



An den Grossen Rat

18.5027.02

BVD/P185027

Basel, 21. März 2018

Regierungsratsbeschluss vom 20. März 2018

Schriftliche Anfrage Patrick Hafner betreffend „Rechtsgrundlage für reservierte Parkplätze / Signalisation“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Patrick Hafner dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

Seit einer ganzen Weile gibt es in der Stadt Basel auf öffentlichem Grund für Mobility-Fahrzeuge reservierte Parkplätze. Nicht zuletzt weil "Mobility" keine staatliche Organisation ist, stellt sich die Frage, auf welcher Rechtsgrundlage diese Exklusivnutzung von Allmend installiert wurde und welche Entschädigung die Genossenschaft Mobility für dieses Recht zu bezahlen hat.

Eine ähnliche Frage ergibt sich für die per Medienmitteilung vom 5.1.18 angekündigten Parkplätze, welche exklusiv für Elektro-Fahrzeuge installiert werden sollen – hier sind es einzelne Halter bzw. Fahrer und Fahrerinnen einer bestimmten Kategorie von Fahrzeugen, welche gegenüber anderen Fahrzeugen bevorzugt behandelt werden. Auch hier stellt sich die Frage, ob es dafür eine ausreichende Rechtsgrundlage gibt.

Zudem hat der Fragesteller in der Signalisationsverordnung SSV kein Signal gefunden, das den gemäss Unterlagen der Verwaltung einzusetzenden auch nur gleichen würde, sehr wohl aber einen Art. 2 gemäss dem sämtliche zum Einsatz kommenden Signale in Anhang 2 der SSV festgelegt seien, und einen Art. 101, Abs. 1, der lautet: " In dieser Verordnung nicht vorgesehene Signale und Markierungen sind unzulässig; vorbehalten bleiben die Bestimmungen nach den Artikeln 54 Absatz 9 und 115". Gemäss Art. 115 müsste eine Ausnahmegewilligung des UVEK vorliegen. Diese Problematik gilt gleichermassen für die Mobility-Parkplätze.

Der Anfragende bittet die Regierung deshalb um Antworten zu folgenden Fragen:

1. Welche Rechtsgrundlage besteht für die Einrichtung von für Mobility-Fahrzeuge reservierten Parkplätzen auf Allmend?
2. Welche Entschädigung bezahlt die Genossenschaft Mobility für diese Exklusivnutzung von Allmend? Falls keine, warum nicht?
3. Welche Rechtsgrundlage besteht für die bei diesen Parkplätzen eingesetzte Signalisation und Markierung? Wurde dafür eine Ausnahmegewilligung des UVEK eingeholt? Wenn ja, wie lautet diese genau und für welchen Zeitraum gilt sie?

4. Welche Rechtsgrundlage besteht für die geplante Einrichtung von für Elektro-Fahrzeuge reservierten Parkplätzen?
5. Welche Rechtsgrundlage besteht für die Befreiung der Elektro-Fahrzeuge von einer Parkierungsgebühr auf den reservierten Parkplätzen?
6. Welche Rechtsgrundlage besteht für die vorgesehene Zusatzsignalisation "Ladevorgang Elektrofahrzeuge"? Wurde dafür eine Ausnahmegewilligung des UVEK eingeholt? Wenn ja, wie lautet diese genau und für welchen Zeitraum gilt sie?

Patrick Hafner

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Grundsätzliche Vorbemerkung

1.1 Mobility-Standplätze

Mobility-Standplätze auf Allmend gibt es seit dem Jahr 2012. Aktuell sind es deren 16, somit eine sehr kleine Anzahl (vgl. Parkplatzkataster Stadt Basel vom 13. November 2017). Die weitaus grössere Anzahl Standplätze befindet sich auf Privatgrund. Mit den CarSharing Standplätzen leistet der Kanton einen wichtigen Beitrag an die wirtschaftliche Auslastung der Parkplätze.

1.2 Elektrofahrzeug-Standplätze während Ladevorgang

Die Elektromobilität gewinnt in urbanen Gebieten zunehmend an Bedeutung. Sie erhöht den energetischen Wirkungsgrad der Mobilität, reduziert die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen und senkt die lokalen Emissionen in den Bereichen Luft und Lärm. In den nächsten Jahren ist mit einer deutlichen Zunahme an Elektrofahrzeugen zu rechnen. Um auch Anwohnern und Anwohnerinnen ohne eigenen Parkplatz die Nutzung eines Elektrofahrzeuges zu ermöglichen, will der Regierungsrat im Rahmen eines dreijährigen Pilotprojekts zehn Parkplätze mit Ladesäulen ausrüsten, die bei entsprechender Nachfrage verdoppelt werden können. Im Rahmen des Pilotprojekts werden somit maximal 20 Parkplätze für das Laden von Elektrofahrzeugen auf Allmend reserviert. Die im Rahmen des Pilotversuchs gelb markierten Felder sind ausschliesslich zum Laden der Elektrofahrzeuge reserviert. Die Benutzung soll tagsüber (Montag bis Sonntag) von 08.00-19.00 Uhr auf maximal zwei Stunden (plus angefangene halbe Stunde) beschränkt sein. Zwecks Kontrolle muss die Parkscheibe gestellt werden. Von 19.00 – 08.00 Uhr muss der Parkplatz nicht freigegeben werden.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Welche Rechtsgrundlage besteht für die Einrichtung von für Mobility-Fahrzeuge reservierten Parkplätzen auf Allmend?*

Die Kantonsverfassung besagt in § 38 Abs. 1, dass der Staat insbesondere die Hoheit über den öffentlichen Boden ausübt. Zum öffentlichen Boden gehören auch die Strassen, welche Teil der Allmend sind (§ 2 Abs. 2 Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raums [NöRG]). Aufgrund dieser Herrschaft über den öffentlichen Boden, kann der Kanton einzelnen Teilen der Allmend eine Sondernutzung zuweisen und das Recht für diese Sondernutzung an einen Privaten mittels Nutzungsbewilligung übertragen (vgl. § 10 ff. NöRG). Die Übertragung des Rechts zur Sondernutzung hat zur Folge, dass die betreffende Fläche nicht mehr dem Gebrauch durch die Öff-

fentlichkeit offen steht, sondern ausschliesslich dem Inhaber resp. der Inhaberin der Nutzungsbewilligung. Die Vergabe dieser Nutzungsbewilligung erfolgt in zwei Stufen. In einem ersten Schritt werden in einem Erschliessungsplan Flächen für CarSharing-Standplätze ausgeschieden. Im zweiten Schritt wird Mobility das Sondernutzungsrecht für diese Flächen mittels Nutzungsbewilligung gestützt auf § 10 ff. NöRG erteilt. Der Erschliessungsplan und die Vergabe der Nutzungsbewilligung werden publiziert.

2. Welche Entschädigung bezahlt die Genossenschaft Mobility für diese Exklusivnutzung von Allmend? Falls keine, warum nicht?

Mobility bezahlt eine jährliche Nutzungsgebühr, wie dies bei der Nutzung von Allmend zu Sonderzwecken vorgeschrieben ist (vgl. § 10 Abs. 1 NöRG). Die Jahresgebühr beträgt 2'400.00 Franken pro Carsharing-Standplatz.

3. Welche Rechtsgrundlage besteht für die bei diesen Parkplätzen eingesetzte Signalisation und Markierung? Wurde dafür eine Ausnahmegewilligung des UVEK eingeholt? Wenn ja, wie lautet diese genau und für welchen Zeitraum gilt sie?

Für die Signalisation und Markierung auf den Mobility-Standplätzen ist Mobility als Berechtigte der Nutzungsbewilligung verantwortlich.

4. Welche Rechtsgrundlage besteht für die geplante Einrichtung von für Elektro-Fahrzeuge reservierten Parkplätzen?

Bei den vorgesehenen Standorten werden Parkverbotsfelder gemäss Art. 79 Abs. 4 Signalisationsverordnung eingeführt und mit der Aufschrift „Elektrofahrzeug“ versehen (SSV; gelb mit Diagonalkreuz). Es handelt sich dabei um die gleiche Art Felder wie bei den bereits bestehenden für Güterumschlag/Gewerbe, Hotelvorfahrten, Behinderte oder Taxis. Solche Parkverbotsfelder verbieten das Parkieren an der markierten Stelle, davon ausgenommen sind die in der Aufschrift berechtigten Fahrzeuge.

5. Welche Rechtsgrundlage besteht für die Befreiung der Elektro-Fahrzeuge von einer Parkierungsgebühr auf den reservierten Parkplätzen?

Ein Parkverbotsfeld stellt grundsätzlich *keine* Örtlichkeit für das Parkieren dar. Es dient dem Güterumschlag beziehungsweise die Nutzung ist gemäss entsprechender Beschriftung nur für spezielle Gruppen erlaubt (Reisecars, Taxis, Polizei, Hotelvorfahrt, Güterumschlag/Gewerbe, Behinderte etc.). Deshalb besteht für diese Felder auch keine Gebührenpflicht, wie dies bei den Parkfeldern grundsätzlich der Fall ist (vgl. § 2 Abs. 1 Parkraumbewirtschaftungsverordnung). Im Übrigen werden die Parkverbotsfelder für Elektrofahrzeuge lediglich gleich behandelt wie die übrigen bereits bestehenden Parkverbotsfelder (bspw. Güterumschlag/Gewerbe, Hotelvorfahrt, Behinderte), für welche auch keine Gebühren erhoben werden.

6. Welche Rechtsgrundlage besteht für die vorgesehene Zusatzsignalisation "Ladevorgang Elektrofahrzeuge"? Wurde dafür eine Ausnahmegewilligung des UVEK eingeholt? Wenn ja, wie lautet diese genau und für welchen Zeitraum gilt sie?

Es ist vorgesehen, die Parkverbotsfelder mit einem Signal „Parkieren verboten“ (Art. 30 Abs. 1 SSV, 2.50¹) und der beigefügten Zusatztafel „Ausnahmen vom Parkierungsverbot“ (vgl. Art. 17 Abs. 1, Art. 30 Abs. 4 und Art. 65 Abs. 2 SSV, 5.11) zu signalisieren. Auf der Zusatztafel werden die Ausnahmen vom Parkierungsverbot angezeigt, vorliegend: Parkierungserlaubnis für Elektrofahrzeuge während Ladevorgang. Zusätzlich werden die Parkverbotsfelder gelb mit Diagonalkreuz und Aufschrift gemäss Art. 79 Abs. 4 SSV (6.23) markiert. Da für die Signalisation somit nur in der SSV vorgesehene Signale bzw. Tafeln verwendet werden, bedarf es keiner Ausnahmegewilligung des UVEK.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

¹ Die Ziffern in Klammern nach Bezeichnungen von Signalen und Markierungen beziehen sich auf die Abbildungen im Anhang 2 (Art. 1 Abs. 2 SSV).