



Vernehmlassungsfragebogen: Künftige Parkierungspolitik

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

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

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

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

Ihre Angaben

Organisation / Institution: **Verein Rheinpromenade Kleinbasel**

Strasse und Nr.: c/o André Stohler, Unterer Rheinweg 104, info@rheinpromenade-kleinbasel.ch

PLZ und Ort: 4057 Basel

Kontaktperson Name / Vorname: Mötteli, Peter

Kontaktperson E-Mail Adresse: moetteli@vtxmail.ch

Ort und Datum: Basel, 30. Mai 2018

Unterschrift (für Papierversand):

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

1. Einleitende Fragen

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

Ja X, aber Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Grundsätzlich begrüssen wir die Reduktion der Auslastung. Wir halten es sogar für sinnvoll, eine noch tiefere Auslastung von 85 bis 90% anzustreben, um den Suchverkehr einzudämmen. Wir können diesem Ziel aber nur zustimmen, wenn sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite entsprechende Massnahmen geplant und durchgeführt werden. Ausserdem sollen entsprechend der geltenden Strategie zusätzliche Parkplätze nicht auf der Allmend eingerichtet werden.

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

Ja X Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die generelle Stossrichtung halten wir für sinnvoll, aber die reine Erhöhung der Tarife reicht nicht aus. Es braucht weitere, differenzierte Massnahmen, z.B. die Abstufung der Tarife der Parkkarten nach Grösse der Fahrzeuge, die Reduktion der Anzahl Anwohnerparkkarten je Geschäftsbetrieb auf 3 und den Ausschluss von Wohnwagen bei der Abgabe von APK (siehe Antworten auf Fragen 12 und 14).

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

Ja X Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

2. Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)

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

Ja X Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

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

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Angesichts des Mangels an Anwohnerparkplätzen halten wir es für sinnvoll, dass Anwohnerparkplätze in Quartierparkings finanziell unterstützt werden können. Fraglich ist allerdings, ob dies auch für die gemäss § 16 USG gleichgestellten Geschäftsbetriebe gelten soll. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen mit Geschäftsbetrieben, welche in unsubventionierte Parkplätze investiert haben oder unsubventionierte Parkplätze mieten müssen.

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

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

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

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Definition des Begriffs Quartierparkings ist zu wenig klar. Was heisst "Parkierungsanlagen, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind"? Offenbar sind Parkierungsanlagen gemeint, welche nicht nur den im betreffenden Areal ansässigen Wohnenden bzw. Geschäften zugänglich sind, sondern auch Fahrzeugen von Benutzern von ausserhalb des Areals zur Verfügung gestellt werden können (miet- oder kaufweise oder als öffentliche Parkierungsanlage). Die Definition muss berücksichtigen, dass Parkplätze in diesen Anlagen entweder einem festen Benutzer (einer bestimmten Wohnung oder einem bestimmten Geschäft) oder einem bestimmten Fahrzeug (ev. ein geteiltes Fahrzeug) zugewiesen werden können. Wir empfehlen eine klare Definition in diesem Sinne.

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

Ja , aber Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Einerseits weisen die Quartiere längs der Rheinpromenade, d.h. Wettstein, Altstadt Kleinbasel und Matthäus eine hohe bis sehr hohe Parkplatzauslastung auf, und deshalb ist der Bau von

Quartierparkings zur Reduktion des Parkplatzdrucks erwünscht. Andererseits würde der vollständige Verzicht auf eine Kompensation einen grundsätzlichen Strategiewechsel in der Parkraumbewirtschaftung bedeuten und generell zu Mehrverkehr in den Quartieren führen. Wir stehen dem vollständigen Verzicht der Kompensation deshalb kritisch gegenüber. Es muss weiterhin möglich sein, dass Parkplätze auf der Allmend abgebaut werden können, wenn dies auch an bestimmten Orten mit hoher Parkplatzauslastung zur Förderung der Wohn- und Lebensqualität notwendig ist.

Ausserdem sollte im Zusammenhang mit der Flexibilisierung der Kompensationspflicht die bisherige Formulierung der "rund" 500 Meter beibehalten werden statt der vorgeschlagenen "maximal" 500 Meter.

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

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

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

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

3. Fragen zur Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)

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

Ja Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

4. Fragen zur Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)

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

Ja X, aber Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir stimmen zu, dass künftig pro Person nur eine Anwohnerparkkarte (APK) bezogen werden darf.

Wir beantragen zusätzlich, dass reine Freizeitfahrzeuge (Karosserieform WBP Code 234 "Wohnwagen") kein Bezugsrecht für eine APK haben. Bei Fahrzeugen, welche nur während der Ferien oder an Wochenenden benutzt werden, ist es für Halterinnen und Halter zumutbar, einen Parkplatz ausserhalb der blauen Zone zu suchen. Auf den Rheinpromenaden, insbesondere St. Alban-Rheinweg, Schaffhauser Rheinweg werden dauernd viele Wohnmobile abgestellt, die sehr selten benützt werden (siehe Fotos). Parkflächen für Wohnmobile und Wohnwagen, z.B. an der Bäumlihofstrasse zwischen Basel und Riehen, welche zu diesem Zweck geschaffen wurden und vom Amt für Mobilität angepriesen werden (<http://www.mobilitaet.bs.ch/parkieren-in-basel-stadt/abstellplaetze-fuer-wohnmobile.html>), aber aus Bequemlichkeit oder anderen Gründen praktisch fast immer leer stehen, sollen zu diesem Zweck ummarkiert werden, sodass sperrige Fahrzeuge auch länger als 24 Stunden parkiert werden können. Der Strassenraum in Wohnquartieren ist grundsätzlich zu wertvoll, als dass er für das Abstellen von Freizeitfahrzeugen, die selten benutzt werden, beansprucht werden soll.



Parkierte Wohnmobile am Schaffhauser Rheinweg

Wir beantragen ferner, dass pro Geschäftsbetrieb maximal drei APK bezogen werden dürfen. Geschäfte, die ihre Geschäftsfahrzeuge am Strassenrand abstellen, haben gegenüber jenen, welche eigene oder fremde Parkierungsanlagen benützen, grosse wirtschaftliche Vorteile, was zu Wettbewerbsverzerrungen führt. Um wirklich Anreize zur Erstellung von Parkierungsanlagen zu schaffen, braucht es neben der Erhöhung der Preise für APK und den Subventionen für Quartierparkings auch eine Beschränkung der APK für Geschäftsbetriebe.

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

Ja X Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Um Missbräuchen vorzubeugen, sollte ein Versicherungsnachweis eingefordert werden.

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

Ja X, aber Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Gebühr der Anwohnerparkkarte (APK) sollte nach Fahrzeugart und Fahrzeuggrösse differenziert werden, um der unterschiedlichen Beanspruchung des Platzbedarfs und der Erscheinung im Stadtbild gerecht zu werden:

1. Unterscheidung der leichten Motorwagen nach Fahrzeugart (Art. 11 Abs 2 VTS):

- Personenwagen
- Lieferwagen

Die Gebühr für APK Lieferwagen sollte das anderthalbfache der APK für Personenwagen betragen.

Begründung: Lieferwagen von Gewerbebetriebe, welche mittels APK auf der Strasse parkieren haben erhebliche Kostenvorteile gegenüber solchen, die auf eigenen Abstellplätzen auf dem Firmenareal parkiert werden oder welche in Privatparkierungsanlagen eingemietet sind. Wenn man private Parkierparkings fördern will, darf man nicht konkurrenzlos billige Alternativen auf der Allmend zur Verfügung stellen.

2. Unterscheidung nach Grösse (Abmessungen oder Anzahl zugelassener Personen oder Karosserieform)

Begründung: Die Abmessung von kleinen und grossen Autos variiert stark (siehe Tabelle).

Fahrzeugtyp	Länge	Breite	Höhe	Beanspruchte	Volumen
-------------	-------	--------	------	--------------	---------

	m	m	m	Fläche m ²	m ³
Kleinwagen z.B. Smart vor Two	2.7	1.7	1.6	4.6	7.3
Gross-Kombi z.B. Opel Vivaro	5.3	2.0	2.0	10.6	21.2
Maximalen Abmessungen für Motorwagen nach Art. 94 VTS	12	2.6	4.0		

Ein Gross-Kombi oder Gross-SUV beansprucht mehr als doppelt so viel Parkfläche als ein Kleinwagen und wirkt im Strassenbild dreimal mächtiger. Will man ein genügendes Parkplatzangebot sicherstellen und den Suchverkehr eindämmen, so ist es effizienter, mehr kleine Autos und weniger grosse Autos in der blauen Zone parkieren zu lassen. Für grosse Autos sollen die Anreize, sich in Quartierparkings einzumieten, besonders hoch sein.

Sollte eine Unterscheidung nach Fahrzeugabmessungen nicht praktikabel sein, weil diese nicht im Fahzeugausweis festgehalten sind, dann böte sich eine Unterscheidung nach Anz. zugelassener Personen und Karosserieform (Code gemäss WPB Anhang III) an.

Die AKP-Gebühr für Personenwagen sollte für die kleinsten Fahrzeuge gegenüber heute um 50% erhöht werden und für die grössten Fahrzeuge verdreifacht werden. Dazwischen ist die Gebühr nach Fahrzeuggrösse abzustufen.

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

Ja X, aber Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Auch bei PBK müsste eine Differenzierung nach Grösse analog APK gemacht werden (vgl. Antwort zu Frage 14)

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

Ja X Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Tarife Besucherparkkarten (BPK) können aus praktischen Gründen nicht nach fahrzeuggrösse abgestuft werden. Wenn die Tarife für die APK und BPK grössenabhängig gestaltet werden (vgl. Antwort auf Frage 14), dann wird es nötig sein, die Tarife der BPK stärker zu erhöhen. Um eine Abwanderung von PPK zu BPK zu vermeiden und einen Anreiz zur Benutzung von Quartierparkings zu geben, schlagen wir vor, 20 Franken für die Tageskarte und 12 Franken für die Halbtageskarte zu verlangen. Ausserdem könnte allen Anwohnern eine Anzahl Halb- oder Ganztageskarten für Besucher kostenlos abgegeben werden, ähnlich wie dies bei der Sperrgüt-vignette bereits geschieht.

5. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zur künftigen Parkierungspolitik?

Kommentar:

Der Verein «Rheinpromenade Kleinbasel» hat zum Ziel, die Kleinbasler Rheinpromenade zwischen Schwarzwaldbrücke und Hafenaerial Uferstrasse als einer der zentralen und meistgenutzten Freiräume der Stadt Basel lebenswert zu erhalten. Das Parkierungsproblem ist für die Bewohner und Besucherinnen der Rheinpromenade besonders gross:

1. Gemäss Bericht Wirkungscontrolling sind die Verhältnisse im Matthäusquariter inkl. Rheinpromenade besonders prekär (s. Bericht Rapp Trans AG, Seite 7, Auslastungsentwicklung Matthäus),
2. Im Gebiet PLZ 4058 werden besonders viele Pendlerparkkarten und Besucherparkkarten ausgegeben zur Deckung des Parkplatzdefizits bei Roche.

Aus Gründen der besonderen Betroffenheit bitten wir Sie, der Stellungnahme des Vereins Rheinpromenade Kleinbasel hohe Beachtung zu schenken.