

Die Menge an Parkplätzen ist nach oben begrenzt, da die Siedlungsfläche begrenzt ist und neben Parkplätzen vielfältig andere Nutzungen den öffentlichen Raum beanspruchen. Gleichzeitig ist die Nachfrage nach Abstellplätzen für Autos schwer zu senken, da sich nach wie vor viele Leute nicht vorstellen können, ohne Auto oder zumindest ohne eigenes Auto zu leben. Insgesamt gibt es in der Stadt Basel rund 104'000 Parkplätze gegenüber 57'000 von BaslerInnen immatrikulierte Autos, das sind pro Auto 1,8 Parkplätze, also fast doppelt so viele Parkplätze wie Autos. Die Auslastung des Parkraums ist jedoch je nach Uhrzeit und Lage verschieden.

Über den Marktmechanismus liesse sich ein räumlich und zeitlich effizienter Abgleich zwischen Angebot und Nachfrage bewerkstelligen: der Preis eines Parkplatzes variiert zeitlich und räumlich. Ist in einem Strassenabschnitt die Auslastung tief, sinkt der Preis; ist die Auslastung hoch, steigt der Preis. Dieser Preismechanismus lässt sich so einstellen, dass eine maximale Auslastung (zum Beispiel 85%) nicht überschritten wird. So ist zu jeder Zeit und überall sichergestellt, dass Autofahrerinnen und Autofahrer direkt einen Parkplatz finden. Ein solches System bedingt einerseits Sensoren im Parkraum und andererseits eine dynamische Abwicklung der Parkplatzgebühren. Letzteres soll laut Regierungsrat ohnehin eingeführt werden (Ratschlag "Kapo 2016"), ersteres ist heutzutage sehr günstig zu installieren. Die Stadt San Francisco hat bereits intelligente Parkplätze und konnte so die Parkplatzsuchzeit um 43% senken und die Diskussionen um Parkplätze substanzial reduzieren. Im Dezember 2017 wurde dort gemeinsam mit dem Gewerbe und Organisationen wie der Handelskammer beschlossen, das System stadtwweit einzuführen. Auch in der Schweiz wird dieser Ansatz seit Jahren von Avenir Suisse, der liberalen Denkfabrik, und Verkehrsplanern propagiert. Er hat sich zudem im Flugverkehr und im öffentlichen Verkehr etabliert.

In diesem Zusammenhang ist entscheidend, wie der Preis zu Stande kommt. Eine gute Option ist eine Aufteilung auf einen fixen Teil und einen variablen Teil, der sich an der Auslastung orientiert. Der fixe Teil entspricht der Grundgebühr (Anwohnerparkkarte, Tageskarte, Stundengebühr etc., vergleiche 17.5288.02 betreffend Kostenwahrheit bei öffentlichen Parkplätzen). Der variable Teil könnte neben der Auslastung im Strassenabschnitt auch weitere Faktoren berücksichtigen, wie beispielsweise ob es sich um ein/e Anwohnerin oder PendlerIn handelt, die Dimension (vergleiche 17.5266.02 betreffend durchschnittliche Fahrzeuggrösse und Leergewicht bei Neuwagen) und Emissionen des Fahrzeuges usw. Bei Anwohnenden sollte man in diesem Zusammenhang den Preis bei einem Maximum deckeln. In San Francisco hat sich gezeigt, dass bereits kleine Differenzen im Cent-Bereich reichen, damit sich die parkierten Autos effizient verteilen, so dass in jedem Strassenabschnitt alle einen Parkplatz finden.

Die Sozialverträglichkeit dieses marktwirtschaftlichen Ansatzes wird sichergestellt, indem Teile der Parkeinnahmen vorrangig in Quartieren mit hoher Auslastung eingesetzt werden. Solche Quartiere kommen so vermehrt in den Genuss von Massnahmen zur Steigerung der Wohnlichkeit und zur Verbesserung der Abstell-situation von Fahrzeugen. Solche Massnahmen können von raumeffizienten Neugestaltungen bis hin zur Förderung von carsharing gehen. Netto profitieren durch diesen Mechanismus Quartiere, die einerseits in der Tendenz von eher ärmeren Personen bewohnt sind und andererseits dicht bebaut sind – und folglich gute Lösungen zur Allmend- und Parkraumgestaltung eher teuer sind.

Zusammengefasst heisst das: Dieser Ansatz kombiniert das Instrument Markt bei der Preisbildung und Abwicklung der Nachfrage und sorgt für sozialen Ausgleich bei der Problemlösung (Mittelverwendung). Der Preis für Anwohner/innen bewegt sich so in einem definierten Bereich (Feinverteilung); der Preis für Pendler, Besucher etc. ist ebenfalls auslastungsabhängig, aber nicht gedeckelt. Es hat so immer genügend freie Parkplätze und die Menge und Anordnung von Parkplätzen kann sich wieder vermehrt an gestalterischen Überlegungen orientieren. Verwaltung und Politik erhalten auf diese Weise auch konstant eine Übersicht zur Parkplatzverfügbarkeit in den Quartieren.

Der Regierungsrat wird eingeladen, binnen zweier Jahre die bestehende Parkraumbewirtschaftung in oben genanntem Sinne weiterzuentwickeln. Dabei sollen soweit möglich die Systemeinführungskosten aus dem Pendlerfonds gedeckt werden.

Raphael Fuhrer, Barbara Wegmann, Martina Bernasconi, Beat Braun, David Wüest-Rudin, Andreas Zappalà, Raoul I. Furlano, Thomas Müry, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Thomas Gander, Lisa Mathys, Danielle Kaufmann, Aeneas Wanner, Jörg Vitelli, Beat Leuthardt