



An den Grossen Rat

17.0553.05

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 14. August 2019

Kommissionsbeschluss vom 14. August 2019

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zur Kantonalen Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“

und

zur unumgänglichen Ergänzung der Initiative (Anpassung von § 16 USG BS)

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Hauptforderungen der kantonalen Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ sind eine ausreichende Zahl an Parkplätzen auf öffentlichem Grund für den motorisierten Individualverkehr sowie ein qualitativ und quantitativ gleichwertiger Ersatz von auf öffentlichem Grund aufgehobenen Parkplätzen in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Metern.

Die UVEK hat zur Initiative mit Mehr- und Minderheitsantrag ein erstes Mal am 12. Dezember 2018 schriftlich berichtet. An seiner Sitzung vom 9. Januar 2019 wies der Grosse Rat das Geschäft aber einstimmig an den Regierungsrat zurück. Grund dafür war, dass sich die Initiative auf eine nicht mehr aktuelle Fassung von § 16 des Umweltschutzgesetzes bezieht. Der Grosse Rat hat § 16 nach Einreichung der vorliegenden Initiative im Rahmen des Gegenvorschlags zur Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ angepasst. Neu eingefügt hat er § 16 Abs. 1 und § 16 Abs. 1ter, der ursprüngliche § 16 Abs. 1 wurde zu § 16 Abs. 1bis. § 16 Abs. 2 bis 4 entsprechen dem Stand zum Zeitpunkt der Einreichung der Initiative. Der Ratschlag des Regierungsrates (Nr. 17.0553.02) setzte sich nicht mit der veränderten gesetzlichen Grundlage auseinander, der Bericht der UVEK (Nr. 17.0553.03) enthielt lediglich den Hinweis, dass sich die Initiative nicht auf die aktuell geltende Fassung des Umweltschutzgesetzes bezieht.

Würde die Initiative von den Stimmberechtigten in ihrem ursprünglichen Wortlaut angenommen, bestünde Unklarheit, in welcher Weise das Umweltschutzgesetz zu ändern wäre (vgl. Abbildung 1). Würde der jetzige § 16 Abs. 1bis, der dem früheren § 16 Abs. 1 entspricht, angepasst, entstünde ein Widerspruch zum jetzigen § 16 Abs. 1. Dieser fordert „nach Möglichkeit genügend Parkflächen“, während der Initiativtext „eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen“ verlangt. Unklar bliebe auch, was mit den in der Initiative nicht vorkommenden Absätzen 1bis und 1ter geschehen würde.

Nach der Rückweisung des Geschäfts an den Regierungsrat hat eine Delegation der UVEK am 6. Februar 2019 die Ausgangslage auf Einladung der Staatskanzlei mit Vertretungen dieser sowie des Bau- und Verkehrsdepartements erörtert. Alle Seiten waren sich einig, dass nur eine Anpassung des Initiativtextes geeignet ist, um Sinn und Zielrichtung der Initiative zu erhalten, den Gehalt des übrigen Gesetzes zu bewahren und den Stimmberechtigten eine klare und eindeutige Abstimmungsvorlage unterbreiten zu können.

Die unumgängliche Ergänzung der Initiative übernimmt den ersten, unbestrittenen Teil des gültigen § 16 Abs. 1 in den Initiativtext. Zudem werden die formal neuen Absätze 1bis und 1ter, die in keinem Widerspruch zum ursprünglichen Initiativtext stehen, neu explizit als unverändert deklariert. Die Absätze 2 bis 5 des Initiativtextes bleiben unverändert.

Abbildung 1: Forderungen der Initiative

Aktuelles Umweltschutzgesetz	Initiative original	Initiative angepasst
¹ Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.	¹ Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.	¹ Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.
^{1bis} Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.		^{1bis} <i>unverändert</i>
^{1ter} Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.		^{1ter} <i>unverändert</i>
² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.	² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.	
³ Die Beachtung von Parkverboten ist durch bauliche Massnahmen zu unterstützen, soweit dadurch: a) Fussgängerinnen, Fussgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindert werden; b) der Güterumschlag nicht übermässig erschwert wird; c) das Stadtbild nicht stark beeinträchtigt wird; d) der Strassenunterhalt nicht übermässig erschwert wird.	³ <i>unverändert</i>	
⁴ Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die betroffene Bevölkerung bei der Planung solcher Massnahmen in geeigneter Weise mitwirken kann.	⁴ <i>unverändert</i>	
	⁵ Bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund muss in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Meter ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.	

2. Haltung des Regierungsrats

Der Regierungsrat lehnt die Initiative ab. Er weist darauf hin, dass die Stadt Basel im schweizerischen Quervergleich gemessen an der Gesamtparkplatzzahl den höchsten Anteil an Parkplätzen auf Allmend aufweist. In den meisten Wohnquartieren sind private Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete ausgeschrieben. Die Miete eines Parkplatzes ist allerdings aufgrund der vergleichsweise günstigen Anwohnerparkkarte preislich wenig attraktiv. Dies hat zur Folge, dass Investoren bei neuen Wohnbauten aus Angst vor Leerständen zunehmend auf die Erstellung von Parkplätzen verzichten. Nicht selten werden private Garagen auch als Lagerfläche oder Werkstatt genutzt und das Auto auf Allmend abgestellt.

Die heutige Situation ist für den Regierungsrat nicht befriedigend: Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sind teilweise überlastet, private Abstellplätze können kaum rentabel bewirtschaftet werden und der Bau privater Quartierparkings findet nur sehr zurückhaltend statt. Um den Parkierdruck zu reduzieren, schlägt der Regierungsrat aber einen anderen Weg vor als die Initianten. Die künftige Parkierungspolitik soll dafür sorgen, dass vermehrt private Parkplätze gebaut und auch genutzt werden. Für Investoren soll ein stärkerer Anreiz zur Erstellung von Parkierungsanlagen entstehen. Zur Sicherstellung eines ausreichenden Parkplatzangebots und zur Reduktion des Suchverkehrs soll die Auslastung der Strassenparkplätze über preisliche Massnahmen auf maximal 90 bis 95% reduziert werden.¹

Eine erste Wirkungsanalyse der in der Stadt Basel seit Ende 2016 vollständig umgesetzten Parkraumbewirtschaftung zeigt eine leichte Reduktion der Auslastung der Parkplätze auf Allmend. Erheblich abgenommen hat – wie erwünscht – die Nutzung durch auswärtige Fahrzeughalter. Von Fahrzeugen mit Pendler- oder Besucherparkkarte waren 2016 weniger als 5% der Strassenparkplätze belegt. Mit Gewerbeparkkarten sind tagsüber 6% und am Abend und in der Nacht 2-3% der Parkierungsvorgänge verursacht worden. Dass die Auslastung vor allem in dicht besiedelten Wohngebieten aber nach wie vor sehr hoch ist, liegt daran, dass mehr Fahrzeuge von Stadtbewohnerinnen und -bewohnern auf Allmend abgestellt sind. Zwischen 2012 und 2016 ist der Anteil der parkierten Autos mit Anwohnerparkkarte am Vormittag von 49% auf 68% und in der Nacht von 61% auf 81% gestiegen.

3. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den Bericht 17.0553.02 des Regierungsrats zur *Kantonalen Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“* am 16. Mai 2018 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 20. Juni, 15. und 29. August, 26. September, 17. und 31. Oktober 2018 mit dem Geschäft auseinander. Nach der Rückweisung des Geschäfts durch den Grossen Rat am 9. Januar 2019 stellte der Regierungsrat dem Grossen Rat am 22. März 2019 einen Vorschlag für eine unumgängliche Ergänzung der Initiative zu (Bericht Nr. 17.0553.04), die der Grosse Rat am 10. April 2019 wiederum der UVEK überwies. An ihrer Sitzung vom 22. Mai 2019 nahm die UVEK Rücksprache mit dem Initiativkomitee. Dieses ist mit der vorgeschlagenen Anpassung der Initiative einverstanden.

Die UVEK hörte sich die Argumente des Regierungsrats und des Initiativkomitees an und diskutierte diese. Zur Disposition stand auch ein Gegenvorschlag. Letztlich folgt aber eine Kommissionsmehrheit dem Antrag des Regierungsrats, die Initiative dem Stimmvolk ohne Gegenvorschlag und mit Empfehlung auf Ablehnung vorzulegen. Eine Kommissionsminderheit stellt den Antrag, die Initiative den Stimmberechtigten zur Annahme zu empfehlen.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Mehrheitsantrag: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Stephan Luethi-Brüderlin, Lisa Mathys, Jörg Vitelli, Barbara Wegmann.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Minderheitsantrag: André Auderset, Beat Braun, Christian Griss, Thomas Müry, Beat K. Schaller und Daniela Stumpf.

Anmerkungen:

- Das vorstehende Kapitel 2 sowie die nachfolgenden Kapitel 4 und 5 sowie der Bericht der Kommissionsminderheit sind unverändert aus dem Bericht Nr. 17.0553.03 der UVEK vom 12. Dezember 2018 übernommen worden.
- Der dem Bericht der Kommissionsmehrheit angehängte Grossratsbeschluss I entspricht der Haltung der gesamten Kommission.

¹ Vgl. dazu Ratschlag 18.1410.01 Künftige Parkierungspolitik. Anpassung des Umweltschutzgesetzes und von § 74 des Bau- und Planungsgesetzes sowie Stellungnahme zur Motion Christian Moesch und Konsorten betreffend erweiterte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zonen) - Anpassung der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung

4. Haltung der Kommissionsmehrheit

4.1 Beurteilung der Initiative

Die Initiative stellt im Wesentlichen drei Forderungen:

- Sicherstellung einer ausreichenden Zahl an Parkplätzen für Velos, Motorräder und Autos auf öffentlichem Grund
- Bevorzugung von Gewerbetreibenden analog zu Anwohnerinnen und Anwohnern mit Anwohnerparkkarte
- Gleichwertiger Ersatz von wegfallenden Parkplätzen in einem Radius von 200 Metern

Aus Sicht der Kommissionsmehrheit hätte die Umsetzung der Forderungen eine einseitige Priorisierung des Parkierens gegenüber anderen Nutzungen des öffentlichen Raums zur Folge. Problematisch dürfte zudem die interpretationsbedürftige Formulierung sein.

Was unter einer „ausreichenden Zahl an Parkplätzen“ zu verstehen ist, müsste von der Verwaltung definiert werden. Darüber eine allgemeine Einigkeit zu erzielen dürfte allerdings unrealistisch sein. Für die Auto-Lobby dürfte die heutige Zahl an Autoparkplätzen „nicht ausreichend“ sein. Eine Erweiterung des Parkplatzangebots auf Allmend stünde im Widerspruch zur Parkierungspolitik des Regierungsrats, die einen höheren Anteil der privaten Parkplätze anstrebt. Stehen mehr öffentliche Parkplätze zur Verfügung, reduziert dies den Anreiz, private Parkplätze zu erstellen. Eine solche Tendenz ist schon heute feststellbar. Sie würde mit Annahme der Initiative noch verstärkt.

Mehr Flächen für das Parkieren auf Allmend zu reservieren ist aus Sicht der Kommissionsmehrheit auch aufgrund der in der Stadt Basel sehr knappen Flächen nicht opportun. Es ginge zu Lasten anderer Nutzungen der Allmend. Nimmt die Bevölkerungszahl weiter zu und wird der damit verbundene zusätzliche Bedarf an Parkflächen auf Allmend befriedigt, geht dies zu Lasten der Wohn- und Lebensqualität und letztlich der Attraktivität der Stadt. Parkplätze sind prioritär auf Privatareal, mit privater Finanzierung und unterirdisch zu erstellen.

Die Gleichbehandlung von Gewerbetreibenden mit Inhaberinnen und Inhabern von Anwohnerparkkarten ist de facto schon heute gegeben. Betriebe, die umfangreiches oder schweres Material an unterschiedlichen Arbeitsorten einsetzen, erhalten eine Gewerbeparkkarte, ansässige Geschäftsbetriebe für alle ihre Geschäftsfahrzeuge eine Anwohnerparkkarte. Die Gewerbeparkkarte bietet sogar über die Anwohnerparkkarte hinausgehende Privilegien. Eine explizite Nennung von Gewerbetreibendem im Gesetz ist insofern unnötig, als die geforderte Bevorzugung bereits heute sichergestellt ist.

Als komplett unrealistisch stuft die Kommissionsmehrheit die dritte Forderung der Initiative ein, einen qualitativ wie quantitativ gleichwertigen Ersatz von aufgehobenen Parkplätzen in einem Radius von 200 Metern. Der Rückgang der Parkplätze auf Allmend geht einher mit dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis, das sich u.a. in strengerer Normen widerspiegelt. Der Regierungsrat setzt bei der Sanierung von Strassen die geltenden Bundesgesetze und Normen im Interesse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden konsequent um, was von der Kommissionsmehrheit ausdrücklich begrüsst wird. Im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen kann dies zu deutlichen Veränderungen des Strassenraums führen. Verbesserungen für den rollenden Verkehr wie breitere Fahrspuren für Autos oder Velomassnahmen gehen bei gegebenem Strassenquerschnitt mancherorts zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Weil diese Entwicklung nicht abgeschlossen ist, kommt die Forderung, aufgehobene Parkplätze qualitativ wie quantitativ in einem Radius von 200 Metern gleichwertig zu ersetzen, einer Utopie gleich. Im geforderten Radius dürfte es in den seltensten Fällen ungenutzte öffentliche Flächen geben, die sich für Parkplätze eignen. Mit qualitativ gleichwertigem Ersatz dürfen aber Parkplätze auf Allmend mit gleicher Bewirtschaftungsform gemeint sein. Eine Kompensation mit neuen Parkplätzen in einem Quartierparking wäre nicht möglich, da diese anders bewirtschaftet werden.

Das Parkieren erhalte bei Annahme der Initiative eine absolute Priorität gegenüber allen anderen Ansprüchen und Bedürfnissen an den öffentlichen Raum, die für die Lebensqualität in der Stadt von grösserer Bedeutung sind. Sinnvolle Abwägungen im Einzelfall wären nicht mehr möglich. Müsste der Kanton zwecks Kompensation von wegfallenden Parkplätzen mangels anderer Möglichkeiten gar neue unterirdische „Gratis-Parkplätze“ erstellen, käme ihn dies sehr teuer zu stehen. Notabene sind in den Jahren 2000 bis 2015 in Basel rund 6'000 zusätzliche unterirdische Parkplätze gebaut, auf Allmend aber lediglich etwa 3'000 aufgehoben worden.

Die Kommissionsmehrheit konstatiert, dass die von den Initianten verlangte Bestimmung in § 16 Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes faktisch einem Verbot gleichkäme, bestehende Parkplätze aufzuheben. Eine Aufhebung wäre nur noch dort möglich, wo ein quantitativ und qualitativ gleichwertiger Ersatz in einem Umkreis von 200 Metern möglich ist – also in den seltensten Fällen. Die Bestimmung ist deshalb nicht vereinbar mit der Verkehrssicherheit und wird von der Kommissionsmehrheit deshalb entschieden abgelehnt.

Der hinter der Initiative stehende Gewerbeverband moniert, die Reduktion der Parkplätze auf Allmend behindere die Arbeit des Gewerbes. Es werde zunehmend schwieriger, vereinbarte Termine einzuhalten. Detailhandel und Gastronomie verlören wegen fehlender Parkplätze ihre Kundschaft. Generell nehme die Attraktivität des Standorts Basel mangels Parkplätzen ab. Die Kommissionsmehrheit kann diese Argumentation zwar teilweise nachvollziehen, nicht aber die daraus vom Gewerbeverband gezogenen, in der Initiative zum Ausdruck kommenden Schlussfolgerungen. Um die Zahl der freien Parkplätze zu erhöhen, müssten diese anders bewirtschaftet werden. In der Initiative fehlt aber jeglicher marktwirtschaftlicher Ansatz. Ein Parkplatz in der blauen Zone nützt dem Gewerbe wenig, wenn er während 24 Stunden von einem Fahrzeug mit Anwohnerparkkarte belegt ist.

4.2 Möglicher Gegenvorschlag

Der Regierungsrat verzichtet auf einen Gegenvorschlag zur Initiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“. Die UVEK hat sich deshalb überlegt, selbst einen solchen zu erarbeiten. Da die Initiative aus Gewerbekreisen stammt, machte sie sich insbesondere Gedanken darüber, wie die Parkiersituation für das Gewerbe verbessert werden könnte. Sie sprach sich einstimmig dafür aus, mit den Initianten auszuloten, ob in § 16 Abs. 1 eine ausreichende Zahl an Parkplätzen für den Güterumschlag (statt für den motorisierten Individualverkehr) und in § 16 Abs. 5 ein gleichwertiger Ersatz von Güterumschlagsplätzen (statt Parkplätzen) gefordert werden könnte.

Das Initiativkomitee hat sich gegenüber der UVEK grundsätzlich offen für einen Gegenvorschlag gezeigt. Den Gegenvorschlag der UVEK lehnte es aber als ungenügend ab. Güterumschlagsfelder seien in erster Linie für das ansässige Gewerbe von Bedeutung – z.B. Ladengeschäfte mit regelmässigem Umschlag. Ein Handwerker, der einen Auftrag erledigen muss, brauche hingegen einen freien Parkplatz vor Ort, nicht ein Güterumschlagsfeld. Auch Geschäften, die auf Parkplätze für ihre Kundschaft angewiesen sind, brächten Güterumschlagsfelder nichts.

Die Initianten haben der UVEK vorgeschlagen, in Verknüpfung zur (damals noch nicht veröffentlichten) Vorlage des Regierungsrats zur künftigen Parkierungspolitik nach einem Gegenvorschlag zu suchen – z.B. mit dem vom Regierungsrat angestrebten Bau von Quartierparkings. Allerdings blieben die Ideen sehr vage. Die Initianten konnten der UVEK nicht darlegen, was Quartierparkings dem Gewerbe bringen sollen und ob in diesen dann die blaue Zone gelten müsste. Ausserdem hielten sie wiederholt fest, ihr Hauptanliegen bleibe, wegfallende Parkplätze in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Metern auf Allmend quantitativ und qualitativ gleichwertig zu ersetzen. Andere Lösungen kämen nur in Ausnahmefällen in Frage.

Die Kommissionsmehrheit hat sich nach reiflicher Überlegung gegen einen Gegenvorschlag ausgesprochen. Sie stuft einen mehrheitsfähigen Gegenvorschlag, der die Initianten zum Rückzug der Initiative bewegt, als unrealistisch ein. Dies gilt auch für einen indirekten Gegenvorschlag, wie es eine Anpassung der Vorlage des Regierungsrats zur künftigen Parkierungspolitik im Sinne der Initianten wäre. Die Positionen liegen zu weit auseinander. Zudem hat das Initiativkomitee ge-

genüber der UVEK offen gelassen, unter welchen Voraussetzungen es die Initiative zurückziehen würde. Hielte das Initiativkomitee bei einem indirekten Gegenvorschlag an der Initiative fest, käme diese trotzdem alleine zur Abstimmung.

Die Kommissionsmehrheit stuft es als sinnvoller ein, die Initiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen und die Vorlage des Regierungsrats zur künftigen Parkierungspolitik unabhängig davon zu behandeln. Der Ausgang der Abstimmung über die Initiative wird der Politik aber einen Hinweis geben, welche künftige Parkierungspolitik die Basler Bevölkerung wünscht. Die UVEK hat sich deshalb entschieden, mit der Beratung des *Ratschlags 18.1410.01 Künftige Parkierungspolitik* zuzuwarten, bis das Ergebnis der Abstimmung vorliegt.

5. Fazit und Antrag der Kommissionsmehrheit

Die Kommissionsmehrheit fasst ihre Überlegungen wie folgt zusammen:

- Je günstiger das Parkieren auf Allmend, desto höher ist der Parkierdruck. Nur Parkplätze auf Allmend lösen Parksuchverkehr aus.
- Sind Parkplätze auf Allmend „zu günstig“, werden bestehende private Parkplätze vermehrt anders genutzt und zusätzliche private Parkplätze nur zurückhaltend gebaut. Heute zahlt man für einen Abstellplatz in einer Tiefgarage für zwei Monat mehr als für eine Anwohnerparkkarte im Jahr.
- Das Angebot an privaten Parkplätzen ist in Basel dennoch grösser als die Nachfrage. Es herrscht somit keine Parkplatznot.
- Wer auf Allmend problemlos einen Parkplatz findet, ist nicht bereit, für einen privaten Parkplatz zu bezahlen. Bei Annahme der Initiative müsste die Zahl der Parkplätze auf Allmend erhöht werden, um eine „ausreichende Zahl“ sicherzustellen. Dies würde wiederum die Nachfrage erhöhen. Es entstünde ein Teufelskreis, der zu immer mehr Parkplätzen auf Allmend führte.
- Die Verpflichtung, bei der Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend im Umkreis von 200 Metern gleichwertigen Ersatz zu schaffen, ist zum einen unrealistisch, zum anderen erhielte damit das Parkieren absolute Priorität gegenüber anderen Ansprüchen an den öffentlichen Raum. Der Handlungsspielraum bei Umgestaltungen würde massiv eingeschränkt.

Die Mehrheit der UVEK beantragt dem Grossen Rat deshalb einstimmig, die Initiative den Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Ablehnung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen. Sie hat Raphael Fuhrer zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss I
Entwurf Grossratsbeschluss II
Bericht der Kommissionsminderheit

Grossratsbeschluss I (Gesamtkommission)

über eine unumgängliche Ergänzung der kantonalen Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in die Berichte des Regierungsrats Nr. 17.0553.02 vom 28. März 2018 und Nr. 17.0553.04 vom 27. Februar 2019 sowie den Bericht Nr. 17.0553.05 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 14. August 2019:

1. Die Initiative bezieht sich auf § 16 des Umweltschutzgesetzes (USG BS) vom 13. März 1991. Seit Einreichen der Initiative hat sich § 16 USG BS verändert. Es ist daher unumgänglich, die Initiative der veränderten Rechtslage anzupassen.
2. Der Text der Initiative wird gemäss § 20 Abs. 2 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991 geändert und lautet demnach neu wie folgt:

„Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: §16 wird wie folgt geändert:

§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.

Absatz 1bis unverändert

Absatz 1ter unverändert

Absatz 2 Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.

Absatz 3 unverändert

Absatz 4 unverändert

Absatz 5 Bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund muss in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Meter ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.“

Dieser Beschluss kann beim Verfassungsgericht durch Beschwerde angefochten werden. Die Beschwerde ist innert zehn Tagen seit der Veröffentlichung im Kantonsblatt schriftlich beim Verfassungsgericht anzumelden. Innert 30 Tagen vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die schriftliche Begründung einzureichen, welche die Anträge, die Angabe der Tatsachen und Beweismittel und eine kurze Rechtserörterung zu enthalten hat.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss II (Kommissionsmehrheit)

zur kantonalen Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in die Berichte des Regierungsrats Nr. 17.0553.02 vom 28. März 2018 und Nr. 17.0553.04 vom 27. Februar 2019 sowie in den Bericht Nr. 17.0553.05 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 14. August 2019, beschliesst:

Die mit 3'484 gültigen Unterschriften zustande gekommene formulierte Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ mit dem folgenden, gemäss Grossratsbeschluss I angepassten Wortlaut:

„Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: §16 wird wie folgt geändert:

§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.

Absatz 1bis unverändert

Absatz 1ter unverändert

Absatz 2 Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.

Absatz 3 unverändert

Absatz 4 unverändert

Absatz 5 Bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund muss in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Meter ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Ablehnung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Erwägungen der Kommissionsminderheit

Für die Kommissionsminderheit ist die Problematik zu wichtig, um sie mit einem Antrag auf Ablehnung ausser Rang und Traktanden fallen zu lassen. Wie der Regierungsrat in seinem Bericht zur Initiative ausführt, sind die öffentlich zugänglichen Parkplätze in vielen Quartieren überlastet, der Druck auf die vorhandenen Parkplätze steigt durch die zunehmende Mobilität weiter an. Kommt hinzu, dass bei praktisch jedem Strassensanierungsprojekt mit Verweis auf angebliche Sicherheitsmängel die massive Aufhebung von Parkraum gefordert wird. Dabei wird gerne auf abstrakte übergeordnete Rechtssätze sowie angeblich zwingende Normen verwiesen. Zudem kommt der Bau von Quartierparkings nur schleppend voran.

Es kann aber nicht sein, dass laufend Parkraum vernichtet wird, ohne dass an anderem Ort neuer geschaffen wird. Insbesondere ist es stossend, dass bei Schaffung von neuem unterirdischem Parkraum eine oberirdische Kompensation verlangt wird, ohne dass bereits weggefallener Parkraum berücksichtigt wird, nur weil er nicht in exakt demselben Perimeter liegt. Wenn dann gleichzeitig noch der immer kleiner werdende Parkraum durch eine massive Gebührenerhöhung (vgl. Ratschlag zur «Künftigen Parkierungspolitik») signifikant verteuert wird, so kommt dies einer systematischen Schlechterstellung der automobilen Bevölkerung gleich.

Auch wenn ein Teil der Basler Bevölkerung freiwillig auf ein Auto verzichtet, ist ein genügendes Grundangebot an Parkplätzen unverzichtbar. Dieses Angebot wird von den Anwohnerinnen und Anwohnern benötigt (zumindest solange, bis genügend Quartierparkings o.ä. bestehen), aber speziell auch vom Gewerbe und von den von ausserhalb kommenden Besuchern und Kunden.

Der Kommissionsminderheit ist klar, dass eine 1:1-Umsetzung des Begehrens an einigen Stellen der Stadt nicht einfach umsetzbar ist. Der Text ist aber hinreichend offen formuliert (Absatz 5: „... in der Regel in einem Radius...“) um diesem Problem Rechnung zu tragen. Die Ausarbeitung eines – evtl. indirekten – Gegenvorschlags in Zusammenarbeit mit Verwaltung und den Initianten fand in der Kommission trotz der entsprechenden Bereitschaft der Initianten leider keine Mehrheit. Die Mehrheitsverhältnisse im Grossen Rat in diesen Fragen lassen annehmen, dass die Ausarbeitung eines solchen auch dort keine Chance hätte. Damit bleibt der Kommissionsminderheit nur zu beantragen, die Initiative dem Souverän mit Antrag auf Gutheissung vorzulegen.

Dafür spricht insbesondere, dass die Initiative einen dringend nötigen Paradigmenwechsel postuliert. Heute besteht die Pflicht, für neuen Parkraum in öffentlich zugänglichen Parkhäusern eine bestimmte Zahl Parkplätze an der Oberfläche zu vernichten, und dies in einem äusserst eng festgelegten Perimeter. Die Initiative fordert nun gegenteils, eine Pflicht zur Kompensation von wegfallendem Parkraum zu verankern. Dies ist angesichts des rasant schwindenden öffentlichen Parkraumes ein dringend nötiges Begehren.

In denjenigen Fällen, in denen eine 1:1-Umsetzung der Initiative nicht möglich ist, könnte das Anliegen der Initiative nach einer Annahme zum Beispiel dadurch erfüllt werden, dass die heutigen Kompensationsregeln deutlich gelockert werden und beim Bau neuer Parkhäuser oder teilweise öffentlich zugänglicher Quartierparkings der neu entstehende Parkraum als bereits kompensiert durch früheren oder nächstens geplanten Wegfall von Parkraum auf dem Stadtgebiet betrachtet wird. Im Rahmen der Behandlung der «Künftigen Parkierungspolitik» sind die entsprechenden Anpassungen hinsichtlich der Kompensationsregeln vorzunehmen.

2. Antrag der Kommissionsminderheit

Gestützt auf vorstehende Ausführungen beantragt die Kommissionsminderheit, die Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Annahme und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Die Kommissionsminderheit hat André Auderset zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Auderset', with a long horizontal flourish extending to the right.

André Auderset

Beilage:

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss II (Kommissionsminderheit)

zur kantonalen Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in die Berichte des Regierungsrats Nr. 17.0553.02 vom 28. März 2018 und Nr. 17.0553.04 vom 27. Februar 2019 sowie den Bericht Nr. 17.0553.05 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 14. August 2019, beschliesst:

Die mit 3'484 gültigen Unterschriften zustande gekommene formulierte Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ mit dem folgenden, gemäss Grossratsbeschluss I angepassten Wortlaut:

„Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: §16 wird wie folgt geändert:

§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.

Absatz 1bis unverändert

Absatz 1ter unverändert

Absatz 2 Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.

Absatz 3 unverändert

Absatz 4 unverändert

Absatz 5 Bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund muss in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Meter ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Annahme und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.