



Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik: Revision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) Revision § 74 Bau- und Planungsgesetz (BPG) Revision §§ 16–19 Umweltschutzgesetz (USG)

1. Das Wichtigste in Kürze

Heute liegt die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Strassenraum vor allem in den dichten Wohnquartieren abends teilweise über 100%. Weiterführende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zunehmend grössere Fahrzeuge führen zu einer Neueinteilung des Strassenraums, womit sich der Druck auf Strassenparkplätze verstärken wird. Um die Parkplatzverfügbarkeit dennoch zu erhöhen, will der Regierungsrat Quartierparkings stärker fördern. Künftig sollen öffentliche Strassenparkplätze lediglich zu 90 bis 95% ausgelastet sein. Damit wird es einfacher, in vernünftiger Zeit einen Parkplatz zu finden, was wiederum die negativen Begleitscheinungen des Parksuchverkehrs reduzieren hilft. Gleichzeitig kann ein Mehrverkehr infolge eines übergrossen Parkplatzangebotes vermieden werden.

Die heute sehr günstigen Parkkartengebühren führen dazu, dass die Nachfrage das begrenzte Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Raum übersteigt, während gleichzeitig zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt bleiben. Mit einer Anpassung an die Gebührenerhöhung anderer Schweizer Städte soll die Nachfrage zugunsten von privaten Abstellplätzen und Quartierparkings verstärkt werden, was zu einer Verlagerung der Parkierung von der Strasse auf Privatgrund führen soll. Zudem sollen die Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung teilweise in den Pendlerfonds fliessen und zur verstärkten Mitfinanzierung von Quartierparkings verwendet werden.

2. Ausgangslage

2.1 Auswirkungen der bisherigen Parkraumbewirtschaftung

Die Wirkungsanalyse¹ der seit 2016 vollständig umgesetzten Parkraumbewirtschaftung zeigt, dass die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum leicht reduziert werden konnte. Zudem finden Anwohnerinnen und Anwohner heute leichter einen Parkplatz als früher. Nach wie vor besteht aber vor allem in den dicht besiedelten Wohngebieten eine hohe Auslastung der Parkplätze. Die Auslastung am Abend liegt teilweise über 100%, d.h. es sind zeitweise in diesen Quartieren mehr Fahrzeuge illegal parkiert, als freie Parkplätze verfügbar sind.

Mit der Parkraumbewirtschaftung konnte die Nutzung von Strassenparkplätzen durch auswärtige Fahrzeuge zugunsten lokaler Fahrzeuge erheblich reduziert werden. Wiesen im Jahr 2012 am Vormittag 49% der parkierten Autos eine Anwohnerparkkarte auf, so parkierten Ende 2016 bereits 68% der Fahrzeuge tagsüber mit einer Anwohnerparkkarte. Am Abend und in der Nacht ist der Anteil der mit einer Anwohnerparkkarte parkierten Fahrzeuge auf 77% bzw. sogar 81% gestiegen.

¹ Vgl. Bericht Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013–2016, Rapp Trans, 23. Mai 2017
Zum Download verfügbar unter: www.mobilitaet.bs.ch > Motorfahrzeuge > Parkplatzstrategie

Ende 2016 waren 303 gültige Pendlerparkkarten im Umlauf und täglich wurden durchschnittlich knapp 900 Besucherparkkarten verkauft. Damit sind weniger als 5% der Strassenparkplätze durch Fahrzeuge mit diesen Parkkarten belegt. Zudem waren 6'305 Gewerbeparkkarten im Umlauf, die für 6% der Parkierungsvorgänge tagsüber und für 2–3% der Parkierungsvorgänge am Abend und in der Nacht benutzt wurden.

2.2 Heutige Situation

Trotz der Verbesserungen, welche die Parkraumbewirtschaftung für die Anwohnerinnen und Anwohner gebracht hat, zeichnet sich die Parkierungssituation in Basel durch folgende Schwierigkeiten aus:

- Öffentlich zugängliche Parkplätze sind teilweise überlastet:
 - In einigen Wohnquartieren (z.B. Matthäus, Gundelingen, Wettstein) lässt sich abends nur sehr schwer ein Parkplatz finden. Es werden in drei PLZ-Zonen (4053, 4056, 4057) mehr Anwohnerparkkarten verkauft, als effektiv Parkplätze zur Verfügung stehen.
 - In der Innenstadt und in gewissen Räumen rund um Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Roche) lässt sich tagsüber nur schwer ein Parkplatz im Strassenraum finden.
 - Die sehr hohe Auslastung der Parkplätze führt zu einem grossen Parksuchverkehr. Dieser macht in wenig befahrenen Quartierstrassen einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr aus.
 - Der Druck auf die öffentlichen Parkplätze wird weiter zunehmen, da in den nächsten Jahren eine erhebliche Anzahl an Strassenparkplätzen entfallen wird. Die wesentlichen Ursachen hierfür liegen bei den zunehmenden Fahrzeuggrössen (LKW und PW) und dem wachsenden Bedürfnis nach mehr Sicherheit im Verkehr. Beide Effekte führen zu angepassten Strassenbaunormen mit erhöhtem Flächenbedarf.
- Private Abstellplätze sind nicht übermässig gut ausgelastet und können kaum rentabel bewirtschaftet werden:
 - In den meisten Wohnquartieren sind Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete verfügbar.
 - Private Garagen werden teilweise als Lagerplatz oder Werkstatt genutzt.
 - In den Innenstadtparkhäusern hat es mit Ausnahme des Parkings City und des Storchparkings praktisch jederzeit genügend freie Plätze.
 - Doppelnutzungen (z.B. tagsüber Pendler, nachts Anwohner) privater Abstellplätze sind selten. Zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser (z.B. von Einkaufszentren) sind nachts geschlossen und leer.
 - Investoren verzichten besonders bei Wohnbauten auf die Erstellung von Parkplätzen, da sie Leerstände befürchten.
- Der Bau privater Quartierparkings findet nur sehr zurückhaltend statt:
 - Die fehlende Aussicht auf Rentabilität und die fehlende Rechtssicherheit (Benutzungseinschränkung) halten Investoren von der Projektentwicklung ab.
 - Es gibt kaum freie Flächen, die sich für ein Quartierparking eignen.
- Der zwingende Wegfall (Fahrzeuggrösse/Verkehrssicherheit) von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum kann in der Regel nicht in der Nähe im öffentlichen Strassenraum kompensiert werden.
- Die sinnvolle Umnutzung von öffentlichem Raum zugunsten von mehr Stadtgrün, mehr Aufenthaltsqualität sowie für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist politisch heftig umstritten, wenn hierfür Parkplätze aufgehoben werden müssen.

Die künftige Parkraumpolitik muss deshalb einerseits dafür sorgen, dass vermehrt private Parkplätze gebaut werden – vor allem auch Quartierparkings. Andererseits müssen flankierende Massnahmen sicherstellen, dass diese neuen Parkplätze tatsächlich benutzt werden. Damit be-

steht für Investoren ein Anreiz zur Erstellung von Parkieranlagen; zudem sinkt die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum.

2.3 Künftige Parkraumpolitik

Aus den obigen Überlegungen ergibt sich die folgende Stossrichtung für eine künftige Basler Parkraumpolitik:

Ziel:

Auslastung der Strassenparkplätze von 90%–95% zur Sicherstellung eines genügenden Parkplatzangebotes und zur Reduktion des Suchverkehrs.

Zur Umsetzung dieses Ziels braucht es Massnahmen in den nachfolgend beschriebenen Bereichen. Diese Massnahmen sind als Gesamtpaket zu verstehen. Die gewünschte Wirkung wird nur mit einer koordinierten Umsetzung aller Massnahmen erzielt. Die Förderung von Quartierparkings alleine würde beispielsweise ins Leere laufen, wenn nicht gleichzeitig die Gebühr der Anwohnerparkkarte erhöht wird und damit auch effektiv eine Verlagerung der Parkierungsnachfrage von Strassenparkplätzen weg hin zu Parkplätzen auf Privatreal stattfinden würde. Umgekehrt könnte diese angestrebte Verlagerung nicht in einer genügenden Masse erreicht werden, wenn nicht neue Abstellplätze in Tiefgaragen erstellt würden.

Massnahmen:

- Eine Erhöhung der Parkgebühren im Strassenraum fördert die Auslastung privater Parkplätze sowie die Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel und sorgt somit für eine generelle Reduktion der Parkplatznachfrage und eine entsprechende Entlastung des öffentlichen Raums.
 - Der Preis für alle Parkkartenarten wird weiterhin nicht quartierspezifisch differenziert. Auf solche auslastungsabhängige Anpassungen wird sowohl aus sozialen, als auch aus vertriebstechnischen Gründen verzichtet.
 - Der Preis der heute sehr günstigen Anwohnerparkkarte wird von 140 auf 284 Franken pro Jahr erhöht und damit an das Niveau vergleichbarer Städte angepasst.
 - Die zusätzlichen Einnahmen aus der Gebührenerhöhung der APK sollen nicht nur der allgemeinen Staatskasse, sondern zur Hälfte auch dem Pendlerfonds zugutekommen.
 - Anwohnerparkkarten stellen eine Subventionierung für die Verwendung des knappen öffentlichen Raums dar. Um eine möglichst breite und soziale Verteilung zu erreichen, sollen die Parkkarten nicht ausschliesslich über den Preis gesteuert werden. Mit einer Beschränkung der Bezugsmöglichkeit auf eine Karte pro Person kann die Verteilung fairer geregelt werden. Diese Einschränkung ist zumutbar, da für Personen, die sich ein zweites Auto leisten können, wohl auch die Miete eines privaten Abstellplatzes erschwinglich ist.
 - Der Preis der Besucherparkkarte wird von 10 auf 12 Franken pro Tag erhöht. Der Preis soll periodisch überprüft und so festgelegt werden, dass Pendlern die Dauermiete eines Parkplatzes in der Regel günstiger kommt als der Kauf einzelner Besuchertageskarten für jeden Arbeitstag.²
 - Der Preis der Pendlerparkkarte wird von 700 auf 860 Franken pro Jahr erhöht. Die Gebühr orientiert sich damit wie bis anhin am Preis eines Umweltschutzabonnements.
 - Carsharing-Systeme reduzieren den Fahrzeugbesitz und damit auch die Parkierungsnachfrage. Neben der bereits existierenden Carsharing-Parkkarte für professionelle Anbieter (z.B. Catch a Car), sollen deshalb neu auch private Fahrzeuggemeinschaften

² Annahme: 200 Arbeitstage pro Jahr

erleichtert werden. Damit wird eine vom Grossen Rat beschlossene Motion umgesetzt.³

- Die Förderung privater Quartierparkings unterstützt die Verlagerung von Parkplätzen im öffentlichen Raum auf Privatareal.

- Der Bau privater Quartierparkings wird gefördert, in dem die (kaum kontrollierbare) Einschränkung auf eine Benutzung nur durch Anwohner/-innen aufgehoben wird.
- Quartierparkings sollen als private Anlage mit fest vermieteten Parkplätzen oder als öffentlich zugängliche Anlage mit Kurzzeitparkplätzen bewirtschaftet werden können. Selbstverständlich sind auch Mischformen möglich.
- Trotz dieser grundsätzlichen Zweckerweiterung von Quartierparkings sollen diese weiterhin in erster Linie den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohnern dienen.
- Der Zugang zu Pendlerfondsmitteln wird vereinfacht und die ausbezahlten Investitionsbeiträge sollen eine ausreichende Rentabilität neuer Quartierparkings ermöglichen. Pendlerfondsmittel sind aber nur für diejenigen Parkplätze in Quartierparkings vorgesehen, die ausschliesslich von Anwohnenden benutzt werden.

- Die Kompensation von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen berücksichtigt die Betriebsform im Quartierparking sowie die vorhandene Parkplatzauslastung im Strassenraum.

- In Gegenden mit einer Parkplatzauslastung von weniger als 90% müssen die neuen Parkiergelegenheiten im Quartierparking vollständig mit dem Abbau von Parkplätzen im Strassenraum kompensiert werden.
- In Gegenden mit einer Parkplatzauslastung von 90 bis 95% wird die halbe Kompensation fällig.
- In Gegenden mit einer Parkplatzauslastung von über 95% wird auf eine Kompensation von neu erstellten Parkplätzen in Quartierparkings verzichtet.
- Für Quartierparkings mit Dauermietern beträgt die volle Kompensation 60% der neu erstellten Parkplätze. Für öffentlich zugängliche Quartierparkings entspricht eine volle Kompensation 100% der neu erstellten Parkplätze.
- Wegfallende Strassenparkplätze können an die Kompensationspflicht angerechnet werden, wenn sie zwischen drei Jahren vor Baueingabe und zwei Jahren nach dem Inbetriebnahmezeitpunkt des Parkings entfallen.

2.4 Übersicht Anpassung Rechtsgrundlagen

Um die im vorigen Kapitel beschriebenen Massnahmen umzusetzen, braucht es Anpassungen in folgenden rechtlichen Grundlagen:

- Umweltschutzgesetz (USG): §§ 16, 17, 19
 - Begrifflichkeiten im Bereich Quartierparking
 - Kompensationsregeln Quartierparking
 - Einnahmen Pendlerfonds
 - Ausgaben Pendlerfonds zur Förderung von Quartierparkings
- Bau- und Planungsgesetz (BPG): § 74, Abs. 3
 - Begrifflichkeiten im Bereich Quartierparking
 - Kompensationsregeln Quartierparking
- Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV): §§ 5 und 15
 - Einschränkung auf eine Anwohnerparkkarte pro Person
 - Voraussetzungen für private Fahrzeuggemeinschaft

³ Motion Christian C. Moesch und Konsorten betreffen erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (P165366)

- Parkkartengebühren
- Pendlerfondsverordnung und Parkplatzverordnung
 - Nachgelagert zur Revision des USG und des BPG müssen die entsprechenden Anpassungen auf Verordnungsebene konkretisiert werden.

Die vorgeschlagene Revision des **Umweltschutzgesetzes** betrifft die Bestimmungen zu Quartierparkings und die Bestimmungen zum Pendlerfonds (vgl. Kap. 2). Die konkrete Umsetzung der erleichterten Mittelvergabe an Quartierparkingprojekte wird in der Pendlerfondsverordnung geregelt (vgl. Kap. 2.6). Die entsprechenden Verordnungsanpassungen werden nach dem Beschluss zu den Gesetzesanpassungen vom RR auf Verordnungsebene definiert.

Bei der Revision des **Bau- und Planungsgesetzes** geht es ausschliesslich um den Bereich Quartierparkings (vgl. Kap. 3). Die übrigen Bestimmungen des § 74 BPG zu nutzungsbezogenen Parkplätzen auf Privatreal werden zurzeit in einem separaten Verfahren überprüft.⁴ Auch hier müssen die Bestimmungen anschliessend an die Gesetzesrevision in einer Verordnung, nämlich der Parkplatzverordnung (PPV) konkretisiert werden (vgl. Kap. 3.). Diese Verordnungsanpassung nimmt auch Bezug zu den neuen Regelungen bezüglich Quartierparkings im USG.

Die vorgeschlagene Revision der **Parkraumbewirtschaftungsverordnung** (vgl. Kap. 4) enthält eine Anpassung der Gebühren der regulären Parkkarten (Anwohner, Besucher, Pendler) sowie die Umsetzung der vom Grossen Rat am 15. März 2017 beschlossenen Motion Christian C. Moesch und Konsorten, die eine Möglichkeit für den Bezug einer Anwohnerparkkarte im Rahmen eines privaten Carsharings fordert.

Die Gebühren der diversen Spezialparkkarten (Spitex, Carsharing, Blaulichtparkkarte usw.) wurden erst 2016 festgelegt. Diese Karten sind deshalb von einer Gebührenanpassung im aktuellen Zeitraum nicht betroffen. Ebenso nicht betroffen ist die Gewerbeparkkarte, für welche in einem separaten Projekt besonders eine Ausdehnung auf Teile der Kantone Aargau und Solothurn geprüft wird.

Neben den vorgängig erwähnten Anpassungen, die einen direkten Bezug zur künftigen Parkierungspolitik haben, enthält die vorgeschlagene Revision der PRBV zudem die folgenden zwei Korrekturen:

- Die Umsetzung auf Verordnungsstufe des Grossratsbeschlusses vom 20. September 2017, wonach Zweiräder auf Allmend keine Parkgebühr zahlen müssen.
- Eine Modifikation der Bezugsberechtigung der Ärzteparkkarte

3. Erläuterungen zu den Bestimmungen des USG

3.1 § 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Die Synopse enthält in der linken Spalte (bisheriger Gesetzestext) bereits die neu formulierten Absätze 1, 1^{bis} und 1^{ter}, die im Rahmen der Behandlung der Zweiradinitiative vom Grossen Rat im September 2017 neu beschlossen wurden, die aber noch nicht in Kraft sind.

Absatz 2 nennt neben den Anwohnenden auch „gleichermassen Betroffene“ als Zielgruppe, die beim Parkieren im Strassenraum zu bevorzugen ist. Die Auslegung dieses Begriffes war bisher unklar. Theoretisch könnten damit alle Personen gemeint sein, die ein Interesse haben, ihr Fahrzeug oft und lange im Strassenraum zu parkieren, also auch Arbeitnehmende. In Anlehnung an eine Formulierung in der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (vgl. Kap. 4.1) soll der Begriff neu erläutert werden. Es geht einerseits um Personen, die zumindest zeitweise in Basel wohnen, die

⁴ Siehe Vernehmlassung Revision Parkplatzverordnung und diesbezügliche Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz vom 6. Juni 2017

aber ein Fahrzeug mit einer ausserkantonalen Zulassung fahren, also z.B. Wochenaufenthalter oder Kurzaufenthalter. Andererseits werden unter den „gleichermassen Betroffenen“ auch ansässige Geschäftsbetriebe verstanden.

3.2 § 17 Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen

Im Absatz 1 wird der veraltete Begriff „Autoparkgaragen“ durch den neuen Begriff „Parkierungsanlagen“ ersetzt. „Parkierungsanlagen“ wird als Oberbegriff für sämtliche mögliche Formen von Abstellplätzen verwendet, also für ebenerdige Parkplätze, für Tiefgaragen oder für Parkhäuser. Im Einklang mit dem bisherigen Gesetz wird der Begriff aber auf Abstellplätze für motorisierte Privatfahrzeuge eingeschränkt. Durch diese neue Definition sind damit auch Abstellplätze für Motorräder betroffen. Weiterhin nicht mitgemeint sind hingegen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum oder Velostationen.

Die Ausnahmen vom generellen Mitfinanzierungsverbot sind wie bis anhin im Absatz 2 geregelt. Analog zu Park-and-Ride-Anlagen wird für die Definition von Quartierparkings neu auf einen separaten Paragraphen verwiesen. Damit wird der Absatz einfacher lesbar und konsistenter. Die mögliche Mitfinanzierung soll sich weiterhin auf Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner beschränken, auch wenn Quartierparkings neu von verschiedenen Nutzergruppen verwendet werden dürfen. Abs. 2 lit b) enthält die entsprechende Einschränkung und sorgt damit für eine Klärung der bestehenden Rechtsunsicherheit: Aus praktischen Gründen war die bisherige Praxis, Quartierparkings ausschliesslich für Anwohnerinnen und Anwohner zu bewilligen, nicht kontrollierbar. Neu werden die Benutzbarkeit (frei, vgl. Kap. 2.3) und die Regeln zur Mitfinanzierung (nur für Anwohnende) klar getrennt. Unter dem Begriff „Anwohnerparkplätze“ sollen im Einklang mit § 16 USG bzw. § 5 PRBV Abstellplätze für schriftenpolizeilich gemeldete Anwohnerinnen und Anwohner, für ansässige Geschäftsbetriebe und für gleichermassen betroffene Personen, die aufgrund übergeordneter Gesetzgebung nicht verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt zu immatrikulieren (z.B. Wochenaufenthalterinnen und Wochenaufenthalter) verstanden werden.

Als Begriff wird neu „Quartierparking“ verwendet. Dieser Begriff ist neutraler als der bisherige Begriff „Quartierparkgarage“. Er soll zudem auch den bisherigen Begriffe „Gemeinschaftsanlage“ (§ 74 BPG) ablösen und gleichlautend auch in der Pendlerfondsverordnung und der Parkplatzverordnung zur Anwendung kommen.

3.3 § 19 Park-and-Ride-Anlagen

Die Bestimmungen zu Park-and-Ride-Anlagen in den Absätzen 1 bis 4 bleiben grundsätzlich unverändert bestehen. Im Absatz 1 wird lediglich die umständliche Formulierung „Parkgaragen und Parkplatzanlagen“ durch den Oberbegriff „Parkierungsanlagen“ ersetzt.

Der bestehende Absatz 5 enthält ausschliesslich Bestimmungen zum Pendlerfonds. Er ist bisher unter dem Titel Park-and-Ride-Anlagen falsch eingeordnet. Die Bestimmungen werden deshalb in einen neuen § 19^{ter} verschoben und dort präzisiert bzw. soweit notwendig aktualisiert.

3.4 § 19^{bis} Quartierparkings

3.4.1 Definition Quartierparkings

Normalerweise sind private Parkplätze einer konkreten Nutzung (z.B. Wohnen, Arbeitsplatz) zugeordnet, d.h. sie werden gemeinsam mit der Nutzung erstellt und sie befinden sich in der Regel auch auf der gleichen Parzelle wie die zugehörige Nutzung. Für solche Parkplätze gelten Maximalzahlen gemäss Parkplatzverordnung (PPV). Im Rahmen dieser Vorlage sind hier keinerlei Änderungen geplant.

Der neue Paragraf definiert im Absatz 1 Quartierparkings als Parkplätze, die nicht unmittelbar einer Nutzung zugeordnet sind. Das heisst, solche Parkplätze werden als eigenständiges Projekt losgelöst von den Maximalzahlen gemäss PPV realisiert. 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.

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. Im Gegensatz zu den regulären Parkplätzen gemäss PPV besteht zudem keinerlei Rechtsanspruch auf die Erstellung eines Quartierparkings. Der Regierungsrat bzw. die Baubewilligungsbehörde (vgl. Kap. 3) kann ein Quartierparking bewilligen. Eine solche Bewilligung würde nur erteilt, wenn der Bedarf insbesondere für Anwohnerinnen und Anwohner ausgewiesen ist und/oder zweckmässige Kompensationsmöglichkeiten vorhanden sind. Eine faktische Beschränkung der Grösse eines Quartierparkings ergibt sich zudem aus wirtschaftlichen Überlegungen: Private Investoren werden keine unrentablen Projekte realisieren. Übergrosse Parkieranlagen können nicht ausgelastet und damit auch nicht wirtschaftlich betrieben werden.

Absatz 1 definiert Quartierparkings in erster Linie als Tiefgaragen. Ebenerdige Quartierparkings oder Parkhäuser sind aber bewusst nicht ausgeschlossen. Aufgrund der Flächenknappheit bzw. des hohen Bodenpreises im Kanton dürften solche Anlagen höchstens ausnahmsweise gebaut werden (z.B. in einer Industriezone). Sie müssen dann aber auf jeden Fall die einschlägigen Bestimmungen zur Freiflächen/Grünflächenanteilen usw. einhalten. Ein Konflikt mit den Anliegen der Grünplanung ist deshalb nicht sehr wahrscheinlich und oberirdische Anlagen werden auch aus diesen Gründen nur sehr selten möglich sein.

Gemäss Absatz 2 dürfen Quartierparkings nicht nur als eigenständige Bauwerke erstellt werden. Solche Anlagen dürften eher die Ausnahme bleiben. Wesentlich einfacher ist es Quartierparkings als zusätzliche Parkplätze in einer nutzungsspezifischen Tiefgarage zu realisieren.

3.4.2 Kompensationsregeln

Für Quartierparkings sind unterschiedliche Bewirtschaftungsformen denkbar: Sie können als öffentliche Parkhäuser analog zu den bestehenden Innenstadtparkhäusern funktionieren. Sie könnten aber auch nur sehr eingeschränkt zugänglich sein und nur fest vermietete Parkplätze enthalten. Im ersten Fall ist das Verkehrsaufkommen (d.h. Anzahl der Zu- und Wegfahrten), das von einem Parkplatz ausgeht, deutlich grösser als im zweiten Fall. Ein öffentlich zugänglicher Parkplatz kann ähnlich benutzt werden wie ein Strassenparkplatz, d.h. ein solcher Quartierparkplatz ersetzt grundsätzlich einen Strassenparkplatz. Absatz 3 definiert deshalb, eine 1:1 Kompensation für öffentlich zugängliche Quartierparkings. Für jeden im Quartierparking neu erstellten Parkplatz muss also ein Parkplatz im Umfeld der Anlage im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Das Gesetz definiert das „Umfeld“ als Umkreis von maximal 500 Metern Radius. In der Regel wird das Einzugsgebiet eines Quartierparkings aber kleiner sein und die Kompensation entsprechend auch in einem engeren Umkreis erfolgen.

Diese vollständige Kompensation entspricht der heutigen Regelung im USG für Quartierparkings, die vom Kanton mitfinanziert werden. Damit das Quartierparking die Funktion der Strassenparkplätze vollständig übernehmen kann, ist es wichtig, dass solche Anlagen während 24 Stunden pro Tag zugänglich sind. Nur so können die Anwohnenden die Parkplätze über Nacht wirklich vollwertig nutzen.

Fest vermietete Parkplätze stehen in der Regel während längerer Zeit leer (z.B. tagsüber bei einem Anwohnerparkplatz). Sie können deshalb Strassenparkplätze nicht gleichwertig ersetzen, die dank Mehrfachnutzungen fast dauerhaft belegt sind. Die Kompensation für festvermietete Park-

plätze wird deshalb gemäss Absatz 4 auf 60% festgelegt. Pro zehn im Quartierparking neu erstellte Parkplätze müssen also sechs Parkplätze im Umfeld der Anlage im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Die Kompensation von 60% entspricht der heutigen Mindestanforderung im BPG für sämtliche Quartierparkings. Analog zu den öffentlich zugänglichen Quartierparkings muss die Kompensation im Umkreis von maximal 500 Metern erfolgen.

Quartierparkings, die sowohl öffentlich zugängliche als auch fest vermietete Parkplätze aufweisen, sind zulässig. In solchen Fällen sind die Kompensationsregeln nach den Absätzen 3 und 4 anteilmässig anzuwenden und ein geeignetes Bewirtschaftungssystem muss für eine plangemässe Benutzung der einzelnen Parkplätze sorgen.

Bereits heute kann der Regierungsrat Ausnahmen von der Kompensationspflicht in Quartieren beschliessen, in denen ein Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist. Neu werden die Ausnahmeregeln von der Kompensationspflicht im Absatz 5 konkret festgelegt. Die abstrakten Begriffe „hohe“ bzw. „sehr hohe“ Parkplatzauslastung sollen gemäss Absatz 7 in einem flächendeckenden Plan konkret festgelegt werden. Damit wird einerseits eine grosse Rechtsverbindlichkeit geschaffen, andererseits soll durch eine periodische Aktualisierung (gemäss Gesetz mindestens alle fünf Jahre) sichergestellt werden, dass Veränderungen der Parkierungssituation zeitnah berücksichtigt werden (vgl. Kap. 3.2).

Die Bewilligung für ein Quartierparking erfolgt in einem Baubewilligungsverfahren. Ein privater Investor erhält das Recht, ein solches Parking zu erstellen. Die Aufhebung von Strassenparkplätzen erfolgt hingegen in einem öffentlich rechtlichen Verfahren, häufig im Zusammenhang mit Umgestaltungen bzw. Erneuerungsarbeiten am Strassennetz, also mit Verfahren, deren zeitliche Dauer nicht immer präzise einschätzbar ist. Insbesondere können Rechtsmittel zu Verzögerungen oder Projektanpassungen führen. Eine absolute zeitliche Koordination der Parkplatzaufhebung mit dem Inbetriebnahmezeitpunkt eines Quartierparkings ist daher nicht sinnvoll möglich. Ausserdem können die Verfahren juristisch nicht verknüpft werden. Ansonsten müsste ein privater Investor das Risiko tragen, dass die öffentliche Hand auf die Aufhebung von Parkplätzen aufgrund von nicht absehbaren Entwicklungen verzichten muss.

Um die zeitliche Koordination zu vereinfachen, legt Absatz 6 fest, dass Parkplätze, die in den drei Jahren vor der Baueingabe bereits aufgehoben wurden, an die Kompensation angerechnet werden können. Die Aufhebung der Strassenparkplätze muss zudem in der Regel spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings abgeschlossen sein. Der Abbau von Parkplätzen erfolgt also nicht abrupt, sondern allmählich, was eine schrittweise Angewöhnung an neue Verhältnisse erlaubt. Zudem können damit alternative Kompensationsmöglichkeiten gesucht und umgesetzt werden, falls sich ursprünglich geplante Massnahmen nicht oder nicht rechtzeitig realisieren lassen.

3.4.3 Verordnung

Absatz 7 bestimmt, dass der Regierungsrat Einzelheiten zu Quartierparkings in einer Verordnung festlegt. Diese Bestimmungen sollen in die bestehende Parkplatzverordnung aufgenommen werden (vgl. Kap. 3.2). Es ist keine neue eigenständige Verordnung geplant.

3.5 § 19^{ter} Pendlerfonds

Der neue § 19^{ter} übernimmt im Wesentlichen die bestehenden Regelungen zum Pendlerfonds (bisher § 19 Abs. 5). Die Bestimmung enthält aber auch folgende Neuerungen bzw. Anpassungen:

- Neben den bisherigen Einnahmen (80% der Bruttoeinnahmen der Besucher- und Pendlerparkkarte) werden dem Fonds neu 20% der Bruttoeinnahmen der Anwohnerparkkarte zugewiesen. Diese 20% entsprechen der Hälfte der erwarteten Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Gebühr für die Anwohnerparkkarte (vgl. Kap. 4.4.1) unter Berücksichtigung einer reduzier-

ten Verkaufszahl. Die andere Hälfte der Gebührenerhöhung geht in die allgemeine Staatskasse und erhöht den bisher sehr tiefen Kostendeckungsgrad der Anwohnerparkkarten.

- Der bisherige Fondszweck „Parkierungsanlagen“ wird mit der expliziten Nennung von „Park-and-Ride-Anlagen“ und „Anwohnerparkplätze in Quartierparkings“ konkretisiert und eingeschränkt. Der Fondszweck wird damit auch konsistent mit § 17 USG.
- Die Bedingung für die Verwendung von Fondsmitteln ausserhalb des Kantons Basel-Stadt und die Beschränkung auf eine Beteiligung von max. 50% waren bisher in der Verordnung geregelt. Diese zwei wesentlichen Aspekte der Mittelverwendung werden mit den neuen Absätzen 3 und 4 explizit auf Gesetzesstufe festgeschrieben.
- Ebenfalls eingeführt wird die Rückzahlungspflicht für den aus dem Pendlerfonds ausgerichteten Finanzierungsbeitrag, falls die subventionierten Abstellplätze nicht mehr als Anwohnerparkplätze benutzt werden. Damit soll verhindert werden, dass sich Bauherren Pendler- oder Kundenparkplätze mit öffentlichen Mitteln finanzieren lassen, indem sie legal die Nutzung nachträglich ändern. Das Gesetz verzichtet bewusst auf die Nennung einer maximalen Frist, nach welcher eine Rückzahlungspflicht entfällt. Eine solche Frist kann nur in Kenntnis des konkreten Projektes und des aus dem Fonds geleisteten Beitrages sinnvoll festgelegt werden. Entsprechende Grundsätze sollen auf Verordnungsebene formuliert werden.

3.6 Ausblick auf die geplante Anpassungen der Pendlerfondsverordnung

Einzelheiten zur Mitfinanzierung von Quartierparkings aus dem Pendlerfonds werden in der bestehenden Pendlerfondsverordnung geregelt. Die heutigen Bestimmungen in der Verordnung sind bezüglich Quartierparkings problematisch, weil der Finanzierungsbeitrag an der Reduktion der Verkehrsleistung festgemacht wird, Quartierparkings aber einen anderweitig gelagerten Nutzen aufweisen. Zudem brauchen Projektentwickler bereits in einem frühen Stadium eine verbindliche Zusage zur Mitfinanzierung, da sonst das grosse Risiko die Projektentwicklung hemmt.

Nach der Zustimmung des Grossen Rates zu den modifizierten Gesetzesbestimmungen zum Pendlerfonds soll die Verordnung deshalb für den Bereich Quartierparkings angepasst werden. Um eine grosse Planungssicherheit zu schaffen, soll der Pendlerfondsrat bzw. der Regierungsrat bereits auf der Basis einer Projektidee den Fondsbeitrag sprechen können. Dies setzt voraus, dass in der Verordnung ein pauschaler Beitrag verankert wird pro Parkplatz, der von Anwohnerinnen oder Anwohner benutzt wird. Um dennoch eine sinnvolle Projektentwicklung zu gewährleisten, kann der Pendlerfondsrat mit der Mittelvergabe entsprechende Auflagen verknüpfen. Ebenso bleibt es möglich, dass der Pendlerfonds bereits ausbezahlte Gelder zurückfordert, wenn Parkplätze anders benutzt werden, als ursprünglich geplant. Die Verordnung muss in diesem Bereich vor allem Aussagen zu Rückerstattungsfristen enthalten.

4. Erläuterungen zu den Bestimmungen des BPG

4.1 § 74 Abs. 3 Quartierparkings

Die Bestimmungen zum Quartierparking sind neu ausschliesslich im Umweltschutzgesetz geregelt (vgl. Kap. 2). Die entsprechende Regelung im Bau- und Planungsgesetz wird deshalb durch einen einfachen Verweis auf das USG ersetzt. Damit wird auch sichergestellt, dass beide Gesetze zu einer konsistenten Regelung führen. Bestehende Unklarheiten werden aufgehoben.

Wie bis anhin *kann* der Regierungsrat eine Baubewilligung für ein Quartierparking erteilen, er muss aber nicht; es besteht also kein gesetzlicher Anspruch auf eine Baubewilligung für ein Quartierparking. Der Regierungsrat ist frei im Einzelfall aufgrund fehlender Kompensationsmöglichkeiten, aufgrund eines ungeeigneten Grundstückes oder aus anderen Gründen ein Baugesuch abzulehnen.

In der Parkplatzverordnung wird diese Kompetenz des Regierungsrates dem Bau- und Verkehrsdepartement übertragen. Diese Bestimmung soll auch weiterhin so gelten (vgl. Kap. 3.2).

Mit der Vergabe einer Baubewilligung für ein Quartierparking verpflichtet sich der Regierungsrat (bzw. das Bau- und Verkehrsdepartement), die gemäss Kompensationsregeln notwendige Anzahl an Strassenparkplätzen aufzuheben (vgl. Kap. 2.4.2). Diese Parkplatzaufhebung erfolgt in einem (bzw. oft mehreren) öffentlich rechtlichen Verfahren mit einer Publikationspflicht und mit Einsprachemöglichkeiten. Eine zwingende Verknüpfung mit dem Baubewilligungsverfahren ist deshalb nicht möglich. Da zwischen dem Baubewilligungsentscheid und der Inbetriebnahme eines Quartierparkings in der Regel zwei bis vier Jahre vergehen, wäre es stossend, wenn bereits zum Bewilligungszeitpunkt alle Kompensationen rechtskräftig vorliegen müssten.

Die weiteren Bestimmungen des § 74 BPG haben keinen direkten Bezug zu Quartierparkings. Sie sollen aber ebenfalls revidiert werden. Der Regierungsrat hat die entsprechende Vorlage bereits im Sommer 2017 in eine Vernehmlassung gegeben. Zurzeit ist geplant für die kommende Beratung im Grossen Rat beide Vorlagen zusammenzuführen.

4.2 Ausblick auf die geplante Anpassung der Parkplatzverordnung

Zurzeit beinhaltet die Parkplatzverordnung (PPV) eine Bestimmung zu Quartierparkings (§ 11 Abs. 3). Diese Bestimmung besagt, dass Quartierparkings unterirdisch sein müssen und dass die oberirdisch zu kompensierenden Parkplätze zugunsten „eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen“ aufgehoben werden müssen.

Bei einer Annahme der hier vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen im BPG und USG muss auch die Parkplatzverordnung angepasst werden. Folgende Änderungen sind geplant:

- Verzicht auf Vorgabe, dass ein Quartierparking unterirdisch sein muss. Bereits die jetzige Bestimmung hat vermutlich keine genügende Gesetzesgrundlage.
- Bezeichnung der Gebiete mit einer hohen und sehr hohen Auslastung der Parkplätze in einer Karte. Wenn die Revision im Laufe von 2018 in Kraft treten kann, legt der Regierungsrat die Gebiete entsprechend den Daten aus dem Monitoring der Parkraumbewirtschaftung gemäss Abbildung 1 fest. Diese Karte basiert auf je drei Auslastungserhebungen im September 2016 am Vormittag und am Abend. Massgebend ist der jeweils höhere Wert. Die Grenze zwischen hoher und sehr hoher Auslastung der Parkplätze wird bei einer Auslastung von 95% angesetzt, zwischen mittlerer und hoher Auslastung bei 90%. Im Raum Wettsteinplatz/Roche wurden Daten von Frühling 2017 verwendet. Fehlende Werte im Raum Dreispitz, Lysbüchel, Bahnhof und Roche wurden aus den umliegenden Quartieren interpoliert.

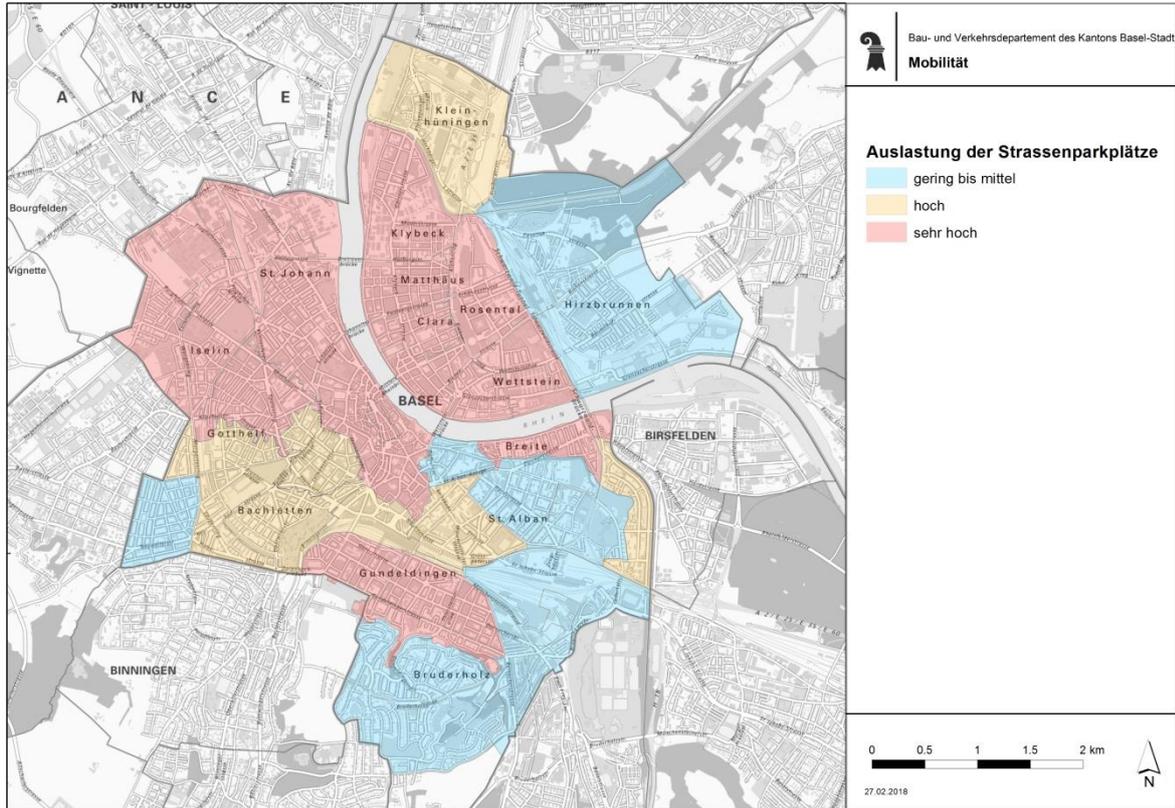


Abbildung 1: Auslastung der Strassenparkplätze

- Festlegung, dass Auslastungskarte periodisch auf der Basis von Erhebungen nachgeführt werden muss. Die Verordnung soll minimale Anforderungen an die Erhebungsqualität definieren (kritische Tageszeit, minimale Stichprobengrösse usw.), aber genügend Spielraum für die Weiterentwicklung der Erhebungsmethoden lassen.
- Neue Erhebungen der Parkplatzauslastung sind auf jeden Fall für den Herbst 2019 vorgesehen. Die Ergebnisse werden zu einer ersten Aktualisierung der Auslastungskarte verwendet.
- Wie bisher soll die PPV regeln, dass der Regierungsrat die Kompetenz für die Bewilligung zusätzlicher Parkplätze in Quartierparkings dem Bau- und Verkehrsdepartement delegiert.

5. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen der PRBV

5.1 Motorräder (§§ 2, 4, 6, 11, 15, 18, 19)

Mit dem vom Grossen Rat beschlossenen Gegenvorschlag zur Zweiradinitiative sind Parkplätze für Motorräder grundsätzlich gebührenfrei. Die bei der Schaffung der PRBV im Jahr 2012 vorsorglich formulierten Paragraphen zur Thematik der Motorrad-Parkierung werden ersatzlos gestrichen bzw. angepasst.

5.2 § 5 Anwohnerparkkarte für leichte Motorwagen

Abs. 2: Bis anhin konnten berechnigte Personen für eine unbeschränkte Anzahl eigener Autos Anwohnerparkkarten beziehen. Solche Parkkarten ermöglichen eine im Vergleich zu anderen Bewilligungen stark vergünstigte Nutzung des öffentlichen Raumes. Sie sind ein Privileg, das aufgrund des knappen Raums nur eingeschränkt vergeben werden kann und soll. Für Personen, die sich mehr als ein Auto leisten können, dürfte es in aller Regel zumutbar sein, sich auch einen privaten Abstellplatz zu mieten. Daher soll der Bezug von Anwohnerparkkarten neu auf eine Karte pro Autohalter (natürliche Personen) beschränkt werden. Haushalte mit zwei Autos könnten

aber nach wie vor mehrere Parkkarten beziehen, vorausgesetzt die Autos sind jeweils auf eine andere Person als Halter zugelassen. Von dieser Einschränkung sind rund 850 Personen betroffen, die heute für mehr als ein Fahrzeug eine Anwohnerparkkarte beziehen. Da einzelne Personen auch mehr als zwei Fahrzeuge besitzen, sind 900 Fahrzeuge betroffen. Ein gewisser Anteil dieser Personen könnte und würde die Einschränkung umgehen, indem ein Fahrzeug auf eine andere Person umgeschrieben wird. Auch wenn nur ein Drittel der betroffenen Personen das Zweit- oder Drittfahrzeug abschafft bzw. neu in eine private Garage stellt, würden rund 300 Parkplätze im öffentlichen Strassenraum frei.

Ansässige Geschäftsbetriebe sind von der Beschränkung nicht betroffen. Sie können weiterhin für jedes auf ihren Namen und ihre Adresse eingelöste Fahrzeug eine Anwohnerparkkarte beziehen.

Personen, die zwei oder mehr Autos mit Wechselschildern halten, wären ebenfalls nicht davon betroffen, da eine Anwohnerparkkarte nummernschildbezogen ist. Solche Personen könnten weiterhin das jeweils mit dem Nummernschild versehene Auto auf der Strasse parkieren. Das Auto ohne Nummernschild muss auch schon heute auf einem privaten Parkplatz abgestellt sein.

Abs. 3: Mit dem neu formulierten Absatz 3 können Anwohnerinnen und Anwohner gemäss § 5 Abs. 2 lit. a und lit. c (i.d.R. Wochenaufenthalter), die sich privat ein Auto teilen, jeweils für ihre Wohnsitzzone (und/oder die Nachbarzone nach den Vorgaben gemäss Abs. 4) eine Anwohnerparkkarte beziehen. Für das gleiche Auto können somit Parkkarten für verschiedene Zonen bezogen werden. Um Missbräuchen wirksam vorzubeugen, dürfen Personen, die an einer solchen Fahrzeuggemeinschaft beteiligt sind, kein weiteres eigenes Auto besitzen. Ohne diese Bedingung könnten zwei Autofahrer, die in jeweils verschiedenen Quartieren wohnen, ihre Autos pro forma gegenseitig teilen und sich so Anwohnerparkkarten für zusätzliche Zonen erschleichen. Zudem müssen alle Personen, die an einer solchen Fahrzeuggemeinschaft mitmachen, in Basel wohnen (zumindest als Wochenaufenthalter). Ein Mitglied der Gemeinschaft muss als offizieller Halter des gemeinsam genutzten Fahrzeugs im Fahrzeugausweis eingetragen sein. Ohne diese Einschränkung könnten auswärtige Fahrzeugbesitzer über eine pro forma Fahrzeuggemeinschaft sehr einfach eine Anwohnerparkkarte missbräuchlich beziehen und so die teureren Pendler- oder Besucherparkkarten umgehen. Schliesslich ist noch anzumerken, dass jedes Mitglied einer solchen Fahrzeuggemeinschaft einen Führerausweis besitzen muss. Dies ergibt sich auch ohne explizite Nennung in der Verordnung daraus, dass es beim privaten Carsharing um das Nutzen des Fahrzeugs für eigene Fahrten geht.

Der Nachweis der Fahrzeuggemeinschaft soll vorerst lediglich über eine Selbstdeklaration erfolgen. Dieser Ansatz funktioniert in der Stadt Zürich bis anhin gut. Sollte sich wider Erwarten im Laufe der Zeit zeigen, dass eine hohe Missbrauchsquote vorliegt, müsste die Selbstdeklaration durch einen Versicherungsnachweis ersetzt werden (analog zur Stadt Biel). Die konkreten Vorgaben regelt die Abteilung Verkehr der Kantonspolizei.

5.3 § 9^{quinquies} Ärztparkkarte

Wegen der geänderten Rahmenbedingungen im Gesundheitswesen ist eine Liberalisierung der Bezugsberechtigung für die Ärztparkkarte vorgesehen, indem nicht mehr nur Hausärztinnen und Hausärzte die Ärztparkkarte beziehen dürfen. Neu gilt, dass praktizierende Ärztinnen und Ärzte, welche regelmässig Hausbesuche im Rahmen eines Pikett- oder Notfalldienstes bei im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Patientinnen und Patienten leisten, die Karte erwerben dürfen. Konkret gilt diese Regelung für folgende Ärztinnen und Ärzte:

- Allgemeine Innere Medizin, wenn als Grundversorger tätig;
- Praktischer Arzt oder praktische Ärztin, wenn als Grundversorger tätig;
- Kinder- und Jugendmedizin, wenn als Grundversorger tätig;

- Ärztinnen und Ärzte im ärztlichen Notfalldienst gemäss Notfalldienstordnung der Medizinischen Gesellschaft (MedGes Basel) mit regelmässigen Hausbesuchen;
- Ärztinnen und Ärzte der Verwaltung und Spitälern im Pikett- und Notfalldienst, wenn regelmässig Einsätze ausserhalb des regulären Arbeitsplatzes (z. B. Hausbesuche) erforderlich sind.

Mit der Öffnung der Bezugsbedingungen ist das Anrecht auf eine Ärzteparkkarte nicht mehr von der Spezialisierung abhängig, sondern ausschliesslich vom tatsächlichen Bedarf. So können neu neben den Hausärzten auch Spezialärzte eine Parkkarte beziehen, wenn sie regelmässige Pikettdienste oder Patientenbesuche geltend machen. Auch für den medizinischen Notfalldienst, der die Medizinische Gesellschaft organisiert und in dem nicht nur Hausärzte Piketteinsätze leisten, wird mit der neuen Regelung der Bezug einer Ärzteparkkarte ermöglicht.

5.4 § 15, § 15^{bis} Gebühren

5.4.1 Gebühren für Anwohnerinnen- und Anwohnerparkkarte

Die heutige Gebühr von 140 Franken pro Jahr für eine Anwohnerparkkarte hat kaum eine Lenkungswirkung. Die nachfolgende Tabelle zeigt zudem, dass die Gebühr deutlich günstiger ist als in anderen Schweizer Städten. Die Tabelle zeigt auch, dass in einigen anderen Städten strengere Bezugsbedingungen gelten. So sind Anwohnerparkkarten teilweise nur erhältlich, wenn nachgewiesen wird, dass keine private Parkiermöglichkeit zur Verfügung steht. In den Gemeinden rund um die Stadt Basel herum ist das Parkieren für Anwohner im Strassenraum mit Ausnahme von Birsfelden allerdings noch billiger. Verschiedene Gemeinden verzichten auch auf eine Parkraumbewirtschaftung. In Allschwil sind aufgrund der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung in Basel aktuell Vorstösse in Vorbereitung, die eine Bewirtschaftung fordern.

Tabelle 1: Kosten Anwohnerparkkarten im Städtevergleich

Stadt / Gemeinde	Anwohnerparkkarte Kosten pro Jahr	Bemerkungen
Bern	264 Franken	„für gleichermassen Betroffene“ 660 Franken für Altstadt 480 bzw. 1920 Franken
Luzern	600 Franken	
Zürich	300 Franken	Parkkarte für Fahrzeuggemeinschaften verfügbar
St. Gallen	360 Franken	
Biel	330 Franken	Voraussetzung: Nachweis, dass keine private Parkiermöglichkeit zur Verfügung steht. Parkkarte für Fahrzeuggemeinschaften verfügbar
Lausanne	500 Franken	Voraussetzung: Hauptwohnsitz und Fahrzeugimmatrikulation im eigenen Kanton
Freiburg im Breisgau	30 Euro	Voraussetzung: Nachweis, dass kein privater Abstellplatz zur Verfügung steht.
Rheinfelden	480 Franken	Im Zentrum 960 Franken (Anzahl Parkkarten beschränkt)
Riehen	8 Franken	40 Franken pro 5 Jahre
Binningen	60 Franken	
Reinach	60 Franken	180 Franken pro 3 Jahre
Birsfelden	480 Franken	Nachtparkgebühr. Für einen Tagparkplatz kostet die Parkkarte 30 Franken
Weil am Rhein/Lörrach	30 Euro	Verwaltungsgebühr (Gilt für alle deutschen Städte, der Maximalbetrag ist gesetzlich geregelt.)

Der Regierungsrat möchte den Preis der Anwohnerparkkarte neu auf 284 Franken pro Jahr festlegen (22 Franken pro Monat plus 20 Franken Ausstellungsgebühr vgl. Kap. 4.4.6). Dieser Preis begründet sich folgendermassen:

- Orientierung an den anderen Schweizer Grossstädten
- Verdoppelung gegenüber heute ist subjektiv spürbar. Der neue Preis sollte damit eine Lenkungswirkung entfalten.
- Im Vergleich mit einem fest gemieteten privaten Abstellplatz (150 bis 250 Franken pro Monat⁵, d.h. 1'800 bis 3'000 Franken pro Jahr) ist die Anwohnerparkkarte immer noch sehr günstig, auch wenn damit kein fest reservierter Parkplatz zur Verfügung steht.
- Die direkten Kosten für einen ungedeckten Parkplatz im Strassenraum betragen gut 400 Franken pro Jahr. Unter zusätzlicher Berücksichtigung des Bodenwertes und nach Abzug der Einnahmen aus Parkbussen liegt der Kostendeckungsgrad der heutigen Anwohnerparkkarte bei 10 bis 20% (vgl. Beantwortung schriftliche Anfrage Anita Lachenmeier zu Kostenwahrheit bei öffentlichen Parkplätzen⁶).

5.4.2 Gebühren für Pendlerinnen- und Pendlerparkkarte

Der Preis der Pendlerparkkarte orientierte sich bei der Einführung am Preis des Umweltschutzabonnements. 2010 kostete das Jahresabo des TNW 700 Franken. Heute sind es 800 Franken. Der Regierungsrat möchte deshalb den Preis für die Pendlerparkkarte von 740 auf 860 Franken pro Jahr erhöhen. Auch die Pendlerparkkarte ist damit nach wie vor wesentlich günstiger als die Dauermiete eines privaten Abstellplatzes.

5.4.3 Gebühren für Besucherinnen- und Besucherparkkarte

Besucherparkkarten sind für gelegentliche Besucherinnen und Besucher gedacht. Sie sollen nicht von Pendlern als Ersatz für die Dauermiete eines privaten Parkplatzes verwendet werden. Mit dem gegenwärtigen Tarif von 10 Franken pro Tag, sind Besucherparkkarten zumindest in Quartieren mit teuren Privatparkplätzen zu attraktiv. Der Regierungsrat möchte den Preis der Besucherparkkarte deshalb von 10 auf 12 Franken pro Tag bzw. von 6 auf 7 Franken pro Halbtage anheben. Unverändert können Besucher mit einer Parkscheibe in der blauen Zone 60 bis 90 Minuten gratis parkieren.

5.4.4 Übrige Parkkarten

Die Gebühren für alle übrigen Parkkarten bleiben unverändert. Die Festlegung im Gesetz enthält aber nur noch die monatliche Nutzungsgebühr. Die zusätzlich fällige Ausstellungsgebühr wird separat aufgeführt (vgl. 4.4.6).

5.4.5 Gebührenstruktur

Die bisherige Darstellung der Gebühren in der Verordnung war unnötig kompliziert und verwirrend, da neben einem Jahrespreis, der Preis für den ersten Monat und für Folgemonate festgelegt war. Die Gebühr für den Folgemonat war als reine Nutzungsgebühr zu verstehen, während die Jahresgebühr und die Gebühr für den ersten Monat auch eine Ausstellungsgebühr von 20 Franken beinhalteten.

Neu unterscheidet die Verordnung zwischen einer fixen, nicht rückerstattbaren Ausstellungsgebühr von 20 Franken und einer monatlichen Nutzungsgebühr zwischen 7 und 70 Franken – abhängig von der Kartenart.

⁵ Abfrage bei comparis.ch am 14. September 2017: Die grosse Mehrheit der Angebote liegt zwischen 150 und 250 Franken pro Monat. Der günstigste ungedeckte Parkplatz kostet 60 Franken, der teuerste 395 Franken pro Monat.

⁶ Geschäftsnr. 17.5288.02. vgl. http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank?such_kategorie=1&content_detail=200108704

Ausgenommen von dieser Gebührenstruktur sind die Besucherparkkarten, die bedingungslos bezogen werden können. Damit fällt hier keine Ausstellungsgebühr an. Aufgrund der kurzen Gültigkeit besteht zudem wie bis anhin keine Rückerstattungsmöglichkeit für Besucherparkkarten.

Beilage:
Synopsis