

Grünliberale Partei Basel-Stadt
Postfach, 4001 Basel

Amt für Mobilität
Simon Kettner
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

Per Mail: simon.kettner@bs.ch

Basel, 29. Mai 2018
Ihr Kontakt: Katja Christ, eMail bs@grunliberale.ch

Vernehmlassung zur künftigen Parkierungspolitik: Revision Parkraumbewirtschaftungsverordnung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Die Grünliberalen Basel-Stadt bedanken sich, dass sie die Möglichkeit haben, sich in der Vernehmlassung zur Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung einzubringen.

Grundsätzlich begrüssen wir, dass der Regierungsrat Massnahmen ergreifen will, um ein genügendes Parkplatzangebot sicherzustellen und den Suchverkehr zu reduzieren.

Grundsätzliche Überlegungen und smart parking:

Der Schlussbericht zum Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013-2016 kommt unter anderem zu folgendem Fazit: "Die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Strassenraum bleibt weiterhin hoch. In einzelnen Quartieren (St. Johann, Klybeck, Wettstein, Gundeli) ist insbesondere am Abend nur schwer ein Parkplatz zu finden. Einzelne Gebiete zeigten abends Auslastungen von über 100%, d.h. die Anzahl der illegal abgestellten Fahrzeuge übersteigt die Anzahl der freien Parkplätze und deutet auf punktuelle Engpässe im Parkplatzangebot hin."

Auf der Website des Parkleitsystems wird hingegen publiziert, wie viele freie Parkplätze in den einzelnen Parkhäusern frei sind. Eine Auswertung ergab: Es gibt zu jeder Zeit freie Plätze - meist sind es über 1'000. Schaut man an, wie viele Plätze in privaten (oder öffentlichen) Parkhäusern gemietet werden können, wird auch schnell klar, dass nicht die Anzahl der Parkplätze das Problem ist. Das Problem ist, dass die extrem günstigen öffentlichen Parkplätze (mit Parkkarten) auf der Allmend übernutzt werden. Dies stimmt mit der Wirtschaftstheorie überein, wonach kostenlose Allmend zu einer Übernutzung führt ("tragedy of the commons"), oder anders formuliert: Der Preis bestimmt die Nachfrage. Wäre der Preis für Parkplätze auf Allmend höher und der Preis für Parkhäuser günstiger, würde eher in Parkhäusern statt auf der Allmend parkiert.

Was ist zu tun? Die Anreize/das Pricing könnten so gesetzt werden, dass im Endeffekt die vorhandenen Parkplätze auch genutzt werden, der Parkierdruck für Anwohner und der Suchverkehr reduziert werden. Zudem sollte die Einführung von intelligenten Parkplätzen (smart parking) geprüft werden. Neue intelligente Technologien gestatten über Bodensensoren die Erkennung, ob Parkplätze besetzt oder frei sind. Damit könnte einfach und laufend überprüft werden, wann in welchen Quartieren wie viele freie Parkplätze vorhanden sind, ober- oder unterirdisch, flächendeckend. Der Parkplatzsuchende ist vorinformiert und kann gezielt zum freien Parkplatz fahren. Sind die Parkplätze gewisser Quartiere zu 100% ausgelastet kann die Erweiterung des Parkplatzangebots geprüft werden. Bei der Erweiterung des Angebots sollen zuerst innovative Ideen ausgeschöpft werden bevor Parkings gebaut werden. Die Nutzung von frei stehenden privaten Parkplätzen von Firmen, der Verwaltung, Privatpersonen usw. tagsüber, abends oder nachts (antizyklisch) soll unterstützt und aktiv gefördert werden. Auch damit wird die Allmend entlastet und der Parkierdruck für Anwohner.

Wir lassen uns bei der Vernehmlassung durch folgende Grundsätze leiten:

- keine Erhöhung des absoluten Parkplatzangebotes pro Quartier, solange die vorhanden Parkplätze nicht nachweislich grösstenteils besetzt sind, auch die unterirdischen (Kontrolle durch smart parking)
- Die Bewirtschaftung der vorhandenen Parkplätze ist klar verbesserungsfähig und soll mit Parkleitsystemen, Anreizen und innovativen Modellen besser gestaltet werden (pricing, smart parking, Öffnung privater Parkplätze)
- Keine Gratisparkplätze – jeder Parkplatz bedeutet Benutzung der Allmend und muss einen marktgerechten Preis haben.
- Unterschiedliche Preisgestaltung zwischen Anwohnern und Auswärtigen
- Bei Auswärtigen: Prüfung einer unterschiedlichen Preisgestaltung abhängig von der Auslastung in den entsprechenden Quartieren (nur falls lenkende Wirkung nachgewiesen werden kann)
- Anreize setzen, damit Autofahrer die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen oder Carsharing betreiben.

Gestützt auf diesen Grundsätzen nehmen wir zu den vorgeschlagenen Massnahmen wie folgt Stellung:

Erhöhung Parkgebühren für Auswärtige

Wir begrüssen im Grundsatz die Erhöhung der Parkgebühren für Auswärtige, um Anreize zu setzen auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und die Preisunterschiede zwischen den Parkplatzangeboten zu minimieren. Der Preis muss dabei höher zu liegen kommen als 860.- (U-Abo). Wir schlagen vor, dass man eine preisliche Unterscheidung vorsieht zwischen Pendlern, die in der Schweiz wohnhaft sind und Pendlern, die aus dem nahen Ausland kommen, da Erstere über die Bundes- und Mineralölsteuern ebenfalls zur Verkehrsinfrastruktur beitragen, während dies bei Letzteren in aller Regel nicht der Fall ist. Der Minimalpreis für Pendler, die in der Schweiz wohnhaft sind, muss dabei mindestens dem Jahresabonnement des U-Abos entsprechen, andernfalls kein finanzieller Anreiz besteht, auf die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Bei Pendlern aus dem nahen Ausland schlagen wir einen um 50% höheren Preis als das U-Abo-Jahresabonnement vor.

Bei der Preisfestsetzung der Parkgebühren für Auswertige (nicht für Anwohner) sollte eine quartierspezifische Unterscheidung parallel zum Parkierdruck geprüft werden.

Bei der Preisgestaltung sollte folgende Reihenfolge beachtet werden:

- a) Anwohner
- b) Firmen und Gewerbetreibende sowie Wochenaufenthalter
- c) Touristen und Besucher
- d) Pendler

Die vorgeschlagene Erhöhung der Besucherparkkarte begrüssen wir.

Keine Erhöhung der Parkgebühren für Anwohner

Auch wenn die Anwohnerparkkarte im Städtevergleich günstig ist, lehnen wir die Preiserhöhung für Anwohner im vorgeschlagenen Umfang ab. Bei interkantonalen Preisvergleichen muss die Gesamtbelastung berücksichtigt werden: Basel ist hier mit hohen Mieten, hohen Steuern und hohen Krankenkassenprämien am oberen Limit. Zudem sind wir der Meinung, dass die Erhöhung keine lenkende Wirkung zeigen wird und die Anwohner trotz der Erhöhung nicht auf den Bezug einer Anwohnerparkkarte verzichten werden. Es handelt sich folglich (im Gegensatz zu den Pendlern) nicht um eine Lenkungsabgabe, sondern um eine reine Steuererhöhung, die wir in Anbetracht der Gesamtbelastung ablehnen. Auch möchten wir keine quartierspezifischen Preisunterschiede für Anwohner, damit die Sozialverträglichkeit gewährleistet sein kann.

Finanzierung: Park+Ride – ein Erfolgsmodell? Zweckänderung des Pendlerfonds als zusätzliche Alternative prüfen

Idealerweise benutzen Auswärtige Park+Ride Angebote, um dann mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu gelangen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass nicht alle Gemeinden bereit sind, dazu Hand zu bieten. So hat sich Weil am Rhein geweigert, Park+Ride Angebote bereitzustellen, weil die Pendler nicht in ihrer Stadt haben wollten. Auf der anderen Seite hat Saint-Louis, kurz nach der Ankündigung des Kantons, die weissen Zonen aufzugeben, ohne Absprache mit Basel Parkplatzrestriktionen in ihrer Stadt durchgesetzt.

Die Park+Ride Bilanz ist aus unserer Sicht durchzogen. Wir schlagen vor, dass die Mehrerträge aus den Parkplatzgebühren nicht wie vorgeschlagen zur Hälfte in die Staatskasse gelangen, sondern vollumfänglich dem Pendlerfonds zugutekommen, da er nach unserem Vorschlag auch einzig von Pendlern alimentiert wird.

Gleichzeitig sollte eine Zweckänderung des Pendlerfonds geprüft werden:

- der Fonds soll unter anderem auch dazu dienen, ausländische Zubringerbusse zu finanzieren, d.h. wir wünschen uns, dass der elsässische Pendler aus dem Sundgau den Bus nimmt, um nach Basel zu kommen. Was bisher nicht möglich war, weil kein Privater das unternehmerische Risiko auf sich nehmen wollte. Wir denken, dass in Zeiten von Flixbus und Co. Bustransporte salonfähiger geworden sind. Mit den Subventionen soll ein regelmässiger Fahrdienst zu Pendlerzeiten sichergestellt werden.
- Die Mehreinnahmen sollen zudem den Anwohnern in den Quartieren zur Vergünstigung des Parkierens in unterirdischen Parkhäusern und Tiefgaragen zu Gute kommen (siehe einleitende Anmerkungen)
- Allenfalls könnten Mehreinnahmen auch für eine Förderung der Parkplatz- und Ladeinfrastruktur der Elektromobilität genutzt werden.

Bau von Quartierparkings

Allfällige Quartierparkings müssten selbsttragend sein und dürfen nicht gefördert werden. Wir lehnen deshalb auch die Entnahme von Finanzmittel aus dem Pendlerfonds zur Förderung der Quartierparkings ab. Unserer Meinung nach müssen die Mittel des Pendlerfonds benutzt werden,

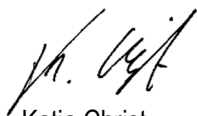
- um die Pendler zu bewegen, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit Bussen hierher zu kommen
- um die Anwohner von ihrem Parkierdruck zu entlasten
- den Suchverkehr einzuschränken
- die vorhandenen Parkplätze durch innovative Systeme besser auszunützen
- das unterschiedliche Pricing von oberirdischen und unterirdischen Parkplätzen auszugleichen

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Grünliberale Partei Basel-Stadt



Katja Christ
Parteipräsidentin glp BS
Grossrätin