



An den Grossen Rat

18.5164.02

BVD/P185164

Basel, 13. Mai 2020

Regierungsratsbeschluss vom 12. Mai 2020

Anzug Raphael Fuhrer betreffend Kosten leerstehender Autoparkplätze für unbeteiligte Mieterinnen und Mieter

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 6. Juni 2018 den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Laut einer Modellrechnung des privaten Beratungsunternehmens *Fahrländer Partner* stehen in Basel-Stadt bis zu 15% der Ein- und Abstellplätze für Autos auf privatem Grund leer. Das Modell der Immobilienfachleute beruht auf einer empirischen Studie basierend auf Mietabschlüssen in den Bereichen Wohnen, Büro- und Gewerbeflächen.

Es handelt sich also um reale Zahlen, wobei sich zeigte, dass die Leerstände sehr kleinräumig variieren. Das Beratungsunternehmen verwendet diese Informationen für interne Preis-Analysen. Denn es ist klar, dass die Kosten aus unvermieteten Parkplätzen auf die Mieten für Wohn-, Büro- beziehungsweise Gewerbeflächen geschlagen werden.

Man kann an vielen Orten in Basel Schilder für zur Miete ausgeschriebene Parkplätze sehen. Auch online zeigt sich das gleiche Bild. Das ist nicht nur eine Verschwendung von wertvollem Raum, es verteuert auch die allgemeinen Mieten. Rechnet man konservativ und geht von folgenden Zahlen aus: 10% Leerstand (Durchschnitt der Studie), 64'000 Parkplätze auf privatem Grund (BVD), Fr. 30'000 Erstellungskosten pro Parkplatz (branchenübliche Kenngrösse), einer Amortisation von 15 Jahren (CURE, Columbia University) sowie Kostenmiete (Vermieter macht keinen Profit), so erhält man einen Wert von 12,8 Mio. Franken, die Mietparteien wiederkehrend jedes Jahr über die allgemeine Miete (Wohnung, Büro, Laden etc.) zu viel bezahlen müssen. In Wahrheit dürfte dieser Wert höher sein, denn der Bau von Einstellplätzen ist in Städten teurer als auf dem Land und der Vermieter dürfte einen gewissen Gewinn damit erzielen wollen.

Die Stadt Biel hat die Parkraumbewirtschaftung bereits 2002 durch eine Volksabstimmung eingeführt. In Biel werden Anwohnerparkkarten subsidiär vergeben. Das heisst, Anwohnerparkkarten werden primär an Mietparteien ohne Zugang zu eigenen Abstellplätzen vergeben. So ist sichergestellt, dass zuerst das vorhandene Parkplatz-Angebot auf privatem Grund genutzt wird und subsidiär dasjenige auf Allmend. Laut Auskunft der zuständigen Behörden in Biel hat sich das System eingespielt und im grossen Ganzen bewährt.

Dieses System würde in Basel-Stadt das Problem leer stehender Einstell- und Abstellplätzen zumindest im Bestand lösen. Somit wird auch ein Beitrag zur Dämpfung der Mietkosten und zum haushälterischen Umgang mit der knappen Ressource Raum geleistet. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass die Planungsbehörde so ein genaues Bild über die Anzahl und Auslastung der Parkplätze auf privatem Grund erhielte – eine wichtige, heute jedoch fehlende Planungsgrundlage.

Andere Städte gehen das Problem an, indem die Anzahl Parkkarten auf eine pro Haushalt beschränkt, für Wochenaufenthalter ausgeschlossen wird etc.

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und zu berichten:

1. ob das oben beschriebene Bieler Modell auch für Basel angewendet werden kann.
2. welche alternative Massnahmen unbeteiligte Mietparteien vor solchen Kosten schützen beziehungsweise
3. wie eine bessere Balance (Nutzer-Indifferenz) zwischen blauer Zone und privaten Parkplätzen erreicht werden kann.

Raphael Fuhrer, Tonja Zürcher, Aeneas Wanner, Ursula Metzger, Danielle Kaufmann, David Wüest-Rudin, Lisa Mathys, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Jörg Vitelli, Beat Leuthardt

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Parkplätze auf privatem Grund

1.1 Statistische Grundlagen

In der Stadt Basel gibt es rund 80'000 Parkplätze auf privatem Grund. Dank einer im letzten Herbst durchgeführten Befragung bei Liegenschaftsbesitzern und Verwaltungen liegen seit März 2020 erstmals verlässliche Aussagen zur Lage, Bewirtschaftung und Auslastung dieser Parkplätze vor. Der Bericht zur Erhebung ist auf der Webseite des Amtes für Mobilität publiziert¹. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Pro Wohnung sind in vielen Quartieren nur 0.1 bis 0.2 Privatparkplätze vorhanden. Dies deckt den vorhandenen Bedarf (etwa jeder zweite Haushalt besitzt ein Auto) nur zu einem kleinen Teil ab.
- Über die ganze Stadt betrachtet sind je etwa die Hälfte aller Privatparkplätze in Wohngebäuden bzw. in Nicht-Wohngebäuden. Die Unterschiede zwischen den Quartieren sind entsprechend dem unterschiedlichen Nutzungsmix gross.
- Der überwiegende Teil der Privatparkplätze befindet sich in mittleren und grossen Parkieranlagen mit über 100 Parkplätzen.
- Rund zwei Drittel aller Privatparkplätze befinden sich in einer Tiefgarage. Knapp 20% befinden sich ebenerdig im Freien und je 5 bis 10% entfallen auf ebenerdige Garagen sowie auf mehrgeschossige oberirdische Parkhäuser.
- In der Stadt Basel sind rund 90% aller Privatparkplätze fest vermietet bzw. vom Eigentümer selber benutzt. Nur rund 5% stehen für Besuchende/Kunden zur Verfügung. Etwa 2% aller erfassten Privatparkplätze sind nicht benutzbar, sei es aufgrund von Sanierungsarbeiten oder infolge einer Umnutzung (z.B. Lagerraum, Veloabstellplätze).
- Insgesamt sind aktuell gut 4% aller Parkplätze unbenutzt und für eine Anmietung verfügbar. Das entspricht rund 3'500 leeren Privatparkplätzen in der ganzen Stadt Basel. Ein erheblicher Anteil dieses Leerstandes befindet sich in wenigen grösseren Parkieranlagen. Der Leerstand bei reinen Wohnbauten ist in den meisten Quartieren geringer als der Leerstand bei gemischten Gebäuden bzw. bei Nicht-Wohngebäuden.
- Ein Leerstand von weniger als 2% und damit einen offensichtlichen Mangel an Privatparkplätzen weisen insbesondere die Wohnviertel Klybeck, Clara und Wettstein auf.
- Der höchste Leerstand in den vollständig erfassten Wohnvierteln wurde mit 5.4% im Rosental gemessen. Dieser hohe Wert ist zu einem erheblichen Anteil durch den Neubau von Einstellhallen auf der Erlenmatt verursacht, bei denen die Anfangsvermietung noch nicht abgeschlossen ist.

¹ <https://www.mobilitaet.bs.ch> --> motorfahrzeuge --> parkraumbewirtschaftung.html

1.2 Rechtliche Grundlagen

Im Gegensatz zu allen anderen Kantonen kennt Basel-Stadt keine Parkplatzerstellungspflicht. Im Gegenteil: In der Parkplatzverordnung wird definiert, wie viele private Parkplätze für bestimmte Nutzungen maximal erstellt werden dürfen. Oft werden diese zulässigen Maximalzahlen für Einkaufs- und Gewerbebauten auch tatsächlich erstellt. Bei der Erstellung von Wohnbauten verzichtet hingegen ein erheblicher Anteil der Investoren ganz oder teilweise auf die Erstellung von Parkplätzen, dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund der bis Ende 2018 sehr kostengünstigen Anwohnerparkkarte. Auch der heutige Tarif von 284 Franken pro Jahr ist nicht kostendeckend und im Vergleich mit anderen Schweizer Städten weiterhin günstig.

Diese rechtlichen Grundlagen sind dafür verantwortlich, dass in der Stadt Basel - im Gegensatz zu anderen Kantonen und Städten - kaum Parkplätze gebaut werden, für die nicht eine grosse Wahrscheinlichkeit besteht, dass sie auch tatsächlich vermietet werden können.

1.3 Problemdruck

Die Preiserhöhung und die Bezugsbeschränkung auf ein Auto pro Person haben 2019 bei den Anwohnerparkkarten zu einem Rückgang der Verkaufszahlen um ca. 15% geführt. Von diesen knapp 4'000 Personen, die 2020 auf den Bezug einer Anwohnerparkkarte verzichtet haben, dürfte sich ein erheblicher Anteil neu einen privaten Parkplatz gemietet haben. Dies lässt vermuten, dass der Leerstand bei den Parkplätzen auf Privatreal zum Zeitpunkt der Einreichung des Anzugs etwas höher war als die jetzt erhobenen 4% (=3'500 leere Parkplätze).

Die im Anzugstext erwähnten Leerstände von 10 bis 15% sind demnach für die Stadt Basel nicht plausibel. Die erwähnte Quelle war - auch nach Rücksprache mit dem Anzugsteller - nicht zu beschaffen. Vermutlich handelt es sich um gesamtschweizerische und nicht spezifische Basler Werte.

Die durchgeführte Erhebung zeigt, dass das Problem von leerstehenden Parkplätzen, deren Kosten auf unbeteiligte Mieter abgeschoben werden, in Basel vernachlässigbar ist. Auch die im Anzug dargestellte Abschätzung der durch Leerstand fehlenden Mieteinnahmen ist deutlich zu hoch.² Der kolportierte Betrag von 12.8 Mio. Franken wäre dennoch im Vergleich zum Gesamtmietwert des Gebäudebestandes fast vernachlässigbar. Alleine die insgesamt in Basel vorhandenen 100'518 Wohnungen³ ergeben bei einem durchschnittlichen Mietzins von 1'300 Franken pro Monat⁴ einen Wert von 1.6 Mia. Franken pro Jahr.

Von 2015 bis 2019 wurden etwas über 500 Parkplätze im öffentlichen Strassenraum zugunsten einer Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zugunsten anderer Nutzungen aufgehoben. Die Reduktion von Parkplätzen im Strassenraum wird sich auch in Zukunft nicht vermeiden lassen. Auch dies wird dazu führen, dass allenfalls leerstehende private Parkplätze in Zukunft noch besser vermietet werden können.

2. Zu den einzelnen Fragen

Die konkreten Fragen des Anzugs lassen sich wie folgt beantworten.

1. *ob das oben beschriebene Bieler Modell auch für Basel angewendet werden kann.*

Das beschriebene Bieler Modell ist zweckmässig für eine Stadt, die eine Parkplatzerstellungspflicht kennt. In Basel würde dieser Ansatz hingegen dazu führen, dass Investoren, die bewusst auf die Schaffung der für ihre Nutzung notwendigen Anzahl Parkplätze verzichten, „belohnt“ wür-

² Lebensdauer Parkplatz eher 40 Jahre statt 15 wie im Anzug angenommen. Nur zwei Drittel der Parkplätze sind in Tiefgaragen, damit ist der durchschnittliche Erstellungspreis tiefer.

³ Quelle: Statistisches Amt Basel Stadt, Stand 2019

⁴ Entspricht einem nach Wohnungsgrösse gewichteten Mittelwert gemäss den Angaben des statistischen Amtes

den. Denn für sie bzw. ihre Mieter würde damit der Erwerb einer Anwohnerparkkarte zulässig. Investoren hingegen, die eigene Parkplätze bauen und damit einen Beitrag leisten, um die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Strassenraum zu reduzieren, würden bestraft, in dem diese Mieter eben keine Anwohnerparkkarte kaufen dürfen.

Das System würde also vielleicht kurzfristig den Druck auf die öffentlichen Parkplätze reduzieren. Langfristig hingegen würde die Anzahl neu erstellter privater Parkplätze tendenziell abnehmen und so den Druck auf die öffentlichen Parkplätze wieder erhöhen. Es kommt hinzu, dass eine Umsetzung einen erheblichen Kontrollaufwand verursachen würde und letztlich auch wieder zu unfairen Situationen und Abgrenzungen führen würde. Beispielsweise: Wer „muss“ einen teuren privaten Parkplatz mieten und wer darf eine günstige Anwohnerparkkarte kaufen, wenn in einem Haus mehr Autos als Parkplätze vorhanden sind? Darf der Erwerb einer Anwohnerparkkarte untersagt werden, wenn im Nachbarhaus ein Parkplatz zur Anmietung verfügbar ist oder wenn der Preis für einen Privatparkplatz überhöht ist?

2. welche alternative Massnahmen unbeteiligte Mietparteien vor solchen Kosten schützen

Die rechtlichen Grundlagen zur Festlegung eines fairen Mietzinses sind im Mietrecht definiert. Das Mietrecht gehört zum Zivilrecht und in diesem Bereich liegt die umfassende Gesetzgebungskompetenz gemäss Art. 122 Abs. 1 Bundesverfassung beim Bund. Gestützt auf diese Rechtsetzungsbefugnis hat der Bund das Mietrecht in den Art. 253 ff Obligationenrecht abschliessend geregelt. Auf kantonaler Ebene besteht entsprechend kein Spielraum zum Erlass von Vorschriften bezüglich Mietzinsgestaltung.⁵

Das Baurecht stellt hingegen eine kantonale Kompetenz dar. Es befasst sich aber ausschliesslich mit Vorgaben zur korrekten und sicheren Ausgestaltung von Bauten und Anlagen. Es macht keinerlei Festlegungen zur Finanzierung der Gebäude bzw. zu deren Vermietung. Letzteres wäre gemäss der oben erwähnten umfassenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Mietrecht auch gar nicht zulässig.

3. wie eine bessere Balance (Nutzer-Indifferenz) zwischen blauer Zone und privaten Parkplätzen erreicht werden kann.

Insbesondere die Gebührenerhöhung bei den Parkkarten per Anfang 2019 hat einen wesentlichen Beitrag geleistet, dass sich die Auslastung in der blauen Zone und der Leerstand bei den privaten Parkplätzen reduziert haben. Die Erhebungen im Herbst 2019 zeigen, dass in Gebieten mit einer hohen Auslastung der Strassenparkplätze in der Regel auch nur ein sehr kleiner Leerstand bei den Parkplätzen auf Privatgrund vorhanden ist. Da in Zukunft weiterhin Parkplätze im Strassenraum, insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, abgebaut werden, wird der Druck auf die privaten Parkplätze weiter zunehmen. Der Regierungsrat will deshalb vermehrt Quartierparkings fördern und die Auslastung der bestehenden Parkplätze auf privatem Grund über die Zulassung von Mehrfachnutzungen steigern. Den entsprechenden Ratschlag hat er dem Grossen Rat im Oktober 2018 überweisen.

⁵ Ein kantonaler Spielraum besteht einzig für bau- und planungsrechtliche Massnahmen, die auf den Erhalt preisgünstigen Wohnraum bzw. auf die Bekämpfung von Wohnungsnot abzielen.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Kosten leerstehender Autoparkplätze für unbeteiligte Mieterinnen und Mieter abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin