



An den Grossen Rat

18.1410.02

16.5366.04 / 20.5017.02 / 20.5018.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 19. Mai 2021

Kommissionsbeschluss vom 19. Mai 2021

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zur Künftigen Parkierungspolitik. Ratschlag zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes und von § 74 des Bau- und Planungsgeset- zes

sowie zur Stellungnahme zur

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

sowie

Bericht zu zwei Anzügen

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat möchte mit einer Anpassung der Parkierungspolitik dem vor allem in dicht besiedelten Quartieren bestehenden Parkierdruck begegnen. Zu gewissen Tageszeiten ist es heute teilweise schwierig, einen freien Parkplatz zu finden. Zurückzuführen ist dies weniger auf eine Zunahme der immatrikulierten Fahrzeuge als auf den Abbau von Strassenparkplätzen aufgrund veränderter Normen sowie grösserer Autos. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gehen aus Platzgründen nicht selten zu Lasten von Parkplätzen. Da wegfallende Parkplätze mangels verfügbarer Fläche nur selten im öffentlichen Raum ersetzt werden können, wird die Zahl der Parkplätze auf Allmend auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten abnehmen und der Parkierdruck auf öffentlichem Grund bei gleichbleibender Zahl an Fahrzeugen steigen. Der Regierungsrat beabsichtigt deshalb, mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass die Auslastung der öffentlichen Strassenparkplätze in keinem Quartier über 90 bis 95% liegt. Er will damit sicherstellen, dass die Autofahrenden – in erster Linie die Anwohnerinnen und Anwohner – in vernünftiger Zeit einen Parkplatz finden und die negativen Begleitscheinungen des Parksuchverkehrs reduziert werden.

Als erste Massnahme in eigener Kompetenz umgesetzt hat der Regierungsrat per 1. Januar 2019 mittels Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung eine Erhöhung der Parkkartengebühren in der Stadt Basel. Damit will er die *Parkplatznachfrage* auf Allmend reduzieren. Aufgrund der bis anhin vergleichsweise tiefen Preise von Anwohner-, Besucher- und Pendlerparkkarten war die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum grösser als das Angebot. Gleichzeitig blieben zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt.

Um das *Parkplatzangebot* bzw. die Parkplatzverfügbarkeit zu erhöhen, will der Regierungsrat zum einen die Mehrfachnutzung von Parkplätzen erleichtern, zum anderen den Bau von Quartierparkings fördern. Etwa die Hälfte der Mehreinnahmen infolge der Preiserhöhung der Anwohnerparkkarte soll zusätzlich in den Mobilitätsfonds (bisher Pendlerfonds) fliessen und unter anderem zur Mitfinanzierung von Quartierparkings verwendet werden. Dies setzt Anpassungen im Umweltschutzgesetz sowie im Bau- und Planungsgesetz voraus, welche der Regierungsrat dem Grossen Rat mit dem Ratschlag zur künftigen Parkierungspolitik beantragt.

Die Verfügbarkeit von öffentlichen und privaten Parkplätzen unterscheidet sich gemäss Regierungsrat je nach Quartier teilweise deutlich. Es gibt im Kanton Gebiete, in denen es sowohl schwierig ist, einen Parkplatz auf Allmend (mit Anwohnerparkkarte) zu finden, als auch einen privaten Parkplatz fest zu mieten. In anderen Gebieten ist beides unproblematisch. Von einer flächendeckenden Parkplatznot kann nicht gesprochen werden, es gibt aber Gegenden, in denen es – gemessen an der heutigen Nachfrage – insgesamt keine Reserven an freien Parkplätzen und entsprechend lokal einen erheblichen Parksuchverkehr gibt.

Ein hoher Parkierdruck kann auch auf abgestellte Fahrzeuge von Besucherinnen und Pendlern zurückgehen. Als effektiv erwiesen haben sich diesbezüglich die Parkplätze mit Parkuhr und Anwohnerbevorzugung im Wettsteinquartier. Den Anwohnenden stehen heute mehr Parkplätze auf Allmend zur Verfügung als noch vor ein paar Jahren. Einen vergleichbaren Effekt hatte die Erhöhung der Parkkartentarife auf den 1. Januar 2019. Die Zahl der verkauften Besucherparkkarten ging von 2018 auf 2019 um 47% (Ganztageskarten), 33% (Halbtageskarten Vormittag) und 38% (Halbtageskarten Nachmittag) zurück, die Zahl der Anwohnerparkkarten um 15%, die Zahl der Anwohnerparkkarten für das angrenzende Gebiet um 19%. Die Zahl der Anwohnerparkkarten ist heute in keinem PLZ-Gebiet höher als die in der Nacht auf Allmend zur Verfügung stehenden Parkplätze. Während die mittlere Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum über die ganze Stadt betrachtet zwischen Herbst 2016 und Herbst 2019 trotz leicht rückläufiger Parkplatzzahl am Vormittag bei rund 85% verharrte, nahm sie in der Nacht von 92% auf 90% ab. Dies entspricht rund 500 zusätzlichen freien Parkplätzen.

In allen Stadtquartieren gering ist der Anteil der Liegenschaften (Einfamilienhäuser sind in der Erhebung nicht berücksichtigt) mit eigenen Parkplätzen. 80% dieser untersuchten Liegenschaften verfügen über keinen einzigen Parkplatz. Während rund 50% der Haushalte über mindestens ein Auto verfügen, gibt es pro Wohneinheit je nach Quartier nur 0.1 bis 0.2 private Parkplätze. Die

heutige Parkplatznachfrage der Bevölkerung lässt sich durch die zur Verfügung stehenden privaten Parkplätze nicht decken.

Die Parkierungspolitik des Regierungsrats hat eine Erhöhung des Anteils an privaten Parkplätzen zum Ziel. Dazu gehören auch Quartierparkings. Solche lassen sich aber kaum wirtschaftlich betreiben. Aufgrund der preisgünstigen Anwohnerparkkarten und ungenügender Rechtssicherheit sind in den letzten Jahren in Basel nahezu keine Quartierparkings gebaut worden. Um das Gleichgewicht zwischen öffentlichen und privaten Parkplätzen zu verbessern – sprich Parkierungsvorgänge aus dem Strassenraum auf private Parzellen und in Quartierparkings zu verlagern – dürfen die öffentlichen Parkplätze keinesfalls attraktiver gemacht werden, wie es die Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren fordert. Je günstiger die Parkplätze auf Allmend sind, desto weniger private Parkplätze werden erstellt und desto mehr existierende private Parkplätze werden für andere Zwecke genutzt.

Die Erstellung weiterer privater Parkplätze, die effizientere Nutzung von vorhandenen privaten Parkplätzen und der Bau von Quartierparkings sind aus Sicht des Regierungsrats auch deshalb wichtig, weil ein weiterer Abbau von Parkplätzen auf Allmend absehbar und unvermeidlich ist. Er plant im Rahmen der künftigen Parkierungspolitik deshalb folgende Massnahmen:

- Erhöhung der Rechtssicherheit und Herstellung von Konsistenz zwischen Umweltschutzgesetz und Bau- und Planungsgesetz
- Nutzung von Quartierparkings grundsätzlich durch alle Nutzergruppen
- Vereinfachter Zugang zu Mitteln aus dem künftigen Mobilitätsfonds für den Bau von Quartierparkings
- Flexibilisierung der Kompensationsregeln beim Bau von Quartierparkings

Damit soll sichergestellt werden, dass das Parkplatzangebot insgesamt nicht abnimmt. Fahrzeuge sollen aber vermehrt in privaten Anlagen – wenn möglich unter der Erdoberfläche – statt auf Allmend abgestellt werden.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag zur Künftigen Parkierungspolitik; Anpassung des Umweltschutzgesetzes und von § 74 des Bau- und Planungsgesetzes* mit Stellungnahme zur *Motion Christian Moesch und Konsorten betreffend erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zonen) - Anpassung der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung* am 19. Dezember 2018 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. In ihre Beratungen einbezogen hat die UVEK zusätzlich den *Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend mehr Güterumschlagsplätze und mehr Kurzzeitparkplätze* sowie den *Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend zulässige Parkplatz-Anzahl auf Privatgrundstücken*. Die beiden Anzüge sind ihr am 21. Oktober 2020 überwiesen worden.

Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 27. Mai, 3., 17. und 24. Juni, 12. und 26. August, 9. und 23. September, 4. und 18. November, 2. und 16. Dezember 2020 sowie 27. Januar 2021 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat, dem Antrag des Regierungsrats mit einigen Änderungen zu folgen. Ein Grossteil dieser Änderungen wird von der gesamten Kommission mitgetragen. In einigen Punkten konnte sich die UVEK aber nicht auf einen gemeinsamen Antrag einigen. Zu diesen liegen deshalb jeweils Mehr- und Minderheitsanträge vor. Auf die Erstellung eines eigenen Berichts hat die Kommissionsminderheit verzichtet.

2.1 Ziele einer künftigen Parkierungspolitik aus Sicht der UVEK

Die UVEK hat bewusst die Volksabstimmungen vom Februar 2020 abgewartet, um eine klare Ausgangssituation für die Beratung dieses Geschäft zu haben. Sie hat sich zunächst mit den aus ihrer Sicht wichtigen Zielen beschäftigt. Wie in der Verkehrsplanung üblich hat sie sich mit der Kaskade der drei «V» (vermeiden, verlagern, verbessern) auseinandergesetzt. Es bestand Konsens in der

UVEK, dass bei diesem Geschäft das Verlagern – Parkplätze von der Allmend auf Privatgrund, im Optimalfall unter bebauten Boden – im Fokus steht. Eine Verlagerung passiert dann, wenn auf Privatgrund mehr Parkplätze entstehen und auf Allmend Parkplätze dauerhaft aufgehoben werden. Die UVEK stellt weiter fest, dass die anderen zwei Vs immer mitgedacht werden müssen. Insbesondere sollen Massnahmen zur Parkplatzverlagerung die Bemühungen im Bereich Vermeiden nicht unterlaufen; es soll mit ihnen also kein Mehrverkehr im MIV induziert werden. Typische Ansätze im Bereich Vermeiden sind die Verbesserung des Modalsplits, das Leben ohne eigenes Auto ermöglichen oder eine Trendumkehr hin zu kleinen statt grossen Autos. Typische Ansätze im Bereich Verbessern sind die Entsiegelung von Parkplätzen unter freiem Himmel, eine intelligente Parkraumbewirtschaftung, die Ausrüstung für umweltfreundliche Fahrzeuge oder das Konzept von Mobilitätshubs bei Parkierungsanlagen.

Der UVEK ist es wichtig, dass beim Ziel Parkplätze verlagern auch die anderen Ziele mitgedacht werden. Sie erwartet vom Regierungsrat bei der Überarbeitung der Verordnungen, Planungsgrundlagen usw. an alle Ziele zu denken, vgl. Kapitel 4.

2.2 Erhöhung Parkkartentarife

Höhere Parkgebühren führen in der Tendenz zu einer stärkeren Auslastung privater Parkplätze und einer stärkeren Nutzung anderer Verkehrsmittel und damit einer Reduktion der Parkplatznachfrage.

Die Festlegung der Parkgebühren im öffentlichen Strassenraum liegt für die Stadt Basel in der Kompetenz des Regierungsrats. Dieser hat auf den 1. Januar 2019 den Preis der Anwohnerparkkarte von 140 auf 284 Franken pro Jahr erhöht und damit dem Niveau in vergleichbaren Schweizer Städten angenähert. Zudem beschränkte er im Sinne einer Kontingentierung den Bezug von Anwohnerparkkarten auf ein Fahrzeug pro Person. Der Preis der Pendlerparkkarte liegt seit 2019 bei 860 statt 740 Franken pro Jahr. Er orientiert sich am Preis des Umweltschutzabonnements. Von 10 auf 20 Franken (pro Tag) verdoppelt hat der Regierungsrat den Preis der Besucherparkkarten. Die Besucherparkkarte soll nicht mehr günstiger sein als das Parkieren in einem öffentlichen Parkhaus. Der hohe Preis der Besucherparkkarte soll verhindern, dass Pendlerinnen und Pendler regelmässig in Stadtquartieren parkieren. Die Dauermiete eines privaten Parkplatzes soll deutlich günstiger sein als der Kauf einer Besucherparkkarte für jeden Arbeitstag. Gelegentliche Besucherinnen und Besucher können pro Jahr und Fahrzeug zwölf Besucherparkkarten zum bisherigen Preis beziehen.

Neu können seit 2019 auch Mitglieder privater Fahrzeuggemeinschaften Anwohnerparkkarten beziehen. Das Carsharing reduziert den Fahrzeugbesitz und damit auch die Parkplatznachfrage. Nicht erhöht hat der Regierungsrat den Tarif der diversen Spezialparkkarten (Spitex-, Ärzte-, Carsharing-, Blaulichtparkkarte). Unverändert geblieben ist auch der Preis der Gewerbeparkkarte.

Die UVEK stellt fest, dass sich die zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Ratschlags erwartete Wirkung der Tarifierhöhung inzwischen eingestellt hat. Die Möglichkeit, auf Allmend über Jahre gratis und weiterhin günstig zu parkieren, und der Umstand, dass bei Neubauten im Gegensatz zu anderen Kantonen keine Parkplatzerstellungspflicht existiert, haben dazu geführt, dass es heute in Basel vergleichsweise wenig private Parkplätze gibt. Die meisten Investoren von Wohngebäuden erstellen bislang weniger Parkplätze als gemäss Parkplatzverordnung (PPV) zulässig. Dies ist auch nachvollziehbar: Wer davon ausgehen muss, dass er Parkplätze aufgrund günstiger Parkkartentarife nicht vermieten kann, der baut keine (oder weniger), wenn ihn das Gesetz nicht dazu verpflichtet.

2.3 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Umweltschutzgesetz § 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
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.	-	¹ Der Kanton und die Landgemeinden <u>Gemeinden Bettingen und Riehen</u> fördern die Nutzung energieeffizienter <u>umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten</u> und stellen <u>dafür</u> nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.
^{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.	-	^{1bis} Der Kanton und die Landgemeinden <u>Gemeinden Bettingen und Riehen</u> sorgen dafür, dass an <u>allen stark frequentierten Orten</u> sowie an weiteren geeigneten Orten, insbesondere bei <u>bei</u> Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet wird.
^{1ter} Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.	-	^{1ter} <u>Parkplätze auf öffentlichem Grund werden zeitlich und monetär bewirtschaftet. Die Gebührenhöhe orientiert sich dabei an der Kostenwahrheit und am Verursachendenprinzip. Sie wird regelmässig überprüft. Für umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten kann davon abgewichen werden. Zweiräder parkieren auf Allmend öffentlichem Grund kostenlos.</u>
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 auf Grund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und -aufenthalter).	-
-	-	^{2bis} <u>Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichem Strassenraum auf Privatgelände.</u>

In § 16 USG geht es um Grundsatzfragen zu den Parkplätzen auf öffentlichem Grund. Die UVEK ist mit der Präzisierung von § 16 Abs. 2 USG einverstanden. Die Auslegung des Begriffs «gleichermassen Betroffene» ist bisher unklar. Gemeint sind damit Personen, die zumindest zeitweise in Basel wohnen, aber ein Fahrzeug mit ausserkantonaler Zulassung fahren (z.B. Wochenaufenthalter). Ansässige Geschäftsbetriebe werden neu wie in der Verordnung explizit genannt und gelten nicht mehr als gleichermassen Betroffene.

Die von der UVEK mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung beantragte Änderung in § 16 Abs. 1 USG erfolgt in Analogie zur mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Zämme fahre

mir besser» im Februar 2020 verbundenen Gesetzesanpassung. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden. Mit 5:4 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt hat die Kommission, in § 16 Abs. 1^{bis} USG den Begriff «Veloabstellplätze» durch «Abstellplätze für Zweiräder» zu ersetzen. Mit 7:6 Stimmen verworfen hat sie eine komplette Streichung von § 16 Abs. 1^{bis} USG mit teilweiser Integration dessen Inhalt in § 16 Abs. 1 USG.

Diskutiert, aber letztlich ohne darüber abzustimmen verworfen hat die UVEK, in § 16 Abs. 1^{bis} USG auch für sogenannte fahrzeugähnliche Geräte (fäG) wie Enuus, E-Trottinets oder Cargo-Velos genügend Abstellflächen (auf bisherigen Parkierungsflächen des MIV) zu fordern. Aufgrund der dynamischen Entwicklung bei diesen Fahrzeugen und den noch spärlichen Erfahrungen dürfte es besser sein, mit einer Regelung auf Gesetzesstufe zuzuwarten. Allenfalls regelt man sonst den Umgang mit Fahrzeugen, die es in ein paar Jahren gar nicht mehr gibt.

Die UVEK erachtet die Förderung von neuen Formen der langsamen Mobilität allerdings als richtig. In diesem Zusammenhang muss auch diskutiert werden, auf welchen Flächen diese Fahrzeuge abgestellt werden. Stehen immer mehr davon (legal) auf Veloabstellplätzen, muss darauf reagiert werden – entweder durch zusätzliche Veloabstellplätze oder die Schaffung eigener Abstellflächen für die fahrzeugähnlichen Geräte. Eine knappe Mehrheit der Kommission vertritt die Meinung, dass für die fahrzeugähnlichen Geräte Abstellflächen zu Lasten von MIV-Parkierungsflächen geschaffen werden sollen. Die UVEK fordert den Regierungsrat auf, die weitere Entwicklung zu beobachten und mit geeigneten Massnahmen darauf zu reagieren.

Mit 12:0 Stimmen beantragt die UVEK eine Erweiterung von § 16 Abs. 1^{ter} USG. Sie spricht sich dafür aus, dass Parkplätze auf öffentlichem Grund zeitlich und monetär bewirtschaftet werden und sich die Gebührenhöhe an der Kostenwahrheit und am Verursachendenprinzip orientiert. Wird die Initiative «für erschwingliche Parkgebühren» abgelehnt, sollte aus Sicht der UVEK der eingeschlagene Pfad in der Bewirtschaftung fortgesetzt werden. Für umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten kann davon abgewichen werden, bei Zweirädern wird – dem im Rahmen des Gegenvorschlags zur Zweiradinitiative beschlossenen Kompromiss folgend – von einer monetären Bewirtschaftung ganz abgesehen.

In der UVEK unbestritten ist, dass die Parkierung in der Tendenz vom öffentlichen Strassenraum auf Privatgelände verschoben werden soll. Die Kommission beantragt deshalb einstimmig, dieses Credo im zusätzlich eingefügten § 16 Abs. 2^{bis} USG zu verankern und Kanton und Gemeinden zu entsprechenden Massnahmen zu verpflichten. Vorstellbar ist für die UVEK z.B., dass die heutige Beschränkung auf einen Parkplatz pro neu erstellte Wohneinheit genau dann gelockert wird, wenn mit geeigneten Massnahmen die neu möglichen Parkierungsvorgänge auf Privatgrund im öffentlichen Raum kompensiert werden (vgl. Kapitel 6). Allenfalls lässt sich ein solches Konzept mit der Möglichkeit von Mehrfachnutzung (vgl. Kapitel 2.9) kombinieren. Der Grosse Rat wird sich zudem mit dem Entscheid zur Kompensation bei Quartierparkings (vgl. Kapitel 2.7) zum erwünschten Umfang von Kompensationen äussern, die obsiegende Variante kann verallgemeinert werden. Ein solcher Anreiz scheint zweckmässig, denn damit steigt für den Bauherrn der Wohneinheit die Planungssicherheit zur Belegung seiner erstellten Parkplätze. Denn wie oben erwähnt, wird heute sogar die bestehende Limite von einem Parkplatz pro Wohneinheit selten ausgeschöpft.

2.4 Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen

Umweltschutzgesetz § 17. Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
Finanzielle Unterstützung von Autoparkgaragen	Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen	-
¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.	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: 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.	² Dieses Verbot gilt nicht für: a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19; b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings nach § 19 ^{bis} .	-
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.	<i>aufgehoben / in modifizierter Form in § 19^{bis} verschoben.</i>	-

Im Titel von § 17 USG wird der Begriff «Autoparkgaragen» durch den Oberbegriff «Parkierungsanlagen» ersetzt. Dieser wird für sämtliche Formen von Abstellplätzen verwendet – für ebenerdige Parkplätze, Tiefgaragen und Parkhäuser. Mit der Einschränkung auf motorisierte Privatfahrzeuge in § 17 Abs. 1 USG kommt zum Ausdruck, dass das Mitfinanzierungsverbot für Bau und Betrieb von Parkierungsanlagen auch für Abstellplätze für Motorräder, nicht aber für Parkplätze im öffentlichen Strassenraum und Velostationen gilt. Die Ausnahmen vom generellen Verbot sind in § 17 Abs. 2 USG geregelt. Möglich bleibt eine Mitfinanzierung durch den Kanton u.a. für Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings.

Diskutiert hat die UVEK einen Antrag von fünf Personen, Quartierparkings generell vom Verbot der finanziellen Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge auszunehmen. Sie begründet dies mit dem Ziel, die Allmend von parkierten Autos zu entlasten. Werden vom Kanton auch Parkplätze in Quartierparkings für Nicht-Anwohnende subventioniert, erhöht dies die Parkplatzverfügbarkeit «unter dem Boden» und es werden mehr Autos in Quartierparkings statt auf Allmend abgestellt. Quartierparkings sollen allen Autofahrenden offenstehen, die in Basel parkieren wollen. Einer Bewirtschaftung dieser Parkplätze für Nicht-Anwohnende steht dabei nichts entgegen.

Für eine Kommissionsmehrheit von sieben Personen wäre nicht nachvollziehbar, würden Parkplätze gleichzeitig subventioniert und bewirtschaftet. Gemäss dem von der Kommissionsminderheit nicht bestrittenen § 17 Abs. 1 USG unterstützt der Kanton den Bau und Betrieb von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge grundsätzlich nicht. Ausnahmen sind Park-and-ride-Anlagen ausserhalb der Stadt – verbunden mit dem Ziel, dass gar nicht in die Stadt gefahren wird – und Parkplätze für Anwohnende in Quartierparkings. Subventionierte der Kanton auch Parkplätze in Quartierparkings für Auswärtige, käme dies einer finanziellen Unterstützung von Pendlerfahrten mit dem Auto in die Stadt gleich. Auch das Argument der Kommissionsminderheit, den Auswärtigen stünden mehr Parkplätze auf Allmend zur Verfügung, wenn man Quartierparkings den Anwohnenden vorbehält, überzeugt die Kommissionsmehrheit nicht. Zum einen müssen beim Bau von Quartierparkings Parkplätze auf Allmend abgebaut werden, zum anderen sind die Besucherparkkarten seit der Tarifierung so teuer, dass das Parkieren in einem Parkhaus in der Regel preislich attraktiver ist. Und Pendlerparkkarten werden nur unter gewissen Restriktionen abgegeben; derzeit sind zwischen 300 und 400 Stück im Umlauf. Eine finanzielle Förderung von Autofahrten in die

Stadt kommt für die Kommissionsmehrheit nicht in Frage. Sie widerspräche der bisherigen Verkehrspolitik diametral.

In Sinne einer Idee stellt die UVEK zur Disposition, für die Restfinanzierung von Einstellhallen langfristige zinsgünstige Darlehen statt Subventionen zu vergeben. Es könnte damit ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden, unterirdische Parkplätze zu bauen. Es lässt sich heute beobachten, dass Investoren mangels Eigenkapital oder aus Risikoüberlegungen darauf verzichten. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Gelder mittel- bis langfristig wieder in den Fonds zurückfliessen und erneut für zu diesem Zeitpunkt sinnvolle Mobilitätsprojekte eingesetzt werden könnten.

2.5 Park-and-Ride-Anlagen

Umweltschutzgesetz § 19: Park-and-Ride-Anlagen		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
Park-and-Ride-Anlagen	-	Park-and-Ride- <u>und</u> Bike-and-Ride-Anlagen
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.	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.	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.
-	-	^{1bis} <u>Der Kanton fördert aktiv die Erstellung von Bike-and-Ride-Anlagen an allen wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel. Er arbeitet hierzu eng mit den benachbarten Kantonen und Gemeinden sowie den elsässischen und badischen Behörden zusammen. Er setzt sich für attraktive und gebührenfreie Anlagen ein, die geeignet sind, den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Kanton zu verbessern, auch beim Pendlerverkehr von und nach ausserhalb des Kantonsgebiets.</u>
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.	<i>aufgehoben / in modifizierter Form in § 19^{bis} verschoben.</i>	-

Die vom Regierungsrat in § 19 USG vorgeschlagenen Anpassungen sind präzisierender Natur: Die Formulierung «Parkgaragen und Parkplatzanlagen» soll durch den Oberbegriff «Parkierungsanlagen» ersetzt und neu klar zwischen Parkierungsanlagen (für motorisierte Fahrzeuge) und Abstellanlagen (für Velos) unterschieden werden.

In § 19 Abs. 1 USG bezeichnet der Regierungsrat Park-and-Ride-Anlagen als Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder Abstellanlagen für Velos [...]. Um Missverständnissen vorzubeugen, beantragt die UVEK ohne Gegenstimme, den Titel von § 19 USG von *Park-and-Ride-*

Anlagen auf *Park-and-Ride-* und *Bike-and-Ride-Anlagen* zu ändern und einen neuen Absatz einzufügen, der eine aktive Förderung von *Bike-and-Ride-Anlagen* postuliert. In § 19 Abs. 1^{bis} USG werden für *Bike-and-ride-Anlage* die gleichen Aspekte (Standorte, Zusammenarbeit mit den Nachbarn, Attraktivität, Gebühren) geregelt, die in § 19 Abs. 2 bis 4 USG für *Park-and-ride-Anlagen* geregelt sind. Der Kanton soll an allen wichtigen Standorten *Bike-and-ride-Anlage* einrichten, mit den benachbarten Gebietskörperschaften zusammenarbeiten und die Anlagen attraktiv und gebührenfrei gestalten. In Zusammenhang mit der Einfügung von § 19 Abs. 1^{bis} USG beantragt die UVEK einstimmig, § 19 Abs. 1 USG leicht zu kürzen.

2.6 Quartierparkings

Umweltschutzgesetz § 19 ^{bis} . Quartierparkings		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
-	<p>Quartierparkings</p> <p>¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind Tiefgaragen oder sonstige Parkieranlagen, 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 Parkieranlage erstellt werden.</p>	<p>-</p> <p>¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind <u>Tiefgaragen oder sonstige Parkieranlagen in der Regel unterirdische Anlagen</u>, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind, sondern die eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage aufnehmen. <u>Teile davon können dem Quartier auch als Mobilitätsplattform im Sinne von § 13 Abs. 5 lit. d und Abs. 8 dienen.</u></p> <p>-</p>

Eine Massnahme zur Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichen Raum auf Privatareal ist der Bau von Quartierparkings. Der Regierungsrat möchte mit der Aufhebung der Nutzungseinschränkung von Quartierparkings auf Anwohnende den Bau privat finanzierter und betriebener Quartierparkings attraktiver machen. Quartierparkings sollen sowohl als private Anlagen mit fest vermieteten Parkplätzen als auch als öffentlich zugängliche Anlagen mit Kurzzeitparkplätzen bewirtschaftet werden können. Auch Mischformen sollen möglich sein. Im Vordergrund soll aber weiterhin die Nutzung durch Anwohnende stehen.

Die Definition und der Umgang mit Quartierparkings soll in einem neuen § 19^{bis} USG geregelt werden. Der Zugang zu Mitteln aus dem Mobilitätsfonds (bisher Pendlerfonds) an die Erstellung von Quartierparkings soll vereinfacht werden; Investitionsbeiträge (oder Darlehen, vgl. Abschnitt 2.4) des Kantons sollen eine ausreichende Rentabilität neuer Quartierparkings sicherstellen. Fondsmittel sollen aber ausschliesslich für von Anwohnenden genutzte Parkplätze ausbezahlt werden.

Private Parkplätze sind im Normalfall einer konkreten Nutzung (Wohnen, Arbeiten, ...) zugeordnet und werden oft gemeinsam mit dieser Nutzung erstellt. Dabei gelten Maximalzahlen gemäss Parkplatzverordnung (PPV). § 19^{bis} Abs. 1 USG definiert Parkplätze in Quartierparkings als nicht unmittelbar einer bestimmten Nutzung zugeordnet. Sie können deshalb losgelöst von den Maximalzahlen gemäss PPV realisiert werden. Sie dienen nicht einer neuen Nutzung, sondern decken eine bereits bisher im öffentlichen Strassenraum bestehende Parkplatznachfrage – überwiegend von Anwohnerinnen und Anwohnern – ab.

Die Zahl der Parkplätze in einem neuen Quartierparking ist grundsätzlich frei. Eine Beschränkung ergibt sich aus der Kompensationspflicht (vgl. Kap. 2.7): Das Maximum liegt bei der gemäss den Regeln zur Kompensation möglichen Zahl an Parkplätzen, die im öffentlichen Strassenraum gleichzeitig abgebaut werden kann. Zudem spielen auch wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle. Private Investoren realisieren keine unrentablen Projekte.

Im Gegensatz zu Parkplätzen gemäss PPV besteht auf die Erstellung eines Quartierparkings keinerlei Rechtsanspruch. Ein solches muss von der Baubewilligungsbehörde bewilligt werden. Voraussetzungen dafür sind ein Bedarfsnachweis und Kompensationsmöglichkeiten.

Gemäss § 19^{bis} Abs. 1 USG sollen Quartierparkings in erster Linie als Tiefgaragen gebaut werden. Ebenerdige Quartierparkings oder Parkhäuser sind nicht ausgeschlossen, dürften aufgrund der Flächenknappheit und des hohen Bodenpreises aber die Ausnahme bleiben. Sie müssten zudem die Bestimmungen zu Freiflächen, Grünflächenanteilen usw. einhalten¹. Gemäss § 19^{bis} Abs. 2 USG können Quartierparkings separat oder in Kombination mit anderweitigen Parkieranlagen erstellt werden. Mehrheitlich dürften sie als zusätzliche Parkplätze in nutzungsspezifischen Tiefgaragen realisiert werden und eigenständigen Anlagen eher die Ausnahme bleiben.

Die UVEK stellt fest, dass der Kanton nicht selber Quartierparkings bauen wird, aber Parkplätze für Anwohnenden in solchen finanziell unterstützen kann. Private Investoren kennen den Bedarf nach Abstellplätzen aus Sicht des Regierungsrats besser als der Kanton. Dieser geht von 100 bis 200 subventionierten Parkplätzen in Quartierparkings pro Jahr aus. Zum adäquaten Anteil der Gelder für Parkplätze an den Gesamtmitteln des Mobilitätsfonds äussert sich die UVEK im Abschnitt 2.8.

Die UVEK stellt weiter fest, dass der Anreiz für private Investoren, Quartierparkings zu erstellen, von der Zahl der Parkplätze auf Allmend und von der Höhe der Parkkartentarife abhängt. Je weniger Parkplätze es auf Allmend gibt und je höher der Preis insbesondere der Anwohnerparkkarte ist, desto lohnender ist der Bau eines Quartierparkings. Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit staatlichen Mitteln, ist aus Sicht der UVEK vorab bei diesen beiden Hebeln anzusetzen.

Einig ist sich die UVEK mit dem Regierungsrat, dass Quartierparkings grundsätzlich unterirdisch erstellt werden sollen. Mit der Formulierung «in der Regel unterirdische Parkieranlagen» möchte sie dies mit 11:1 Stimmen noch stärker als der Regierungsrat zum Ausdruck bringen. Eine zwingende Beschränkung auf unterirdische Anlagen empfindet sie aber weder als nötig noch als sinnvoll. Auch ohne Vorgabe dürften 90% aller Quartierparkings unterirdisch gebaut werden. Wie viele Abstellplätze es in 40 Jahren noch braucht, ist angesichts möglicher Veränderungen in der Mobilität ungewiss. Unterirdische Parkplätze umzunutzen ist schwierig, ausser es wird bereits heute an eine alternative zukünftige Nutzung gedacht, vgl. folgender Absatz. Baut man ein Parking nur für einen bestimmten Zeitraum, ist der Wertverlust bei einem Abriss kleiner, wenn es oberirdisch ist. Ein Beispiel dafür ist das temporäre Parking der Roche an der Schwarzwaldallee.

Diskutiert hat die UVEK, die Subventionierung von Quartierparkings an die Bedingung zu knüpfen, dass solche auch als Mobilitätsplattform zu dienen haben. Sie ist sich bewusst, dass Quartierparkings für Mobilitätsplattformen nicht zwingend ideale Standorte sind und dass es auch (vor allem kleinere) Quartierparkings geben wird, in deren Umfeld keine entsprechende Nachfrage besteht. Deshalb beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 8:3 Stimmen bei 1 Enthaltung, § 19^{bis} Abs. 1 USG mit der Bestimmung zu ergänzen, dass Teile von Quartierparkings auch als Mobilitätsplattform im Sinne von § 13 Abs. 5 lit. d und Abs. 8 USG dienen *können*. Eine Velo-Sharing-Station oder Parkplätze für Mobility-Fahrzeuge sind grundsätzlich erwünscht und sollen Bestandteil eines Quartierparkings sein können. Eine absolute Verpflichtung für eine solche Verknüpfung erhöhte die Hürden für die Erstellung von Quartierparkings. Mit der Ergänzung möchte die UVEK aber auch zum Ausdruck bringen, dass eine Umnutzung von heute gebauten Quartierparkings in vielleicht 20 oder 30 Jahren möglich sein muss. Eine mögliche Veränderung der Mobilität sollte von Anfang an mitgedacht werden. Für einen Mobility-Standort ist ein Quartierparking vermutlich attraktiver als ein Standort an der Oberfläche, für eine Velostation dürfte das je nach Verkehrszweck (Pendelnde, Freizeit usw.) unterschiedlich sein.

In Betracht gezogen hat die UVEK weiter, die Untervermietung von staatlich subventionierten Anwohnendenparkplätzen in Quartierparkings an Nicht-Anwohnende per Gesetz zu unterbinden. Von der Verwaltung ist sie darauf hingewiesen worden, dass eine solche Bestimmung besser im Subventionsvertrag als im Gesetz verankert wird. Der Subventionsempfänger muss nachweisen, dass

¹ Auch unterirdische Bauten in Grünanlagenzonen müssen Bestimmungen einhalten, unter Anderem BPG § 40b Abs. 2: Nachweis eines öffentlichen Interesses sowie keine Beeinträchtigung der Nutzungen an der Oberfläche.

auf den subventionierten Parkplätzen nur Fahrzeuge von Anwohnenden abgestellt sind. Er und nicht das Gesetz muss die Untervermietung ausschliessen. Für die UVEK ist es essenziell, dass der Regierungsrat diesen Aspekt auf Ebene Verordnung in diesem Sinne regelt.

2.7 Kompensationsregeln

Umweltschutzgesetz § 19 ^{bis} . Quartierparkings		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
-	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.	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.	Antrag UVEK-Mehrheit ⁴ Quartierparkings mit fest vermieteten Parkplätzen dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern 60% <u>95%</u> der neu erstellen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Antrag UVEK-Minderheit 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.	Antrag UVEK-Mehrheit 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 darf der Bereich für die Kompensation der Parkplätze auf 1'000 Meter ausgeweitet werden. Der Rhein gilt dabei jedoch als Grenze. Antrag UVEK-Minderheit ⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung <u>im öffentlichen Strassenraum</u> wird die Kompensationspflicht gemäss Abs. 4 halbiert. Die Kompensationspflicht entfällt vollständig in Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung.
	-	Antrag UVEK-Mehrheit ⁶ Die Umwandlung von Parkplätzen der blauen Zone in gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze oder gelb markierte Spezialparkplätze kann teilweise an die Kompensationspflicht angerechnet werden. Antrag UVEK-Minderheit -

Umweltschutzgesetz § 19 ^{bis} . Quartierparkings		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
	<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>Antrag UVEK-Mehrheit ⁷ 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. <u>Ist die Parkplatzbilanz der öffentlichen Parkplätze im Umkreis von 500 Metern um das neue Quartierparking in den letzten 2 Jahren vor der Baueingabe negativ, kann dieser Parkplatzsaldo an die Kompensationspflicht angerechnet werden.</u> Die Kompensation muss in der Regel spätestens 2 Jahre <u>1 Jahr</u> nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.</p> <p>Antrag UVEK-Minderheit ⁶ Parkplätze, die weniger als 3 <u>5</u> Jahre vor der Baueingabe eines Quartierparkings weggefallen sind, können <u>müssen</u> 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>Antrag UVEK-Mehrheit ⁸ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten. Insbesondere bezeichnet er in einem Plan die Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung. <u>legt in einer Verordnung die Gebiete mit einer hohen Parkplatzauslastung fest. Er orientiert sich dabei an einer Parkplatzauslastung von 90% als Grenze zwischen einer normalen und einer hohen Parkplatzauslastung.</u> Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.</p> <p>Antrag UVEK-Minderheit ⁷ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten. Insbesondere bezeichnet er in einem Plan die Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung <u>im öffentlichen Strassenraum.</u> Er orientiert sich dabei an einer Parkplatzauslastung von 90% als Grenze zwischen einer normalen und einer hohen und von <u>95%</u> als Grenze zwischen einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung. Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.</p>

Quartierparkings können ausschliesslich fest vermietete Parkplätze aufweisen, aber auch als öffentlich zugängliche Parkhäuser funktionieren. Im zweiten Fall ist die Zahl der Zu- und Wegfahrten

in aller Regel höher als im ersten. Fest vermietete Parkplätze in Quartierparkings ersetzen Strassenparkplätze nicht gleichwertig. Sie bleiben in der Zeit, in der das Fahrzeug der Mieterin, des Mieters des Abstellplatzes nicht auf dem Parkplatz steht, leer. Mehrfachnutzungen sind bei fest vermieteten Parkplätzen im Gegensatz zu Strassenparkplätzen nicht möglich. Der Regierungsrat möchte die Kompensation von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum deshalb zum einen von der Betriebsform des Parkings, zum anderen von der Parkplatzauslastung in der Umgebung abhängig machen. Als «volle Kompensation» soll für neue Quartierparkings mit fest vermieteten Parkplätzen eine Aufhebung von 60% der erstellten Parkplätze gelten, für öffentlich zugängliche neue Quartierparkings eine Aufhebung von 100%. Diese Werte gälten in Gegenden mit einer Parkplatzauslastung im öffentlichen Strassenraum von unter 90%. In Gegenden mit einer Auslastung von 90 bis 95% würde die halbe Kompensation fällig, in solchen mit einer Auslastung von über 95% würde auf eine Kompensation verzichtet. An die Kompensationspflicht angerechnet werden können zudem Strassenparkplätze, die frühestens drei Jahre vor Baueingabe aufgehoben worden sind oder spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Parkings aufgehoben werden. Erfolgen soll die Kompensation in einem Umkreis von rund 500 Metern um das neue Quartierparking. In den meisten Fällen dürfte das Einzugsgebiet aber kleiner sein und die Kompensation in einem engeren Umkreis erfolgen.

Bei Quartierparkings mit öffentlich zugänglichen und fest vermieteten Parkplätzen würden die Kompensationsregeln anteilmässig angewendet.

Die vollständige Kompensation entspricht der bisherigen Regelung für vom Kanton mitfinanzierte Quartierparkings. Die Quote von 60% entspricht der bisherigen Mindestanforderung für sämtliche Quartierparkings gemäss Bau- und Planungsgesetz.

Bisher kann der Regierungsrat beim Bau von Quartierparkings Ausnahmen von der Kompensationspflicht beschliessen, wenn im Umfeld ein Mangel an *Privatparkplätzen* ausgewiesen ist. In Zukunft soll die Kompensationspflicht gemäss seinem Antrag in Abhängigkeit von der Parkplatzauslastung im Umfeld reduziert werden. Je nach Höhe dieser Auslastung läge die Kompensation zwischen 0% und 100% bei öffentlich zugänglichen Quartierparkings und zwischen 0% und 60% bei Quartierparkings mit fest vermieteten Parkplätzen. Veränderungen der Parkierungssituation sollen mittels periodischer Aktualisierungen zeitnah berücksichtigt werden.

Das Thema Kompensation war bei der Beratung in der UVEK das umstrittenste. Die Kommission konnte sich auf keinen gemeinsamen Antrag einigen. Zu den meisten Absätzen von § 19^{bis} USG liegen deshalb jeweils zwei Anträge vor. Ein Teil der Kommission möchte grundsätzlich jeden in einem Quartierparking entstehenden neuen Parkplatz auf Allmend kompensieren. Dies mit dem Argument, dass gemäss § 13 USG der MIV in Basel reduziert werden muss. Vor diesem Hintergrund sei nicht nachvollziehbar, sich bei der Zahl der Parkplätze auf Allmend an einem Auslastungsziel von 90 bis 95% zu orientieren. Das Parkplatzangebot an der Nachfrage auszurichten reduziert den MIV nicht. Es kann im Gegenteil sogar attraktiver werden, mit dem Auto in die Stadt zu fahren oder als Stadtbewohner ein Auto zu besitzen. Im Vordergrund stehen sollten deshalb Massnahmen, die die Parkplatznachfrage reduzieren. Anderen Kommissionsmitgliedern geht bereits der Antrag des Regierungsrats zu weit. Sie verweisen auf den Umstand, dass auf Allmend unabhängig vom Bau von Quartierparkings laufend Parkplätze abgebaut werden. Die Kompensation beim Bau von Quartierparkings sei deshalb zwar nicht falsch, aber in einem gewissen Mass zu halten. Ziel sollte es sein, die Parkplatzverfügbarkeit insgesamt zu erhöhen.

Der Regierungsrat begründet seinen Vorschlag mit dem Hinweis, es sei keinesfalls beabsichtigt, die Zahl der Parkplätze im öffentlichen Raum zu erhöhen, um den Zielwert von 90 bis 95% zu erreichen. Dies wäre insofern gar nicht möglich, als es auf Allmend keinen Platz für zusätzliche Parkplätze gibt. Das Gegenteil ist der Fall: Zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit und aufgrund grösserer Fahrzeuge nimmt die Zahl der Parkplätze im öffentlichen Strassenraum laufend ab. Um das Auslastungsziel zu erreichen, muss die Nachfrage durch Massnahmen wie höhere Parkkartentarife reduziert werden.

Mit dem Ziel, die Differenzen in den Anträgen von Mehr- und Minderheit möglichst gering zu halten, hat die UVEK die weitere Diskussion basierend auf einem alternativen Ansatz geführt. Dieser unterscheidet nicht zwischen öffentlich zugänglichen Quartierparkings und Quartierparkings mit ausschliesslich fest vermieteten Parkplätzen, definiert eine klare Grundregel und ermöglicht es, lokale Besonderheiten zu berücksichtigen. Ein Quartierparking dürfte demnach nur erstellt werden, wenn die neuen Parkplätze in einem Radius von 500 Metern zu einem festzulegenden Faktor kompensiert werden. In Gebieten mit einer hohen Parkplatzauslastung gälte der gleiche Faktor, aber ein Radius von bis zu 1000 Metern. Dies erlaubte es, die neu gebauten Parkplätze in einem weniger stark ausgelasteten Gebiet zu kompensieren und damit einen Ausgleich zwischen einzelnen Quartieren zu schaffen. Nach dem Bau eines Quartierparkings könnte es in dessen näherer Umgebung (in einem Radius von 500 Metern) also mehr Parkplätze geben, nicht aber in der weiteren Umgebung (in einem Radius von 1000 Metern). Damit könnte dem heutigen «Flickenteppich» von Stadtgebieten mit deutlich unterschiedlicher Parkplatzauslastungen zumindest teilweise begegnet werden. An die Kompensationspflicht angerechnet werden könnte die Umwandlung von Parkplätzen der blauen Zone in gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze oder gelb markierte Spezialparkplätze (Taxistandplätze, Behindertenparkplätze) sowie eine negative Parkplatzbilanz bei den öffentlichen Parkplätzen im Umkreis von 500 Metern um ein neues Quartierparking in den Jahren vor der Baueingabe. Mit diesen eher einfachen Regeln könnte zum einen die Nachvollziehbarkeit erhöht und zum anderen die praktische Umsetzung erleichtert werden. Diese auf Vorschlag des BVDs vereinbarte einfache und übersichtliche Grundstruktur wurde im Verlaufe der getrennten Behandlung des Geschäfts durch Mehr- und Minderheit von der UVEK-Minderheit wieder verlassen. Deshalb liegen nun drei unterschiedlich strukturierte Anträge vor.

Die Kommissionsmehrheit möchte die Erstellung von Quartierparkings an die Bedingung knüpfen, dass 95% der neuen Parkplätze in einem Radius von 500 Metern im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung soll der Radius auf 1'000 Meter erhöht werden. Als Grenze zwischen einer normalen und einer hohen Parkplatzauslastung gälte ein Wert von 90%. Nicht möglich sein soll eine Kompensation auf der anderen Seite des Rheins. Wer im Wettsteinquartier wohnt, profitiert nicht von einem Quartierparking im St. Alban. Teilweise an die Kompensationspflicht angerechnet werden können sollen Parkplätze, die von der blauen Zone in gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze oder gelb markierte Spezialparkplätze umgewandelt werden, ganz angerechnet eine negative Parkplatzbilanz im Umkreis von 500 Metern in den beiden Jahren vor der Baueingabe. Die Kompensation soll in der Regel spätestens ein Jahr nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.

Betreffend die Umwandlung von Parkplätzen in der blauen Zone in Kurzzeitparkplätze oder Spezialparkplätze möchte die Kommissionsmehrheit keine Quote ins Gesetz schreiben. Sie ist allerdings der Meinung, dass diese in einem tiefen Prozentbereich bleiben sollte. Es wird in der Realität um vereinzelte solcher Parkplätze gehen. Einen substanziellen Teil zu kompensierender Parkplätze umzuwandeln statt aufzuheben, wäre nicht in ihrem Sinne. Als Richtwert wurden von der UVEK-Mehrheit maximal 10% der unter die Kompensationspflicht fallenden Parkplätze diskutiert.

Gegenüber einer hohen oder sogar vollständigen Kompensation von in Quartierparkings geschaffenen Parkplätzen wurde in der UVEK das Argument eingebracht, es stünden dann keine Parkplätze mehr für Autofahrende mit Besucher- oder Pendlerparkkarte zur Verfügung. Die Kommissionsmehrheit ist allerdings der Ansicht, dass mehr Parkplätze auf Allmend in erster Linie von Autofahrenden mit Anwohnerparkkarte genutzt würden. Will man, dass die Parkplätze in Quartierparkings von den Anwohnenden genutzt werden, muss man die Kompensation auf Allmend hoch ansetzen. Eine geringere Kompensation hätte nicht zur Folge, dass mehr Parkplätze für Auswärtige, Handwerksbetriebe oder den Güterumschlag zur Verfügung stehen. Die Kommissionsmehrheit erachtet den hohen Kompensationswert von 95% deshalb als gerechtfertigt. Mit einer intelligenten Bewirtschaftung der verbleibenden Parkplätze auf Allmend können so unterschiedliche Bedürfnisse abgedeckt werden. Vorstellbar sind Kurzzeitparkplätze und Güterumschlagplätze für das Gewerbe. Eine möglichst hohe Kompensation liegt zudem im Interesse der Investoren von Quartierparkings. Bei zu tiefer Kompensationsquote besteht die Gefahr, dass gar keine solchen gebaut werden. Soll

der Bau von Quartierparkings wirtschaftlich interessant sein, muss die Kompensation möglichst hoch sein.

Es ist für die UVEK-Mehrheit klar, möchte man die von der gesamten Kommission als wichtig erachtete Verlagerung von Parkplätzen von Allmend auf Privatgrund erreichen, muss eine Kompensation wie von ihr beantragt verankert sein. Verzichtet man ganz oder teilweise auf eine Kompensation gemäss Antrag Minderheit, findet keine Verlagerung statt, sondern das Angebot an Parkplätzen wird einfach ausgeweitet, was wiederum mehr Autofahrten generiert und anzieht. Somit sind die Parkplätze wiederum voll belegt und es ist niemandem gedient, weder den Anwohnenden ohne privaten Abstellplatz, noch dem Gewerbe, noch den Besuchenden.

Die Kommissionsminderheit begrüsst die Absicht der Regierung, die Parkplatzverfügbarkeit zu erhöhen, wie sie es im Abschnitt «2. Das Wichtigste in Kürze» ihres Ratschlags formuliert und macht diese Absicht zum Leitgedanken ihrer Überlegungen. Von Einschränkungen ist abzusehen, würden sie doch dem Ziel des Regierungsrates widersprechen, möglichst viele Fahrzeuge von den Allmend-Parkplätzen in Parkhäuser zu verlegen.

Die Frage der Kompensation von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen durch Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum führte in der UVEK zu unterschiedlichen Meinungen, deren Differenzen nicht aufgehoben werden konnten. Eine Minderheit der Kommission beantragt deshalb die folgenden Anpassungen an den von der Regierung vorgebrachten Vorschlägen.

Die Regierung unterscheidet zwischen öffentlich zugänglichen Quartierparkings und solchen mit fest vermieteten Parkplätzen und schlägt für die beiden Nutzungstypen unterschiedliche Kompensationsregeln vor. Die Minderheit beantragt, bezüglich Kompensation auf diese Unterscheidung zu verzichten und beantragt die Streichung des Passus «mit fest vermieteten Parkplätzen». Die UVEK-Minderheit sieht einen Abbau von 60% der im Quartierparking erstellten Parkplätze auf öffentlichem Grund als zielführend. Pro zehn im Quartierparking neu erstellten Parkplätzen müssen also sechs Parkplätze im Umfeld der Anlage im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Diese Kompensation von 60% entspricht der heutigen Mindestanforderung im BPG für sämtliche Quartierparkings. Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht dort beschliessen, wo der Parkdruck hoch resp. sehr hoch ist. Die UVEK-Minderheit will an dieser differenzierteren Definition der Parkplatzauslastung von «tief bis mittel (<90%)», «hoch (90—95%)» und «sehr hoch (> 95%)» im öffentlichen Strassenraum festhalten. In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung im öffentlichen Strassenraum wird die Kompensationspflicht halbiert, d.h. es müssen maximal 30% der neu erstellten im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. In Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung soll die Kompensationspflicht vollständig entfallen. Vor dem Hintergrund des rasanten Abbaus von Parkplätzen im öffentlichen Raum ist diese Kompensationsregelung verbunden mit einer regelmässigen Überprüfung der Auslastung alle fünf Jahre richtig und sinnvoll, kann doch der Regierungsrat auf diese Weise entsprechend zeitnah auf sich ändernde Verhältnisse reagieren.

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Frage, welche Parkplätze auf öffentlichem Grund überhaupt in die Berechnung der Kompensation einbezogen werden sollen. Um das prioritäre Ziel einer erhöhten Parkplatzverfügbarkeit nicht zu gefährden, ist es nötig, zukünftigen Investoren für Quartierparking-Projekte Rechtssicherheit zu schaffen. Wie oben beschrieben, soll die Parkplatzauslastung eines Gebietes alle fünf Jahre überprüft werden, so dass es sich aufdrängt, auch die Anrechenbarkeit von abgebauten Parkplätzen vor Baubeginn eines Quartierparkings auf diese Dauer zu erstrecken. Die UVEK-Minderheit beantragt deshalb, den Absatz 6 als «Muss-Bestimmung» zu formulieren und die Zeitdauer der Anrechenbarkeit auf fünf Jahre festzulegen.

2.8 Mobilitätsfonds

Umweltschutzgesetz § 19 ^{ter} . Mobilitätsfonds		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
-	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.	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. <u>Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert und die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität und Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 mitfinanziert werden. Subsidiär können die Fondsmittel auch für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen gemäss § 19 und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis} verwendet werden.</u>
	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.	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. <u>⁴ Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer emissionsarmen und flächeneffizienten <u>umweltfreundlichen</u> Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 im Kanton beitragen.</u>
	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.	⁵ Der Finanzierungsanteil des Mobilitätsfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 Mio. Franken. Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grosse Rat bewilligt. 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. <u>⁵ Der Finanzierungsanteil des Mobilitätsfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 Mio. Franken. Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grosse Rat bewilligt. 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.</u>
	⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.	-

Der Regierungsrat hat bereits bisher Gelder aus dem Fonds für eine umweltfreundliche Pendlermobilität (Pendlerfonds) zu Gunsten von Parkplätzen in Quartierparkings verwendet. Künftig sollen dem Fonds neben 80% der Bruttoeinnahmen aus dem Verkauf von Besucher- und Pendlerparkkarten zusätzlich 20% der Bruttoeinnahmen aus dem Verkauf von Anwohnerparkkarten zugeführt werden. Aufgrund einer Erweiterung des Fondszwecks schlägt der Regierungsrat dessen Umbenennung in Mobilitätsfonds vor. Die bisherigen Bestimmungen zum Pendlerfonds im Umweltschutzgesetz sollen in einem neuen § 19^{ter} USG zusammengezogen, konkretisiert und an die höheren Einnahmen angepasst werden.

Die Fondseinnahmen nehmen als Folge der Anpassung der Parkkartentarife und der zusätzlichen Äufnung aus einem Teil des Anwohnerparkkartenerlöses zu. Im Ratschlag geht der Regierungsrat von 4.6 Mio. Franken pro Jahr statt 2.56 Mio. Franken (2017) aus. Da die Einnahmen aus Pendler- und Besucherparkkarten mit 2.1 Mio. Franken allerdings deutlich unter der Prognose liegen, ist eher von 3.4 Mio. Franken auszugehen. Der Nachfragerückgang bei den Besucherparkkarten nach der Preiserhöhung ist höher als erwartet ausgefallen und die damit verbundenen Einnahmen sind deshalb ungefähr auf dem gleichen Niveau geblieben.

Der Fondszweck soll im Gesetz präzisiert und mit § 17 USG, der festlegt, welche Parkieranlagen vom Kanton mitfinanziert werden dürfen, abgestimmt werden. Der zweite bisherige Fondszweck («Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs») wird ausgeweitet. Die in der Praxis sowieso schwierige Beschränkung auf den Pendlerverkehr soll aufgehoben und mit der weiteren Fassung des Fondszwecks dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich die Mobilität in einer Phase des Umbruchs befindet. Digitalisierung und Automatisierung könnten neue Mobilitätsformen hervorbringen, die nicht aufgrund einer zu engen Zweckbestimmung von einer Mitfinanzierung aus dem Mobilitätsfonds ausgeschlossen bleiben sollen. Mit dem Vorschlag des Regierungsrats werden aus dem Fonds neben Park-and-Ride-Anlagen und Anwohnendenparkplätzen in Quartierparkings auch Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs und Investitionen für Sharing-Systeme und Verkehrsvermeidungs- und lenkungsmassnahmen finanziert. Denkbar sind auch Anreize für eine effiziente Auslastung von Verkehrssystemen wie Anreize für Einkaufszentren, die ihre Parkplätze während der Nacht für Anwohnende öffnen, oder Anschubfinanzierungen für neue, zweckkonforme Verkehrsangebote.

Die Bedingung für die Verwendung von Fondsmitteln ausserhalb des Kantons Basel-Stadt und die Beschränkung auf eine Beteiligung von maximal 50% sind heute in der Verordnung geregelt, sollen aufgrund ihrer Bedeutung aber neu auf Gesetzesstufe gehoben werden. Neu eingeführt werden soll eine Rückzahlungspflicht, falls subventionierte Massnahmen nicht (mehr) bestimmungsgemäss genutzt werden – z.B., wenn vom Kanton mitfinanzierte Quartierparkplätze in Pendler- oder Kundenparkplätze umgewandelt werden.

Mit der von der UVEK beantragten alternativen Formulierung von § 19^{ter} Abs. 2 USG wird eine Hierarchie in die aus dem Fonds mitfinanzierten Vorhaben gebracht. In erster Priorität sollen aus Sicht UVEK Projekte initiiert und die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität und Parkplatznachfragereduktion mitfinanziert werden. Nur subsidiär soll der Mobilitätsfonds für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings zur Verfügung stehen. Subsidiär hat zwei Bedeutungen. Erstens zeitlich, im Sinne der Kaskade «Vermeiden – Verlagern – Verbessern» sollen zuerst andere Möglichkeiten ausgeschöpft werden, bevor die Situation durch die Erstellung neuer Parkplätze «verbessert» wird. Zweitens mengenmässig, im Sinne eines effizienten Einsatzes staatlicher Mittel sollen primär andere Massnahmen zur Reduktion der Parkplatznachfrage umgesetzt werden und nur ein kleiner Teil der Mittel für den verhältnismässig teuren Bau von Parkplätzen eingesetzt werden. Vergleiche dazu Abschnitt 2.1 und Kapitel 4. Weiter möchte die UVEK mit ihrem Antrag zum Ausdruck bringen, dass mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds auch Planungsarbeiten mitfinanziert werden dürfen. Bisher beurteilt der Fondsrat jeweils ihm vorgelegte Projekte und spricht je nachdem Mittel dafür oder nicht. Die UVEK erwartet, dass er in Zukunft auch selber Projekte initiiert und z.B. einer Agglomerationsgemeinde einen sinnvollen Vorschlag macht. In einem solchen Fall wäre (auch) die Mitfinanzierung der Planung angezeigt. Der damit verbundene höhere Personalaufwand könnte ebenfalls dem Fonds belastet werden.

In § 19^{ter} Abs. 4 USG beantragt die UVEK, auf die «umweltfreundliche Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8» zu verweisen, statt von einer «emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität» zu sprechen. Umweltfreundlich ist dort bereits als flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend definiert.

Eine weitere Änderung beantragt die UVEK in § 19^{ter} Abs. 5 USG. Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Formulierung, der Finanzierungsanteil des Mobilitätsfonds betrage in der Regel maximal 2 Mio. Franken, empfindet sie als wenig konkret. Stattdessen schlägt sie vor, analog zum Mehrwertabgabefonds Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken vom Grossen Rat bewilligen zu lassen. Die Zahl der Vorhaben mit Ausgaben über dieser Grenze dürfte sich im Rahmen halten.

Der Antrag zur Streichung der Bestimmung, die Betriebskosten würden bis zur Hälfte nur im Sinne einer Anschubfinanzierung für maximal drei Jahre übernommen, ist vom Bau- und Verkehrsdepartement an die UVEK herangetragen worden. Will man z.B. Sharing-Systeme unterstützen, ist es nicht sinnvoll, die Betriebskosten nur als Anschubfinanzierung zu übernehmen, machen diese doch den Hauptteil der Ausgaben aus. Zudem kann die Abgrenzung zwischen Investitions- und Betriebskosten schwierig sein. Aus dem Pendlerfonds werden bislang nur Investitionen mitfinanziert.

Die UVEK hat sich weiter die Frage stellt, ob aus dem Mobilitätsfonds statt Objekte (z.B. Park-and-ride-Anlagen oder Quartierparkings) auch Subjekte unterstützt werden könnten, die sich im Interesse der städtischen Verkehrspolitik verhalten. Vorstellbar wären finanzielle Anreize für bestimmte Mobilitätsformen (z. Bsp. Mobilitätsbündel für Haushalte, die im Gegenzug ihr Auto abgeben) oder die Mitfinanzierung eines Quartierparkings nur unter der Voraussetzung, dass dieses auch als Mobilitätsplattform dient. Seitens Regierungsrat ist sie darauf hingewiesen worden, dass mit «Massnahmen zugunsten einer umweltfreundliche Mobilität» in § 19^{ter} Abs. 2 USG auch Subjektfinanzierungen im Rahmen eines Projekts möglich sind. Die offene Formulierung ermöglicht Objekt- und Subjektfinanzierungen. Die UVEK erachtet es als möglich, dass gewisse verkehrspolitische Ziele über Subjektfinanzierungen schneller erreicht werden als mit Objektfinanzierungen wie der Subventionierung des Baus von Parkings. Sie unterstützt explizit auch Massnahmen basierend auf Subjektfinanzierung.

2.9 Mehrfachnutzungen

Bau- und Planungsgesetz § 74. Mehrfachnutzung		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
Autos	Abstellplätze für Autos	-
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.	² Die Nutzung von Abstellplätzen ist für <u>Anwohnende</u> 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, 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.	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.	³ Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, Quartierparkings zu bewilligen, wenn die Bedingungen gemäss § 19 ^{bis} USG BS 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.	⁴ In grösseren Parkieranlagen ist ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. <u>Ein angemessener Anteil - jedoch mindestens 25% - der Parkplätze müssen mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können.</u> Einzelheiten regelt die Verordnung.

Mit der Mehrfachnutzung von Parkplätzen lassen sich die knappen städtischen Flächen besser und effizienter auslasten. Die heutige Gesetzeslage regelt nicht eindeutig, welche Nutzungen auf bewilligten Parkplätzen zulässig sind. Der Regierungsrat möchte mit einer neuen Gesetzesbestimmung ermöglichen, dass (temporär) freie Parkplätze durch andere Parkieranutzungen ausgelastet werden. Dem Risiko von dadurch entstehendem Mehrverkehr will er durch definierte Einschränkungen begegnen.

Der bisherige § 74 Abs. 2 BPG soll gestrichen werden. Er steht seit 1999 im Gesetz, ist soweit ersichtlich aber noch nie in einem Baubewilligungsverfahren angewendet worden. Absicht war es vermutlich, Gebiete mit besonders hoher Verkehrsbelastung speziell zu schützen. Eine Reduktion der Parkplatzzahl entlang stark befahrener Strassen dürfte aber kaum zu einer Verbesserung führen, ist Verkehr doch ein flächiger, netzartiger Prozess. Die Bestimmung bleibt zudem vage: Was unter unvermeidbare Fahrten fällt, bleibt offen.

Neu möchte der Regierungsrat in § 74 Abs. 2 BPG explizit festhalten, dass Abstellplätze im Grundsatz frei genutzt werden können. Im Sinne einer effizienten Auslastung der Infrastruktur sollen Mehrfachnutzungen zulässig sein. Derselbe Parkplatz könnte tagsüber durch eine in der Stadt arbeitende und nachts durch eine in der Stadt wohnende Person genutzt werden. Möglich wäre auch, dass im Zuge eines Wohnungsbaus bewilligte Parkplätze an Pendlerinnen und Pendler oder für einen Bürobetrieb erstellte Parkplätze an Anwohnerinnen oder Anwohner vermietet werden.

Eingeschränkt werden soll der Grundsatz der freien Nutzung durch einen Verkehrsvorbehalt: Die Bestimmung darf nicht dazu führen, dass wesentlicher Mehrverkehr entsteht. Der von der ausgeweiteten Nutzung der Parkplätze ausgehende Verkehr müsste betreffend Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes verträglich sein. Es wird nicht mit wesentlichem Mehrverkehr gerechnet, wenn derselbe Parkplatz in der Nacht vom Fahrzeug eines Stadtbewohners und tagsüber von jenem einer Pendlerin belegt ist. Mit der Bestimmung unvereinbar wäre hingegen die Nutzung eines privaten Parkplatzes für den Einkaufsverkehr mit fünf, zehn oder noch mehr Parkiervorgängen pro Tag.

Heute darf gemäss Parkplatzverordnung (PPV) ein Parkplatz pro Wohnung gebaut werden. Unklar bleibt, ob solche Parkplätze nur von den Bewohnenden des Hauses genutzt werden dürfen. Die vorgeschlagene Bestimmung eliminiert diesen Graubereich und erlaubt auch andere Nutzungen. Es wäre sogar möglich, dass (zusätzliche) private Abstellplätze für «Wohnnutzungen» gebaut werden in der Absicht, sie anderweitig zu nutzen. In einem solchen Falle wären die Vorteile (Reduktion Parkdruck auf Allmend, Reduktion Parksuchverkehr) aus Sicht des Regierungsrats aber grösser als die möglichen Nachteile (Mehrverkehr durch zusätzliche Parkplätze).

Die Bestimmungen zu Quartierparkings werden neu ausschliesslich im Umweltschutzgesetz geregelt. Die entsprechende Regelung in § 74 Abs. 3 BPG kann deshalb durch einen Verweis auf das Umweltschutzgesetz ersetzt werden. Wie schon heute besteht kein gesetzlicher Anspruch auf eine Bewilligung für den Bau von Quartierparkings. Der Regierungsrat kann eine solche z.B. aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten oder eines ungeeigneten Grundstückes ablehnen. Mit der Vergabe einer Baubewilligung für ein Quartierparking verpflichtet er sich, die gemäss Kompensationsregeln geltende Zahl an Strassenparkplätzen aufzuheben. Die Parkplatzaufhebung erfolgt allerdings in einem öffentlich-rechtlichen Verfahren mit Publikationspflicht und Einsprachemöglichkeit, ist also nicht direkt an das Baubewilligungsverfahren gekoppelt.

In § 74 Abs. 4 BPG verankern möchte der Regierungsrat schliesslich die Verpflichtung, in grösseren Parkieranlagen einen angemessenen Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Welche Quote angemessen ist, soll zum Zeitpunkt der Formulierung der Verordnung festgelegt werden.

Zu intensiven Diskussionen geführt hat in der UVEK der Antrag des Regierungsrats in § 74 Abs. 2 BPG, die Nutzung von Abstellplätzen als grundsätzlich frei und Mehrfachnutzungen als zulässig zu deklarieren, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt entstehen würde. In der Interpretation des Regierungsrats heisst dies, dass Anwohnerparkplätze an Pendler weitergegeben werden dürfen, dass Pendlerparkplätze auch von Anwohnenden und dass Kundenparkplätze von Einkaufszentren frei genutzt werden dürfen. Ausgeschlossen bleiben soll, Anwohnerparkplätze als Kundenparkplätze zu nutzen, da dies ohne Zweifel Mehrverkehr generiert. Da sich die Bedürfnisse ändern können, möchte der Regierungsrat die Nutzungsflexibilität erhöhen. Dürfen für einen bestimmten Zweck erstellte Parkplätze für keinen anderen Zweck genutzt werden, drohen sie leer zu bleiben.

Bisher nur von Anwohnenden belegte Privatparkplätze mehrfach zu nutzen, ist in der UVEK auf teilweisen Widerstand gestossen. Dass damit kein wesentlicher Mehrverkehr generiert wird, wurde in Zweifel gezogen. Ist derselbe Parkplatz über 24 Stunden betrachtet von zwei Fahrzeugen statt nur von einem belegt, ist dies eine Verdopplung der Fahrten und muss folglich zu zusätzlichen Autofahrten führen. Gemäss Umweltschutzgesetz darf der MIV nicht zunehmen; der Regierungsrat will mit der neuen Regelung aber lediglich „keinen wesentlichen Mehrverkehr“. Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen erhöht zwar die Flächeneffizienz, reduziert aber nicht den MIV. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass mit der Untervermietung privater – bisher womöglich gar nicht (bzw. nicht für das Parkieren eines Fahrzeugs) genutzter – Parkplätze die Allmend entlastet werden kann. Heute ist knapp die Hälfte der Privatparkplätze in der Stadt Basel von Anwohnenden und gut die Hälfte von Pendelnden belegt. Dass dies zu wesentlichem Mehrverkehr führt, ist nicht zu erwarten, scheitert die Untervermietung doch oft bereits an der Zugänglichkeit zum Parking. Zudem dürften ein Anwohner und eine Pendlerin nur im Ausnahmefall aneinander vorbeikommen. Das Potenzial ist theoretisch gross, in der Praxis aber eher klein. Stärker sein dürfte der Effekt einer (bisher nicht

zulässigen) nächtlichen Öffnung von Parkplätzen von Einkaufszentren wie dem M-Parc für Quartierbewohnende.

Die UVEK stellt fest, dass die Möglichkeit der Mehrfachnutzung dann zu einer Verbesserung der Situation führt, wenn von dieser in erster Linie die Stadtbewohnenden (z.B. durch Öffnung von Parkplätzen von Einkaufszentren) profitieren. Dies allerdings auch nur dann, wenn eine höhere Parkplatzverfügbarkeit nicht zu mehr immatrikulierten Fahrzeugen führt. Ebenfalls zu einer Verbesserung der Situation kommt es, wenn ein Pendler direkt zu seinem gemieteten Parkplatz fährt, statt jeden Tag einen Parkplatz zu suchen. Auch dies allerdings nur, wenn er so oder so mit dem Auto zur Arbeit fährt. Motiviert die Möglichkeit der Mehrfachnutzung aber dazu, mit dem Auto statt mit dem ÖV in die Stadt zu fahren, ist sie kontraproduktiv. Zudem greift das Argument des Regierungsrats betreffend Allmend nur, wenn die Mehrfachnutzung auf Privatareal im öffentlichen Raum kompensiert würde, was der Regierungsrat so auf Verordnungsebene festhalten müsste.

Unter dem Strich spricht sich eine Mehrheit der UVEK für die Mehrfachnutzung aus. Die freie Nutzung von Abstellplätzen möchte sie jedoch grundsätzlich auf Anwohnende beschränken. Für alle anderen gälte die für einen Parkplatz bewilligte Nutzung. Stossend wäre insbesondere die Vermietung eines privaten Abstellplatzes an einen Auswärtigen, wenn die Eigentümerin ihr Fahrzeug in der Folge auf Allmend abstellt. Auf diese Weise würde ein für das Wohnen bewilligter Parkplatz vollständig umgenutzt. Tolerierbar wären allenfalls Einzelfälle, würde ein Haushalt ohne eigenes Auto den eigenen Parkplatz an einen Auswärtigen vermieten. Grundsätzlich sollte die bewilligte Nutzung aber durchgesetzt werden. Andernfalls verlieren die gesetzlichen Bewilligungsvorgaben ihre Bedeutung. Mit diesem Bericht nimmt der Gesetzgeber differenziert und öffentlich Stellung zum Thema, worauf sich Behörden in Zukunft für Fragen in diesem «Graubereich» stützen können. Dies wäre z.B. der Fall, würde ein Parking in einer Überbauung für Anwohnende bewilligt und anschliessend in ein öffentlich zugängliches Parkhaus umfunktioniert. Ob ein privater Haushalt seinen einen Parkplatz einem Pendler zur Verfügung stellt, lässt sich nicht kontrollieren – und soll auch nicht aktiv kontrolliert werden. Macht ein Investor das Gleiche im grossen Stil oder kommen «Einzelfälle» zusammen, müssen aber andere Regeln gelten.

Zusammengefasst erwartet die UVEK die Umsetzung auf Verordnungsebene mit folgenden Eckpunkten: Der Ansatz, vorhandene Parkplätze möglichst effizient zu nutzen, ist grundsätzlich vernünftig. Er ist auf Anwohnende beschränkt. Ist die Mehrfachnutzung erlaubt, ist ein Parkplatz im Durchschnitt länger von einem Fahrzeug belegt als bei deren Verbot. Sie reduziert also die benötigte Zahl an Parkplätzen. Die Flächeneffizienz zu fördern ist allerdings nur solange richtig, als dadurch netto *kein* Mehrverkehr entsteht und wenn die dadurch einsparbare Fläche anderen Nutzungen zur Verfügung steht. Die Ausnahmen müssen deshalb so definiert werden, dass kein Missbrauch möglich ist, kein Mehrverkehr entsteht und eingesparte Flächen ausgeglichen würden.

Auf Hinweis aus der Verwaltung beantragt die UVEK, den Satz «Für die Berechnung der Kompensationspflicht in der Baubewilligung können Parkplätze angerechnet werden, die den Bedingungen gemäss § 19^{bis} Abs. 6 USG entsprechen» in § 74 Abs. 3 BPG aus dem Gesetz zu streichen. Im selben Absatz steht bereits, dass Quartierparkings bewilligt werden dürfen, wenn die Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG eingehalten sind. Der zusätzliche Verweis auf den Abs. 6 ist nicht nötig.

In § 74. Abs. 4 BPG beantragt der Regierungsrat, es sei in grösseren Parkieranlagen ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Einzelheiten will er in der Verordnung regeln. Die UVEK hat in Betracht gezogen, diese Einzelheiten teilweise ins Gesetz zu schreiben. Diskutiert hat sie insbesondere den Anteil der mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüstenden Abstellplätze. Eine im Gesetz verankerte Quote wäre aber vermutlich zu starr. Sollten sich Elektrofahrzeuge rasch durchsetzen, könnte sich eine solche auch als zu tief erweisen. Jedenfalls ist es der UVEK wichtig, dass Elektrofahrzeuge ohne grosse Umstände geladen werden können. Parkplätze mit Ladeinfrastruktur sind wichtig für die Dekarbonisierung der Mobilität. Mit Blick in die Zukunft ist es wichtig, dass neu erstellte Parkplätze zumindest Vorrichtungen für Ladestationen aufweisen. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen die folgende Formulierung: *Ein angemessener Anteil - jedoch mindestens 25% - der Park-*

plätze müssen mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können. Festzuhalten gilt es, dass der Investor in der Bewirtschaftung aller Parkplätze frei bleibt. Er kann auch mit Ladestation ausgestattete Parkplätze fest an Besizende von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vermieten. Mit anderen Worten: mit Ladestation ausgestattete Parkplätze stehen nicht leer, solange es «zu wenig» Elektrofahrzeuge gibt. Die Gesetzesbestimmung ist weniger auf die Gegenwart als auf die Zukunft ausgerichtet. Schon in fünf oder zehn Jahren dürfte der Anteil der Elektrofahrzeuge deutlich höher sein als heute – und in weiterer Zukunft in Richtung 100% steigen.

2.10 Übergangsbestimmung

Bau- und Planungsgesetz § 178. Übergangsbestimmung		
Bisherige Bestimmung	Antrag Regierungsrat	Antrag UVEK
-	⁷ Die im Zeitpunkt des Inkrafttretens von § 74 Abs. 2-4 hängigen Baugesuche werden in Abweichung von Abs. 1 nach bisherigem Recht beurteilt.	-

Eine neue Übergangsbestimmung in BPG § 178 regelt, dass die Gesetzesanpassungen nur auf neue Baugesuche anzuwenden sind. Baugesuche, die zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen hängig sind, werden nach dem alten Recht beurteilt.

3. Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren

Die Einnahmen des künftigen Mobilitätsfonds hängen wesentlich vom Verkaufserlös und damit auch vom Preis der Anwohnerparkkarte ab. In den bisherigen Pendlerfonds fliessen 80% der Bruttoeinnahmen aus dem Verkauf von Besucher- und Pendlerparkkarten. In den erweiterten Mobilitätsfonds sollen gemäss dem von Regierungsrat und UVEK beantragten neuen § 19^{ter} Abs. 1 USG künftig auch 20% der Bruttoeinnahmen (oder etwa die Hälfte der Mehreinnahmen infolge der Tarifierhöhung) aus dem Verkauf von Anwohnerparkkarten fliessen (vgl. Kapitel 2.7).

Die Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren fordert, die Parkkartenpreise auf dem Niveau von 2018 gesetzlich festzuschreiben. Bei Annahme der Initiative müssten die auf Anfang 2019 vorgenommenen Preisanpassungen rückgängig gemacht werden. Konsequenterweise würde in diesem Fall auch auf die zusätzliche Speisung des Mobilitätsfonds aus den Einnahmen aus dem Verkauf von Anwohnerparkkarten verzichtet. Dies hätte allerdings zur Folge, dass der Mobilitätsfonds bei erweitertem Zweck über gleichviel Mittel wie bisher verfügte – was natürlich nicht «aufgeht».

Die UVEK schlägt deshalb vor, im Falle einer Annahme der Initiative auf eine Mitfinanzierung von Anwohnendenparkplätzen in Quartierparkings aus dem Mobilitätsfonds zu verzichten. Eine Annahme der Initiative würde das Parkieren auf Allmend deutlich vergünstigen und die Rentabilität des Baus von neuen Quartierparkings stark in Frage stellen. Die aus dem Verkauf von Pendler- und Besucherparkkarten stammenden Mittel sollen trotzdem im Sinne des neuen Mobilitätsfonds verwendet werden. Aus den Anwohnerparkkarten sollen hingegen keine Mittel in den Fonds fliessen.

Die UVEK beantragt mit 9:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen deshalb folgende zusätzliche Beschlussfassung (GRB II): *Die Zuweisung von Mitteln aus den Einnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner an den Mobilitätsfonds steht unter dem Vorbehalt eines Rückzugs oder einer Ablehnung der Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren. Sollte die Initiative angenommen werden, wird aus § 19^{ter} Abs. 1 der Halbsatz «sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten*

für Anwohnerinnen und Anwohner» und aus § 19^{ter} Abs. 2 der Halbsatz «und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis}» gestrichen. Allfällig bereits in den Mobilitätsfonds übertragene Finanzmittel werden vom Fonds zurück in die Staatskasse transferiert.

Wird die Initiative abgelehnt oder zurückgezogen, ist der zusätzliche Grossratsbeschluss wirkungslos.

4. Einbettung des Ratschlags in die übergeordnete Verkehrspolitik des Kantons aus Sicht der UVEK

Der Ratschlag zur künftigen Parkierungspolitik ist vom Regierungsrat Ende Oktober 2018 verabschiedet worden. Im Februar 2020 hat das Basler Stimmvolk dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Zämme fahre mir besser» zugestimmt. Die UVEK hat sich deshalb die Frage nach der Kompatibilität der Vorlage mit den mit Annahme des Gegenvorschlags eingeführten neuen Gesetzesbestimmungen gestellt. Sie stellt fest, dass zwischen diesen beiden Elementen keine Widersprüche bestehen. Zur Umsetzung des Gegenvorschlags zur Initiative braucht es allerdings zusätzliche Massnahmen. Diese befinden sich beim Bau- und Verkehrsdepartement in Ausarbeitung. Die UVEK hat eine Rückweisung dieses Geschäfts ins Auge gefasst, um es auf den aktuellen Kurs bringen zu lassen. Eine Mehrheit hat dies jedoch abgelehnt mit dem Verweis, dass der Kommission diese Arbeit nicht abgenommen werden könne. Entsprechend hat die UVEK im Austausch und häufig auf Entwurf hin des BVDs ihre Anträge formuliert. Ziele der Parkierungspolitik sind die Reduktion der Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkplätze, die Reduktion des Parksuchverkehrs und die Verlagerung der Parkierung von der Allmend auf private Parzellen. Nicht im Vordergrund steht die mit der Annahme des Gegenvorschlags geforderte Reduktion des Gesamtverkehrs. Diesen alleine über das Parkplatzangebot zu steuern wäre gemäss Regierungsrat schwierig und mache auch keinen Sinn. Ein isolierter Abbau von Parkplätzen zwecks Reduktion des Verkehrsaufkommens hätte möglicherweise unerwünschte Nebenwirkungen wie Parksuchverkehr und illegal abgestellte Fahrzeuge.

Die UVEK hat sich darum im Rahmen dieses Geschäfts sowohl beim Amt für Mobilität direkt wie auch bei Professor Alexander Erath an der FHNW zu verschiedenen Themen zu «vermeiden, verlagern, verbessern» im Kontext von Parkierung und Mobilitätsfonds erkundigt. Hier sind einige Punkte summarisch aufgelistet:

- Autogrösse: In Basel-Stadt werden immer grössere Fahrzeuge, insbesondere mit Allradantrieb (SUVs), gekauft. Würde der Trend jedoch zu Kleinfahrzeugen gehen (z. Bsp. Smart), könnten auf der heutigen Parkierungsfläche in der blauen Zone statt wie heute 20'000 Autos geschätzt circa 30'000 kleine Autos parkieren.
- Ob sich ein Haushalt für oder gegen ein eigenes Auto entscheidet, hängt von Faktoren wie z. Bsp. dem guten ÖV-Angebot (gegen), dichte und fussläufig gut erreichbare Umgebung (gegen), jüngere Generationen (gegen), Verfügbarkeit Carsharing (gegen), höhere Einkommen (für), Anteil Personen über 65 Jahre (für) ab.
- In der Zukunft wird die Nachfrage nach Parkplätzen in der Tendenz sinken, u. A. wegen der Digitalisierung, gesellschaftlicher Innovation und Wandel (z. Bsp.: heute ist das Auto für Personen über 65 Jahre häufig noch ein Statussymbol, kommen heute jüngere Generationen in dieses Alter, wird das anders sein).

Die UVEK hat diese und weitere Punkte im Rahmen der Erarbeitung ihrer Gesetzesänderungsvorschläge diskutiert. Sie ist sich bewusst, dass viele der Erkenntnisse erst auf Verordnungsebene adäquat einfließen können. Sie wünscht sich vom Regierungsrat, dass die Diskussionen zwischen BVD und UVEK und die im Bericht erwähnten Anliegen aufgenommen werden. In der Kategorie «vermeiden» sind das die Themen Reduktion Fahrzeuggrösse; Reduktion des Motorisierungsgrades durch Bevorzugung von geteilten Fahrzeugen und innovativen Mobilitätsformen bei der Parkierung, Kostenwahrheit im MIV, Angebote und Anreize finanziert durch den Mobilitätsfonds, um ein Leben ohne eigenes Auto zu fördern, vereinfachen (Mobility as a service) und erfahrbar zu

machen, analoge Lösungen im Geschäftsverkehr; die Forcierung eines kantonalen Velovorzugrounnetzes (z.B. durch Planungsmittel aus dem Mobilitätsfonds); innovative auf autofreies oder autoarmes Leben ausgerichtete Mobilitätskonzepte für Arealentwicklungen. Nachgelagert, die Kategorie «verlagern», die in diesem Bericht detailliert beschrieben wird: Verlagerung von Parkplätzen von Allmend auf privaten Grund mittels Kompensation und Quartierparkings. An dritter Stelle die Kategorie «verbessern» wie die Entsiegelung von Parkplätzen unter freiem Himmel, eine intelligente Parkraumbewirtschaftung, die Ausrüstung für umweltfreundliche Fahrzeuge oder das Konzept von Mobilitätshubs bei Parkieranlagen.

5. Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend mehr Güterumschlagsplätze und mehr Kurzzeitparkplätze

Der *Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend mehr Güterumschlagsplätze und mehr Kurzzeitparkplätze* fordert den Regierungsrat auf zu prüfen, ob im Interesse des Gewerbes in der Stadt mehr Güterumschlagsparkplätze geschaffen und ob im Interesse der Ladenbetreiber mehr Kurzzeitparkplätze vor den Geschäften eingerichtet werden können.

Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat mit dem neuen § 19^{bis} Abs. 6 USG, im Rahmen des Baus von Quartierparkings einen Teil der auf Allmend zu kompensierenden Parkplätze nicht aufzuheben, sondern in gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze und Spezialparkplätze umzumarkieren. In der Annahme, dass der Grosse Rat diesem Antrag folgt, beantragt die UVEK, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten abzuschreiben. Andernfalls wird der Kommissionspräsident im Anschluss an die Beratung des Gesetzes beantragen, den Anzug an den Regierungsrat zu überweisen. Die allenfalls neu entstehenden Güterumschlags- und Kurzzeitparkplätze sind in diesem Fall auf Kosten blauer Parkplätze umzusetzen.

6. Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend zulässige Parkplatz-Anzahl auf Privatgrundstücken

Der *Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend zulässige Parkplatz-Anzahl auf Privatgrundstücken* fordert den Regierungsrat auf, eine Anpassung der Parkplatzverordnung (PPV) zu prüfen. Diese sieht vor, dass im Grundsatz nur ein Parkplatz pro Wohnung gebaut werden darf. Um die Nachfrage nach Parkplätzen auf Allmend zu reduzieren, soll in Betracht gezogen werden, unter Einhaltung der Vorschriften im Bau- und Planungsgesetz bis zu zwei Parkplätzen pro Wohnung zu erstellen, wenn diese zweckgebunden für die jeweiligen Bewohnenden genutzt werden.

Die UVEK stellt fest, dass eine Änderung der Verordnung isoliert betrachtet keine grossen Auswirkungen hätte, erstellen die meisten Investoren doch weniger Parkplätze als gemäss PPV möglich. Welchen Einfluss eine Lockerung der Bestimmung hätte, hängt stark von den Bestimmungen zur Kompensation von neuen Parkplätzen und zur Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen ab. Da mit den vorgeschlagenen neuen Gesetzesartikeln ohnehin Anpassungen auf Verordnungsebene anstehen, lässt sich das Anliegen des Anzugs aus Sicht der UVEK mit ihren bisher ausformulierten Erwartungen kombinieren, insbesondere zu USG § 16 Abs. 2^{bis} (allgemein: Verlagerung von Parkierungsraum von Allmend auf Privatareal), § 19^{bis} (Orientierung Grad an Kompensation zu Gunsten Verlagerung), BPG § 74 Abs. 2 (Verlagerungspotenzial von mehr Parkierungsvorgängen auf Privatareal dank beschränkter Mehrfachnutzung). Mit dem Anzug steigt das Potenzial für eine allgemeine Verlagerung von Allmendparkplätzen auf Privatgrund. Gleichzeitig steigt der Anreiz, dieses Potenzial zu nutzen, wenn durch allgemeine Kompensation eine Verlagerung vorangetrieben wird.

Die UVEK spricht sich mit diesen Ergänzungen für eine Anpassung der Verordnung im Sinne des Anzugs aus. Sie beantragt dem Grossen Rat, den Anzug an den Regierungsrat zu überweisen.

7. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in den Kapiteln 2 bis 4 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Annahme der beiden nachstehenden Beschlussentwürfe. Mit 13:0 Stimmen beantragt sie, die *Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffend erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen* als erfüllt abzuschreiben.

Basierend auf Kapitel 5 beantragt die UVEK mit 13:0 Stimmen, den *Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend mehr Güterumschlagsplätze und mehr Kurzzeitparkplätze* abzuschreiben, basierend auf Kapitel 6 mit 9:1 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den *Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend zulässige Parkplatz-Anzahl auf Privatgrundstücken* an den Regierungsrat zu überweisen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 19. Mai 2021 mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschlüsse
Synopsis

Grossratsbeschluss I

Künftige Parkierungspolitik

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

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 18.1410.01 des Regierungsrats vom 31. Oktober 2018 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.1410.02 vom 19. Mai 2021, beschliesst:

I.

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 ²⁾ (Stand 23. August 2018) wird wie folgt geändert:

§ 16 Abs. 1 (geändert), Abs. 1^{bis} (geändert), Abs. 1^{ter} (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 2^{bis} (neu)

¹ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen fördern die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten und stellen dafür nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.

^{1bis} Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass an allen stark frequentierten Orten sowie an weiteren geeigneten Orten, insbesondere Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.

^{1ter} Parkplätze auf öffentlichem Grund werden zeitlich und monetär bewirtschaftet. Die Gebührenhöhe orientiert sich dabei an der Kostenwahrheit und am Verursachendenprinzip. Sie wird regelmässig überprüft. Für umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten kann davon abgewichen werden. Zweiräder parkieren auf öffentlichem Grund kostenlos.

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).

^{2bis} Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichem Strassenraum auf Privatgelände.

§ 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:

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19
- b) (geändert) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings nach § 19^{bis}.

³ Aufgehoben.

²⁾ SG 780.100

§ 19 Abs. 1 (geändert), Abs. 1^{bis} (neu), Abs. 5 (aufgehoben)

Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen (Überschrift geändert)

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

^{1bis} Der Kanton fördert aktiv die Erstellung von Bike-and-Ride-Anlagen an allen wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel. Er arbeitet hierzu eng mit den benachbarten Kantonen und Gemeinden sowie den elsässischen und badischen Behörden zusammen. Er setzt sich für attraktive und gebührenfreie Anlagen ein, die geeignet sind, den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Kanton zu verbessern, auch beim Pendlerverkehr von und nach ausserhalb des Kantonsgebiets.

⁵ *Aufgehoben.*

§ 19^{bis} (neu)

Quartierparkings

¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind in der Regel unterirdische Anlagen, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind, sondern die eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage aufnehmen. Teile davon können dem Quartier auch als Mobilitätsplattform im Sinne von § 13 Abs. 5 lit d und Abs. 8 dienen.

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

³ Öffentlich zugängliche Quartierparkings sind mit Parkgebühren zu bewirtschaften und rund um die Uhr zugänglich zu halten.

⁴ Quartierparkings dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern 95% der neu erstellen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.

⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung darf der Bereich für die Kompensation der Parkplätze auf 1'000 Meter ausgeweitet werden. Der Rhein gilt dabei jedoch als Grenze.

⁶ Die Umwandlung von Parkplätzen der blauen Zone in gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze oder gelb markierte Spezialparkplätze kann teilweise an die Kompensationspflicht angerechnet werden.

⁷ Ist die Parkplatzbilanz der öffentlichen Parkplätze im Umkreis von 500 Metern um das neue Quartierparking in den letzten 2 Jahren vor der Baueingabe negativ, kann dieser Parkplatzsaldo an die Kompensationspflicht angerechnet werden. Die Kompensation muss in der Regel spätestens 1 Jahr nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.

⁸ Der Regierungsrat legt in einer Verordnung die Gebiete mit einer hohen Parkplatzauslastung fest. Er orientiert sich dabei an einer Parkplatzauslastung von 90% als Grenze zwischen einer normalen und einer 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 Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert und die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundliche Mobilität und Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 mitfinanziert werden. Subsidiär können die Fondsmittel auch für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen gemäss § 19 und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis} verwendet werden.

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 umweltfreundlichen Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 im Kanton beitragen.

⁵ Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grossen Rat bewilligt. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten.

⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.

II. Änderung anderer Erlasse

Das Bau- und Planungsgesetz (BPG) vom 17. November 1999 ³⁾ (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 für Anwohnende 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 BS eingehalten sind.

⁴ Ein angemessener Anteil - jedoch mindestens 25% - der Parkplätze müssen mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können. 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.

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.

³⁾ SG 730.100

Grossratsbeschluss II

Künftige Parkierungspolitik

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.1410.02 vom 19. Mai 2021, beschliesst:

Die Zuweisung von Mitteln aus den Einnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner an den Mobilitätsfonds steht unter dem Vorbehalt eines Rückzugs oder einer Ablehnung der Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren.

Sollte die Initiative angenommen werden, wird aus § 19^{ter} Abs. 1 USG der Halbsatz «sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner» und aus § 19^{ter} Abs. 2 der Halbsatz «und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis}» gestrichen. Allfällig bereits in den Mobilitätsfonds übertragene Finanzmittel werden vom Fonds zurück in die Staatskasse transferiert.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

8. Synopse

Umsetzung Parkierungspolitik. Teilrevision Umweltschutzgesetz

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<p>§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund</p> <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>¹ Der Kanton und die Landgemeinden <u>Gemeinden Bettingen und Riehen</u> fördern die Nutzung energieeffizienter <u>umweltfreundlicher</u> Verkehrsmittel und <u>Fortbewegungsarten</u> und stellen <u>dafür</u> nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.</p> <p>^{1bis} Der Kanton und die Landgemeinden <u>Gemeinden Bettingen und Riehen</u> sorgen dafür, dass an <u>allen stark frequentierten Orten sowie an weiteren geeigneten Orten</u>, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.</p>	

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<p>¹ter Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.</p> <p>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).</p> <p>³ Die Beachtung von Parkverboten ist durch bauliche Massnahmen zu unterstützen, soweit dadurch:</p> <p>a) Fussgängerinnen, Fussgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindert werden;</p>	<p>¹ter <u>Parkplätze auf öffentlichem Grund werden zeitlich und monetär bewirtschaftet. Die Gebührenhöhe orientiert sich dabei an der Kostenwahrheit und am Verursachendenprinzip. Sie wird regelmässig überprüft. Für umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten kann davon abgewichen werden. Zweiräder parkieren auf Allmendöffentlichem Grund kostenlos.</u></p> <p>³ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichem Strassenraum auf Privatgelände.</p>	

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<p>b) der Güterumschlag nicht übermässig erschwert wird;</p> <p>c) das Stadtbild nicht stark beeinträchtigt wird;</p> <p>d) der Strassenunterhalt nicht übermässig erschwert wird.</p> <p>⁴ Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die betroffene Bevölkerung bei der Planung solcher Massnahmen in geeigneter Weise mitwirken kann.</p>		
<p>§ 17 Finanzielle Unterstützung von Parkier- anlagen</p>		
<p>² Dieses Verbot gilt nicht für: a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19; b) Anwohnendenparkplätze in Quartierpar- kings nach § 19^{bis}.</p>		
<p>§ 19 Park-and-Ride-Anlagen</p> <p>¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkieranlagen 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>§ 19 Park-and-Ride-Anlagen <u>Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen</u></p> <p>¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkieranlagen 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>	

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<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>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>^{1bis} Der Kanton fördert aktiv die Erstellung von Bike-and-Ride-Anlagen an allen wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Basel. Er arbeitet hierzu eng mit den benachbarten Kantonen und Gemeinden sowie den elsässischen und badischen Behörden zusammen. Er setzt sich für attraktive und gebührenfreie Anlagen ein, die geeignet sind, den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Kanton zu verbessern, auch beim Pendlerverkehr von und nach ausserhalb des Kantonsgebiets.</p>	

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<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>§ 19^{bis} Quartierparkings</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>¹ Quartierparkings im Sinne dieses Gesetzes sind Tiefgaragen oder sonstige Parkierungsanlagen <u>in der Regel unterirdische Anlagen</u>, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind, sondern die eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage aufnehmen. <u>Teile davon können dem Quartier auch als Mobilitätsplattform im Sinne von § 13 Abs. 5 lit. d und Abs. 8 dienen.</u></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>	

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<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 erstellen 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>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.</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 <u>95%</u> der neu erstellen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.</p> <p>⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung wird darf der Bereich für die Kompensationspflicht gemäss den Abs. 3 und 4 halbiert. Die Kompensationspflicht entfällt vollständig in Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung. <u>Kompensation der Parkplätze auf 1'000 Meter ausgeweitet werden. Der Rhein gilt dabei jedoch als Grenze.</u></p> <p>⁵ Die Umwandlung von Parkplätzen der blauen Zone in gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze oder gelb markierte Spezialparkplätze kann teilweise an die Kompensationspflicht angerechnet werden.</p> <p>⁷ 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. Ist die Parkplatzbilanz der öffentlichen Parkplätze im Umkreis von 500 Metern um das neue Quartierparking in den letzten 2 Jahren vor der Baueingabe negativ, kann dieser Parkplatzsaldo an die Kompensationspflicht angerechnet werden.</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 erstellen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.</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 <u>60%</u> der neu erstellen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden.</p> <p>⁵ In Quartieren mit einer hohen Parkplatzauslastung <u>im öffentlichen Strassenraum</u> wird die Kompensationspflicht gemäss Abs. 4 halbiert. Die Kompensationspflicht entfällt vollständig in Quartieren mit einer sehr hohen Parkplatzauslastung.</p> <p>⁶ Parkplätze, die weniger als 3 <u>5</u> Jahre vor der Baueingabe eines Quartierparkings weggefallen sind, können <u>müssen</u> 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>

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<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>Die Kompensation muss in der Regel spätestens 2 Jahre <u>1 Jahr</u> nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein.</p> <p>§ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Einzelheiten. Insbesondere bezeichnet er in einem Plan die Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung. <u>§ Der Regierungsrat regelt in einer Verordnung die Gebiete mit einer hohen Parkplatzauslastung fest. Er orientiert sich dabei an einer Parkplatzauslastung von 90% als Grenze zwischen einer normalen und einer hohen Parkplatzauslastung.</u> Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.</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 <u>im öffentlichen Strassenraum. Er orientiert sich dabei an einer Parkplatzauslastung von 90% als Grenze zwischen einer normalen und einer hohen und von 95% als Grenze zwischen einer hohen und sehr hohen Parkplatzauslastung.</u> Dieser Plan ist mindestens alle 5 Jahre zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.</p>
<p>§ 19^{ter} Mobilitätsfonds</p> <p>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.</p>		

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<p>² Aus den Mitteln des Fonds können mitfinanziert werden:</p> <p>a) Park-and-Ride-Anlagen gemäss § 19;</p> <p>b) Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings;</p> <p>c) weitere Massnahmen zugunsten einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität.</p> <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 emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität im Kanton beitragen.</p>	<p>² <u>Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert und die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundliche Mobilität und Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 mitfinanziert werden. Subsidiär können die Fondsmittel auch für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen gemäss § 19 und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis} verwendet werden.</u></p> <p>a) <i>Gelöscht.</i></p> <p>b) <i>Gelöscht.</i></p> <p>c) <i>Gelöscht.</i></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 umweltfreundlichen Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 im Kanton beitragen.</u></p>	

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<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 werden nur im Sinne einer Anschubfinanzierung für maximal 3 Jahre übernommen.</p> <p>⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.</p>	<p>⁵ Der Finanzierungsanteil <u>Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grossen Rat bewilligt.</u> 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.</p>	

Umsetzung Parkierungspolitik Revision Bau- und Planungsgesetz

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<p>§ 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> <p>a) die Geschossfläche;</p> <p>b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze;</p>		

Version RR an GR	Version UVEK bzw. UVEK-Mehrheit	Version UVEK Minderheit (wo von Mehrheit abweichend)
<p>c) die Qualität der Verkehrserschliessung, besonders die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.</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, 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.</p> <p>⁴ In grösseren Parkieranlagen ist ein angemessener Anteil der Abstellplätze mit Ladevorrichtungen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Einzelheiten regelt die Verordnung.</p>	<p>² Die Nutzung von Abstellplätzen ist für Anwohnende 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, Quartierparkings zu bewilligen, wenn die Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG <u>BS</u> eingehalten sind. Für die Berechnung der Kompensationspflicht in der Baubewilligung können Parkplätze angerechnet werden, die den Bedingungen gemäss § 19^{bis} Abs. 6 USG entsprechen.</p> <p>⁴ In grösseren Parkieranlagen ist ein <u>Ein</u> angemessener Anteil - jedoch mindestens 25% - der Abstellplätze <u>- jedoch mindestens 25% - der Abstellplätze</u> Parkplätze <u>müssen mit Ladevorrichtungen</u> Ladestationen <u>für Elektrofahrzeuge auszurüsten.</u> Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können. Einzelheiten regelt die Verordnung.</p>	