



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: Handelskammer beider Basel

Strasse und Nr.: St. Jakobs-Strasse 25

PLZ und Ort: 4010 Basel

Land: Schweiz

Kontaktperson Name / Vorname: Deininger / Sebastian

Kontaktperson E-Mail Adresse: s.deininger@hkbb.ch

Ort und Datum: Basel, den 31. 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

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir befürworten die Anstrengungen die Parkplatzverfügbarkeit sicherzustellen und so den Parksuchverkehr zu reduzieren. Eine angestrebte Entlastung von 90 bis 95 Prozent, sodass durchschnittlich jeder zehnte bis zwanzigste Parkplatz frei ist, begrüssen wir ebenfalls. Leider bleibt bei dem hier beschriebenen Vorgehen jedoch die nominale Anzahl an Parkplätzen unberücksichtigt. Diese ist jedoch für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts ebenso massgebend wie die generelle Verfügbarkeit von freien Parkplätzen (Auslastungsquotient). Nur eine Kombination aus Auslastungsquotient und der totalen Anzahl Parkplätze ist daher zielführend und sollte entsprechend berücksichtigt 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

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Handelskammer setzt sich eine diskriminierungsfreie Nutzung sämtlicher Verkehrsträger ein. Erhobene Gebühren im Kontext der Nutzung eines Verkehrsmittels erachten wir zur Deckung der dabei entstehenden Kosten als zielführend. Im Vordergrund steht hierbei jedoch die Befriedigung von Konsumpräferenzen und -bedürfnissen. Gebühren sollen zu einer Internalisierung von verursachten Kosten beitragen, aber keine grundsätzliche Lenkungsfunktion haben, welche den Konsumpräferenzen zuwider läuft.

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Handelskammer begrüsst grundsätzlich, dass Gebühren die auf einem Verkehrsträger anfallen und dort erhoben werden, dessen Infrastruktur wieder zugeführt werden. Schliesslich geht es darum die Nachfrage dort infrastrukturell abzustützen, wo sie anfällt. Eine Mitfinanzierung von privaten Quartierparkings durch den Kanton befürworten wir daher nicht nur in dicht bebauten Wohnquartieren, sondern in erster Linie dort, wo Nachfrage besteht.

2. Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Eine Konkretisierung des Begriffs der „gleichermaßen Betroffenen“ im Gesetz festzuschreiben, lehnen wir aus gesetzestechnischen Gründen ab. Wir befürworten hingegen diese in der dazugehörigen Verordnung vorzunehmen, welche gemeinsam mit dem Gesetz in die Vernehmlassung zu schicken ist.

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir unterstützen die Ausnahmeregelungen, welche in § 17² USG gemacht werden. Jedoch möchten wir sämtliche Parkplätze in Quartierparkings von einem Verbot der finanziellen Unterstützung ausnehmen. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor:

² *Dieses Verbot gilt nicht für:*

a) *Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;*

b) *Quartierparkings nach § 19^{bis}.*

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:

Gemäss Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung (Punkt 3.2) soll der veraltete Begriff „Autoparkgaragen“ durch „Parkierungsanlagen“ ersetzt werden. Gleichzeitig wird dieser Begriff auf „Abstellplätze für motorisierte Privatfahrzeuge“ eingeschränkt, worunter auch Motorräder fallen. Dies begrüssen wir ausdrücklich. Im Widerspruch zu dieser Definition, ist jedoch unter USG § 19 von „Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder für Velos“ die Rede. Da der Begriff Parkierungsanlagen explizit nur im Kontext mit motorisierten Privatfahrzeugen vorgesehen ist, schlagen wir stattdessen folgende Präzisierung vor: *„[...] Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder Abstellplätze für Velos [...]“*.

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 von „Auswärtigen“ ist unklar. Zudem fehlen aus unserer Sicht in jedem Fall auch die „gleichermassen Betroffenen“, beispielsweise Wochenaufenthalter, welche in einer separaten Verordnung definiert werden könnten. Prinzipiell lehnen wir eine Einschränkung des Klientels der potenziellen Parkplatznutzer ab, da diese dem Grundsatz widerspricht, dass dort Parkplätze vorhanden sein müssen, wo Nachfrage besteht. Der Hintergrund des Parkplatznutzers (Anwohner, Pendler, etc.) darf hierbei keine Rolle spielen. Dies würde übrigens auch die vom Kanton angestrebten und explizit im Erläuterungsbericht festgehaltenen Bestrebung von „Doppelnutzungen“ (z.B. tagsüber Pendler, nachts Anwohner) privater Abstellplätze“ konterkarieren.

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Wir stimmen mit einer Flexibilisierung der Kompensationspflicht überein, stellen diese jedoch prinzipiell in Frage. Kompensation käme höchstens dann in Frage, wenn die Nachfrage aufgrund veränderter Konsumpräferenzen zurückgeht. Keinesfalls darf sie als Lenkungsinstrument verwendet werden.

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:

Die Mittelverwendung für a) Park-and-Ride-Anlagen erachten wir als sinnvoll, da so eine Integration der Verkehrsträger gefördert wird. Auch die unter Punkt b) genannten Anwohnerparkplätze in Quartierparkings befürworten wir, lehnen die Beschränkung auf Anwohner jedoch ab. Vielmehr sollten die Parkplätze sämtlichen Nutzern zugänglich sein. Dies würde zum einen eine bessere Planbarkeit der Refinanzierung bei privaten Investoren sicherstellen, zum anderen würde es auch der angestrebten Doppelnutzung (vgl. Kommentar zu Frage 7) entgegenkommen. Den Punkt c) beantragen wir als Massnahme zur Mittelverwendung zu streichen, da dies dem Grundsatz ent-

gegenstehen könnte, dass Infrastruktur auf jenen Verkehrsträgern auszubauen ist, auf denen die Nachfrage vorhanden ist.

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:

Die Kompensationspflicht wird generell abgelehnt.

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

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Eine generelle Erhöhung der Gebühren der Anwohnerparkkarte ist nur unter der Auflage zulässig, dass die Einnahmen zweckgebunden für den Bau von Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr eingesetzt werden. Nur unter dieser Voraussetzung besteht die Möglichkeit der Konsumpräferenz der Verkehrsteilnehmer Rechnung zu tragen.

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Da wir einen Lenkungszweck der erhobenen Gebühren, und daher auch einer Erhöhung derselben grundsätzlich ablehnen, ist eine Kopplung der Preisentwicklung nicht zielführend.

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

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Kopplung des Preises für einen Parkplatz auf Allmend, welcher grundsätzlich jedem Automobilisten zur Verfügung steht, mit jenem für einen privat angemieteten Parkplatz mit Exklusivnutzung, ist aus Sicht der Handelskammer nicht zielführend, da es sich nicht um homogene Güter handelt.

5. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zur künftigen Parkierungspolitik?

Kommentar:

- Generell fänden wir es sinnvoll geplante Gesetzesänderungen zusammen mit der entsprechenden Verordnung in die Vernehmlassung zu schicken.
- Konkretisierungen aller Art sollten generell in der Verordnung, nicht im Gesetz selbst festgeschrieben werden, um Flexibilität zu bewahren.
- Aus Sicht der der Handelskammer beider Basel werden technologische Ansätze als Hilfsmittel der Parkierungsthematik in der Vorlage zu wenig berücksichtigt.