

Teilrevision Umweltschutzgesetz (USG),
Bau- und Planungsgesetz (BPG) &
Parkraumbewirtschaftungsverordnung
(PRBV)

Vernehmlassungsbericht

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

6. Juli 2018

Bearbeitung

Stephan Pillwein

Dipl.-Ing. TU in Raumplanung und Raumordnung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	7
1	Hintergrund	9
2	Auswertung des Fragebogens	10
2.1	Thema 1: Einleitende Fragen	10
2.2	Thema 2: Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)	17
2.3	Thema 3: Fragen zur Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)	33
2.4	Thema 4: Fragen zur Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)	35
2.5	Thema 5: Weitere Anliegen	46
	Anhang	50

Zusammenfassung

Die Revision der §§ 16-19 Umweltschutzgesetz (USG), des § 74 Bau- und Planungsgesetz (BPG) und der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) soll zukünftig zu einem Rückgang der Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum führen. Gleichzeitig ist die Förderung von privaten, neu erstellten Quartierparkings anzustreben. Das Basler Amt für Mobilität hat zur öffentlichen Vernehmlassung 35 Organisationen, politische Parteien und weitere Interessensverbände eingeladen, sich zu den Änderungen zu äussern. Insgesamt gingen 38 Rückmeldungen beim Amt für Mobilität ein.

Die Vernehmlassung zum Entwurf der Revision der §§ 16-19 USG, des § 74 BPG und der PRBV wurde per Fragebogen durchgeführt. Die Kommentare, Pro- und Contra-Argumente sowie Anmerkungen fielen sehr divers aus. Es sind vor allem die Themen Errichtung von Quartierparkings, Erhöhung von Parkgebühren, Vergabepaxis von Parkkarten und Eindämmung des Parksuchverkehrs die von den Institutionen verschiedenartig kommentiert wurden. Abschliessend bleibt ein disperses Bild der Stellungnahmen, das wiederum aufzeigt, dass die Parkierungspolitik ein sensibles und weitreichendes Thema ist. Die Vernehmlassung hat unterschiedliche Interpretationen für die zukünftige Parkierungspolitik hervorgebracht. Immerhin wurde die grundsätzliche Stossrichtung der künftigen Parkierungspolitik von einer Mehrheit der Antwortenden befürwortet.

1 Hintergrund

Der Regierungsrat hat sich zum Ziel gesetzt, die Auslastung der Strassenparkierung auf 90 bis 95% zu reduzieren. Mit der 2016 umgesetzten Parkraumbewirtschaftung konnte die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum zwar leicht reduziert werden, nichtsdestotrotz herrscht in dicht besiedelten Wohnquartieren zeitweise eine Auslastung von über 100%. Es werden demnach mehr Fahrzeuge illegal parkiert, als im Strassenraum freie Parkplätze zur Verfügung stehen. Mit den Teilrevisionen der o.a. Gesetze und Verordnung soll die Überauslastung auf das vorgegebene Mass reduziert werden. Als Folge dessen ist mit einem Rückgang des Parksuchverkehrs zu rechnen. Dieses Ziel soll unter anderem mithilfe der Umsetzung von privaten Quartierparkings und einer Anpassung der Parkgebühren im Strassenraum erreicht werden.

Hierfür bedarf es unter anderem einer Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) zur Festlegung der neuen Parkgebühren. Die §§ 16-19 des Umweltschutzgesetzes (USG), sowie der § 74 des Bau- und Planungsgesetzes müssen im Hinblick auf die privaten Quartierparkings revidiert werden. Der Regierungsrat hat am 13. März 2018 die entsprechenden Vorlagen zur Vernehmlassung freigegeben.

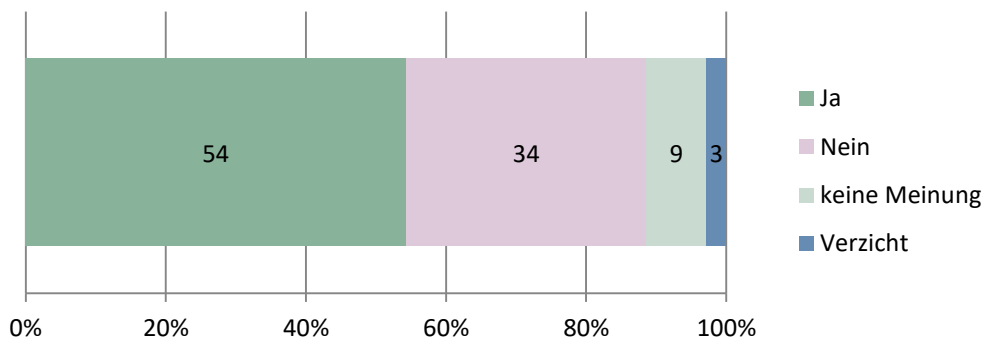
Die relevanten Unterlagen zur öffentlichen Vernehmlassung wurden auf der Website des Kantons publiziert. Zudem wurden Gemeinden, politische Parteien, Verkehrsverbände, Quartierverbände und weitere Interessenverbände direkt eingeladen. Im Anhang sind alle 38 Institutionen, die eine Rückmeldung gegeben haben, aufgeführt.

2 Auswertung des Fragebogens

Der Fragebogen ist in fünf Fragebatterien unterteilt worden, wovon die ersten vier mit quantitativen und qualitativen Fragestellungen ausgestattet waren. Zur quantitativen Fragebeantwortung standen die Antwortmöglichkeiten *Ja*, *Nein* und *keine Meinung* zur Auswahl. Der Fragenblock fünf war rein qualitativ ausgelegt. Hat eine Institution eine Frage mit *Ja* und *Nein* beantwortet, so wurde diese Frage mit *keine Meinung* bei der Auswertung behandelt. Das Auslassen einer Antwort wird mit *ungültig* bewertet, es sei denn die Institution hat schriftlich darauf verzichtet; dann wurde die Frage mit *Verzicht* in die Auswertung mit aufgenommen. Vier Rückmeldungen bestanden nur aus einer schriftlichen Stellungnahme ohne dass der Fragebogen ausgefüllt wurde. Diese Stellungnahmen flossen nicht in die statistische Auswertung mit ein. Die wesentlichen Kommentare daraus wurden aber aufgenommen. Oft können die vorgebrachten Argumente in ihrem detailreichen Umfang nicht zur Gänze wiedergegeben werden. Die häufigsten Kommentare von Befürwortern und Kritikern sind aber angeführt.

2.1 Thema 1: Einleitende Fragen

Frage 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?



Zusammenfassung der Kommentare

Die Eröffnungsfrage des Vernehmlassungsfragebogens wird von den Befürwortern damit quittiert, dass aufgrund freier Parkplätze der Suchverkehr eingedämmt bzw. verkürzt würde und somit auch die Sicherheit erhöht werden kann. Es werden auch Auslastungsmaxima von 85 bis 90% gefordert.

Die Kritiker - deren Anteil um 21%-Punkte niedriger ausfällt - kommentieren die Auslastungs-Frage in vielfältiger Weise. Ein kurzer Auszug aus der Fülle an Antworten soll dies veranschaulichen:

- aktuell sind gar keine Auslastungszahlen bekannt; es gibt auch kein Verfahren um diese korrekt zu erfassen,
- als schnelle Massnahme kann der Zugang für Pendler angegangen werden; mit den günstigen Pendlerkarten missbrauchen sie Wohnquartiere zum Parkieren oder
- Pendlerfonds dafür nutzen, dass der passende Parkierungsraum für Pendler vom Betrieb zur Verfügung gestellt wird.

Grundsätzlich wird das Vorhaben der Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs aber positiv aufgenommen.

Stimmen der Befürworter

Die CVP unterstützt den Vorstoss, die Parkplatzauslastung in den Quartieren anzugehen. Dahingehend könnte bei dieser Gelegenheit das Baugesetz angepasst und die vorgeschriebene Maximalanzahl für Parkplätze aufgehoben werden. Auch die niedrigen Preise für Pendler- und Besucherkarten sollen angepasst werden.

Die Evangelische Partei sieht freie Parkplätze als Lockmittel für Verkehr an. Es sollen keine neuen Parkplätze entstehen, die Steuerung soll über den Preis geschehen.

Die Zustimmung der Grünen Partei kommt mit einem Appell, das Parkplatangebot nicht auszudehnen, da dadurch mehr Fahrten verursacht werden. Zudem verstösst eine Ausdehnung von Parkraum gegen Art. 13 und 13b des USG. Für die Grünen sollte der Fokus auf

- nachfrageorientierter Bepreisung, Kostenwahrheit im Parkierungswesen,
- klarer Beschränkung der Nutzungsrecht von Strassenparkplätzen,
- Förderung autofreier Haushalte, auch durch richt-/zonenplanerische Mittel und
- Förderung von car-sharing und car-pooling für Haushalte und Unternehmen liegen.

Die LDP begrüsst das Vorhaben zur Parkraumreduktion. Die Verallgemeinerung «*in allen Quartieren*» wird als störend empfunden, da, gemäss beiliegender Graphik, die Auslastung in einzelnen Quartieren sehr unterschiedlich ausfällt.

Stimmen der Kritiker

Der ACS beider Basel erachtet die Vermeidung (oder zumindest die Eindämmung) von Parkplatzsuchverkehr als sinnvolles Ziel. Dafür sieht der ACS beider Basel aber die Festlegung einer Mindestzahl von Strassenparkplätzen die nicht unterschritten werden darf als zielführend an, nicht deren maximale Auslastung.

Die FDP begrüsst Massnahmen, die die Auslastung der Strassenparkplätze und die Parkplatzsuche reduzieren. Es wird aber die Frage in den Raum gestellt, ob die Auslastung nicht gar unter 90% sein sollte, damit ein spürbarer Effekt erreicht wird.

Aufgrund des zu grossen Nutzungsdrucks auf den öffentlichen Raum ist laut SP eine angestrebte Parkplatzauslastung von 90 bis 95% nicht realistisch. Es ist eine Auslastung von 95 bis 100% anzustreben. Wird diese Quote unterschritten, sind Parkplätze umzuwandeln. Das Vorhaben Strassenparkplätze aufzulösen und diese dem öffentlichen Raum der Bevölkerung zurück zu geben, wird begrüsst.

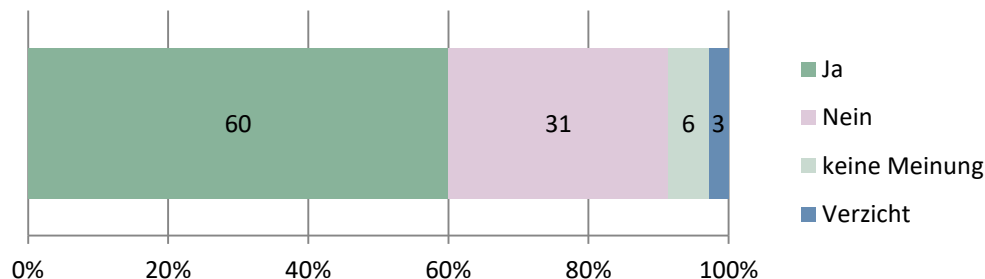
Die SVP sieht die maximale Auslastung von 90 bis 95% der Strassenparkplätze nicht durch eine Anhebung von Gebühren für die Anwohnerparkkarten als erreichbar an. Dafür müssten zusätzliche Parkflächen geschaffen werden. Die SVP spricht sich gegen eine zunehmende Verknappung an Parkflächen in den Quartieren aus. Die Problematik des Parksuchverkehrs geht auf eine verfehlte Verkehrspolitik von SP, Grünem Bündnis, GLP und dem Regierungsrat zurück.

Vom VCS beider Basel wird eingebracht, dass es keine gesetzliche Verpflichtung für den Kanton gibt, auf öffentlichem oder privatem Grund Raum für das Abstellen von Privat-Fahrzeugen bereit zu stellen. Hinzu kommt, dass Parkraum auf öffentlichem Grund immer einer Güterabwägung in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten, dem Grün- und Freiraum etc. unterliegt. Eine Festlegung zur optimalen Auslastung wird daher als nicht statthaft angesehen. Der Suchverkehr kann mit dem Vorschlag der 90 bis 95%igen Auslastung von Parkplätzen nicht eingedämmt werden, da damit eine bessere PP-Verfügbarkeit suggeriert wird und somit Mehrverkehr entsteht. Mit einer

100% Auslastung, also keine Aussicht auf freie Parkplätze, oder mit Informationen zu freien Parkplätzen kann Suchverkehr unterbunden werden.

Basels starke Alternative verneint diese Frage mit dem Hinweis, dass bei 5-10% freien Parkplätzen, diese automatisch auch gesucht werden. Auf längere Sicht hätte dies eine steigende Erwartungshaltung der Parkplatzsuchenden zur Folge. Um auf bisher wenig genutzte Parkings in der Umgebung von Quartieren auszuweichen ist in den bereits belasteten Quartieren eine 100% Auslastung nötig. Das Angebot muss ausserhalb der Quartiere attraktiver gestaltet werden. Eine aktivere Bewerbung von Park-and-Ride-Möglichkeiten gilt von Seiten BastA! als begrüssenswert. Abschliessend wird angemerkt, dass freie Parkplätze der gesetzlichen Vorgabe den Verkehr um 10% bis 2020 zu reduzieren entgegenstehen und dass die Nutzung freier unterirdische Parkplätze effizienter zu gestalten ist.

Frage 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?



Zusammenfassung der Kommentare

Auf die vom Amt für Mobilität vorgebrachte Frage zur Erhöhung der Parkgebühren gemäss Frage 1.2 reagieren 60% mit Zustimmung. Zu den 31%, die die Parkgebührenerhöhung in dieser Form ablehnen, kommen noch 6%, die zu diesem Thema *keine Meinung* haben.

Die Unterstützer der Parkgebührenerhöhung bringen ihre Meinung mit unterschiedlichen Argumenten und durchzuführenden Massnahmen vor. Eine offensichtlich wichtige Rolle nimmt der öffentliche Raum ein, der als begrenztes Gut beschrieben wird. Etwaige Aufwertungen, Umnutzungen, Belebungen oder auch Massnahmen wie Sharing-Modelle werden mit der aktuellen PP-Politik be- und verhindert. Die geplante Gebührenerhöhung ist zu niedrig angesetzt und reicht zudem nicht allen Stellungnehmenden weit genug. Insbesondere die Pendlerkarten (Tages- und Halbtageskarten) sind zu günstig und müssen an die «leer» stehenden Parkhaus-Tarife angeglichen werden. Die Gebührenerhöhung der Anwohnerparkkarte hingegen wird als «Raubzug auf die eigenen Steuerzahler» bezeichnet und soll nicht kommen, da die Anwohner bereits mit diversen Steuern den Parkraum finanzieren. Die Tarifgestaltung soll sich auch nach der Fahrzeuggrösse richten, es soll die Anzahl der Anwohnerparkkarten je Geschäftsbetrieb auf drei reduziert werden und auch der Ausschluss von Wohnwagen bei der Abgabe von Anwohnerparkkarten wird gefordert.

- Grundsätzlicher Tenor:
 - Gebühren für den MIV von aussen und nicht die Anwohner mit hohen Gebühren bestrafen
 - stärkere Erhöhung der Parkgebühren auf Allmend

Die kritischen Stimmen hingegen argumentieren, dass eine Erhöhung der Parkgebühren Autofahrer diskriminiert. Gebühren sollen zu einer Internalisierung von verursachten Kosten beitragen, aber keine grundsätzliche Lenkungsfunktion haben, welche den Konsumpräferenzen zuwider läuft.

Stimmen der Befürworter

Die CVP und die EVP sind sich einig. Sie bestätigen, dass die Stossrichtung auf jeden Fall zweckmässig ist, sind jedoch der Meinung, dass die vorgeschlagene Erhöhung zu niedrig angesetzt ist.

Zusätzlich zur Erhöhung der Parkgebühren vertritt die Grüne Partei auch die Haltung, dass eine Verlagerung nur erfolgt wenn bei allen privaten und öffentlichen

Parkings die Kompensation oberirdisch 1:1 ist. Ausserdem ist die Gestaltung des Strassenraums derart anzugehen, dass nachträglich keine illegalen Parkplätze entstehen.

Die SP merkt an, dass öffentlicher Raum ein begrenztes Gut ist. Diese wertvolle Ressource konkurriert vielerorts mit Parkierung. Daher ist eine angemessene Parkgebühr notwendig, die auch dazu führen kann, dass Parkieren auf privatem Grund (Stellplatz) attraktiver wird. Die SP gibt zu bedenken, dass die Attraktivität der Anwohnerparkkarte mit dem Versprechen einer durchschnittlichen Parkplatzauslastung von 95 bis 100% erhöht wird. Ob die Erhöhung des Preises ausreichend ist, damit eine signifikante Verlagerung auf private PP stattfinden wird, bleibt fraglich.

Der VCS beider Basel sieht die Erhöhung der Parkgebühren als besonders lenkungswirksam für weisse oberirdische Parkplätze sowie für Besucherparkkarten und Pendlerparkkarten an. Die Verlagerung des stehenden MIV von der Allmend auf private Flächen soll final dazu dienen, diese freigewordenen PP auf Allmend aufzuheben und einer stadtverträglichen, wertvollen Nutzung zukommen zu lassen. Andernfalls ziehen die frei gewordenen PP nur wieder Mehrverkehr an.

Auch Basels starke Alternative kommentiert die Frage 2, dass die Erhöhung der Parkgebühren nötig ist. Sie sieht vor allem dadurch die Erhöhung der Attraktivität von Tiefgaragen-Einstellplätzen gegeben.

Stimmen der Kritiker

Der ACS beider Basel kritisiert, dass die vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung darauf abzielt nicht die Bedürfnisse von Anwohnern, Stadtbesuchern und Gewerbetreibenden zu berücksichtigen. Stattdessen wird die Nachfrage gelenkt, indem die Nutzung von Parkplätzen zeitlich eingeschränkt und verteuert wird.

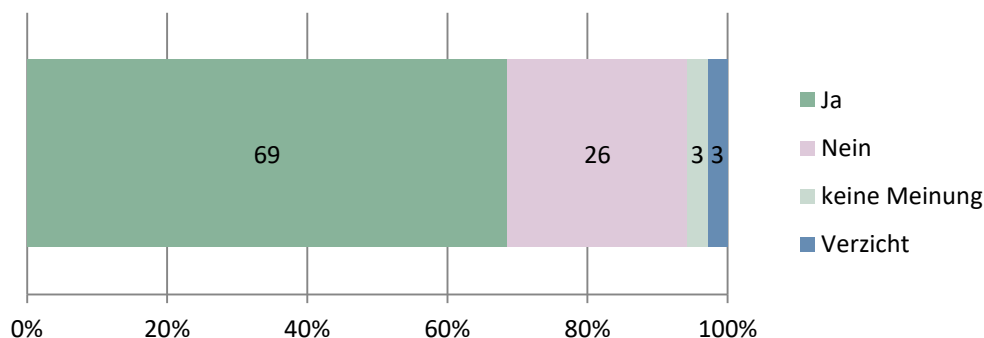
Die FDP zweifelt die Wirksamkeit der Massnahme «Parkgebührenerhöhung» an, weil die Knappheit der Parkplätze ein hausgemachtes Problem ist. Der Rückbau von über 1000 Parkplätzen und die Bekämpfung der Schaffung privater Parkplätze haben zu dieser Knappheit geführt.

Die SVP merkt an, dass der Parkplatzabbau der letzten Jahren zur aktuellen Situation geführt hat und fordert, andere Massnahmen als die Erhöhung von Parkgebühren, um in den Quartieren ausreichend Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner zur Verfügung zu stellen.

Von der LDP wird eine Anhebung der Parkgebühren vehement abgelehnt. Ihrer Ansicht nach müssen die Anwohnerparkkarten auf dem heutigen Niveau bleiben und die Pendlerparkkarten deutlich verteuert werden. Die Pendler sollen ihre Fahrzeuge ausserhalb abstellen und mit dem ÖV zu ihren Arbeitsplätzen gelangen.

Die Grünliberale Partei lehnt die Preiserhöhung für Anwohner im vorgeschlagenen Umfang ab. Da Basel bereits hohe Mieten, hohe Steuern und hohen Krankenkassenprämien aufweist, wird die Meinung vertreten, dass eine Erhöhung keine lenkende Wirkung hätte und die Anwohner trotz der Erhöhung nicht auf den Bezug einer Anwohnerparkkarte verzichten werden.

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



Zusammenfassung

Die in Frage 1.3 vorgestellte Mitfinanzierung des Kantons von privaten Quartierparkings wird von etwas mehr als $\frac{1}{3}$ aller Rückmeldungen für sinnvoll erachtet. Auffällig ist, dass die schriftlichen Begründungen der Kritiker der kantonalen Mitfinanzierungen ausführlicher und mit sachlichen Argumenten formuliert wurden. Als Finanzierungsmittel wird des Öfteren der Pendlerfonds erwähnt - von Seiten Befürwortern genauso wie von Seiten Kritikern. Während die Befürworter den Pendlerfonds als das geeignete Finanzierungsmittel ansehen, wird auf der anderen Seite proklamiert, dass derartige Kosten nicht aus der Staatskasse zu bezahlen sind, sondern von der automobilen Bevölkerung zu tragen sind. Es kommt ansonsten zu einer zusätzlichen Subventionierung des MIV, obwohl die Aufgabe des Pendlerfonds in der Förderung eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs liegt. Der Pendlerfonds soll dafür verwendet werden, die Pendlerströme in die Quartiere zu verhindern, die Pendler zu bewegen mit dem ÖV anzureisen und die vorhandenen Parkplätze durch innovative Systeme besser auszunützen. Des Weiteren kann eine Steuerung auch über die Verteuerung der Allmend-Parkplätze erfolgen. Eine Mitfinanzierung der Quartierparkings fördert schlussendlich den MIV. Die daraus resultierende Zunahme an Pendler-Strömen widerspricht der geforderten Verringerung des MIV um 10% gemäss § 13 Abs. 2 USG.

Die Befürworter argumentieren, dass die Pendlerkarten Geld in die Kassen spielen und ein Teil davon zu Gunsten der Anwohner und dem Quartier rückgeführt werden kann. Eine etwaige Parkgebührenerhöhung soll in den Strassenerhalt fliessen, sowie in Quartierparkings investiert werden. Es sollen Quartierparkings zudem nicht nur in dicht bebauten Wohnquartieren mitfinanziert werden, sondern in erster Linie dort, wo eine Nachfrage besteht. Es wird allerdings auch von Befürworterseite angemerkt, dass sich bei dieser Art der Mitfinanzierung die Frage nach der politischen Legitimation stellt, sollte es bei der Mitfinanzierung um Summen gehen, die gemäss Finanzhaushaltsgesetz einen Beschluss des Grossen Rates oder gar dem fakultativen Referendum unterstellt sind.

Stimmen der Befürworter

Grundsätzlich votiert der ACS beider Basel dafür, dass sich der Staat so wenig wie möglich in die Angelegenheiten Privater einmischen soll, wenn jedoch die Nachfrage von privaten Quartierparkings besteht, kann der Pendlerfonds zur Mitfinanzierung verwendet werden.

Auch die EVP kann sich die Mitfinanzierung vorstellen, aber nur unter der Prämisse, dass dafür nur die Einnahmen der Anwohnerparkkarten, die in den Pendlerfonds fliessen, verwendet werden. Die Subventionierung darf nicht mit Steuergeldern erfolgen. Der Bevölkerungsmehrheit ohne Auto ist die Subventionierung der Autohaltenden nicht zuzumuten.

Die FDP begründet ihre Zustimmung damit, dass es richtig sei, einen Teil der Einnahmen aus den Parkgebühren wieder den Automobilisten zukommen zu lassen.

Für die Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt stellt die Mitfinanzierung von Quartierparkings durch den Kanton ein sinnvolles Mittel dar, um die Parkplatzverfügbarkeit in dicht bebauten Wohnquartieren zu verbessern. Es wird vorgeschlagen, dass die Beiträge aus dem Pendlerfonds zukünftig dem Finanzhaushaltsgesetz unterstellt werden. Alternativ dazu ist die Finanzierung von Quartierparkings auch über das ordentliche Kantonsbudget vorstellbar. Wenn es mitfinanzierte Parkiermöglichkeiten gibt, so sollen diese den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Kostenmiete vermietet werden und die Nutzungsdauer vertraglich fixiert werden.

Auch die SVP Basel-Stadt unterstützt die kantonale Mitfinanzierung, bleibt aber skeptisch, ob genug solcher Quartierparkings umgesetzt werden können. Grund dafür ist, dass bei dem aktuellen Projekt «Landhofparking» der Widerstand enorm gross ist.

Die LDP spricht sich für Quartierparkings aus, mit der Bedingung, dass oberirdisch keine Parkplätze aufgehoben werden. Zur Frage der Mitfinanzierung wurde kein Kommentar abgegeben.

Stimmen der Kritiker

Die Grüne Partei Basel-Stadt spricht sich gegen subventioniertes Parken aus und argumentiert, dass es im Interesse der Bevölkerung ist, dass PendlerInnen und Freizeit-Besucher mit dem ÖV oder dem Velo in die Stadt kommen.

Der VCS beider Basel begründet sein Votum damit, dass derartige Kosten von der automobilen Bevölkerung zu tragen sei und nicht durch die allgemeine Staatskasse zu finanzieren sei. Anstatt der Erhöhung der Anzahl Parkplätze, spricht sich der VCS beider Basel für eine Bewirtschaftung aus um die Parkplatz-Nachfrage einzudämmen.

Basels starke Alternative vertritt eine ähnliche Meinung wie der VCS beider Basel. Investitionen für einen Parkplatz müssen über den Mietzins, einen Arbeitsvertrag und ähnliche private Verträge aufgefangen werden. Weiter empfiehlt die Partei, dass die Gebühren für oberirdische Parkplätze erhöht werden, damit sie der Knappheit des Angebotes gerecht werden.

Die CVP hat zu Frage 1.3 keinen Kommentar abgegeben.

Grundsätzliche Stossrichtung (Empfehlungen Metron)

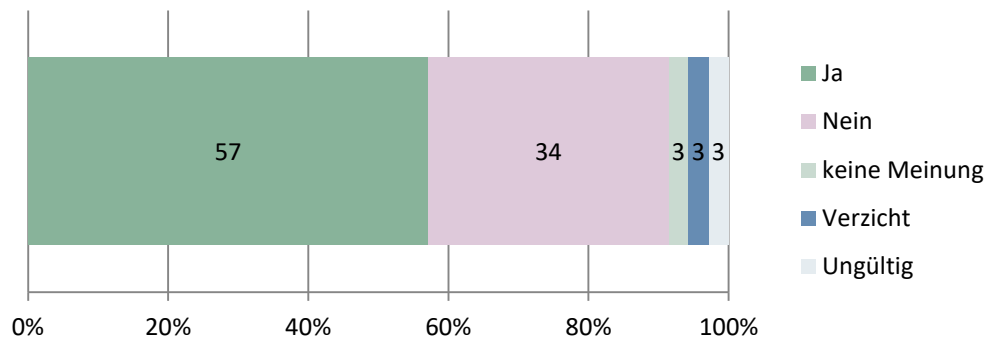
Die grundsätzliche Stossrichtung der künftigen Parkierungspolitik findet in der Vernehmlassung eine, wenn auch knappe Mehrheit. Der Vorschlag der Vernehmlassungsvorlage stellt bereits einen Kompromiss zwischen den Extrempositionen („PP-Abbau und deutlich höhere Parkgebühren“ versus „mehr öffentliche Parkplätze ohne zusätzliche Gebühren“) dar. Die grundsätzliche Stossrichtung der künftigen Parkierungspolitik sollte deshalb beibehalten werden.

2.2 Thema 2: Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 16 Abs. 2 Parkplätze auf öffentlichem Grund (USG)

«Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern 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) sowie ansässige Geschäftsbetriebe.»**



Zusammenfassung

Obwohl sich die Mehrheit für die Konkretisierung ausspricht, sind es vor allem die Kritiker, die sich mit zahlreichen Argumenten gegen eine Begriffskonkretisierung aussprechen.

Von den Befürwortern sind kurze Stellungnahmen eingegangen. Sie kategorisieren Geschäftsansässige als gleichermaßen Betroffene, plädieren dafür, Arbeitnehmende und Wochenaufenthalter bei einer Begriffskonkretisierung auszuschliessen und fürchten aber auch, dass die vorgeschlagene Präzisierung eine Verschärfung zur Folge hat, wenn bisherige Nutzer keine Karte mehr beziehen können.

Auf Seiten der Kritiker sind umfangreichere Kommentare zu Konkretisierung der «gleichermaßen Betroffenen» eingegangen. Es wird argumentiert, dass die bisherige Definition mit dem Begriff «Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern» ausreichend ist und die Konkretisierung erst Sinn macht, wenn vorher die Auswirkungen einer Anpassung des Regimes für Anwohner überprüft worden ist. Zudem wird die Konkretisierung des Begriffs «gleichermaßen Betroffene» im Gesetz festzuschreiben aus gesetzestechnischen Gründen abgelehnt. Hingegen soll die Konkretisierung in der dazugehörigen Verordnung festgeschrieben werden.

Einige Institutionen / Privatpersonen lehnen die Konkretisierung des Begriffes ab, sehen aber auch keinen nachvollziehbaren Grund, weshalb Wochenaufenthalterinnen und -halter, die keine Steuern im Kanton Basel-Stadt bezahlen eine subventionierte Anwohnerparkkarte beziehen dürfen.

Konkretisierung „gleichermassen Betroffener“ (Empfehlung Metron)

Eine Konkretisierung des heutigen vagen Begriffes sollte auf jeden Fall vorgenommen werden. Zu prüfen ist aber, ob ansässige Geschäftsbetriebe und Wochenaufenthalter tatsächlich die gleichen Vorrechte wie Anwohnerinnen und Anwohner erhalten sollen (vgl. auch Frage 12). Denkbar wäre hier eine preisliche Abstufung.

Frage 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)

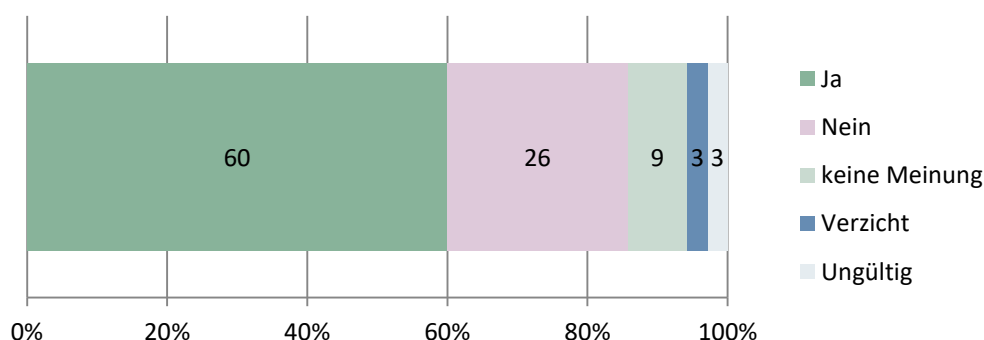
Vorschlag Amt für Mobilität - § 17 USG Finanzielle Unterstützung von **Parkierungsanlagen Autoparkgaragen** (USG)

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

² Dieses Verbot gilt nicht für:

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) ~~Anwohnerparkplätze in Quartierparkingsgaragen nach § 19^{bis} welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermaßen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.~~

³ in modifizierter Form im § 19^{bis} verschoben»



Zusammenfassung

Für Frage 2.5 gingen vergleichsweise wenige Kommentare zum Vorschlag des Amtes für Mobilität mit den Fragebögen ein. Aufgrund der hohen Zustimmung von 60% gibt es für die meisten Institutionen folglich keine notwendigen Anpassungen. Unterstützer, wie die Handelskammer beider Basel stimmen den Ausnahmeregelungen zu, möchten aber sämtliche Parkplätze in Quartierparkings von einem Verbot der finanziellen Unterstützung ausnehmen. Ihr Vorschlag, den auch der Gewerbeverband Basel-Stadt teilt, für eine neue Formulierung lautet:

² Dieses Verbot gilt nicht für:

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) Quartierparkings nach § 19^{bis};

Eine Wortmeldung einer Institution deutet an, dass die redaktionellen Anpassungen der Zielformulierung entsprechen, die Strassenparkplätze in Quartierparkings zu verschieben.

Als eine der wenigen kritischen Stellungnahmen gilt die der Grünen Partei Basel-Stadt. Während sie mit der Anpassung in Abs. 1b einverstanden ist, wird jene in Abs. 2 nicht als redaktionelle, sondern als wesentliche inhaltliche Anpassung angesehen (weiteres dazu bei Frage 2.7).

Der VCS beider Basel sehen darin nicht bloss redaktionelle Anpassungen; die Verschiebung von § 17 Abs. 3 USG geht mit wesentlichen inhaltlichen Änderungen einher, die den Umweltschutz im USG verschlechtern. Der neue § 19 wird abgelehnt.

Basels starke Alternative lehnt diese redaktionelle Anpassung ebenfalls ab: «Die Präzisierung sollte die Geschäftsbetriebe ausnehmen: Wir wollen nicht, dass auswärtige Kunden anfangen, im Quartier nach Parkplätzen zu suchen.»¹Die Gemeinde Riehen lehnt die Änderung des § 17 Abs. 2 lit. b) ab. Die finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen soll bezüglich Quartierparkings weiterhin nicht nur für Anwohnerparkplätze, sondern auch für Parkplätze für gleichermassen Betroffene gelten.

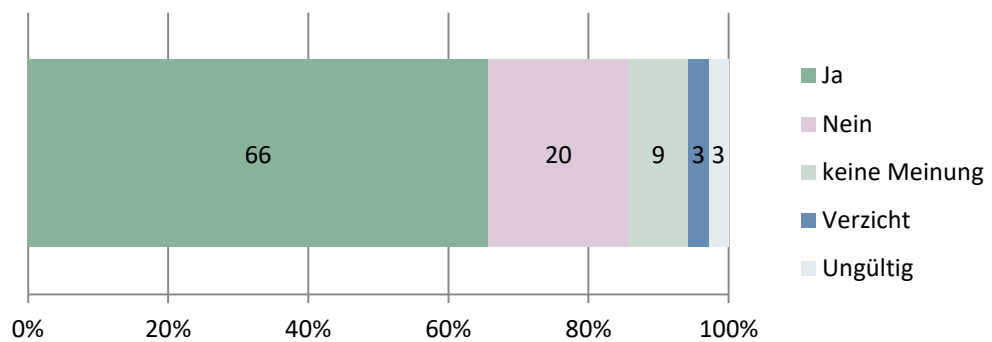
¹ Mit Präzisierung nimmt Basels starke Alternative Bezug auf den Erläuterungsbericht: Unter 3.2 wird formuliert: «Unter dem Begriff "Anwohnerparkplätze" sollen im Einklang mit § 16 USG bzw. § 5 PRBV Abstellplätze für schriftlich gemeldet gemeldete Anwohnerinnen und Anwohner, für ansässige **Geschäftsbetriebe** [...] verstanden werden.»

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

Vorschlag Amt für Mobilität - § 19 Park-and-Ride-Anlagen (USG)

«¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind ~~Parkgaragen oder Parkplatzanlagen~~ **Parkieranlagen** 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.

² unverändert»



Zusammenfassung

Mit einer Zustimmung von $\frac{2}{3}$ spricht sich eine überwiegende Mehrheit für die redaktionellen Anpassungen in Bezug auf Park-and-Ride-Anlagen aus. Nur 20% - das sind sieben Institutionen - haben Einwände, die begründet dargelegt werden. Auch bei dieser Frage wurden nur wenige Kommentare, die die Wahl der Antwort begründen, abgegeben.

Der Gewerbeverband Basel etwa argumentiert die Ablehnung folgendermassen: Gemäss den Erläuterungen zur Vorlage gibt es nur Parkieranlagen für den motorisierten Verkehr. Aus semantischen Gründen ist daher von «Abstellplätzen für Velos» zu sprechen. Ähnlich sieht es die Handelskammer beider Basel: Da der Begriff Parkieranlagen explizit nur im Kontext mit motorisierten Privatfahrzeugen vorgesehen ist, wird folgende Präzisierung vorgeschlagen:

«[...] **Parkieranlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder Abstellplätze für Velos** [...]»

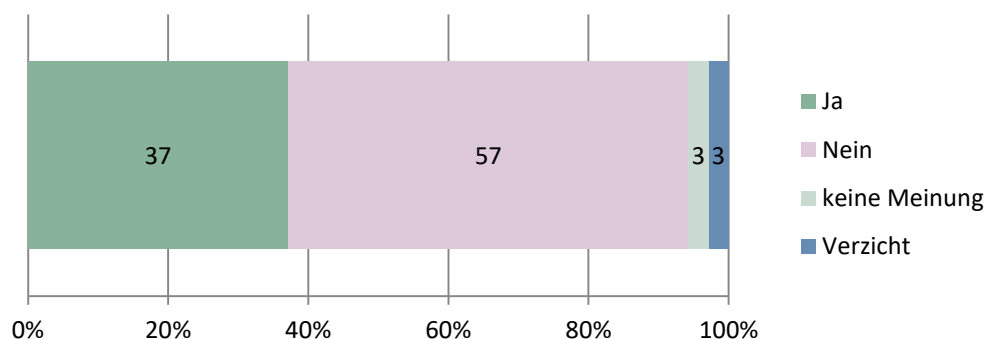
Umgang mit redaktionellen Anpassungen (Empfehlung Metron)

Die redaktionellen Anpassungen sind sinnvoll und sollten unverändert beibehalten werden. Die geäußerten Kritiken gehören zur Frage 8 und 9. Sie werden dort diskutiert.

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 19^{bis} Abs. 1 Quartierparkings (USG)

«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.»



Zusammenfassung

Zur Frage 7 äusserten sich 37% der Befragten mit Zustimmung, knapp 60% lehnen den Vorschlag von § 19^{bis} USG ab. Unter den Befürwortern wird die Meinung vertreten, dass jede Nutzergruppe ausreichend Parkraum zur Verfügung haben sollte. Manche Antworten deckten sich in folgender ähnlicher Argumentation: «Wir sind damit einverstanden, dass allen an einer Parkierung interessierten Nutzergruppen (egal ob Anwohnende, Auswärtige oder gleichermassen Betroffene) zu einem kostendeckenden Preis dahin gehend gelenkt werden, dass sie unterirdische Parkierungsanlagen benutzen.»

Die Haltungen der *Nein*-Votierenden führen an, dass durch die Öffnung von Quartierparkings Mehrverkehr zu Lasten der anwohnenden Bevölkerung generiert wird. Es wird ein neuer Anreiz geboten, mit dem Fahrzeug direkt in das Quartier zu fahren. Zudem wird die Definition von Quartierparking mit dieser Revision schlichtweg umgedeutet: Mit Quartierparking ist die Verlegung von Parkplätzen unter den Boden gemeint, damit oberirdisch Platz für Grünraum, Spielstrassen, Velostreifen und breitere Trottoirs entstehen kann. Mit Quartierparking ist nicht der Ausbau von Parkplätzen und neuen Angeboten für weitere Nutzergruppen gemeint. Dies wird der Revision in einigen Wortmeldungen vorgeworfen. Zahlreiche Kommentare fassen die Ablehnung kurz zusammen: «Quartierparkings sind für das Quartier. »

Stimmen der Befürworter

Die CVP ist einverstanden, dass allen interessierten Nutzergruppen ausreichend Parkraum zur Verfügung gestellt wird und von ihnen auch belegt werden darf.

Die Evangelische Volkspartei Basel-Stadt ist einverstanden, dass allen an einer Parkierung interessierten Nutzergruppen (egal ob Anwohnende, Auswärtige oder gleichermassen Betroffene) zu einem kostendeckenden Preis dahin gehend gelenkt werden, dass sie unterirdische Parkieranlagen benutzen.

Für die SVP steht ausser Frage, dass ein Anteil an Parkplätzen in Quartierparkings auch für Dritte zur Verfügung stehen soll; sie sollen sich in ihrer Mobilität nicht einschränken lassen. Priorität haben aber Anwohnerinnen und Anwohner.

Stimmen der Kritiker

Der ACS beider Basel verneint Frage 2.7, da die Nutzungseinschränkung auf Parkiermöglichkeiten, die nicht vom Staat mitfinanziert wurden, als nicht akzeptabel gesehen wird. Dass allen interessierten Nutzergruppen ausreichend Parkraum zur Verfügung gestellt wird, wird aber grundsätzlich akzeptiert.

Die FDP argumentiert ihr *Nein* damit, dass der Kanton doch an der Finanzierung von Quartierparkings beteiligen könnte, wenn die Regierung der Meinung ist, dass Autos vermehrt in Quartierparkings abgestellt werden sollen.

Die Grüne Partei kritisiert den vorliegenden Vorschlag. Quartierparkings würden zusätzliche Parkplätze zur Verfügung stellen und massiv Mehrverkehr in die Quartiere führen. Es wird weiter argumentiert, dass bei einem Parkplatzmangel in Quartieren längst ein privater Investor ein solches Quartierparking auf eigene Kosten umgesetzt hätte. Scheinbar ist der Parkplatzdruck nicht gegeben.

Die Sozialdemokratische Partei lehnt den Vorschlag gemäss Frage 7 ab. Die Partei merkt an, dass 75% der Parkplätze Anwohnerparkplätze sein müssen, damit sichergestellt werden kann, dass die Quartierparkings auch den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung stehen.

Der VCS beider Basel stimmt gegen die formulierte Aufweichung, da somit die Bemühungen des Kantons den Pendlerverkehr auf umweltfreundliche Alternativen zu verlagern widerstrebt.

Basels starker Alternative fehlt es an einer Massnahme, die einen Teil der auswärtigen PendlerInnen auf den ÖV verlagern hilft. Das Risiko des Suchverkehrs nimmt dadurch zu und widerstrebt den Anstrengungen, den Pendlerverkehr auf den ÖV zu verlagern. Weiter wird kritisiert, dass die Verlagerung der Quartierparkings in Tiefgaragen nicht vorgegeben wurde.

Die LDP verweist bei ihrem Kommentar zur Ablehnung zu Frage 7 auf ihre Antwort zur Frage 2: Die Parkraumbewirtschaftung hat den ausdrücklichen Zweck, Anwohnende zu privilegieren. Mit der Öffnung der Quartierparkings für Auswärtige wird dieses Privileg zu einem guten Teil entwertet.

Öffnung Quartierparkings für Auswärtige (Empfehlung Metron)

Obwohl die quantitative Auswertung ein negatives Bild zeigt, sollte die Öffnung der Quartierparkings beibehalten werden. Dies unter anderem auch, weil gewichtige Interessensgruppe (ACS, FDP) die Frage mit „Nein“ beantwortet haben, obwohl sie eigentlich für eine Öffnung sind.

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

Vorschlag Amt für Mobilität - § 19^{bis} Quartierparkings (USG)

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

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

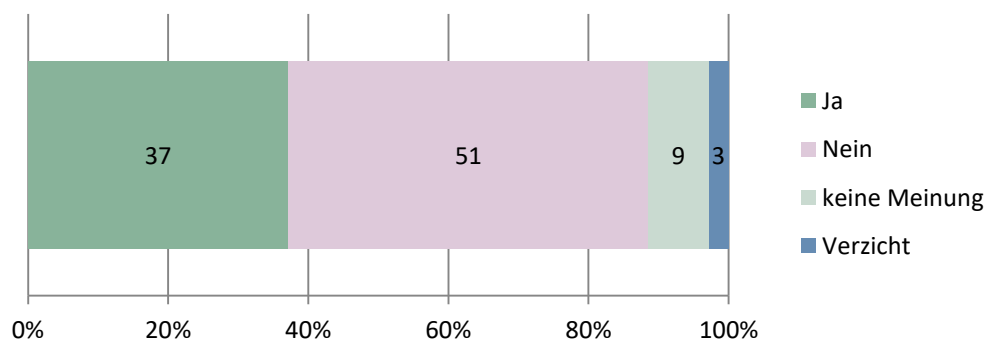
³ Öffentlich zugängliche Quartierparkings sind mit Parkgebühren zu bewirtschaften und rund um die Uhr zugänglich zu halten. Sie dürfen nur erstellt werden, sofern im Umfeld der Anlage bis zu einer maximalen Distanz von 500 Metern die gleiche Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben wird

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

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

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

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



Zusammenfassung

Das Ergebnis der Auswertung der Frage 8 ist dem der vorangegangenen Frage sehr ähnlich. Auffällig hoch ist der Anteil von zwölf Prozent mit der Antwort *keine Meinung*. Ein grosser Teil der Befürworter der Flexibilisierung fügt in seinen Kommentaren an, dass die Kompensationspflicht generell abgeschafft werden soll. Die Flexibilisierung wird als Schritt in die richtige Richtung gewertet; der Parkplatzabbau auf Allmend muss aber gestoppt werden, da das Quartierparking als Ergänzung und nicht als Ersatz für das PP-Angebot auf Allmend wirken soll. Die Flexibilisierung wird auch dahingehend befürwortet, da zeitliche Unterschiede wegen Einsparungen zwischen Realisierung und Abbau in der heutigen Zeit nicht zu vermeiden sind.

Als Argument gegen die Flexibilisierung wird angeführt, dass der öffentliche Raum den Menschen und nicht den Autos zur Verfügung stehen soll. Bei einer ausreichenden Zahl an Quartier-Parkplätzen sollen Strassen-Parkplätze abgeschafft werden. Hinzu kommt, dass bei einer Kompensationsquote von 1:1 die Auslastung nie auf 90% fallen kann, wenn heute die Parkplätze zu über 100% ausgelastet sind. Die Formulierung zur Flexibilisierung der Kompensationspflicht wird als kontraproduktiv angesehen: statt den Suchverkehr in den Strassen zu vermindern, sollen die Anwohner oberirdische Parkplätze frei räumen, damit Pendler und andere nicht quartiersbezogene Besucher leichter einen Parkplatz finden können. Die neue Regelung ist keine Kompensation mehr, sondern ein Mechanismus um den Bau neuer Parkplätze aus einer vorgelagerten Parkplatz-Nachfrage zu legitimieren. Mit der neuen Regelung wird das ursprüngliche Konzept des Quartierparkings (oberirdische durch unterirdische Parkplätze zu ersetzen) unterlaufen (§ 74 Abs. 5 BPG und § 11 Abs. 3 PPV).

Stimmen der Befürworter

Der ACS beider Basel unterstützt die Anpassung des § 19^{bis} USG, wobei für die gänzliche Abschaffung der Kompensationspflicht plädiert wird. Denn mit der Aufhebung der bisher geltenden Benutzungs-Beschränkung wird dem Problem der Parkplatznot zunächst begegnet. Gleichzeitig verschärft aber die Kompensationspflicht das Problem auf Allmend wieder.

Aufgrund der Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze hat sich die Parkplatzsituation verschärft. Die FDP ist daher der Meinung, dass die Kompensation grundsätzlich zu überdenken ist.

Stimmen der Kritiker

Die CVP ist für eine komplette Abschaffung der Kompensationspflicht.

Die EVP plädiert dafür, dass der öffentliche Raum den Menschen und nicht den Autos zur Verfügung steht. Bei einer ausreichenden Zahl an Quartier-Parkplätzen, sollen Strassen-Parkplätze abgeschafft werden.

Für die Grüne Partei ist nicht eine zu geringe Anzahl Parkplätze das Problem, sondern zu viele PendlerInnen und MIV-Gäste. Die Kompensationspflicht muss weiter bestehen und soll auch bei privaten Investoren 1:1 angehoben werden. Damit die Anwohnenden am Abend und an den Wochenenden einen Parkplatz finden, sollte die Bewirtschaftung via blaue Zone abends bis 21 Uhr und auf die Wochenenden ausgedehnt werden. Ist dies bundesrechtlich nicht möglich, so sollen die betroffenen Strassenabschnitte in gebührenpflichtige weisse Zonen umgewandelt werden. Letztendlich wird angemerkt, dass die Aufhebung der Kompensationspflicht keine Garantie bietet, dass die Auslastung tatsächlich sinkt.

Für die SP ist der Vorschlag der Flexibilisierung der Kompensationspflicht ersatzlos zu streichen, da sie dazu führt, dass mehr Parkplätze geschaffen werden.

Da die Kompensationspflicht heute schon nicht funktioniert (aktuell: KuMu-Parking), wird von der SVP diese Idee aktuell abgelehnt.

Der VCS beider Basel argumentiert, dass mit den vorgeschlagenen Kompensationsregeln der Kanton eine Pflicht zur Bereitstellung von Fläche für das Abstellen privater Gegenstände auf öffentlichem Grund anerkennt. Dies wird grundsätzlich abgelehnt.

Die Partei BastA! ist mit dem Absatz 4 nicht einverstanden und fordert eine Kompensation von mindestens 1:1. Der höhere Prozentsatz führt zur besseren Erfüllung des Vorhabens, Parkplätze von den Quartierstrassen in die Tiefgaragen zu verlagern. Der Inhalt von Absatz 5 ist Sache des Zuzügers und nicht des Kantons. Absatz 6 wird ebenso abgelehnt, da dieser die Argumentation der Absätze 4 und 5 aufnimmt.

Die LDP fordert, dass in Gebieten mit hohem Parkierdruck gänzlich auf eine Kompensation verzichtet wird. Eine Verringerung des Suchverkehrs ist sonst nicht erreichbar.

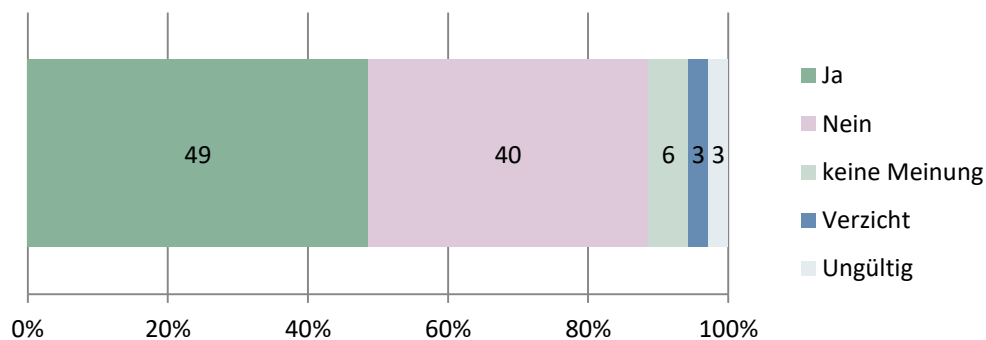
Kompensationsregeln (Empfehlung Metron)

Obwohl die quantitative Auswertung ein negatives Bild zeigt, sollen die Kompensationsregeln wie vorgeschlagen weiter verfolgt werden. Der Vorschlag wird der unterschiedlichen Situation in den verschiedenen Gebieten gerecht. Er stellt ausserdem bereits einen Kompromiss dar, zwischen denjenigen Kreisen, die immer und überall eine 1:1 Kompensation fordern und denjenigen Kreisen, die komplett auf eine Kompensation verzichten wollen.

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 19^{ter} Abs. 1 Pendlerfonds (USG)

«¹Aus 80% der Bruttoeinnahmen der Pendlerparkkarten und der Besucherparkkarten sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Anwohnerparkkarten wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespiesen. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.»



Zusammenfassung

Ähnlich wie bei den vorangegangenen Fragen, fallen die Stellungnahmen derjenigen Institutionen, die mit *Nein* votieren ausführlicher aus, als jene der Befürworter.

Von den Befürwortern wird die Mitfinanzierung aus dem Pendlerfonds für Projekte in Basel-Stadt als wünschenswert angesehen. Dazu zählt etwa, dass zum bisherigen Fondszweck (P&R-Anlagen und Anwohnerparkplätze in Quartierparkings) auch Park-and-Pool-Anlagen in die Nennung aufgenommen werden.

Die SP merkt an, dass die Quersubventionierung mit Verweis auf Frage 3 schlüssig ist.

Die kritischen Stimmen entgegnen, dass Parkierung auf öffentlichen Plätzen nicht mehr subventioniert werden soll. Der Pendlerfonds ist ausreichend ausgestattet und dessen Zweck ist es primär den Ausbau des Langsamverkehrs und nicht den Bau von Quartierparkings zu finanzieren. Zusätzlich wird die Erhebung der Gebühren für eine Anwohnerparkkarte dezidiert abgelehnt. Dies wird jedoch mit zwei unterschiedlichen Argumentationslinien begründet:

1. das eingenommene Geld der Anwohner darf nicht in den Pendlerfonds fliessen bzw.
2. das eingenommene Geld der Pendler muss in den Pendlerfonds einbezahlt werden, nicht das der Anwohner.

Wenn es aber doch zu einer Erhöhung der Anwohnerparkkarte kommt, dann sollen 100% für die Mitfinanzierung von Quartierparkings und in den Strassenerhalt fliessen. Alles andere kommt einer Zweckentfremdung gleich.

Die Grüne Partei verortet genügend Geld im Pendlerfonds. Dieses soll zur Erstellung von Bike-and-Ride-Anlagen ausserhalb der Stadt, Förderung von Fuss- und Velowegen und den Ausbau des ÖV genutzt werden. Geld darf keinesfalls für Quartierpar-

kings zweckentfremdet werden, da dies dem Gesetzes- und Volksauftrag widerspricht, den MIV zu reduzieren. Das Geld aus Anwohnerparkkarten soll wie bisher zu 100% in die Staatskasse fliessen.

Verwendung der zusätzlichen Mittel aus APK's (Empfehlung Metron)

Dies ist eine rein politische Frage. Metron verzichtet deshalb auf eine explizite Empfehlung.

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 19^{ter} Abs. 2 bis 5 Pendlerfonds (USG)

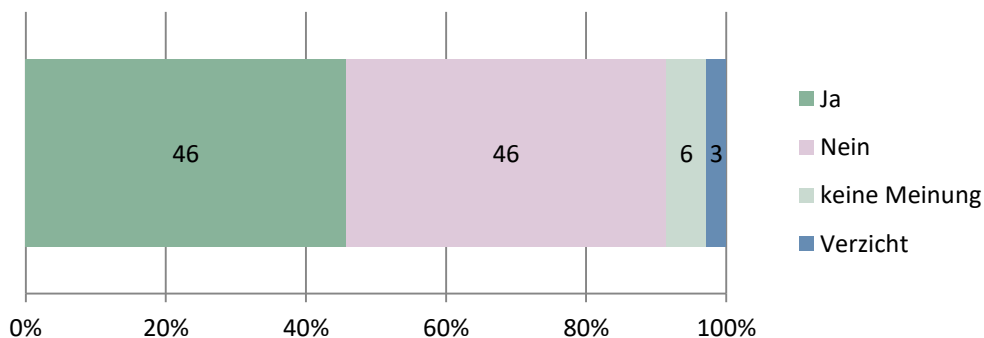
«² Aus den Mitteln des Fonds können mitfinanziert werden:

- a) Park-and-Ride-Anlagen
- b) Anwohnerparkplätze in Quartierparkings
- c) Weitere Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs

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 Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Kanton beitragen.

⁵ Der Finanzierungsanteil des Pendlerfonds beträgt in der Regel maximal 2.0 Mio. Franken. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten.»



Zusammenfassung

Zwischen den Befürwortern und Kritikern herrscht statistische Ausgewogenheit. Der Umstand, dass die Verordnung zum Pendlerfonds, die wesentliche Sachverhalte regelt, die mit der Revision der Parkierungspolitik neu geregelt werden müssen (§ 3 Abs. § lit. a bis e Pendlerfondsverordnung) nicht Teil dieser Vernehmlassung ist, wird von beiden Seiten als störend, nicht nachvollziehbar, gar unseriös angesehen. Uneinigkeit herrscht über den Umgang mit den Mehreinnahmen aus dem Pendlerfonds. Während die Befürworter der Frage 10 für die Mitfinanzierung von Quartierparkings und dem Strassenerhalt durch den Pendlerfonds votieren, merken die Gegner (abermals) an, dass der Pendlerfonds nur zur direkten und gezielten Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrs eingesetzt werden soll.

Von einer Institution, die den Vorschlag gutheisst, wird angemerkt, dass es zu prüfen ist, ob der Pendlerfonds dem Finanzhaushaltsgesetz unterstellt und damit die politische Legitimation der Auszahlungen erhöht werden soll.

Zu den kritischen Institutionen zählt unter anderem der ACS beider Basel der eine Mitfinanzierung von

- a) *Park-and-Ride-Anlagen für motorisierte Fahrzeuge sowie*
- b) *Anwohnerparkplätze in Quartierparkings,*
- c) *Weitere Massnahmen*

befürwortet.

Ähnliches wird vom Gewerbeverband gefordert. Gelder sind zweckgebunden im Sinne des MIV einzusetzen; folgende Anpassungen werden gefordert:

- a) *Park-and-Ride-Anlagen*
- b) *Anwohnerparkplätze in Quartierparkings*
- c) ~~*Weitere Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs*~~

Weitere Institutionen sind einer ähnlichen Meinung und fordern die Streichung des Absatzes 3. Folgende Ausführungen gehen näher darauf ein.

Die Grüne Partei merkt an, dass alle anderen Verwendungszwecke als der Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs durch den Pendlerfonds abgelehnt werden.

Die Handelskammer beider Basel fordert im Absatz 3 lit c) zu streichen, da diese Form der Mittelverwendung dem Grundsatz entgegenstehen könnte, dass Infrastruktur auf jenen Verkehrsträgern auszubauen ist, auf denen die Nachfrage vorhanden ist. Bei dem Vorschlag besteht die Gefahr, dass die Förderung des umweltverträglichen Pendlerverkehrs zu einem Randaspekt reduziert wird («*Weitere Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs*»). § 19^{ter} Abs. 2b USG Neu: «*Anwohnerparkplätze in Quartierparkings*» tragen per se nichts zum Umweltschutz bei, im Gegenteil: ist deren Bau, wie geplant, gekoppelt an die Parkplatznachfrage, die es zu befriedigen gilt, wirken sie sich sogar umweltschädlich aus, weil die neu geschaffenen Parkplätze, Parkplätze auf Allmend freigeben, die Mehrverkehr durch den geschaffenen Anreiz generieren. Mit dem Vorschlag wäre die Zweckbestimmung des Pendlerfonds nicht mehr bindend.

Weitere kritische Stimmen geben an, dass der Pendlerfonds nur zur direkten und gezielten Förderung eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs einzusetzen ist. Dahingehend widersprechen die Anwohnerparkplätze in Quartierparkings dem Auftrag des Pendlerfonds, denn sie erleichtern und fördern den Pendlerverkehr in die Quartiere statt ihn zu vermindern. Es muss sichergestellt werden, dass die Zahlungen des Pendlerfonds der parlamentarischen Kontrolle unterstellt werden.

Die ursprüngliche Bestimmung (§ 19 Abs. 5 USG) knüpft die Mittelverwendung des Pendlerfonds an den Nutzen, welches das mitfinanzierte Projekt für einen umweltverträglichen Pendlerverkehr hat. Mit der Neuformulierung in § 19^{ter} Abs. 2 bis 5 USG wird dieser Grundsatz verworfen, er gilt nur noch als eine Möglichkeit (Abs. 2 lit. c), nicht mehr aber für alle Projekte. Das widerspricht den ursprünglichen Absichten, die mit der Einführung des Pendlerfonds verfolgt wurden. Quartierparkings haben gemäss den vorliegenden Revisionsentwürfen keine Berechtigung im USG, da sie nicht zum Umweltschutz beitragen, sondern in ihrer Funktion, eine übermässige Parkierungsnachfrage zu befriedigen, umweltschädigend sind.

Mittelverwendung Pendlerfonds (Empfehlung Metron)

Die Rückmeldungen zeigen, dass keine Einigkeit besteht, für welche Massnahmen der Pendlerfonds in seiner ursprünglichen Konzeption gedacht war. Es ist deshalb richtig, dass die wesentlichen Grundsätze der Pendlerfondsverordnung ins Gesetz geschrieben

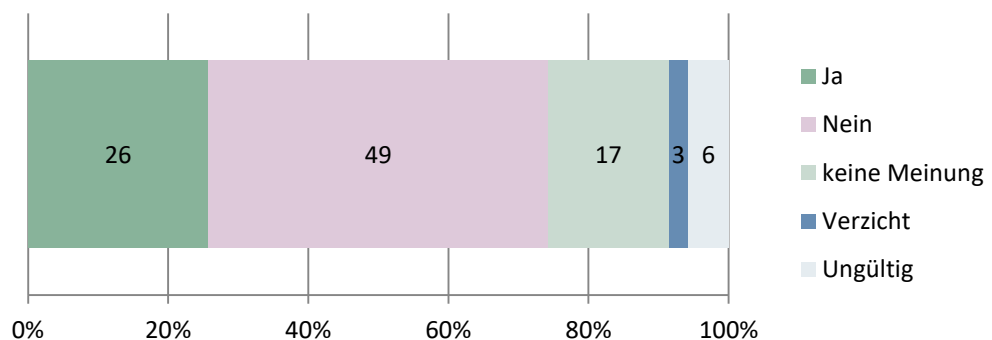
werden. Damit erhält das Parlament die Gelegenheit sich zu den einzelnen Verwendungszwecken zu äussern.

2.3 Thema 3: Fragen zur Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 74 Abs. 3 Abstellplätze für Autos

«Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, ~~eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen Quartierparkings zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze auf Allmend aufhebt, wenn die Bedingungen gemäss § 19^{bis} USG eingehalten sind. Die Publikationen des Baubehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen. Für die Berechnung der Kompensationspflicht in der Baubewilligung können sowohl Parkplätze angerechnet werden, die bereits rechtskräftig aufgehoben sind, als auch Parkplätze, deren Aufhebung erst geplant ist.~~»



Zusammenfassung

Im Rückblick auf Frage 2.8 wird von zahlreichen Institutionen auf den Verzicht der Kompensationspflicht verwiesen und an dieser Stelle nochmals mit einem *Nein* votiert. Bei dieser Frage handelt es sich auch um jene, zu der die meisten Institutionen *keine Meinung* vertreten (17%). Ebenso argumentieren einige Teilnehmer des Fragebogens mit ihrer Haltung zur Stellungnahme der letztjährigen Revision der Parkplatzverordnung und den diesbezüglichen Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz. An dieser Stelle wurde des Öfteren die ersatzlose Streichung des § 74 BPG gefordert. Diese Linie wird nach wie vor von einigen Interessensgruppen (z.B. ACS) vertreten. Die Grüne Partei ist hingegen nicht einverstanden, dass bereits rechtskräftig aufgehobene Parkplätze ebenfalls angerechnet werden können. Die Partei formuliert Bestimmungen zur Kompensationspflicht, die folgendes beinhalten müssen:

- Der Radius von 500 m muss zwingend eingehalten werden.
- Die Kompensationspflicht muss bei allen neugebauten Parkplätzen in Basel 1:1 sein. Nur so findet eine reale Verlagerung von der Oberfläche unter den Boden statt.
- Es dürfen nur Parkplätze angerechnet werden, die nicht ohnehin aufgehoben werden und die in engem zeitlichem Verhältnis zum Parkplatz-Neubau stehen. Werden zum Beispiel Parkplätze aufgehoben, weil es sie

nicht braucht, weil sie laut aktuellen Normen oder Verordnungen gar nicht mehr gebaut würden usw., dürfen sie nicht angerechnet werden. Analogie zur CO₂-Kompensationspflicht.

- d) Die Parkplätze auf Allmend müssen am Tag der Eröffnung des Parkings aufgehoben sei. Sonst gewöhnen sich Pendler und Besucher an das ausweitete Parkplatz-Angebot.
- e) Die Parkplätze auf Allmend müssen dauerhaft und baulich gesichert aufgehoben werden.

Jene Gruppierungen, die der Neuregelung zustimmen, bringen vor, dass es sinnvoll erscheint, alle Bestimmungen an einem Ort zu sammeln.

Kompensationspflicht ins USG (Empfehlung Metron)

Aus fachlicher Sicht ist es absolut richtig, dass die Kompensationspflicht nur noch in einem Gesetz festgehalten wird. Die ablehnenden Stimmen beziehen sich auch viel weniger auf diese rechtliche Vereinfachung als vielmehr auf inhaltliche Elemente der Kompensationspflicht (vgl. Frage 8).

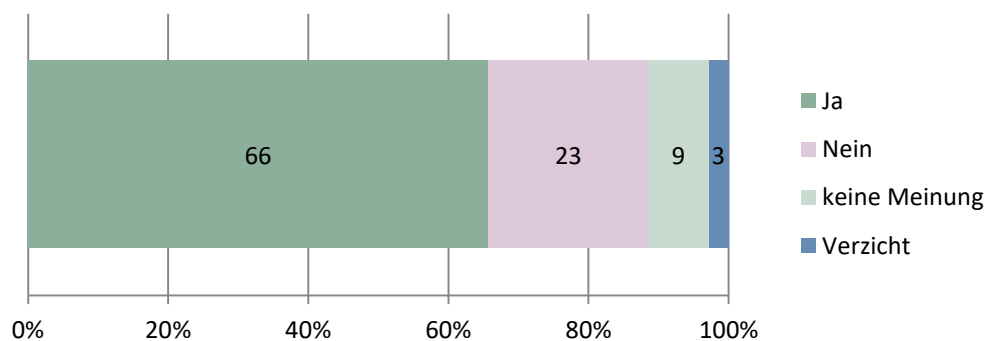
2.4 Thema 4: Fragen zur Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 5 Abs. 2 Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarten für leichte Motorwagen (PRBV)

«Zum Bezug von Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarten für leichte Motorwagen sind berechtigt:

- schriftenpolizeilich in Basel-Stadt gemeldete Anwohnerinnen und Anwohner für **einen jeden** auf ihren Namen und ihre Adresse in der entsprechenden Parkkarten-Zone eingelösten leichten Motorwagen, sofern das Fahrzeug in dieser Zone seinen Standort hat;
- unverändert
- andere von Parkzeitbeschränkungen in einer Parkkarten-Zone gleichermaßen betroffene Personen für **einen jeden** auf ihren Namen eingetragenen leichten Motorwagen, welcher in dieser Zone seinen Standort hat. Als gleichermaßen Betroffene gelten Personen, welche auf Grund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und -aufenthalter).»



Zusammenfassung

Die statistische Auswertung zur Frage 12 zeigt eine mehrheitliche Zustimmung zum Vorschlag des Amtes für Mobilität zur Regulierung der Anwohnerparkkarte. Auffallend ist, dass, unabhängig von der Antwort, wenige Kommentare zu dieser Frage abgegeben wurden.

Die Unterstützer dieser Vorlage bestärken das Amt für Mobilität, indem eine Vielzahl der Kommentare «nur eine Anwohnerparkkarte pro Haushalt» fordert. Es wird auch vorgeschlagen, diese Massnahme an das Einkommen zu knüpfen, da nicht alle die im Besitz von zwei Autos sind auch zwangsläufig besser gestellt sind. Zusätzlich soll geregelt werden, dass reine Freizeitfahrzeuge kein Bezugsrecht für eine Anwohnerparkkarte haben sollen; wenn Fahrzeuge nur in den Ferien oder an den Wochenenden

benutzt werden, ist es für Halter durchaus zumutbar für diese ausserhalb der blauen Zonen Parkplätze zu suchen.

Die Institutionen, die diese Massnahme ablehnen, begründen dies damit, dass sie zu Lasten der Anwohner geht. Zudem macht sie keinen grossen Sinn, da nicht die Quartierbevölkerung das Problem ist. Es wird gefordert den §5 Abs. 2 PRBV unverändert beizubehalten.

Stimmen der Befürworter

Basels starke Alternative begrüsst den Vorstoss, denn wenn jemand mehr als ein Auto besitzt ist es zu begrüessen, wenn jedes zusätzliche Auto nicht am Strassenrand, sondern in einem Einstellplatz etc. steht.

Die CVP sieht die Beschränkung auf eine Anwohnerparkkarte als sinnvoll, denn wer sich zwei Autos leisten kann, der soll sich auch mindestens einen privaten Abstellplatz leisten können.

Die Grüne Partei unterstützt den Vorschlag, merkt aber an, dass dieser pro Haushalt gelten soll. Auch sollen WochenaufenthalterInnen keine Anwohnerparkkarten erhalten. Zudem soll die Anwohnerparkkarte subsidiär vergeben werden: es erhalten die Personen eine Anwohnerparkkarte, die kein eigene Abstellmöglichkeit haben.

Die SP fordert die Vergabepaxis neu zu überdenken. Es soll von den AnwohnerInnen der Nachweis erbracht werden, dass er / sie auf eine Parkkarte angewiesen ist.

Der VCS beider Basel sieht die Anpassung zwingend und sieht Handlungsbedarf in der Vergabepaxis der Anwohnerparkkarten. Es soll der Nachweis auf Anspruch gebracht werden. Pro Haushalt soll es nur eine Anwohnerparkkarte geben.

Die LDP Basel-Stadt und die EVP haben zu Frage 12 keine Wortmeldung abgegeben.

Stimmen der Kritiker

Die FDP gibt zum Bedenken, dass damit die Verfügbarkeit kaum reduziert wird, Anwohner aber unnötig behindert und bestraft werden.

Die SVP sieht mit diesem Vorschlag eine Diskriminierung der Anwohnerinnen und Anwohner. Mit dieser Vergabepaxis kann kein Ziel erreicht werden.

ACS beider Basel hat zu Frage 4.12 keine Wortmeldung abgegeben.

Beschränkung APK auf eine pro Person (Empfehlung Metron)

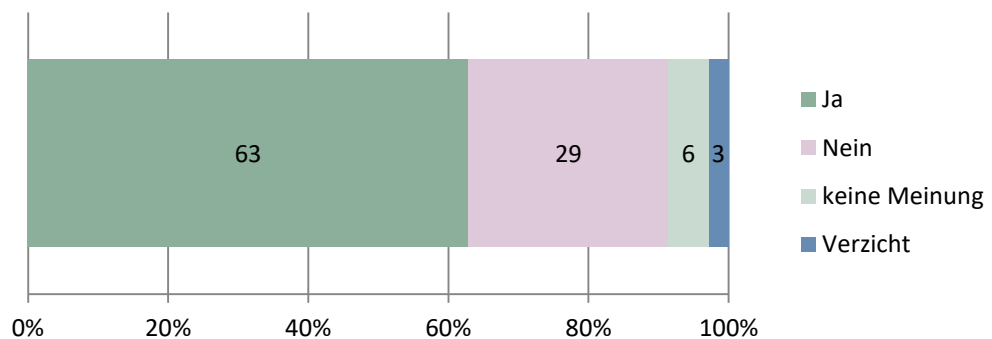
Die Mehrheit der Rückmeldungen steht der Beschränkung, die auch aus fachlicher Sicht und im Quervergleich mit anderen Städten sinnvoll ist, positiv gegenüber. Die Beschränkung sollte deshalb beibehalten werden.

Der ebenfalls geforderte Bedarfsnachweis bzw. der Nachweis, dass im eigenen Haus kein Parkplatz zur Verfügung steht, ist hingegen in Basel-Stadt nicht sinnvoll, da hier keine Parkplatzerstellungspflicht gilt. Eine solche Regelung würde deshalb Investoren, die bewusst auf die Schaffung von Parkplätzen verzichten und die damit zu einer höheren Auslastung der Strassenparkplätze beitragen ungerechtfertigterweise bevorzugen.

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 5 Abs. 3 Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarten für leichte Motorwagen (PRBV)

«3 Personen gemäss Abs. 2 lit a oder c können Fahrzeuggemeinschaften bilden, sofern nur ein Mitglied Halterin oder Halter eines Fahrzeuges ist. Jedes Mitglied der Fahrzeuggemeinschaft kann für dieses Fahrzeug auf seine eigene Wohnsitzadresse eine Anwohnerinnen- oder Anwohnerparkkarte gemäss Abs. 4 beziehen. Das Verfahren zur Anerkennung als Fahrzeuggemeinschaft regelt die Kantonspolizei, Abteilung Verkehr.»



Zusammenfassung

Die Übersicht der Antworten zeigt eine deutliche Zustimmung für den Vorschlag zum Bezug von Anwohnerparkkarten für private Fahrzeuggemeinschaften. Nichtsdestotrotz hinterfragen beide Seiten des Spektrums inwiefern eine solche Regelung durchsetzbar bzw. kontrollierbar ist. Die Gefahr des Missbrauchs, sowie bessere Möglichkeiten Fahrzeuggemeinschaften zu fördern sind Themen die Befürworter wie Kritiker erwähnen.

Der Gewerbeverband fordert, dass zusätzlich die Motion der FDP vollumfänglich umgesetzt wird. Sie besagt, dass es Besitzern von im Kanton zugelassenen Motorfahrzeugen ermöglicht werden soll, zusätzlich zum eigenen PLZ-Kreis des Fahrzeuges auch Parkberechtigungen für andere PLZ-Kreise oder auch das gesamte Stadtgebiet zu erwerben. Folgende Anpassungen in § 5 Abs. 5 PRBV sind nötig.

«5 Eine Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarte für leichte Motorwagen kann zusätzlich für weitere Parkkarten-Zonen erworben werden. höchstens für zwei Parkkarten-Zonen erteilt werden. Die Innenstadt-Zone Nr. 4051 kann nicht als angrenzende oder als zusätzlich zu erwerbende Parkkarten-Zone erworben werden.»

Trotz des geringen Anteils von unter 30% sind sich die Stellungnahmen, die den Vorschlag aus Frage 13 ablehnen, einig. Eine Vergabe von Anwohnerparkkarten für Fahrzeuggemeinschaften ist schlichtweg nicht kontrollierbar und daher überflüssig. Es könnte zu missbräuchlichem Erwerb von Parkkarten in mehreren Anwohnerparkkartenzonen kommen. Die Förderung von Fahrzeuggemeinschaften liesse sich ohnedies

besser fördern. Die Reservation der attraktivsten Parkplätze auf Allmend für mobility und catch-a-car hätte einen grösseren Effekt ohne die Gefahr des Missbrauchs.

Die Grüne Partei findet Fahrgemeinschaften (*Anm. Metron: gemeint sind Fahrzeuggemeinschaften*) wichtig. Allerdings wurde gemäss Grüner Partei in der Stellungnahme des RR zur erwähnten Motion versprochen, dass die Erfüllung der Motion so geschieht, dass Missbrauch ausgeschlossen ist. Mit dem vorliegenden Vorschlag sieht die Grüne Partei dies nicht gegeben bzw. lässt dies offen. Darum wird diese Änderung abgelehnt.

APK für Fahrzeuggemeinschaften (Empfehlung Metron)

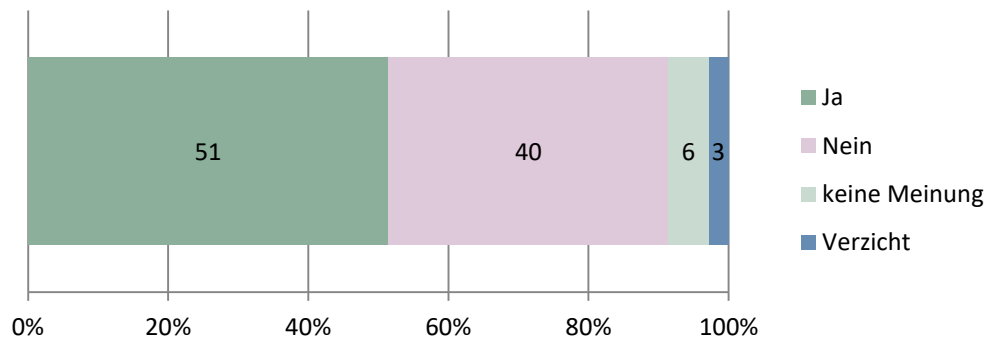
Die Umsetzung sollte wie vorgeschlagen vorgenommen werden. Das Beispiel Zürich hat gezeigt, dass kein relevanter Missbrauch auftritt. Falls doch ein Missbrauch feststellbar wird, kann der Vollzug in Anlehnung an die Stadt Biel verschärft werden, ohne dass die Verordnung angepasst werden müsste.

Frage 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 PRVB, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.1. Zur Verwendung der Mehreinnahmen siehe auch Frage 8)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 15 Abs. 1 lit a Gebühren für Monats- und Jahresparkkarten (PRBV)

«¹ Für die Parkkarten gelten folgende Nutzungsgebühren:

a) Für die Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarte für leichte Motorwagen (Preis pro Parkkarten-Zone) Fr. 22.--/Monat»



Zusammenfassung

Von den *Ja*- und *Nein*-Antworten wurden zahlreiche mit einem «aber» bzw. «mit Ergänzung» kommentiert. Die Gebührenerhöhung für Anwohnerparkkarten wird grundsätzlich begrüsst; für Diskussionsbedarf bei den eingegebenen Institutionen sorgt vor allem die Höhe bzw. die Art der Preisanhebung. Zum einen wird der einmalige Schritt der Erhöhung als zu radikal angesehen, zum anderen wird angemerkt, dass eine gestaffelte Anhebung präferiert würde.

Trotz der geplanten Erhöhung der Anwohnerparkkarte ist ein Privatparkplatz noch immer um ein Vielfaches teurer. Es wird bezweifelt, dass die Erhöhung zu einer Verlagerung auf Privatparkplätze führt. Damit einher geht die Befürchtung die Fahrzeug-Parkierung könnte sich in die basellandschaftlichen Gemeinden verlagern; das vorliegende Geschäft ist gemäss Stellungnahme von BL zwingend mit den umliegenden Gemeinden der Kernstadt zu koordinieren. Die Querfinanzierung des Pendlerfonds bzw. von privaten Quartierparkings mit 20% der Gebühren gleicht einer Zweckentfremdung. Eine Idee zur Gebührenerhöhung kommt vom Verein Rheinpromenade Basel, der die Kosten nach Fahrzeugart und Fahrzeuggrösse differenzieren würde. Die Formulierung «Erhöhung ... um zu» kommt einer Lenkungsmaßnahme gleich, die abgelehnt wird. In diesem Falle ist es einfacher, öffentliche Parkplätze für Anwohner auf Allmend weiter zu reduzieren.

Auf Seiten der Kritiker wird eine Erhöhung um 144 CHF als zu radikal angesehen. Von den Privatpersonen, die einen Fragebogen eingegeben haben, wird der

Wunsch geäußert den Preis auf heutigem Niveau beizubehalten. Weitere Ideen und Kommentare zur Erhöhung der Kosten der Anwohnerparkkarte lauten:

- a) schrittweise Erhöhung ins Auge fassen.
- b) Die Erhöhung ist nur unter der Auflage zulässig, dass die Einnahmen zweckgebunden für den Bau von Infrastruktur für den MIV eingesetzt werden.
- c) Eine Gebührenerhöhung kann diskutiert werden, wenn der Abbau von Parkplätzen gestoppt wird.
- d) Die Festsetzung der Preisanhebung wirkt willkürlich und wird nicht nachvollziehbar begründet.
- e) Mehreinnahmen müssen zu Gunsten des MIV in Quartierparkings investiert werden.

Stimmen der Befürworter

Die EVP verweist auf die Frage 2 wo bereits eine stärkere Erhöhung von Parkgebühren gefordert wird.

Der Grünen Partei geht die vorgeschlagene Erhöhung nicht weit genug und schlägt eine Preisorientierung vor, die sich nach anderen Schweizer Städten richtet, wo eine Anwohnerparkkarte rund 500.- bis 1900.- pro Jahr kostet. Der Kostendeckungsgrad im Parkierungswesen muss, so die Grüne Partei, mindestens so hoch sein wie der Durchschnitt beim ÖV auf BS-Boden. Es gibt keinen Grund, warum die Allgemeinheit den MIV stärker subventionieren soll als den ÖV. Die Ausklammerung der Kostenwahrheit im Verkehr ist unsozial, da arme Menschen von Kostenwahrheit im Verkehr netto profitieren würden und mehr Staatseinnahmen für den Sozial-Bereich zur Verfügung stünden. Die Mehreinnahmen müssen in die allgemeine Staatskasse fließen und nicht den MIV subventionieren.

Die SP ortet trotz Zustimmung zur Anhebung der Kosten für eine Anwohnerparkkarte, einen möglichen Widerstand in der Bevölkerung; ein Erhöhungsschritt von 148 CHF (*sic!*) ist für die SP zu gross. Eine Prüfung soll zeigen, ob eine schrittweise Erhöhung des Preises nicht auf eine breitere Akzeptanz in der Bevölkerung stösst.

Der VCS beider Basel gibt vor, dass der Preis der Anwohnerparkkarte mindestens die Kosten der öffentlichen Hand für die belegte Fläche decken muss. Eine APK muss zukünftig mindestens 400.- bis 700.- pro Jahr kosten und die Erhöhung hätte automatisch eine Verlagerung in Garagen zu Folge; daher sollen auch BPK und PPK massiv verteuert werden.

Basels starke Alternative knüpft eine Bedingung an den Vorschlag: Falls Basel eine höhere Knappheit an oberirdischen Parkplätzen aufweist (Nachfrage vs. Angebot), fordert sie höhere Gebühren als in vergleichbaren Schweizer Städten.

Stimmen der Kritiker

Der ACS beider Basel hält es für unpassend, die Gebühren gemäss Vorschlag anzuhöhen, da es schweizweit keine Städte gibt, die bezüglich Grösse, Funktion und insbesondere bezüglich ihrer Lage im Dreiländereck vergleichbar wären. Im Rückblick auf Frage 2 weist der ACS auch darauf hin, dass eine Nachfragelenkung über eine Gebührenerhöhung abgelehnt wird.

Die FDP lehnt diesen Vorschlag mit der Begründung ab, dass nicht die Anwohner ursächlich verantwortlich für den erhöhten Parkplatzdruck sind. Über eine Erhöhung der Gebühren kann man dann mit der FDP sprechen, wenn der anhaltende Abbau von Parkplätzen aufhört, sowie Quartierparkings erstellt und die Mehreinnahmen zweckgebunden in Quartierparkings investiert werden.

Die SVP lehnt eine Gebührenerhöhung ab.

Die LDP lehnt den Vorschlag ab, da die Erhöhung der Kosten für die Anwohnerparkkarte zu Lasten der Anwohnenden geht. Zudem wird davon ausgegangen, dass die Verfügbarkeit von Parkraum dadurch nicht erhöht wird.

Die CVP hat zu Frage 14 keine Wortmeldung abgegeben.

Tarif Anwohnerparkkarte (Empfehlung Metron)

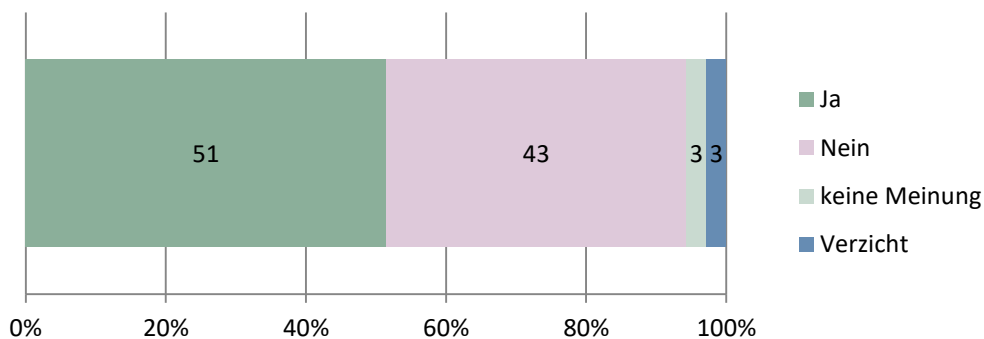
Aufgrund der effektiven Kosten eines Parkplatzes und aufgrund des Quervergleichs mit anderen Städten empfiehlt Metron mindestens die vorgeschlagene Tarifierhöhung weiter zu verfolgen.

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 15 Abs. 1 lit c Gebühren für Monats- und Jahresparkkarten (PRBV)

«¹ Für die Parkkarten gelten folgende Nutzungsgebühren:

- a) ...
- b) ...
- c) Für die Pendlerinnen- und Pendlerkarte Fr. 70.--/Monat»



Zusammenfassung

Die Befürworter und Kritiker bringen ihrerseits ähnliche Argumente vor. Es wird in den meisten Fällen die Pendlerparkkarte als zu günstig angesehen.

Die Grüne Partei hinterfragt ob die Bindung an den U-Abo Preis Sinn macht, stimmt dennoch für *Ja*. Sie plädiert dafür, dass man sich eher an den realen Kosten eines Parkplatzes in der blauen Zone (1500.-) orientieren sollte. Die Grünen weisen darauf hin, dass es einen regen Fahrzeug-Austausch zwischen Pendler- und Gewerbe-parkkarten gibt (Autopendler stellen das Geschäftsfahrzeug nachts mit der Gewerbe-parkkarte in der blauen Zone ab; morgens mit Privatauto kommend, wird diese mit der Pendlerparkkarte auf demselben Parkplatz abgestellt; am Abend passiert dieser Vorgang wieder umgekehrt; dies führt zu permanenter Belegung von PP von wenigen Personen)

Die Pendlerparkkarten sind ein Nebenschauplatz, da es nur rund 300 Stück für die ganze Stadt Basel gibt. Somit ist eine Anpassung nicht von grosser Relevanz. Die Orientierung der Koppelung des U-Abo wirkt zufällig gewählt, da das U-Abo im Vergleich mit anderen Städten für die Nutzenden ausserhalb der Kernagglomeration ein sehr günstiges Angebot darstellt. Konsequenterweise müsste der Preis für die Pendlerparkkarte deutlich höher ausfallen. Ausserdem nutzen zahlreiche Pendler die Variante via Besucherparkkarte, die billiger und bequemer ist, da der Arbeitgeber nicht einbezogen werden muss.

Der Grossteil, der den Vorschlag ablehnt, argumentiert, dass 70 Franken für eine Pendlerparkkarte bei weitem zu günstig sind. Mit dieser Massnahme gibt es keinen Grund zukünftig auf das Auto zu verzichten. Die Gebühren für eine Pendlerparkkarte müssen

sich an die Tagespauschale von öffentlichen Parkhäusern anlehnen oder gar am Preis eines privaten Abstellplatzes orientieren. Andere Institutionen lehnen den Vorschlag nicht aufgrund der Tariffhöhe ab. Es werden zum einen die fehlenden sachlichen Gründe für die Koppelung des Preises einer Pendlerparkkarte an die Preisentwicklung des U-Abos genannt, zum anderen kommt die Koppelung einem Lenkungszweck gleich, der abzulehnen ist.

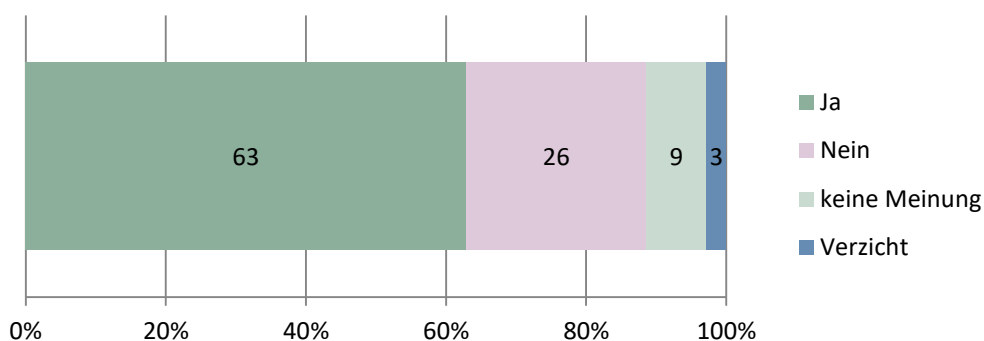
Tarif Pendlerparkkarte (Empfehlung Metron)

Da die Pendlerparkkarte nur unter strengen Voraussetzungen für Härtefälle mit einer schlechten ÖV Verbindung erhältlich ist, ist die Tariffrage kein fachliches Problem sondern primär eine politische Festlegung. Metron verzichtet deshalb auf eine explizite Empfehlung.

Frage 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)

Vorschlag Amt für Mobilität - § 15^{bis} Gebühren für Halbtages- und Tagesparkkarten (PRBV)

«¹ Für die Besucherinnen- und Besucherparkkarte wird eine Gebühr von 12 Franken pro Tag und 7 Franken pro Halbttag erhoben.»



Zusammenfassung

Der Grossteil der Institutionen, der die Erhöhung unterstützt, ergänzt mit einem «aber», dass sich die Erhöhung an den Parkierpreisen in Parkhäusern zu orientieren hat, um diese Art der günstigen Parkiermöglichkeit zu unterbinden. In den meisten Antworten wird eine Anhebung auf mindestens 20 (bis 35) CHF / Tag gefordert. Der ACS beider Basel rechnet hingegen vor, dass es eine Erhöhung nicht brauche, da die Pendler mit der Pendlerparkkarte pro Monat bereits günstiger parkieren, als dies mit den Besucherparkkarten möglich ist.

Unter den Befürwortern wird weiter angedacht, die Anzahl der Besucherparkkarten pro Person auf bspw. fünf Karten innert 30 Tagen zu beschränken. So können Besucherparkkarten nicht durch Arbeitnehmer zweckentfremdet werden. Um hingegen Anwohner nicht zu vergraulen, gibt es einige Vorschläge, dass eine gewisse Anzahl Halb- oder Ganztagesparkkarte pro Haushalt zur freien Verfügung abgegeben werden (analog zur Sperrgut-Vignette; für echte BesucherInnen).

Unterstützer der Preiserhöhung weisen auf die Firma Roche und ihr Mobilitätskonzept hin: Wer die Bedingungen erfüllt, erhält einen internen Parkplatz zugeteilt. Lehnt man diesen ab, bekommt man einen Bonus von 400 Franken. 21 Tageskarten kosten aber nur 210 Franken. Der Pendler spart sich 190 Franken ohne auf die Vorzüge der Automitnahme verzichten zu müssen². Der interne Parkplatz bleibt leer, der öffentliche wird besetzt. Anhebung auf mindestens 20 Franken.

Zu den Kritikern des Vorschlages zählt, wie bereits angeführt der ACS beider Basel. Der Club merkt an, dass der heutige Preis einer Besucherparkkarte bei 10 Franken liegt. Pendler müssten somit etwa 200 Franken pro Monat fürs Parkieren bezahlen, sodass

² Diese Berechnung in der Vernehmlassungsantwort ist falsch, da der Bonus pro Monat lediglich 40 Franken beträgt und nicht 400 Franken.

ein Missbrauch im Sinne «einer günstigen Parkierlösung» nicht zu erwarten ist (Preis Pendlerparkkarte pro Jahr: 740 Franken)³.

Weiter ortet man in der Erhöhung der Parkgebühren eine zunehmende Förderung der Unattraktivität der Stadt für Besucher. Werden Besucherparkkarten durch Pendler missbraucht, müssen andere Lösungen gesucht werden. Der Standort Basel hat bereits hinsichtlich der Verfügbarkeit und des Preisniveaus bei Parkplätzen einen eher abschreckenden Ruf. Auswärtige sollen in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt und bevormundet werden.

Tarife Besucherparkkarten (Empfehlung Metron)

Die Erhöhung der Tarife für Besucherparkkarten wird mehrheitlich unterstützt und ist auch aus fachlicher Sicht sinnvoll, um den "Missbrauch" durch Pendlerinnen und Pendler zu vermeiden. Zu berücksichtigen ist auch der Erhalt der Attraktivität von Basel für Besucher. Es sollte neben der Preiserhöhung auch geprüft werden, ob nicht mit anderen Massnahmen die „missbräuchliche“ Verwendung von Besucherparkkarten durch Pendlerinnen und Pendler verhindert werden kann.

³ Dieser Vergleich des ACS ist irreführend, da die Besucherparkkarte bedingungslos erhältlich ist. Die Pendlerparkkarte aber nur für einige wenige Härtefälle.

2.5 Thema 5: Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zur künftigen Parkierungspolitik?

Der ACS beider Basel hat zunächst eine strategische Forderung. Es wird gewünscht, dass Revisionen von Gesetzesbestimmungen (wie in diesem Falle) und zeitnahe Anpassungen der entsprechenden Verordnung (demnächst) nicht «häppchenweise» sondern «en bloc» abgehandelt werden könnten. Zur Parkplatzthematik wird das Kernproblem - also die dem Angebot übersteigenden Nachfrage - im kontinuierlichen Bevölkerungswachstum, dem Fahrzeugbestand und den Stadtbesuchern mit dem gleichzeitigen Abbau von Parkiermöglichkeiten ausgemacht.

Für die BDP Basel-Stadt liegt mit dem Vorschlag zur zukünftigen Parkierungspolitik ein Angriff gegen die Automobilisten vor, den die Partei so nicht unterstützen kann. Ein Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander kommt für die BDP nicht in Frage.

Die Bau- und Umweltschutzdirektion (TBA) weist auf Unklarheit im Erläuterungsbericht hin: «Im Kapitel 1 Abs. 2 wird ausgesagt, dass zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt bleiben und in Kapitel 2.2. wird angegeben, dass in den meisten Wohnquartieren Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete verfügbar seien. Wir können leider nicht nachvollziehen, wie eine solche Aussage belegt werden kann. Bei einer kurzen Recherche via gängige Online-Portale wurden nur vereinzelt Parkplätze zur Miete gefunden. Zum Kauf wurde im gesamten Stadtgebiet kein Parkplatz angeboten. Im Sinne der Objektivierung des Diskurses sollte diese Aussage fachlich hinterlegt werden.

Im Kapitel 2.2 wird erwähnt, dass im Gundeldingerquartier mehr Anwohnerparkkarten verkauft werden als Parkplätze zur Verfügung stehen. Da dieses Quartier an die Gemeinde Binningen angrenzt, würden wir es sehr begrüßen, wenn hier die Parkplatzauslastung auf unter 100% sinkt.»

Die EVP unterstützt die Änderungen für eine urbane Stadt, deklariert die Massnahmen zwar für sinnvoll, aber nicht ausreichend, um den Suchverkehr zu verkleinern.

Die Grüne Partei Basel-Stadt regt an, das Thema Motorräder anzugehen und eine Regulierung für die Parkierung auf privatem Grund voranzutreiben, damit die Nachfrage auf Allmend abgefangen werden kann. Ein Ausbau von Motorrad-Parkplätzen auf Allmend soll nicht auf Kosten der Velo- sondern der Auto-Parkplätze geschehen.

Das Komitee Heb Sorg zum Glaibasel sieht die Revisionen als einen Schritt in die richtige Richtung: Parkieren auf öffentlichem Grund muss teurer werden. Wohingegen Aufholbedarf besteht, ist die Kontrolle von Falschparkenden. Aktuell ist es möglich tagelang falsch zu parken, ohne grosses Risiko, eine Parkbusse zu erhalten.

Die Handelskammer beider Basel merkt an, dass technologische Ansätze als Hilfsmittel der Parkierungsthematik zu wenig berücksichtigt wurden.

Die IG Quartierparking Landhof - Nein! sieht das grösste Problem im stadt-fremden Verkehr. Dieser muss ausserhalb der Wohnquartiere abgefangen werden um den Suchverkehr, die daraus resultierende Nichteinhaltung der gesetzlich festgelegten Abgaswerte und weitere negative Auswirkungen auf die Wohnqualität in den Quartieren zu unterbinden.

Der Neutrale Quartierverein Bruderholz wünscht keinen weiteren Abbau von bestehenden Parkplätzen sowie die Förderung von elektrischer Zweirad-Mobilität. Diese beansprucht weniger Parkraum und Verkehrsflächen (??). Zudem wird darum gebeten in Zukunft die Neutralen Quartiervereine direkt zur Vernehmlassung einzuladen.

Der Neutrale Quartierverein Gundeldingen begrüsst die Vorschläge des Amtes für Mobilität und sieht diese als Chance an, dass im Quartier Gundeldingen Spielraum zurückgeholt werden kann, womit das Quartier aufgewertet wird. Zu den Gewerbeparkkarten bemerkt der Verein, dass die Gültigkeit dieser Parkkarten nur noch während der Geschäftszeiten (6:00 bis 18:00) in alle Parkierungszonen zu prüfen ist. Für die Nacht muss der Zone entsprechend eine Anwohnerparkkarte gelöst werden.

Zum Thema der Gewerbeparkkarte schlägt die SP denselben Weg ein, wie der NQV Gundeldingen zuvor. Zusätzlich wird eine Parkraumbewirtschaftung in der Nacht vorgeschlagen. Sie führt dazu, dass auch jene 5% der Anwohnerinnen und Anwohner, die heute ohne Anwohnerparkkarte parkieren, verpflichtet sind eine solche zu beziehen (siehe Regelung Gemeinden Muttenz, Pratteln und Birsfelden). Es wird als stossend angesehen, dass der Bau von Quartierparkings ohne Grossratsbeschluss bewilligt werden kann. Hier wird der Bevölkerung die Möglichkeit genommen, sich politisch dazu zu äussern. Diese Lücke ist zwingend zu schliessen. Abschliessend schlägt die SP vor, das permanente Parkleitsystem mit einer Reservierungsfunktion auszugestalten und die Gültigkeit von Parktickets als ÖV-Fahrkarten.

Der VCS beider Basel (und der Verein UmverkehR, der sich der Stellungnahme des VCS angeschlossen hat) haben einzelne Anliegen, die in den Antworten 1 bis 14 bereits erwähnt sind, an dieser Stelle etwas konkreter formuliert. Dazu zählen die 24-stündige Parkraumbewirtschaftung und die Gültigkeit der Gewerbeparkkarten nur während der Geschäftszeiten. Etwaige Auszahlungen aus dem Pendlerfonds sollen nur bis maximal 300'000 Franken ohne Grossratsbeschluss möglich sein. Die beiden Institutionen sind damit unzufrieden, dass nicht alle Änderungen, die vorgesehen sind, im Fragebogen abgefragt wurden. Auch Aussagen aus dem Erläuterungsbericht, die fraglich oder gar falsch sind, haben umverkehR und der VCS beider Basel ausgemacht. Aufgrund der Fülle und der spezifischen Aussagen, werden diese hier nachstehend 1:1 übernommen. Es werden lediglich unklare Abkürzungen ausformuliert.

§ 19^{bis} Abs. 1 USG

Hier wird nicht nur der Nutzerkreis von Quartierparkings verändert, sondern auch die Pflicht, dass diese unterirdisch sein müssen, s. Frage 7. Es ist stossend, dass nicht explizit darauf hingewiesen wird.

§19^{bis} Abs. 6 USG

Wir lehnen diesen Absatz dezidiert ab. Private Bauprojekte können sehr wohl juristisch an Bedingungen geknüpft werden, die von den Behörden erfüllt werden müssen. So kann bestimmt werden, dass ein Quartierparking seine Parkplätze erst freigeben darf (allenfalls etappiert), nachdem die Aufhebung der entsprechenden oberirdischen Allmend-Parkplätze erfolgte. So steht es auch in der Baubewilligung des Parking Kunstmuseum.

Es ist unseres Erachtens nicht praktikabel und für Dritte nicht nachvollziehbar, wenn Parkplätze die 3 Jahre vor und erst (in der Regel) 2 Jahre nach Inbetriebnahme eines Quartierparkings aufgehoben sein müssen.

Die Bestimmung soll lauten: Bei den aufzuhebenden Parkplätzen muss es sich um Ganztages-Parkplätze handeln, die zum Zeitpunkt des Baugesuchs im Umkreis von 200m bestehen.

Die Ausweitung des Umkreises für die Kompensation von oberirdischen Allmend-Parkplätzen von 200 auf 500m ist nirgendwo schlüssig erklärt und nicht nach-

vollziehbar. Es ist gerade ein städtebaulicher Gewinn, wenn Parkplätze in einem Zuge aufgehoben werden. Wir sehen absolut keine Qualität in einer nicht abrupten Parkplatz-Aufhebung und sehen nicht ein, weshalb eine quasi therapeutische «schrittweise Angewöhnung an neue Verhältnisse» nötig sein soll (Erläuterungsbericht, S. 8), sind doch keine Parkierungsmöglichkeiten verschwunden, nur verschoben.

Erläuterungsbericht (S. 7): «Die Quartierparkings dienen damit nicht einem neuen Verkehrsaufkommen, sondern der im Quartier bereits bestehenden Parkplatznachfrage, die bis anhin im öffentlichen Strassenraum abgedeckt wird. Quartierparkings dienen damit auch weiterhin in erster Linie den Anwohnerinnen und Anwohnern.»

Dies ist eine blosser Behauptung. Quartierparkings sollen die Allmend-Parkplätze entlasten, dass dies ohne gleichwertige Kompensation Mehrverkehr anzieht, kann nicht verhindert werden. Warum AnwohnerInnen in Quartierparkings parkieren sollen, wenn die oberirdischen Allmend-Parkplätze kostengünstiger sind, ist nicht schlüssig.

- Erläuterungsbericht (S. 7): « Die Anzahl der Parkplätze in einem neuen Quartierparking ist theoretisch völlig offen. Eine Beschränkung ergibt sich aber aus der Kompensationspflicht: es können auf keinen Fall mehr Parkplätze erstellt werden, als auf Allmend im Umkreis von max. 500 Metern kompensiert werden können.»

Diese pauschale Aussage ist falsch. Für öffentlich zugängliche Quartierparkings besteht ja gar keine Kompensationspflicht.

- Erläuterungsbericht (S. 7): «Eine faktische Beschränkung der Grösse eines Quartierparkings ergibt sich zudem aus wirtschaftlichen Überlegungen: Private Investoren werden keine unrentablen Projekte realisieren. Über-grosse Parkieranlagen können nicht ausgelastet und damit auch nicht wirtschaftlich betrieben werden.»

Wenn solche Parkings neu mit Pendlerfondsgelder finanziert werden dürfen, obwohl sie keinen Beitrag an einen umweltfreundlichen Pendlerverkehr leisten, wird diese «Beschränkung aus wirtschaftlichen Gründen» unterlaufen (s. Landhof-Parking).

Mit dem Verein wettstein21 äussert sich eine Plattform zum Abschluss des Fragebogens ablehnend zur neuen Parkplatzpolitik. Die Ablehnung wird mit einem falschen Paradigma bzw. dem Auslassen einer Prämisse (weniger Parksuchverkehr = durch mehr Parkplätze) begründet: die Beseitigung des Parksuchverkehrs kann nicht erreicht werden, wenn die benötigte Anzahl an verfügbaren Parkplätzen am jeweils richtigen Ort und zur richtigen Zeit angeboten werden soll. Eine erfolgreiche Parkplatzpolitik kann nur umgesetzt werden, wenn alle Parkplatzformen beachtet werden. Im Falle der hier vorliegenden Vorschläge werden aber bloss die öffentlichen Parkplätze auf Allmend abgehandelt. Weiter wird eine funktionierende Verkehrspolitik ein Verkehrsmanagement benötigen, dessen Basis ein breiter Konsens über die zukünftige Mobilität darstellt. Neben den Inhalten werden auch die Qualität der synoptischen Darstellung und die Erläuterungen aus dem Erläuterungsbericht bemängelt. Hierbei treffen Widersprüche auf wertende Erläuterungen und blosser Behauptungen. Manche Aussagen sind schlichtweg falsch. Zukünftige Vernehmlassungen müssen besser aufbereitet werden.

BastA! betont zum Abschluss des Fragebogens, dass blaue Zonen flächendeckend in kostenpflichtige Parkplätze umgewandelt und für Besucher und Pendler zu unattraktiven Preisen angeboten werden sollen. Nur so lohnt sich die Nutzung von Parkhäusern finanziell.

Der Gewerbeverband Basel-Stadt bekennt sich zu einer Verkehrspolitik des Ausgleichs, die aber in Basel, basierend auf § 13 USG einseitig und zulasten des motorisierten Individualverkehrs betrieben wird. Das Hauptproblem der Vorlage wird darin gesehen, dass es keine Sicherheiten hinsichtlich künftiger Anzahl Parkplätze auf Allmend gibt und bloss von einer laufenden Abnahme der Parkplätze ausgeht.

Von Privatpersonen wird gefordert, die Vorteile der Pendlerparkkarte zu reduzieren. Die Gäste von aussen bekommen für den Preis von 10 Franken (*Anmerkung Metron: es ist die Besucherparkkarte, die 10 Franken pro Tag kostet, nicht die Pendlerparkkarte*) die gesamte Infrastruktur, die von den Anwohnern bezahlt wurde (Steuern).

Anhang

Organisationen mit Antwort zur Vernehmlassung

Landgemeinde

- Gemeindeverwaltung Bettingen⁴
- Gemeindeverwaltung Riehen⁵

Im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt vertretene politische Parteien

- BasA!
- CVP, Christlichdemokratische Volkspartei
- EVP, Evangelische Volkspartei Basel-Stadt
- FDP, Basler FDP, Die Liberalen
- GLP, Grünliberale Partei Basel-Stadt⁶
- Grüne Partei Basel-Stadt
- LDP, Liberal-demokratische Partei Basel-Stadt
- SP, Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt
- SVP, Schweizerische Volkspartei Basel-Stadt

Weitere politische Parteien

- BDP, Bürgerlich-Demokratische Partei Basel-Stadt

Verkehrsverbände

- ACS beider Basel
- Pro Velo beider Basel
- umverkehR⁷
- VCS beider Basel

Quartierverbände

- NQV Bruderholz
- NQV Gundeldingen
- NQV Neubad
- NQV Oberes Kleinbasel
- NQV St. Johann
- Quartierkoordination Gundeldingen
- Verkehrskommission der NQV

Weitere Organisationen

- Gewerbeverband Basel-Stadt

⁴ Die Gemeinde Bettingen hat explizit auf eine Stellungnahme verzichtet.

⁵ Die Gemeinde Riehen hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben ohne den Fragebogen auszufüllen.

⁶ Die Grünliberale Partei hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben ohne den Fragebogen auszufüllen.

⁷ Der Verein UmverkehR hat auf eine eigene Stellungnahme verzichtet und schliesst sich der Stellungnahme des VCS an.

- Handelskammer beider Basel
- IG Quartierparking Landhof - Nein!
- Kanton Basel-Landschaft
- Komitee Heb Sorg zum Glaufbasel
- Medizinische Gesellschaft Basel MEDGES⁸
- Universitäts-Kinderspital beider Basel UKBB
- Verein Rheinpromenade Kleinbasel
- wettstein21
- Wohngenossenschaft Landhof

Privatpersonen

- Maria Blättler
- Hans-Peter Ebnetter
- Urs Forster
- Silvia Rietschi
- Matthias Weber

⁸ Die MEDGES ist in ihrer schriftlichen Stellungnahme nur auf Belange der Ärz-
teparkkarte eingegangen.

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**