



An den Grossen Rat

18.5168.02

BVD/P185168

Basel, 12. September 2018

Regierungsratsbeschluss vom 11. September 2018

Motion Raphael Fuhrer betreffend „intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen“ – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 6. Juni 2018 die nachstehende Motion Raphael Fuhrer dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Die Menge an Parkplätzen ist nach oben begrenzt, da die Siedlungsfläche begrenzt ist und neben Parkplätzen vielfältig andere Nutzungen den öffentlichen Raum beanspruchen. Gleichzeitig ist die Nachfrage nach Abstellplätzen für Autos schwer zu senken, da sich nach wie vor viele Leute nicht vorstellen können, ohne Auto oder zumindest ohne eigenes Auto zu leben. Insgesamt gibt es in der Stadt Basel rund 104'000 Parkplätze gegenüber 57'000 von BaslerInnen immatrikulierte Autos, das sind pro Auto 1,8 Parkplätze, also fast doppelt so viele Parkplätze wie Autos. Die Auslastung des Parkraums ist jedoch je nach Uhrzeit und Lage verschieden.

Über den Marktmechanismus liesse sich ein räumlich und zeitlich effizienter Abgleich zwischen Angebot und Nachfrage bewerkstelligen: der Preis eines Parkplatzes variiert zeitlich und räumlich. Ist in einem Strassenabschnitt die Auslastung tief, sinkt der Preis; ist die Auslastung hoch, steigt der Preis. Dieser Preismechanismus lässt sich so einstellen, dass eine maximale Auslastung (zum Beispiel 85%) nicht überschritten wird. So ist zu jeder Zeit und überall sichergestellt, dass Autofahrerinnen und Autofahrer direkt einen Parkplatz finden. Ein solches System bedingt einerseits Sensoren im Parkraum und andererseits eine dynamische Abwicklung der Parkplatzgebühren. Letzteres soll laut Regierungsrat ohnehin eingeführt werden (Ratschlag "Kapo 2016"), ersteres ist heutzutage sehr günstig zu installieren. Die Stadt San Francisco hat bereits intelligente Parkplätze und konnte so die Parkplatzsuchzeit um 43% senken und die Diskussionen um Parkplätze substanziell reduzieren. Im Dezember 2017 wurde dort gemeinsam mit dem Gewerbe und Organisationen wie der Handelskammer beschlossen, das System stadtweit einzuführen. Auch in der Schweiz wird dieser Ansatz seit Jahren von Avenir Suisse, der liberalen Denkfabrik, und Verkehrsplanern propagiert. Er hat sich zudem im Flugverkehr und im öffentlichen Verkehr etabliert.

In diesem Zusammenhang ist entscheidend, wie der Preis zu Stande kommt. Eine gute Option ist eine Aufteilung auf einen fixen Teil und einen variablen Teil, der sich an der Auslastung orientiert. Der fixe Teil entspricht der Grundgebühr (Anwohnerparkkarte, Tageskarte, Stundengebühr etc., vergleiche 17.5288.02 betreffend Kostenwahrheit bei öffentlichen Parkplätzen). Der variable Teil könnte neben der Auslastung im Strassenabschnitt auch weitere Faktoren berücksichtigen, wie beispielsweise ob es sich um ein/e Anwohnerin oder PendlerIn handelt, die Dimension (vergleiche 17.5266.02 betreffend durchschnittliche Fahrzeuggrösse und Leergewicht bei Neuwagen) und Emissionen des Fahrzeuges usw. Bei Anwohnenden sollte man in diesem Zusammenhang den Preis bei einem Maximum deckeln. In San Francisco hat sich gezeigt, dass bereits kleine Differenzen im Cent-Bereich reichen, damit sich die parkierten Autos effizient verteilen, so dass in jedem Strassenabschnitt alle einen Parkplatz finden.

Die Sozialverträglichkeit dieses marktwirtschaftlichen Ansatzes wird sichergestellt, indem Teile der Parkeinnehmungen vorrangig in Quartieren mit hoher Auslastung eingesetzt werden. Solche Quartiere kommen so vermehrt in den Genuss von Massnahmen zur Steigerung der Wohnlichkeit und zur Verbesserung der Abstellssituation von Fahrzeugen. Solche Massnahmen können von raumeffizienten Neugestaltungen bis hin zur Förderung von carsharing gehen. Netto profitieren durch diesen Mechanismus Quartiere, die einerseits in der Tendenz von eher ärmeren Personen bewohnt sind und andererseits dicht bebaut sind – und folglich gute Lösungen zur Allmend- und Parkraumgestaltung eher teuer sind.

Zusammengefasst heisst das: Dieser Ansatz kombiniert das Instrument Markt bei der Preisbildung und Abwicklung der Nachfrage und sorgt für sozialen Ausgleich bei der Problemlösung (Mittelverwendung). Der Preis für Anwohner/innen bewegt sich so in einem definierten Bereich (Feinverteilung); der Preis für Pendler, Besucher etc. ist ebenfalls auslastungsabhängig, aber nicht gedeckelt. Es hat so immer genügend freie Parkplätze und die Menge und Anordnung von Parkplätzen kann sich wieder vermehrt an gestalterischen Überlegungen orientieren. Verwaltung und Politik erhalten auf diese Weise auch konstant eine Übersicht zur Parkplatzverfügbarkeit in den Quartieren.

Der Regierungsrat wird eingeladen, binnen zweier Jahre die bestehende Parkraumbewirtschaftung in oben genanntem Sinne weiterzuentwickeln. Dabei sollen soweit möglich die Systemeinführungskosten aus dem Pendlerfonds gedeckt werden.

Raphael Fuhrer, Barbara Wegmann, Martina Bernasconi, Beat Braun, David Wüest-Rudin, Andreas Zappalà, Raoul I. Furlano, Thomas Müry, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Thomas Gander, Lisa Mathys, Danielle Kaufmann, Aeneas Wanner, Jörg Vitelli, Beat Leuthardt“

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 GO bestimmt über die Motion:

§ 42. Inhalt und Eintretensbeschluss

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, innert zwei Jahren die bestehende Parkraumbewirtschaftung mit dem System dynamischer Parkplatzgebühren zu erweitern. Dabei soll der Preis eines Parkplatzes zeitlich und räumlich je nach Auslastung variieren. Teile der daraus erzielten Einnahmen sollen vorrangig in Quartieren mit hoher Auslastung zur Steigerung der Wohnlichkeit und zur Verbesserung der Abstell-situation von Fahrzeugen eingesetzt werden. Die Systemeinführungskosten sollen soweit möglich aus dem Pendlerfonds gedeckt werden.

Gemäss Art. 82 Abs. 1 BV erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Die Strassenhoheit steht jedoch als originäre Kompetenz den Kantonen zu. Auch wenn die Strassenhoheit der Kantone durch verschiedene Bundeskompetenzen teilweise massgeblich eingeschränkt wird (vgl. z.B. Art. 81, 83 BV oder Art. 2 Abs. 2 und 3 SVG), sind die Kantone grundsätzlich alleine für die Planung, Bau, Widmung und Unterhalt von Strassen zuständig (René Schaffhauser, in: Ehrenzeller et al. (Hrsg.), Kommentar zu Art. 82 BV, N 3 ff.). Der Kanton kann auf öffentlichem Grund Parkplätze zur Verfügung stellen und deren Nutzung reglementieren (z.B. Beschränkung der Parkdauer; vgl. Art. 3 SVG). In Bezug auf die Gebührenerhebung ist bei Parkplätzen auf öffentlichem Grund zu beachten, dass Art. 82 Abs. 3 BV für den gemeinverträglichen Verkehr bzw. den Verkehr im Rahmen des Gemeingebrauchs auf öffentlichen Strassen eine Gebührenfreiheit vorsieht (Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich/St. Gallen 2016, Rz. 2380). Zum schlichten Gemeingebrauch gehört beispielsweise der rollende Verkehr. Das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen gehört, sofern es nur von kurzer Dauer ist, in der Regel ebenfalls noch zum schlichten Gemeingebrauch (Ulrich Häfelin/Georg Müller/Felix Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich/St. Gallen 2016, Rz. 2381). Eine über den schlichten Gemeingebrauch hinausgehende Benützung der Strasse stellt gesteigerten Gemeingebrauch dar, dessen Regelung – unter Vorbehalt anderer verfassungsmässiger Rechte – in die alleinige Kompetenz der Kantone fällt. Die Kantone können dafür auch Benützungs- und Lenkungsabgaben erheben (BGE 122 I 279 E. 2b S. 283 mit weiteren Hinweisen). In städtischen Gebieten kann das Parkieren auf öffentlichem Grund von mehr als 30 Minuten bereits als gebührenpflichtiger gesteigerter Gemeingebrauch betrachtet werden (BGE 122 I 279 E. 2e S. 286). In der Ausgestaltung des gesteigerten Gemeingebrauchs geniesst der Kanton erhebliche Freiheiten. Wenn er für gewisse Parkplätze eine Gebühr verlangt, so ist er nicht verpflichtet, für alle anderen Abstellflächen ebenfalls eine Gebühr zu erheben. Zudem steht es ihm auch frei, innerhalb eines bestimmt umgrenzten Gebiets die einen Abstellflächen unentgeltlich, die anderen jedoch gegen Gebühr anzubieten (BGE 122 I 279 E. 8e S. 290 f.). Die Einführung variabler Parkplatzgebühren verstösst somit nicht gegen Bundesrecht.

Gemäss § 19 Abs. 5 des Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS; SG 780.100) wird mit 80% der Bruttoeinnahmen der Pendlerparkkarten und der Besucherparkkarten ein Fonds gespiesen, aus dessen Mitteln Parkierungsanlagen und Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen

Pendlerverkehrs mitfinanziert werden können («Pendlerfonds»). Fonds sind gemäss § 42 Abs. 1 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 14. März 2012 (Finanzhaushaltgesetz [FHG]; SG 610.100) ausgeschiedene Vermögen mit besonderer Zweckbindung und mit bestimmten Auflagen. Der Regierungsrat verwaltet die Fonds und verfügt darüber im Rahmen der Zweckbindung und der Auflagen, sofern nicht ausdrücklich eine andere Zuständigkeit vorgesehen ist (§ 42 Abs. 6 FHG). Gemäss § 28 FHG werden Ausgaben zu Lasten von Fonds vom Regierungsrat bewilligt. Die Motionsforderung ist mit diesen Bestimmungen kompatibel und bewegt sich namentlich im Zweckbereich des Pendlerfonds.

Zu den übrigen Voraussetzungen für die rechtliche Zulässigkeit der Motionsforderung ist festzuhalten, dass die Motion nicht etwas verlangt, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann. Die in der Motion gesetzte Frist zur Umsetzung der Forderungen kann nicht als unmöglich bezeichnet werden.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Inhalt der Motion

2.1 Übersicht

Die Motion enthält zwei wesentliche Elemente:

- Einerseits sollen die Parkgebühren für Parkplätze im öffentlichen Strassenraum dynamisch so angepasst werden, dass jederzeit und überall eine genügende Anzahl Parkplätze frei bleiben und damit der Parksuchverkehr minimiert wird. Der Motionär erkennt zu Recht, dass dieser Ansatz zu einer grossen sozialen Ungerechtigkeit führen würde, da die Parkplätze in den dicht besiedelten Quartieren (z.B. Matthäus, Gundeli) deutlich teurer würden wie in den weniger dichten, wohlhabenderen Stadtteilen (z.B. Gellert, Bruderholz).
- Andererseits sollen deshalb Teile der Parkgebühreneinnahmen vorrangig in benachteiligte Quartiere zurückfliessen, um damit Massnahmen zur Steigerung der Wohnlichkeit und zur Verbesserung der Abstellplatzsituation von Fahrzeugen zu finanzieren.

Ein solcher marktwirtschaftlicher Ansatz ist grundsätzlich interessant. Der Ansatz funktioniert in ähnlicher Weise bereits beim Flugverkehr. Er wurde z.B. in San Francisco aber auch bereits für Parkierungsprobleme erfolgreich umgesetzt. Der Ansatz ist aber auch komplex, da eine sehr kleinteilige Steuerung der Parkierungsgebühren (lokal und zeitlich) erforderlich ist und es präzise Daten zur Parkierungsnachfrage braucht.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Motionär für verschiedene Parkplatznutzer (z.B. Anwohner, Besucher) unterschiedliche Gebühren festlegen möchte. Mit dieser Forderung steht die Motion im Einklang mit § 16 Abs. 2 Umweltschutzgesetz, der festlegt, dass das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen ist.

Die flächendeckende Umsetzung der Motion bedingt erhebliche Investitionskosten. Sämtliche ca. 27'000 Parkplätze im öffentlichen Strassenraum¹ müssten einerseits mit Sensoren zur Belegungserfassung und andererseits mit einem Bezahlsystem (Parkuhr) ausgerüstet werden.

¹ Die Erfahrungen aus San Francisco mit einem solchen System zeigen, dass die Parkierungsnachfrage kleinräumig sehr unterschiedlich ausfallen kann. Es braucht deshalb repräsentative Auslastungsdaten für jeden einzelnen Strassenabschnitt.

2.2 Marktpreise öffentliche Parkplätze

Die höchsten Auslastungen weisen heute die öffentlichen Parkplätze in den dicht besiedelten Wohngebieten (Matthäus, Gundeli, St. Johann) am Abend und in der Nacht auf. In diesen Quartieren sind teilweise mehr Fahrzeuge illegal abgestellt, als freie Parkplätze zur Verfügung stehen; die Auslastung liegt dort also über 100%.

Die meisten Parkplätze in Basel („blaue Zone“) sind heute tagsüber für Kurzparker (bis 90 Minuten) und während der Nacht gratis und je nach Tageszeit zu 70 bis 80% von Fahrzeugen von Anwohnerinnen und Anwohnern belegt. Damit marktwirtschaftliche Parkgebühren die Parkplatzauslastung wirkungsvoll steuern können, müssen dynamische Parkgebühren an allen Tagen rund um die Uhr (7/24) gelten. Auch für Kurzparkierer müssen grundsätzlich Parkgebühren erhoben werden. Zudem müssen dynamische Preise für alle Parkplatznutzer, also auch für Anwohnerinnen und Anwohner, gelten.

Bei der Umsetzung der Motion müsste also ein neues System gefunden werden, das je nach Nutzergruppe getrennte dynamische Preissysteme in geeigneter Form kombiniert. Dies könnte beispielsweise über ein System von eher kleinen Parkkartenzonen mit zonenspezifisch differenzierten Preisen erreicht werden.

Wie stark Preiserhöhungen die Nachfrage nach Parkplätzen dämpft bzw. auf andere Parkplätze verlagert, ist schwierig zu prognostizieren, weil unterschiedliche Parkgebühren auf engem Raum zu komplexen Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Parkierungsmöglichkeiten führen. Zudem können höhere Parktarife zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel, zu einer anderen Zielwahl oder zu einem kompletten Fahrtverzicht führen. Es ist deshalb nicht sinnvoll möglich, Marktpreise im Voraus zu berechnen und festzulegen.

Klar scheint aber bereits jetzt, dass die Parkgebühren für Anwohnerinnen und Anwohner in den Gebieten, die heute eine sehr hohe Parkplatzauslastung aufweisen wie Matthäus, Gundeli und St. Johann, deutlich ansteigen werden. Wohl auch deutlich über den vom Regierungsrat in einer Vernehmlassungsvorlage angekündigten neuen Preis der Anwohnerparkkarten.²

2.3 Möglichkeiten zur sozialverträglichen Verwendung der Einnahmen

Die Motion lässt es offen, in welcher Art und Weise und welcher Anteil der Gebühreneinnahmen für einen sozialen Ausgleich zwischen den Quartieren verwendet werden soll. Grundsätzlich sind verschiedene Modelle denkbar. So könnten die Ausgleichsmassnahmen der ganzen Bevölkerung oder nur den Autofahrerinnen und Autofahrern zugutekommen. Es sind Massnahmen denkbar, die eine direkte finanzielle Rückerstattung beinhalten, aber auch Massnahmen, die indirekt die Parkierungssituation in einem Quartier verbessern, z.B. durch den Bau von Quartierparkings oder durch die Förderung von Carsharing-Systemen. Falls der Grosse Rat den Vorstoss überweist, würde der Regierungsrat verschiedene Varianten näher prüfen.

2.4 Systemkosten

Als Basis für die Festlegung sowie die laufende Überwachung und Anpassung der Gebühren braucht es eine automatische Erfassung der Parkplatzauslastung sowie ein flexibles, für alle Parkplatznutzer einfach zugängliches Bezahlsystem.

Erste Sensoren zur Erfassung der Parkplatzbelegung sind in der Schweiz testweise im Einsatz. Die bisherigen Versuche (z.B. IWB, Stadt St. Gallen) haben aber noch gewisse Probleme gezeigt (z.B. Schneeräumung, Batterielebensdauer). Die technische Entwicklung verläuft zurzeit sehr schnell. Es ist deshalb sinnvoll, eigene Versuche durchzuführen und insbesondere verschiedene

² Gebühr APK gemäss Vernehmlassungsvorlage neu 284.-- Franken pro Jahr statt bisher 140.-- Franken. Der definitive Beschluss des Regierungsrates zu dieser Tarifierhöhung liegt noch nicht vor (vgl. auch Kap. 6).

Systeme³ zu testen, bevor die ganze Stadt Basel flächendeckend ausgerüstet wird. Eine solche flächendeckende Ausrüstung aller Parkplätze in Basel mit Sensoren heutiger Bauart würde Investitionskosten von 5 bis 10 Mio. Franken bedeuten.⁴

Die Parkgebühren werden – abgesehen von den Parkkarten – bis anhin ausschliesslich via Parkuhren bezahlt. Vorbereitungen für ein Bezahlssystem via App laufen. Der Umsetzungszeitpunkt ist noch offen. Zumindest auf absehbare Zeit braucht es aber ergänzend zu einer App-Lösung eine Bezahlmöglichkeit vor Ort, um Personen ohne Smartphone nicht von einem Parkierungsvorgang auszuschliessen. Die heutigen Parkuhren sind für dynamische Gebührenanpassungen und tageszeitabhängige Preise nicht geeignet. Bei einer raschen Umsetzung von flexiblen Marktpreisen müssten deshalb flächendeckend rund 27'000 Parkplätze mit neuen Parkuhren ausgerüstet werden. Inklusive Markierungs- und Signalisationsarbeiten würde dies rund 25 bis 30 Mio. Franken⁵ kosten.

Mit den heutigen technischen Rahmenbedingungen würde die rasche, flächendeckende Umsetzung der Motion damit Investitionskosten in der Grössenordnung von 30 bis 40 Mio. Franken auslösen. Falls in Zukunft ausschliesslich auf eine rein elektronische Bezahlösung gesetzt werden könnte, würden sich diese Investitionskosten wesentlich reduzieren.

Die Motion verlangt, dass diese Investitionskosten so weit wie möglich aus dem Pendlerfonds bezahlt werden. Der Pendlerfonds verfügt über Einnahmen von ca. 2,5 Mio. Franken pro Jahr. Er weist aktuell (Stand 1. Januar 2018) einen Saldo von 4,3 Mio. Franken auf. Gemäss Pendlerfondsverordnung werden pro Projekt „in der Regel“ nicht mehr als 2 Mio. Franken bereitgestellt. Selbst wenn von dieser Regel abgewichen wird, könnte der Fonds nur einen kleinen Beitrag der gesamten Investitionskosten decken.

Die Betriebskosten können ohne konkrete Projekterarbeitung nicht abgeschätzt werden. Es ist aber davon auszugehen, dass die heutigen finanziellen und personellen Ressourcen, die für die Parkraumbewirtschaftung eingesetzt werden, nicht ausreichen.

Die heutigen Bruttoeinnahmen (Stand 2017) aus Parkgebühren belaufen sich jährlich auf ca. 11,5 Mio. Franken.⁶ Wie hoch die Mehreinnahmen bei einer Systemumstellung ausfallen würden, lässt sich nicht abschätzen. Um die Investitionskosten der Umstellung innerhalb von fünf bis zehn Jahren zu amortisieren, müssten Mehreinnahmen von insgesamt mindestens 50% anfallen und die Parkgebühren entsprechend steigen.

2.5 Stand Parkraumbewirtschaftungspolitik

Der Regierungsrat ist bereits unabhängig von dieser Motion daran, die Parkierungspolitik zu überprüfen. Hierzu hat er eine Wirkungskontrolle zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung 2012-2016 erstellt und Vorlagen für eine Anpassung der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV), des Umweltschutzgesetzes (USG) und des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) sowie der Parkplatzverordnung (PPV) entworfen. Dazu wurden auch zwei öffentliche Vernehmlassungsverfahren durchgeführt.

Der Regierungsrat möchte noch in diesem Jahr die Revision der PRBV beschliessen. Parallel dazu wird er eine Vorlage zur Revision des USG und BPG dem Grossen Rat überweisen. Ziel der künftigen Parkierungspolitik ist es, dafür zu sorgen, dass alle Strassenparkplätze eine Auslastung von 90-95% aufweisen. Heute liegt die Auslastung insbesondere in den dichten Wohnquartieren abends teilweise bei über 100%. Mit dem neuen Ziel kann einerseits der Parksuchverkehr redu-

³ Z.B. im Asphalt eingelassene Sensoren mit verschiedenen Messtechniken; statische Videosysteme mit automatischer Bilderkennung; auf Fahrzeug montierte Sensoren, welche regelmässig die ganze Stadt abfahren.

⁴ Es handelt sich um eine grobe Schätzung der IWB für Ausrüstung von 27'000 Parkplätzen inklusive Funknetzwerk, Datenplattform und Echtzeitauswertung. 5,8 Mio. Franken. Kosten für die Programmierung der spezifischen Systembedürfnisse kämen noch hinzu.

⁵ Annahme: 1'000 Franken pro Parkplatz. Dies ist ein Erfahrungswert aus dem bisherigen Projekt zur Umwandlung von Blauen Zonen in Parkuhrenplätze.

⁶ Rund 8,4 Mio. Franken aus Parkkartenverkäufen und rund 3,1 Mio. Franken aus Parkuhren.

ziert und andererseits der Mehrverkehr infolge eines übergrossen Parkplatzangebotes verhindert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Erhöhung der Parkgebühren im Strassenraum (Teilrevision PRBV).
- Die Gebührenerhöhungen führen zu zusätzlichen Einnahmen für den Pendlerfonds (Teilrevision USG), dessen Zweck auf Massnahmen, die zu einer emissionsarmen und flächeneffizienten Mobilität beitragen, ausgeweitet wird.
- Förderung von privaten Quartierparkings durch Optimierung der gesetzlichen Grundlagen (Teilrevision USG und BPG).
- Anpassung der rechtlichen Bestimmungen für private Parkplätze (Teilrevision BPG) in Bezug auf Mehrfachnutzungen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Die geplanten Massnahmen sollen möglichst rasch umgesetzt werden. Sie sind ein erster Schritt in Richtung einer optimierten Bepreisung von Parkplätzen. Die laufende Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung geht somit bereits in die von der Motion gewünschte Richtung.

2.6 Beurteilung und weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat findet die Forderungen der Motion nach einem marktwirtschaftlichen Ansatz bei der Festlegung der Parkgebühren sehr interessant. Mit einem solchen Ansatz kann die Parkplatznachfrage optimaler auf die verfügbaren Strassenparkplätze verteilt und so der Parksuchverkehr reduziert werden. Die aktuelle Parkierungspolitik des Regierungsrats entwickelt sich mit der laufenden Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung bereits heute in diese Richtung.

Wie die obigen Ausführungen zeigen, wäre aber eine rasche Umsetzung der Motion komplex und teuer. Zudem würde der Pendlerfonds bei weitem nicht für eine Finanzierung ausreichen, und die Kosten der Parkgebühren müssten insbesondere in dicht besiedelten Wohngebieten deutlich erhöht werden. Mit Fortschreiten der technischen Entwicklungen könnte die Umsetzung einfacher und kostengünstiger werden. Um eine rasche Umsetzung der jetzt geplanten Anpassungen der Parkraumbewirtschaftungsverordnung nicht durch erweiterte Anforderungen der Motion zu gefährden, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat deshalb, die Motion als Anzug zu überweisen.

Sollte der Grosse Rat diesem Antrag folgen, wird Regierungsrat in den nächsten zwei bis drei Jahren Versuche mit Parkplatzbelegungssensoren durchführen und die Wirkungen der geplanten Gebührenerhöhungen beobachten. Auf dieser Basis würde der Regierungsrat dann ein Konzept für die schrittweise Einführung von flächendeckenden flexiblen Marktpreisen entwerfen und dem Grossen Rat entsprechende Kreditanträge zum Beschluss vorlegen.

3. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion Raphael Fuhrer betreffend „intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen“ dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin