



Vernehmlassungsfragebogen: Künftige Parkierungspolitik

Revision Parkplatzbewirtschaftungsverordnung (PRBV) Anpassungen im Umweltschutzgesetz (USG) Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Die Vernehmlassung zur künftigen Parkierungspolitik dauert vom 15. März 2018 bis zum 31. Mai 2018.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme dieses Formular auf www.regierungsrat.bs.ch/geschaefte/vernehmlassungen herunterladen und uns **elektronisch** zustellen (simon.kettner@bs.ch, Betreff: Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik). Falls Sie das Formular lieber auf Papier bearbeiten, schicken Sie Ihre Antwort an:

Amt für Mobilität
Simon Kettner
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH-4001 Basel

Ihre Angaben

Organisation / Institution: BastA! Basels Starke Alternative

Strasse und Nr.: Rebgasse 1

PLZ und Ort: 4058 Basel

Land: Schweiz

Kontaktperson Name / Vorname: Turla Riccardo

Kontaktperson E-Mail Adresse: communication@turlesque.ch

Ort und Datum:

Unterschrift (für Papierversand):

Formular bis spätestens 31. Mai 2018 elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

1. Einleitende Fragen

1. Erachten Sie es als sinnvoll, in allen Quartieren eine maximale Auslastung der Strassenparkplätze von 90 bis 95% anzustreben, um eine genügende Parkplatzverfügbarkeit sicherzustellen und den Parksuchverkehr zu reduzieren?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wo es keine freien Parkplätze gibt, sucht man auch keine. Bei einer Auslastung von 90-95% ist die Kehrseite, dass immer 5-10% der Parkplätze frei wären und deshalb auch gesucht werden. Man kann die gewünschte Auslastung von 90-95% auch nicht über längere Zeit halten – dies steigert die Erwartung der Parkplatz-Suchenden, dass es freie Parkplätze gibt, und diese werden dann auch genutzt, womit die Auslastung wieder bei 100% ist.

Nur bei einer 100%-Auslastung in den hoch ausgelasteten Quartieren schafft man einen wirkungsvollen Anreiz, auf bisher wenig genutzte Parkings in der Umgebung auszuweichen (gerade für Auswärtige), oder einen unterirdischen Einstellplatz zu nutzen. Das Angebot an Parkplätzen in stark ausgelasteten Gebieten darf deswegen auf keinen Fall ausgebaut, sondern andernorts attraktiver gemacht werden. Anwohner behalten bei einer Auslastung von 100% (oder mehr) ausserdem einen Anreiz, auf die Nutzung einer Tiefgarage zu setzen.

Grundsätzlich wäre zu begrüßen, die Park&Ride-Möglichkeiten aktiver anzupreisen. Das Beispiel aus Bern, wo das Park&Ride Neufeld viel stärker genutzt wird als die in Basel vergleichbaren Angebote, sollte Schule machen.

Zwingend ist, die gesetzlichen Vorgaben wie die Reduzierung des Verkehrs um 10% bis 2020 (§13 Abs. 2) einzuhalten. Freie Parkplätze zu schaffen, torpediert diese gesetzliche Vorgabe.

Zusammenfassend: Gut gemeint, aber kontraproduktiv für hoch ausgelastete Quartiere. Es wäre sinnvoll, freie unterirdische Parkplätze besser zu nutzen – v.a. jene, welche einem Fahrzeug fix zugeordnet werden, also private Parkplätze. Suchverkehr sollte so effizient und so konsequent wie möglich in grosse Parkings geleitet werden, welche zurzeit schlecht ausgelastet sind.

2. Halten Sie die grundsätzliche Stossrichtung „Erhöhung der Parkgebühren“ für zweckmässig, um die Auslastung der Strassenparkplätze durch eine Verlagerung der Nachfrage auf private Parkplätze zu reduzieren?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Durch einen negativen Anreiz bringt man eine geringe Anzahl AnwohnerInnen dazu, das Mieten eines Einstellplatzes in einer Tiefgarage in Betracht zu ziehen. Wo eine Knappheit an Parkplätzen besteht, bestehen die besten Aussichten dazu.

Die Anwohnerkarten sind in diesem Sinn angesichts der Knappheit des verfügbaren Raumes viel zu günstig. Ein höherer Preis erhöht die Attraktivität von Tiefgaragen-Einstellplätzen.

3. Halten Sie es für sinnvoll, dass der Kanton private Quartierparkings mitfinanziert, um die Parkplatzverfügbarkeit in dicht bebauten Wohnquartieren zu verbessern?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Subventionen schaffen zum einen Fehlanreize, zum andern zu unkoordinierten Investitionen. Die Kosten eines Parkplatzes müssen über den Mietzins, einen Arbeitsvertrag und ähnliche private Verträge aufgefangen werden. Hier kann der Kanton mit Information unterstützend wirken oder im schlimmsten Fall mit einer zeitlich (bis zu einem Jahr) befristeten Unterstützung bei möglichen Härtefällen (Arbeitnehmer mit tiefem Lohn, welche zur Ausübung ihrer Arbeit oder von z.B. Pflege von Angehörigen auf ein Auto angewiesen sind) – auch in Form von Steuerabzug. Wichtig ist, dass die Gebühren für oberirdische Parkplätze erhöht wird, damit sie der Knappheit des Angebotes gerecht werden.

In Einzelfällen, wo eine Quartierstrasse massiv aufgewertet würde durch das Verlegen von Parkplätzen, sehen wir Spielraum für eine teilweise Subventionierung. Bestenfalls sollte das dafür verwendete Geld aus der Kasse für den individuellen Verkehr.

Eine gute Möglichkeit, ohne finanzielle Zuwendungen eine Art Subvention für private Quartierparkings zu schaffen, ist das gleichzeitige und koordinierte Auflösen von Allmend-Parkplätzen im Verhältnis 1:1. Schafft man 100 Parkplätze in einem dicht besiedelten Quartier ab, schafft man gleichzeitig die Nachfrage nach ungefähr 100 Parkplätzen in einem privaten Quartierparking.

2. Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)

4. Gemäss heutigem Gesetz ist bevorzugtes Parkieren neben Anwohnerinnen und Anwohnern auch „gleichermassen Betroffenen“ zu gewähren. Halten Sie es für zweckdienlich, dass dieser unscharfe Begriff konkretisiert wird? (vgl. § 16 Abs. 2 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.1)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ein Nein, aber: Die genaue Konkretisierung macht erst Sinn, wenn vorher die Auswirkungen einer Anpassung des Regimes für Anwohner überprüft worden ist. Das heisst, erst in einem zweiten Schritt. Grundsätzlich ist eine Konkretisierung erwünscht – es fragt sich nur, ob die vorgeschlagene dann die richtige Konkretisierung ist.

5. Stimmen Sie den redaktionellen Anpassungen von § 17 USG in Bezug auf die finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen zu? (vgl. § 17 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Präzisierung sollte die Geschäftsbetriebe ausnehmen: Wir wollen nicht, dass auswärtige Kunden anfangen, im Quartier nach Parkplätzen zu suchen.

6. Stimmen Sie den redaktionellen Anpassungen in Bezug auf Park-and-Ride-Anlagen zu? (vgl. § 19 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.3)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ein Ja, aber: Parkierungsanlagen müssen in einem Zusatz definierbar und definiert sein.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Parkplätze in Quartierparkings nicht nur von Anwohnerinnen und Anwohnern, sondern auch von Auswärtigen belegt werden dürfen – unter der Voraussetzung, dass der Kanton die Parkplätze nicht mitfinanziert hat? (vgl. § 19^{bis} USG Absatz 1, Erläuterungsbericht Kap. 3.4)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ein Nein, aber: Wenn es dieselben Auswärtigen sind, die jetzt schon die Parkplätze in den selben Zonen suchen, geht das in Ordnung. Auch hier aber fehlt eine griffige Massnahme, um wenigstens einen Teil dieser auswärtigen PendlerInnen auf die öV zu verlagern. Man riskiert damit sogar eine Zunahme des Suchverkehrs und torpediert die Anstrengungen, den Pendlerverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern. Pendler verkehren um die Stosszeiten, wo die

Parkplätze ohnehin am knappsten sind, und verursachen die grössten Probleme, welche man mit dieser Vorlage eigentlich bekämpfen will.

Weiter bemängeln wir, dass an einer andern Stelle des Absatzes die Vorgabe nicht mehr berücksichtigt würde, Quartierparkings unterirdisch zu verlagern. Wir anerkennen, dass es Parkplätze braucht, aber wir befürworten vehement eine intensive Verlagerung von der Strasse in Tiefgaragen.

8. Stimmen Sie den neuen Bestimmungen zu Quartierparkings zu, mit denen die Kompensationspflicht von neu erstellten Parkplätzen flexibilisiert werden? (vgl. § 19^{bis} USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.4)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir sind nicht einverstanden mit Absatz 4 (wir fordern mindestens 1:1, also 100% - ein höherer Prozentsatz führt sogar zur besseren Erfüllung des Vorhabens, Parkplätze von den Quartierstrassen in die Tiefgaragen zu verlagern), Absatz 5 (ob im Quartier Parkplätze zur Verfügung stehen, damit ein möglicher Zuzüger sein Auto abstellt, ist Sache des Zuzügers, und nicht des Kantons) und folglich Absatz 6, weil er die Argumentation der Absätze 4 und 5 aufnimmt.

Wir stimmen den Ziffern 1, 2, 3 und 7 zu.

9. Stimmen Sie zu, dass 20% der Gebühren der Anwohnerparkkarte (=Hälfte der Mehreinnahmen aus geplanter Gebührenerhöhung) in den Pendlerfonds fliessen, um die Mitfinanzierung von Quartierparkings zu erleichtern? (vgl. § 19^{ter} Abs. 1 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.5)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir höchstens dann zu, wenn es sich um einen höheren Prozentsatz handelt. Grundsätzlich sehen wir hier aber keinen Bedarf und bevorzugen, wenn das Parkieren auf öffentlichen Plätzen nicht mehr subventioniert wird. Der Pendlerfonds ist ausreichend ausgestattet und soll prioritär den Ausbau des Langsamverkehrs (Veloschnellrouten) finanzieren.

Eine Bindung an eine Gebühr verursacht auch Fehlanreize, womit wir lieber von einer solchen Bindung absehen würden.

10. Stimmen Sie den Grundsätzen der Mittelverwendung des Pendlerfonds zu, die bisher in der Verordnung geregelt waren und die neu auf Gesetzesstufe festgelegt werden sollen? (vgl. § 19^{ter} Abs. 2 bis 5 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.5)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / [Kommentar](#)_[RT1]:

Der Pendlerfonds ist für den umweltverträglichen Verkehr bestimmt, und soll diesem dienen. Mit dem Vorschlag wäre diese Zweckbestimmung nicht mehr bindend, was wir ablehnen.

Fragen zur Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)

11. Stimmen Sie zu, dass die Kompensationspflicht von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen nur noch im USG geregelt wird und im BPG lediglich ein Verweis darauf integriert wird? (vgl. § 74 Abs. 3 PBG, Erläuterungsbericht Kap. 4.1)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / **Kommentar**^[RT2]:

3. Fragen zur Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)

12. Stimmen Sie zu, dass künftig pro Person nur noch eine Anwohnerparkkarte bezogen werden darf, damit die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Strassenraum zugunsten einer erhöhten Verfügbarkeit reduziert werden kann? (vgl. § 5 Abs. 2 PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / **Kommentar**:

Wenn eine Person mehr als ein Auto besitzt, ist es zu begrüssen, wenn jedes zusätzliche Auto nicht am Strassenrand, sondern in einem Einstellplatz, Tiefgarage etc. **steht**^[RT3].

13. Stimmen Sie zu, dass private Fahrzeuggemeinschaften neu eine Anwohnerparkkarte beziehen dürfen, wie es auch eine entsprechende Motion des Grossen Rates verlangt? (vgl. § 5 Abs. 3 PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / **Kommentar**^[RT4]:

Ein Ja, aber: Wir hegen Zweifel, ob dies auch durchsetzbar bzw. kontrollierbar ist. Ausserdem sehen wir Entwicklungen (z.B. von Mobility, catch-a-car) kommen, welche ohne den Anreiz einer zusätzlichen Anwohnerparkkarte Fahrzeuggemeinschaften fördern können. Die Stossrichtung der Motion ist zwar zu begrüssen, aber dem vorgeschlagenen Mittel der Anwohnerparkkarte stehen wir skeptisch gegenüber.

14. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Anwohnerparkkarte auf das Niveau vergleichbarer Schweizer Städte angehoben wird, um die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum zu reduzieren, eine Verlagerung auf private Tiefgaragen zu fördern und damit die Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen zu verbessern? (vgl. § 15 Abs. 1 lit a PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.1. Zur Verwendung der Mehreinnahmen siehe auch Frage 8)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ein Ja, aber: Falls Basel eine höhere Knappheit an oberirdischen Parkplätzen aufweist (Nachfrage vs. Angebot), fordern wir höhere Gebühren als in vergleichbaren Schweizer Städten. Die Stadtstruktur ist viel dichter, das Angebot aufgrund der Möglichkeiten knapper, und darum ein Parkplatz, der auf kantonalem/städtischem Boden steht, wertvoller.

15. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Pendlerparkkarte entsprechend der Preisentwicklung des U-Abos angehoben werden? (vgl. § 15 Abs. 1 lit c PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Pendlerparkkarte ist so günstig, dass das Autofahren zu attraktiv ist.
Ausserdem: Am andern Ende der Strecke der NutzerInnen einer Pendlerparkkarte stehen in der Regel andere Kantone und Gemeinden. Es liegt an ihnen, ihren Teil dazu beizutragen: Wenn eine Gemeinde oder z.B. der Kanton BL die PendlerInnen entlasten will, soll es sich selber finanziell beteiligen. Der Kanton Basel-Stadt möchte weniger individuellen Pendlerverkehr, wie dies im USG §13 festgehalten ist, und darum sind Anreize zugunsten der Pendlerverkehr-Verlagerung von der Strasse auf die öV zu begrüssen.

16. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Besucherparkkarte angehoben werden, um zu verhindern, dass sie von Pendlern als günstige Parkierlösung verwendet werden? (vgl. § 15^{bis} PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.3)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Eine mögliche Ergänzung dazu wäre eine bessere Überprüfung, ob Besucherparkkarten tatsächlich und ausschliesslich für ihren angestammten Zweck verwendet werden. Das heisst, die Handhabung muss präzise sein, gewisse Anforderungen erfüllen und daher auch die Definition. Die vorgeschlagene Lösung ist auch eine Möglichkeit, um Missbrauch zu verhindern, trifft aber diejenigen, welche sich korrekt verhalten. Obschon wir jegliche Verminderung von Verkehr – auch den von Besuchern – begrüssen, möchten wir eine präzisere Ausarbeitung.

4. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zur künftigen Parkierungspolitik?

Kommentar:

Jedes Verlagern von stehenden Autos weg von der Strasse in ein Parkhaus, eine Tiefgarage, einen privaten Parkplatz, ist zu begrüssen. In diesem Sinn ist eine extreme Knappheit der verfügbaren Parkplätze in blauen Zonen der beste Anreiz für dieses Anliegen. In erster Linie geht es darum, die verfügbaren Kapazitäten der unterirdischen Parkplätze zu nutzen. Die vorliegenden Vorschläge erfüllen diese Idee nur teilweise, gehen aber in die richtige Richtung.

Es ist darum wichtig, oberirdische Parkplätze rasch aufzulösen, wo weniger als ca. 90% der Parkplätze genutzt werden, und dafür unterirdische Parkplätze zugänglicher zu machen. Wenn es sich in einem Quartier ergibt, dass vermehrt Parkplätze zu finden sind, reagiert der Autofahrer damit, dass er häufiger in diesen Quartieren sucht. Dadurch würde der gewünschte Effekt, den Suchverkehr zu reduzieren, relativ rasch wieder verpuffen. Deshalb sehen wir es auch kritisch, dass die Parkplätze erst zwei Jahre nach Inbetriebnahme eines Quartierparkings aufgehoben werden sollen. Ein Jahr ist aus unserer Sicht mehr als genug, drei Monate würden auch schon ausreichen.

In erster Linie muss alles unternommen werden, dass sowohl Anwohner als auch – und vor allem – Besucher und Pendler, die aus gut nachvollziehbaren Gründen auf ein Auto angewiesen sind, sich von Anfang an dafür entscheiden, einen der Parkhäuser oder ähnlichen unterirdischen Parkierungsmöglichkeiten mit ausreichender Kapazität zu nutzen, statt auf gut Glück in einem Quartier eine günstige Möglichkeit zu finden. Alle anderen, welche durch das Nutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln keine wesentlichen zeitlichen oder organisatorischen Nachteile erleiden, sollen sich im Klaren sein, dass das öV die bessere Alternative ist.

In diesem Sinn fehlt eine wünschenswerte Massnahme: Die blauen Zonen müssten flächendeckend in bezahlte Parkplätze umgewandelt werden, und für Besucher und Pendler zu unattraktiven Preisen, damit sich die Nutzung von Parkhäusern auch finanziell lohnt.

Viele Auto-PendlerInnen und Auto-BesucherInnen sind sich zudem nicht bewusst, wie viel praktischer ein Parkhaus oder eine Tiefgarage sein kann, weil sie die Ausgabe von wenigen Franken im Vornherein scheuen. Um die betroffenen Personen vom guten Preis-Leistungs-Verhältnis von vielen unterirdischen Parkanlagen zu überzeugen, muss man sie von den günstigen (und oft kaum vorhandenen) Parkierungs-Möglichkeiten abbringen, indem man Gratis-Möglichkeiten in bezahlte Parkplätze verwandelt. Blaue Zonen sind kaum noch zeitgemäss, wo der Verkehr allein aufgrund der knappen räumlichen Verfügbarkeit an seine Grenzen stösst.