrieben werden.
- In der bereits beschlossenen Parkraumbewirtschaftungsverordnung hat der Regierungsrat in Ergänzung zu den Vorschlägen der Vernehmlassung die Regelungen für die Anwohnerparkkarte angepasst: Neu wurde für Wochenaufenthalter ein erhöhter Tarif eingeführt. Bei den Besucherparkkarten wurden die Tarife auf Wunsch vieler Eingaben deutlich stärker erhöht als ursprünglich geplant. Um die Preiserhöhung abzufedern, wurde ein beschränkter Bezug zum halben Preis eingeführt.

7. Finanzielle Auswirkungen

Die grössten finanziellen Veränderungen ergeben sich aus dem bereits erfolgten Beschluss des Regierungsrates zur Parkraumbewirtschaftungsverordnung. Dank der Gebührenerhöhungen werden sich die Einnahmen aus den Parkkartenverkäufen von 6,9 Mio. Franken pro Jahr auf ca. 10,2 Mio. Franken pro Jahr erhöhen (vgl. Tab. 1). Hier ist anzumerken, dass in den Einnahmen auch die Ausstellungsgebühren der Motorfahrzeugkontrolle von je 20 Franken pro Parkkarte enthalten sind. Zusätzlich sind aus den Einnahmen auch die Wartungsgebühren für die BVB-Automaten zu entrichten (im Jahr 2017 entsprach dies rund 250'000 Franken).

Die Schätzung geht davon aus, dass aufgrund der Preiserhöhung weniger Parkkarten verkauft werden¹² und dass 40% der Besucherparkkarten künftig zum reduzierten (=bisherigen) Tarif verkauft würden. Beide Annahmen basieren nicht auf gesicherten Werten, weshalb die daraus abgeleiteten Einnahmen als grobe Schätzung zu betrachten sind.

	Heutiger Zustand								Künftiger Zustand							
	Anzahl	Preis	Einnahmen Total	Anteil JSD		Anteil Fonds		Preis Neu	Veränderung Preis	Veränderung Anzahl	Anzahl	Einnahmen Total	Anteil JSD		Anteil Fonds	
				relat.	Franken	relat.	Franken						relat.	Franken	relat.	Franken
APK	26'019	140	3'642'660	100%	3'642'660	0%	0	284	103%	-20.6%	20'667	5'869'428	80%	4'695'542	20%	1'173'886
Beschränkung APK*	300	140	42'000	100%	42'000	0%	0	284	-	-	0	0	80%	0	20%	0
Carsharing-APK	0	-	0	100%	0	0%	0	284	-	-	20	5'680	80%	4'544	20%	1'136
APK gleichermassen Betroffene	181	140	25'340	100%	25'340	0%	0	548	291%	-58.3%	76	41'648	80%	33'318	20%	8'330
PKK	303	740	224'220	20%	44'844	80%	179'376	860	16%	-3.2%	293	251'980	20%	50'396	80%	201'584
BPK-Ganz	131'798	10	1'317'984	20%	263'597	80%	1'054'387	20	100%	-20.0%	105'439	2'108'780	20%	421'756	80%	1'687'024
BPK-Halb	77'262	6	463'572	20%	92'714	80%	370'858	12	100%	-20.0%	61'810	741'720	20%	148'344	80%	593'376
BPK-Ganz - reduziert (Annahme 40%)	87'866	10	878'656	20%	175'731	80%	702'925	10	0%	0.0%	87'866	878'660	20%	175'732	80%	702'928
BPK-Halb - reduziert (Annahme 40%)	51'508	6	309'048	20%	61'810	80%	247'238	6	0%	0.0%	51'508	309'048	20%	61'810	80%	247'238
Total			6'903'480		4'348'696		2'554'784					10'206'944		5'591'442		4'615'502

*1 pro Person (=300 Stk.)

Tabelle 1: Schätzung der Einnahmen aus Parkkarten

Bei der heutigen Gesetzeslage würden von diesen Mehreinnahmen rund 2,4 Mio. Franken pro Jahr (Anteil APK) zusätzlich in die Staatskasse fliessen und knapp 900'000 Franken pro Jahr (An-

¹² Annahme zur Preiselastizität: -0.2, d.h. bei einer Preiserhöhung um 100% geht die Nachfrage um 20% zurück.

teil aus BPK/PPK) in den Pendler- bzw. Mobilitätsfonds. Falls der Grosse Rat der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Anpassung des Umweltschutzgesetzes zustimmt, würde die Hälfte der Mehreinnahmen der Anwohnerparkkarte an den neuen Mobilitätsfonds fliessen. Dieser Fonds erhielte somit jährliche Einlagen von knapp 4,6 Mio. Franken anstelle der gut 2,5 Mio. Franken, die der Pendlerfonds im 2017 eingenommen hat.

Ein Teil der Mehreinnahmen (ca. 1,2 Mio. Franken) verbliebe in der Staatskasse und diene unter anderem der Finanzierung einer zusätzlichen Stelle bei der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) für die Erteilung von Bewilligungen im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Innenstadt und der Parkraumbewirtschaftung.

Mit den zusätzlichen Einnahmen des Fonds lassen sich ungefähr 200 bis 250 Plätze in Quartierparkings pro Jahr mitfinanzieren (Annahme: Beitrag von 10'000 Franken pro Platz). Dies würde genügen, um die aus verschiedenen Gründen im Strassenraum wegfallende Anzahl Parkplätze zu kompensieren.

Mit dem erweiterten Fondszweck und den Mehreinnahmen könnte der Kanton künftig vermehrt auch selber von Mitteln aus dem Mobilitätsfonds profitieren und so die Staatskasse entlasten bzw. zusätzliche sinnvolle Massnahmen umsetzen.

Die weiteren Regelungen betreffen den Kanton nur bei Um- und Neubauten kantonaler Liegenschaften direkt. Mehrkosten ergeben sich nur aus den Bestimmungen zur Ausrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge, die wiederum nur bei Neu- und Ausbauten anwendbar sind.

In absehbarer Zukunft sind nur wenige Parkieranlagen im Kantonsbesitz von den neuen Bestimmungen betroffen. Die genaue Anzahl der erforderlichen Ladestationen ist derzeit nicht abschätzbar. Die Kosten für eine neue Ladestation sind abhängig von der konkreten Situation. Sie betragen durchschnittlich ca. 22'000 Franken¹³, bei einem Ausrüstungsgrad von 10% also gut 2'000 Franken pro Parkplatz (Gesamtzahl). Im Verhältnis zu den gesamten Neubaukosten einer grösseren Parkieranlage (ca. 40'000 bis 60'000 Franken pro unterirdischen Parkplatz) sind diese Zusatzkosten damit gering.

Die folgenden indirekten Effekte für den Kanton Basel-Stadt sind nicht quantifizierbar. Sie führen aber alle tendenziell zu einer Kostenminderung:

- Die Verpflichtung für private Bauherren, Ladestationen für Elektrofahrzeuge erstellen zu müssen, reduziert die Anzahl solcher Stationen, die ergänzend im öffentlichen Strassenraum anzubieten sind.
- Die Möglichkeit von Mehrfachnutzungen der Parkplätze erhöht deren Vermietbarkeit und reduziert Leerstände.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Die Durchführung der Regulierungsfolgenabschätzung hat gezeigt, dass Unternehmen nicht direkt betroffen sind. Durch die Förderung von Quartierparkings gemäss USG könnte die Baubranche durch vermehrte Aufträge profitieren. Die Teilrevision des BPG trägt dazu bei, bestehende Parkieranlagen effizienter zu nutzen und die Elektromobilität zu fördern. Durch die Ausrüstungspflicht mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge entstehen den Besitzern von grösseren Parkieranlagen leichte Mehrkosten. Hiervon profitiert aber die lokale Elektrikerbranche.

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

¹³ Erfahrungswert der IWB. Kosten sind sehr unterschiedlich je nach installierter Ladeleistung und Distanz zum nächsten Kabelanschluss. Die Kosten sind Vollkosten, d.h. sie enthalten auch allfällige Kosten für verstärkte Hausanschlüsse, neue Zähler usw.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat die Änderungen des Umweltschutzgesetzes und des § 74 des Bau- und Planungsgesetzes im Hinblick auf die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

9. **Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend „erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zonen) – Anpassung der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung“**

Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat an seiner Sitzung vom 15. März 2017 die folgende Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend „erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zonen) – Anpassung der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung“ (P165366) zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen:

„Mit der Umsetzung des neuen Parkregimes in Basel wurde flächendeckend die weissen Plätze mit unbeschränkter Parkmöglichkeit aufgehoben und in blaue Zonen umgewandelt. Die Arbeiten sollten gemäss Planung bis Ende 2016 abgeschlossen sein, womit sämtliche weisse Zonen aufgehoben sind. Fahrzeugeigentümer mit Wohnsitz im Stadtgebiet können für denjenigen Postleitzahlen-Kreis, in welchem sie wohnen bzw. das Fahrzeug gemeldet ist, eine Anwohnerparkkarte beziehen für die zeitlich unbeschränkte Nutzung der öffentlichen Parkplätze. Zudem besteht die Möglichkeit einer Parkkarte im angrenzenden Postleitzahlkreis zu erwerben, sofern dieser auf der gleichen Seite des Rheins liegt.

Je länger je mehr ergeben sich nun z.B. Situationen, in denen ein Fahrzeug nicht nur von einer einzigen Person bzw. einem Haushalt genutzt werden, sondern - mitunter auch im Sinne des zunehmenden Sharing-Economy-Gedankens - auch von einem erweiterten Kreis von Familienangehörigen oder ggf. sogar Drittpersonen (bei Fahrzeugverleih/-teilet). Das aktuelle Parkregime mit der Parkberechtigung lediglich in einem PLZ-Kreis (bzw. höchstens noch zusätzlich im angrenzenden PLZ-Kreis) behindert jedoch solche effizienten Nutzungsmöglichkeiten. Zwar können einzelne Halb- und Ganztagesparkkarten an BVB-Ticketautomaten erworben werden, jedoch ist dieser Weg über längere Zeiträume hinweg weder preislich angemessen noch in der Handhabung praktikabel.

Die Motionäre verlangen daher die aktuelle Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung dahingehend zu ändern, dass den Besitzern von im Kanton zugelassenen Motorfahrzeugen ermöglicht wird, zusätzlich zum eigenen PLZ-Kreis des Fahrzeuges auch Parkberechtigungen für andere PLZ-Kreise oder auch das gesamte Stadtgebiet zu erwerben.

Die Unterzeichnenden ersuchen daher den Regierungsrat um dahingehende Anpassung von §5 Abs. 2-4 der Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung.

Christian C. Moesch, Stephan Mumenthaler, Luca Urgese, Andreas Zappalà, David Jenny, Beat Braun, Christophe Haller, Conradin Cramer, Patricia von Falkenstein, Eduard Rutschmann, Lorenz Nägelin, Remo Gallacchi, Tobit Schäfer, Ernst Mutschler, Erich Bucher, Murat Kaya, Heiner Vischer, Raoul I. Furlano, Peter Bochsler, Andrea Elisabeth Knellwolf, Mark Eichner“

Der Regierungsrat hat zu dieser Motion mit Schreiben 16.5366.02 Stellung genommen und eine Umsetzung zur Förderung privater Fahrzeuggemeinschaften in Anlehnung an die funktionierenden Modelle von Biel und Zürich in Aussicht gestellt. Mit der Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (vgl. Kap. 3.4) hat der Regierungsrat die Motion erfüllt. Die Bestimmung ist in § 5 Abs. 3 PRBV eingefügt:

§ 5. Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarten für leichte Motorwagen

³ Für Fahrzeuggemeinschaften dürfen Personen nach Abs. 2 lit. a und c für einen leichten Motorwagen Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarte auf ihre Wohnsitzadresse gemäss Abs. 4 beziehen, sofern der leichte Motorwagen auf ein Mitglied der Fahrzeuggemeinschaft eingelöst und keines der Mitglieder Halterin oder Halter eines weiteren leichten Motorwagens ist. Das Verfahren zur Anerkennung als Fahrzeuggemeinschaft regelt die Kantonspolizei, Abteilung Verkehr.

Mit dem neu formulierten Absatz 3 können Anwohnerinnen und Anwohner gemäss § 5 Abs. 2 lit. a (=schriftenpolizeilich gemeldete Anwohnerinnen und Anwohner) und lit. c (=andere gleichermassen betroffene Personen, im wesentlichen Wochenaufenthalter), die sich privat ein Auto tei-

len, jeweils für ihre Wohnsitzzone (und/oder die Nachbarzone nach den Vorgaben gemäss Abs. 4 PRBV) eine Anwohnerparkkarte beziehen. Für das gleiche Auto können somit Parkkarten für verschiedene Zonen bezogen werden. Um Missbräuchen wirksam vorzubeugen, dürfen Personen, die an einer solchen Fahrzeuggemeinschaft beteiligt sind, kein weiteres eigenes Auto besitzen. Ohne diese Bedingung könnten zwei Autofahrer, die in jeweils anderen Quartieren wohnen, ihre Autos pro forma gegenseitig teilen und sich so Anwohnerparkkarten für zusätzliche Zonen erschleichen. Zudem müssen alle Personen, die sich an einer solchen Fahrzeuggemeinschaft beteiligen, in Basel wohnen (zumindest als Wochenaufenthalter). Ein Mitglied der Gemeinschaft muss als offizieller Halter des gemeinsam genutzten Fahrzeugs im Fahrzeugausweis eingetragen sein. Ohne diese Einschränkung könnten auswärtige Fahrzeugbesitzer über eine pro forma Fahrzeuggemeinschaft sehr einfach eine Anwohnerparkkarte missbräuchlich beziehen und so die teureren Pendler- oder Besucherparkkarten umgehen. Letztendlich ist noch anzumerken, dass jedes Mitglied einer solchen Fahrzeuggemeinschaft einen Führerausweis besitzen muss. Dies ergibt sich auch ohne explizite Nennung in der Verordnung daraus, dass es beim privaten Carsharing um das Nutzen des Fahrzeugs für eigene Fahrten geht.

Der Nachweis der Fahrzeuggemeinschaft soll vorerst lediglich über eine Selbstdeklaration erfolgen. Dieser Ansatz funktioniert in der Stadt Zürich bis anhin gut. Sollte sich wider Erwarten im Laufe der Zeit zeigen, dass eine hohe Missbrauchsquote vorliegt, müsste die Selbstdeklaration durch einen Versicherungsnachweis ersetzt werden (analog zur Stadt Biel). Die konkreten Vorgaben regelt die Abteilung Verkehr der Kantonspolizei.

Die Motion ist damit umgesetzt, weshalb der Regierungsrat dem Grossen Rat beantragt, sie abzuschreiben.

10. Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“

Im Anschluss an das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Bau- und Planungsgesetzes hat der Grosse Rat eine Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“ (P175070) überwiesen. Die Motion fordert juristische Vorgaben, die sicherstellen, dass im Kanton Basel-Stadt eine genügende Anzahl Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Verfügung steht. Mit der Einführung einer Ausrüstungspflicht für grössere neue Parkierungsanlagen (vgl. Kap. 5.3) wird die Motion Aeneas Wanner und Konsorten, soweit sie private Abstellplätze betrifft, erfüllt. Die vollständige Behandlung der Motion Aeneas Wanner und Konsorten erfolgt fristgerecht und voraussichtlich zusammen mit einer weiteren Motion zur Elektromobilität.¹⁴

11. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, die Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend „erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen als erfüllt abzuschreiben“ sowie die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

¹⁴ Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Lüthi-Brüderlin betreffend „Rahmenkredit für einen nachfragegerechten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile“

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Fragebogen Regulierungsfolgeabschätzung

Synopse Teilrevision des Umweltschutzgesetzes und des Bau- und Planungsgesetzes

Grossratsbeschluss

Künftige Parkierungspolitik

Ratschlag zur Teilrevision des Umweltschutzgesetzes und zur Teilrevision § 74 des Bau- und Planungsgesetzes

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I.

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 ¹⁵⁾ (Stand 23. August 2018) wird wie folgt geändert:

§ 16 Abs. 2 (geändert)

² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnenden, ansässigen Geschäftsbetrieben und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen. Als gleichermassen Betroffene gelten Anwohnende, welche auf Grund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und -aufenthalter).

§ 17 Abs. 1 (geändert), Abs. 2, Abs. 3 (aufgehoben)

Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen (Überschrift geändert)

¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.

² Dieses Verbot gilt nicht für:

b) **(geändert)** Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings nach § 19^{bis}.

³ *Aufgehoben.*

§ 19 Abs. 1 (geändert), Abs. 5 (aufgehoben)

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

⁵ *Aufgehoben.*

§ 19^{bis} (neu)

Quartierparkings

¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind Tiefgaragen oder sonstige Parkierungsanlagen, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind, sondern die eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage aufnehmen.

² Quartierparkings können separat oder in Kombination mit einer anderweitigen Parkierungsanlage erstellt werden.

¹⁵⁾ SG 780.100

³ Öffentlich zugängliche Quartierparkings sind mit Parkgebühren zu bewirtschaften und rund um die Uhr zugänglich zu halten. Sie dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern die gleiche Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben wird.

⁴ Quartierparkings mit fest vermieteten Parkplätzen dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern 60% der neu erstellen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.

⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung wird die Kompensationspflicht gemäss den Abs. 3 und 4 halbiert. Die Kompensationspflicht entfällt vollständig in Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung.

⁶ Parkplätze, die weniger als 3 Jahre vor der Baueingabe eines Quartierparkings weggefallen sind, können an die Kompensationspflicht angerechnet werden, soweit die Kompensation dieser Parkplätze nicht bereits anderweitig erfolgt ist. Die Kompensation muss in der Regel spätestens 2 Jahre nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.

⁷ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten. Insbesondere bezeichnet er in einem Plan die Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung. Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.

§ 19^{ter} (neu)

Mobilitätsfonds

¹ Aus 80% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler und der Parkkarten für Besucherinnen und Besucher sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespeist. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.

² Aus den Mitteln des Fonds können mitfinanziert werden:

- a) Park-and-Ride-Anlagen gemäss § 19;
- b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings;
- c) weitere Massnahmen zugunsten einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität.

³ Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsanteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen.

⁴ Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität im Kanton beitragen.

⁵ Der Finanzierungsanteil des Mobilitätsfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 Mio. Franken. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten. Betriebskosten werden nur im Sinne einer Anschubfinanzierung für maximal 3 Jahre übernommen.

⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.

II. Änderung anderer Erlasse

Keine Änderung anderer Erlasse.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

und

I.

Das Bau- und Planungsgesetz (BPG) vom 17. November 1999 ¹⁶⁾ (Stand 26. Februar 2017) wird wie folgt geändert:

§ 74 Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (geändert), Abs. 4 (neu)

Abstellplätze für Autos (Überschrift geändert)

² Die Nutzung von Abstellplätzen ist grundsätzlich frei. Mehrfachnutzungen sind zulässig, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt entstehen würde. Die Einzelheiten regelt die Verordnung.

³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, Quartierparkings zu bewilligen, wenn die Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG eingehalten sind. Für die Berechnung der Kompensationspflicht in der Baubewilligung können Parkplätze angerechnet werden, die den Bedingungen gemäss § 19^{bis} Abs. 6 USG entsprechen.

⁴ In grösseren Parkieranlagen ist ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Einzelheiten regelt die Verordnung.

§ 178 Abs. 7 (neu)

⁷ Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens von § 74 Abs. 2 - 4 hängigen Baugesuche werden in Abweichung von Abs. 1 nach bisherigem Recht beurteilt.

II. Änderung anderer Erlasse

Keine Änderung anderer Erlasse.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

¹⁶⁾ [SG 730.100](#)



Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Teil B:

Fragenkatalog zur Durchführung einer Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Titel des Geschäfts: *Künftige Parkierungspolitik: Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung*

P-Nr.: P160890/P180093

Erlassform: Gesetz Verordnung

Federführendes Departement: PD BVD ED FD GD JSD WSU

I. Notwendigkeit staatlichen Handelns

1. Warum ist die staatliche Intervention gerechtfertigt? Welche Gründe sprechen für oder gegen staatliches Handeln?

- Nachvollzug von Bundesrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- Nachvollzug von kantonalem Verfassungsrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- Verordnung zu einem bereits verabschiedeten Gesetz: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- Weitere Gründe: *Aktualisierung bestehender Rechtsgrundlagen*

2. Inwiefern können die Volkswirtschaft oder die Gesellschaft vom Vorhaben profitieren?

Durch die Erhöhung der Parktarife und die Begrenzung der Bezugsmöglichkeiten werden die Parkplätze im öffentlichen Raum entlastet. Dies reduziert den Parksuchverkehr und erhöht die Parkiermöglichkeiten für alle Nutzungsarten.

II. Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

3. Hauptsächlich Betroffene des Vorhabens: Unternehmen Arbeitnehmende

Andere (bitte präzisieren): *Anwohnerinnen und Anwohner und gleichermassen Betroffene (Wochenaufenthalter)*

4. Löst das Vorhaben bei Unternehmen (Mehr-)Belastungen aus? Ja Nein

Falls ja, welcher Art?

- Finanziell: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- Administrativ: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*

Weitere:

5. Können baselstädtische Unternehmen durch das Vorhaben Vor- oder Nachteile gegenüber Konkurrenten an anderen Standorten entstehen? Hat das Vorhaben z.B. negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sowie Forschung und Entwicklung?

Vorteile: Ja Nein
Nachteile: Ja Nein

Worin bestehen die Vor- resp. Nachteile? *Die Parkplatzverfügbarkeit für Kunden/Besucher wird sich leicht verbessern. Die Pendlerparkkarte wird etwas teurer.*

6. Reichweite der Betroffenheit: (Mehrfachnennung möglich)

Alle Unternehmen
 Überwiegend grosse Unternehmen
 Überwiegend kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
 Branchenübergreifend
 Nur eine Branche

Nähere Ausführungen zur Reichweite der Betroffenheit: *[Hier Text einfügen]*

7. Können durch das Vorhaben Arbeitsplätze gefährdet werden? Ja Nein

Falls ja, in welchem Ausmass? *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*

8. Kann das Vorhaben zum Erhalt oder zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Kanton Basel-Stadt beitragen?

Erhalt: Ja Nein
Schaffung: Ja Nein

Anmerkung:

III. Zweckmässigkeit und Effizienz im Vollzug

9. Inwiefern wird das Vorhaben benutzerfreundlich umgesetzt? (Leichte Verständlichkeit, Vermeidung von Doppelspurigkeiten, Koordination mit anderen Verfahren, E-Government, frühzeitige Information der Betroffenen, ausreichende Vorlaufzeit bis zur Umsetzung etc.)

Eine erste Information erfolgte über die im Frühling 2018 durchgeführte Vernehmlassung. Die Wirksamkeit der Verordnungsänderung wird vom RR so festgelegt, dass sich Betroffene frühzeitig informieren können.

IV. Alternative Regelungen

10. Gäbe es für die Durchsetzung des Vorhabens alternativen Regelungen? (anstatt eines Gesetzes oder einer Verordnung)

(Diese Frage entfällt bei Nachvollzug von Bundesrecht oder kantonalem Verfassungsrecht)

Ja Nein

Welche Optionen wurden geprüft? Weshalb haben diese keine Anwendung gefunden?

Es geht um die Anpassung einer bestehenden Verordnung, nicht um neue Rechtserlasse, deshalb gibt es keine Alternativen.

Die Regulierungsfolgenabschätzung (Teil B) ist, sofern eine Betroffenheit der Wirtschaft vorliegt, obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlags an den Grossen Rat. Zudem fasst ein separater Abschnitt im Bericht bzw. Ratschlag („Regulierungsfolgenabschätzung“) das Ergebnis der RFA kurz zusammen.

Empfehlung.

Um Auswirkungen eines Erlasses auf die baselstädtische Wirtschaft besser beurteilen zu können, empfiehlt der Regierungsrat – wo sinnvoll – die Konsultation Externer Sachverständiger. Zudem kann im Zusammenhang mit der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen das Amt für Wirtschaft und Arbeit konsultiert werden.

TEILREVISION des Umweltschutzgesetzes (USG) und des Bau- und Planungsgesetzes (BPG),

USG § 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund ¹	USG § 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund
<p>¹ Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.</p> <p>^{1bis} Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.</p> <p>^{1ter} Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.</p> <p>² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.</p> <p>³ Die Beachtung von Parkverboten ist durch bauliche Massnahmen zu unterstützen, soweit dadurch:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Fussgängerinnen, Fussgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindert werden; b) der Güterumschlag nicht übermässig erschwert wird; c) das Stadtbild nicht stark beeinträchtigt wird; d) der Strassenunterhalt nicht übermässig erschwert wird. <p>⁴ Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die betroffene</p>	<p>¹ unverändert</p> <p>^{1bis} unverändert</p> <p>^{1ter} unverändert</p> <p>² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, ansässigen Geschäftsbetrieben und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen. Als gleichermassen Betroffene gelten Anwohnende, welche auf Grund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und -aufenthalter).</p> <p>³ unverändert</p> <p>⁴ unverändert</p>

¹ §16, Absätze 1, ^{1bis} und ^{1ter} gemäss Grossratsbeschluss vom 18.8.2017, noch nicht in Rechtskraft

<p>Bevölkerung bei der Planung solcher Massnahmen in geeigneter Weise mitwirken kann.</p>	
<p>USG § 17. Finanzielle Unterstützung von Autoparkgaragen</p>	<p>USG § 17. Finanzielle Unterstützung von Autoparkgaragen Parkierungsanlagen</p>
<p>¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.</p> <p>² Dieses Verbot gilt nicht für:</p> <p>a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;</p> <p>b) Quartierparkgaragen, welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.</p> <p>³ Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht gemäss Abs. 2 lit. b in jenen Quartieren bewilligen, in denen der Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist.</p>	<p>¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.</p> <p>² Dieses Verbot gilt nicht für:</p> <p>a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;</p> <p>b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkingsgaragen nach § 19^{bis}. welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.</p> <p>³ <i>in modifizierter Form im § 19^{bis} verschoben</i></p>
<p>USG § 19. Park-and-Ride-Anlagen</p>	<p>USG § 19. Park-and-Ride-Anlagen</p>
<p>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.</p> <p>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</p>	<p>¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder Abstellanlagen für Velos, welche aufgrund ihres Standortes in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.</p> <p>² unverändert</p>

<p>ausserordentlicher Anlässe als Park-and-Ride-Anlagen benützt werden können.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>³ unverändert</p> <p>⁴ unverändert</p> <p>⁵ <i>in modifizierter Form in § 19^{ter} verschoben</i></p>
	<p>USG § 19^{bis} Quartierparkings (neu)</p>
	<p>¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind Tiefgaragen oder sonstige Parkierungsanlagen, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind, sondern die eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage aufnehmen.</p> <p>² Quartierparkings können separat oder in Kombination mit einer anderweitigen Parkierungsanlage erstellt werden.</p> <p>³ Öffentlich zugängliche Quartierparkings sind mit Parkgebühren zu bewirtschaften und rund um die Uhr zugänglich zu halten. Sie dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern die gleiche Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben wird.</p>

	<p>⁴ Quartierparkings mit fest vermieteten Parkplätzen dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern 60% der neu erstellten Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.</p> <p>⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung wird die Kompensationspflicht gemäss den Abs. 3 und 4 halbiert. Die Kompensationspflicht entfällt vollständig in Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung.</p> <p>⁶ Parkplätze, die weniger als 3 Jahre vor der Baueingabe eines Quartierparkings weggefallen sind, können an die Kompensationspflicht angerechnet werden, soweit die Kompensation dieser Parkplätze nicht bereits anderweitig erfolgt ist. Die Kompensation muss in der Regel spätestens 2 Jahre nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.</p> <p>⁷ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten. Insbesondere bezeichnet er in einem Plan die Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung. Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.</p>
	<p>USG § 19^{ter} Mobilitätsfonds (neu)</p>
	<p>¹ Aus 80% der Bruttoeinnahmen der <u>P</u>aendlerparkkarten <u>f</u>ür <u>P</u>endlerinnen und <u>P</u>erndlern und der <u>P</u>aBesucherparkkarten <u>f</u>ür <u>B</u>esucherinnen und <u>B</u>esucher sowie aus 35<u>20</u>% der Bruttoeinnahmen der <u>P</u>Anwohnerparkkarten <u>f</u>ür <u>A</u>nwohnerinnen und <u>A</u>nwohner wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespeist. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.</p> <p>² Aus den Mitteln des Fonds können mitfinanziert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Park-and-Ride-Anlagen gemäss § 19; b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings; c) weitere Massnahmen zugunsten einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität.

	<p>³ Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsanteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen.</p> <p>⁴ Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer <u>emissionsarmen und flächeneffizienten Reduktion des motorisierten Individualverkehrs-Mobilität</u> im Kanton beitragen.</p> <p>⁵ Der Finanzierungsanteil des Mobilitätsfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 Mio. Franken. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten. Betriebskosten des öffentlichen Verkehrs werden nur im Sinne einer Anschubfinanzierung für maximal 3 Jahre übernommen.</p> <p>⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege geregelt.</p>
<p>BPG § 74. Abstellplätze für Autos</p>	<p>BPG § 74. Abstellplätze für Autos</p>
<p>¹ Die zulässige Zahl der Abstellplätze für Personenwagen ist durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Geschossfläche; b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze; c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. 	<p>¹ <i>unverändert</i></p>
<p>² In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.</p>	<p>² In Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, können Abstellplätze, die nicht zu einer Wohnung oder zu einem Arbeitsplatz gehören, ausgeschlossen oder auf den für unvermeidbare Fahrten bestehenden Bedarf beschränkt werden.</p> <p>² Die Nutzung von Abstellplätzen ist grundsätzlich frei. Mehrfachnutzungen sind zulässig, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt entstehen würde. Die Einzelheiten regelt die Verordnung.</p>

<p>³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.</p>	<p>³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen Quartierparkings zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt.wenn die Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG eingehalten sind. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen. Für die Berechnung der Kompensationspflicht in der Baubewilligung können Parkplätze angerechnet werden, die den Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG Abs. 6 entsprechen.</p>
	<p>⁴ In grösseren Parkieranlagen ist ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Einzelheiten regelt die Verordnung.</p>
<p>I.2. Hängige Verfahren</p>	
<p>§ 178.</p>	
<p>¹ Beim Inkrafttreten neuer Vorschriften hängige erstinstanzliche Verfahren unterstehen dem neuen Recht.</p> <p>.....</p> <p>⁶ § 73 Abs. 4 gilt für Neubauten, für die ab Inkrafttreten von § 73 Abs. 4 ein Baugesuch eingereicht wird.</p>	<p>¹⁻⁶ <i>unverändert</i></p>
	<p>⁷ § 74 Abs. 2 in der gemäss RRB vom xx. xx. xxxx gültigen Fassung sowie die Abs. 3 und 4 gelten für Baubeheren, welche ab Inkrafttreten von § 74 Abs. 2, 3 und 4 eingereicht werden.</p>