



An den Grossen Rat

18.5168.03

BVD/P185168

Basel, 12. August 2020

Regierungsratsbeschluss vom 11. August 2020

Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 24. Oktober 2018 den nachstehenden Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„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 substanziell reduzieren. Im Dezember 2017 wurde dort gemeinsam mit dem Gewerbe und Organisationen wie der Handelskammer beschlossen, das System stadtweit 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“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat am 12. September 2018 zu diesem ursprünglich als Motion eingereichten Anzug berichtet. Er hat dabei festgestellt, dass die Forderung nach einem marktwirtschaftlichen Ansatz bei der Festlegung der Parkgebühren grundsätzlich sehr interessant ist. Eine rasche Umsetzung wäre aber komplex und teuer. Zudem hatte der Regierungsrat bereits damals eine Vorlage zur künftigen Parkierungspolitik in Vorbereitung, die durch eine rasche Umsetzung der Motion gefährdet gewesen wäre.

Diese Vorlage zur Parkierungspolitik hat der Regierungsrat im Oktober 2018 beschlossen. Sie besteht aus einer Anpassung der Gebühren der Parkkarten (seit Anfang 2019 in Kraft) und aus Fördermassnahmen zugunsten von Quartierparkings. Der entsprechende „Ratschlag zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes und von § 74 des Bau- und Planungsgesetzes“ (Nr. 18.1410.01) ist nach wie vor im Grossen Rat hängig (Stand August 2020).

Die Diskussionen und Beschlüsse des Grossen Rates zu dieser Vorlage haben einen engen Bezug zum hier vorliegenden Anzug. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit diesem Anzug ist deshalb erst nach Vorliegen der Beschlüsse des Grossen Rates zweckmässig.

2. Entwicklung Parkkartenverkäufe infolge Gebührenanpassung

2.1 Vorgenommene Anpassungen

Per 1. Januar 2019 hat der Regierungsrat die Gebühren für die Anwohnerparkkarte (140 auf 284 Franken pro Jahr¹) und die Pendlerparkkarte (700 auf 860 Franken pro Jahr) erhöht. Zudem hat er die Bezugsbedingungen der Anwohnerparkkarte angepasst: Neu kann eine Einwohnerin bzw. ein Einwohner Anwohnerparkkarten nur noch für **ein** eigenes Auto beziehen. Zusätzlich haben private Carsharinggemeinschaften die Möglichkeit erhalten, Anwohnerparkkarten für die Wohnzone aller Mitglieder der Gemeinschaft zu beziehen.

Der Preis der Besucherparkkarte wurde per 1. März 2019 verdoppelt. Er beträgt seither 20 Franken pro Tag bzw. 12 Franken pro Halbtage. Diese massive Preiserhöhung hatte zum Ziel, den sehr häufigen Bezug der Besucherparkkarte durch Pendelnde unattraktiv zu machen. Die ersten 12 Besucherparkkarten pro Jahr können zum halben Preis bezogen werden, damit bleibt für nur gelegentliche Besucher resp. Besucherinnen ein günstiges Angebot vorhanden.

¹ Bzw. 548 Franken für Wochenaufenthalter und sonstige Betroffene, welche in BS keine Einkommenssteuern bzw. Motorfahrzeugsteuer bezahlen.

2.2 Entwicklung Anwohnerparkkarte

Die Preiserhöhung bei der Anwohnerparkkarte (APK) hat zu einem spürbaren Rückgang der Verkaufszahlen um durchschnittlich rund 15% geführt. Abbildung 1 zeigt, dass dieser Rückgang in den Quartieren mit einem unterdurchschnittlichen Einkommensniveau (z.B. Matthäus, Gundeli) mit knapp 20% deutlich stärker ausgefallen ist, als z.B. im Neubad. Dort betrug der Verkaufsrückgang knapp 10%.

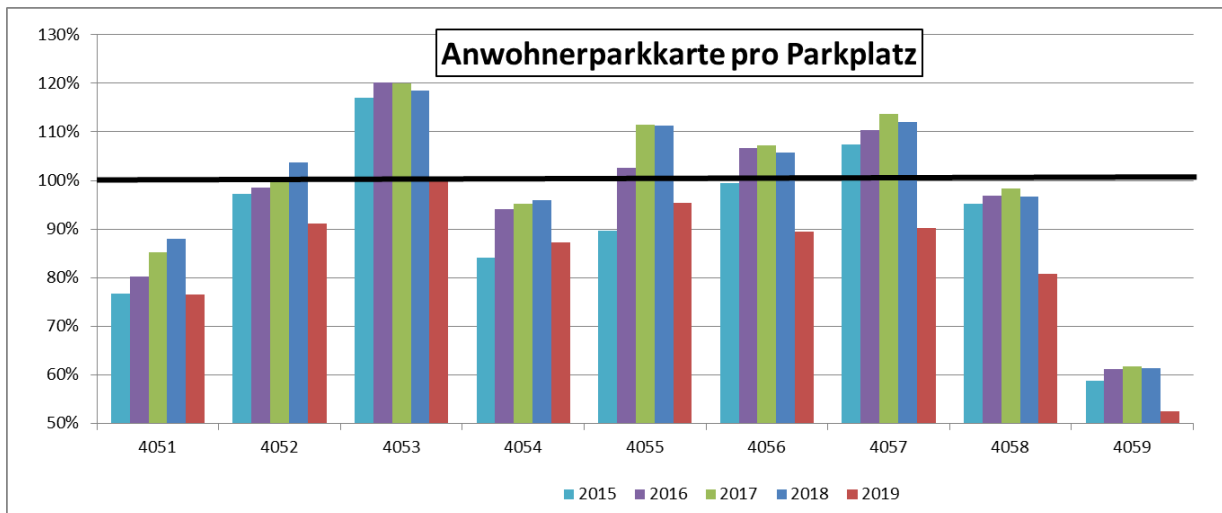


Abbildung 1: Anwohnerparkkarten pro verfügbarem Nachtparkplatz

Dank dem Rückgang übersteigt nunmehr die Anzahl Anwohnerparkkarten in keinem Quartier die in der Nacht verfügbare Anzahl Parkplätze². Lediglich im Gundeli (4053) liegt die Anzahl APK's noch in einem kritischen Bereich.

2.3 Entwicklung Besucherparkkarten

Die Preiserhöhung bei den Besucherparkkarten (BPK) hat die entsprechenden Verkaufszahlen praktisch halbiert. Der Rückgang der Tageskarten betrug 47%. Der Rückgang bei den Halbtageskarten war mit 38% am Vormittag bzw. 33% am Nachmittag etwas geringer.

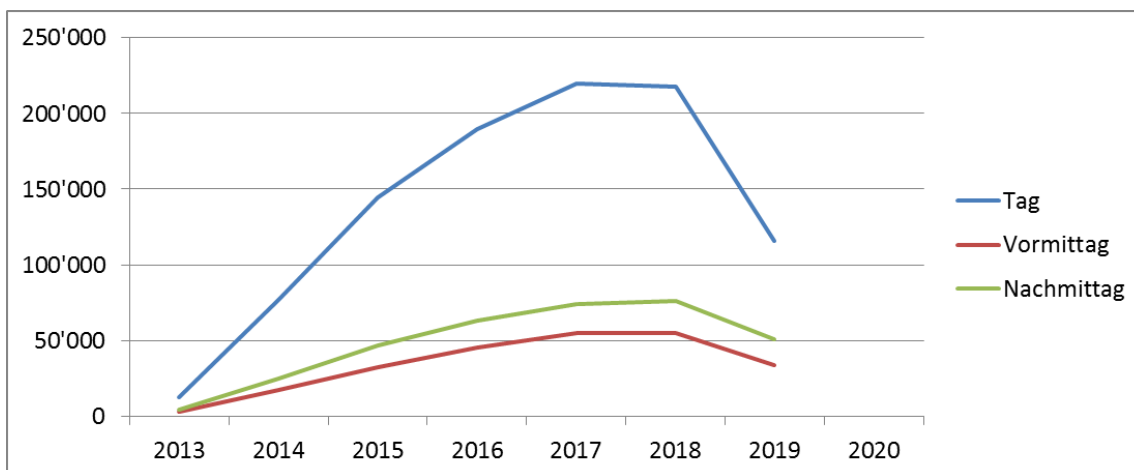


Abbildung 2: Verkaufte Besucherparkkarten pro Jahr

Rund 30% aller verkauften Besucherparkkarten werden im Internet kennzeichengebunden zum halben Preis bezogen. Die Billetautomaten der BVB sind mit rund 70% nach wie vor der Haupt-

² Blaue Zone, Parkuhrenplätze und Güterumschlagfelder

verkaufskanal, obwohl beim heutigen Automatentyp aus technischen Gründen keine vergünstigten Karten gekauft werden können.

2.4 Weitere Parkkarten

Die Verkaufszahlen der Pendlerparkkarten (PPK) – trotz Preiserhöhung – und der Sonderparkkarten (SPK)³ blieben praktisch unverändert. Die Gewerbeparkkarten – ohne Preiserhöhung – haben aber noch einmal deutlich zugelegt. Insgesamt liegt die Anzahl der per Ende 2019 gültigen Parkierberechtigungen damit um 11% unter dem Vorjahr und auch um 7% unter dem Jahr 2016. Die stetige Zunahme seit der vollständigen Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung Ende 2016 konnte damit gestoppt werden.

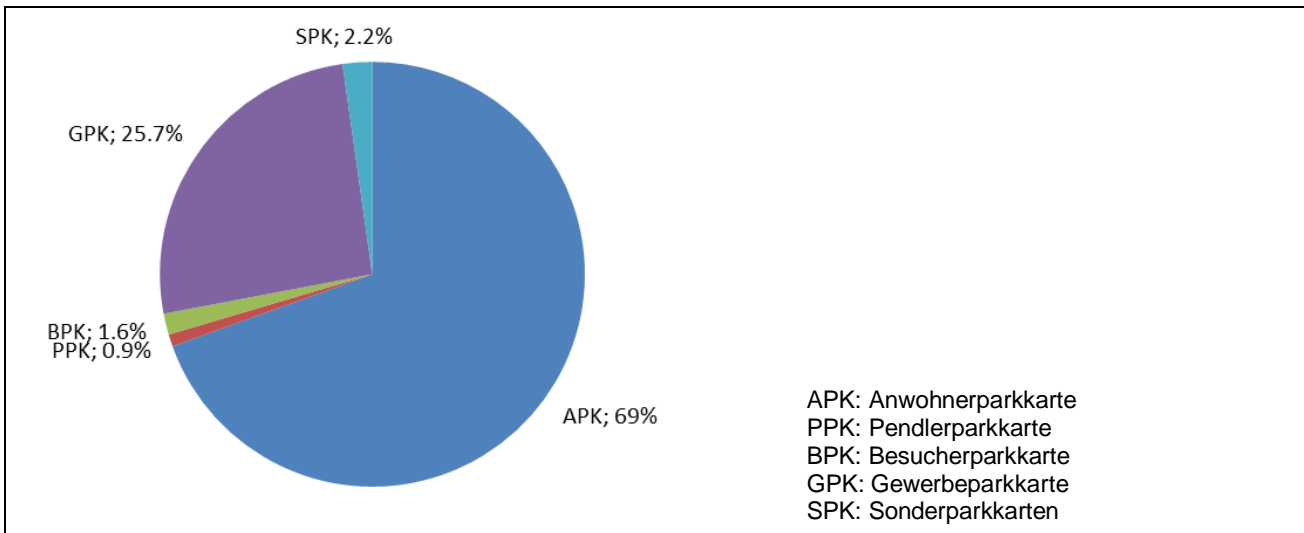


Abbildung 3: Anteile der Parkkartenarten (Ende 2019)

Gut zwei Drittel der gültigen Parkkarten sind Anwohnerparkkarten. Die stetig zunehmenden Gewerbeparkkarten machen bereits ein Viertel aus. 2015 betrug ihr Anteil erst 19%. Alle übrigen Parkkartenarten sind für die Gesamtauslastung der öffentlichen Parkplätze fast vernachlässigbar.

2.5 Fazit Gebührenanpassungen

Die Entwicklung der Verkaufszahlen zeigen eindeutig, dass Gebührenanpassungen wirken. Die Nachfrage nach den Parkkarten ging deutlich zurück. Allerdings ging die Auslastung der Strassenparkplätze nicht im selben Ausmass zurück. Dies hängt einerseits damit zusammen, dass bisherige Karten für einige Parkierungsvorgänge durch andere Berechtigungen (z.B. Gewerbeparkkarte, Parkscheibe) ersetzt wurden, andererseits hat vermutlich auch die Anzahl derjenigen abgenommen, die eine Anwohnerparkkarte – zusätzlich zu einem privaten Parkplatz oder als zusätzliche PLZ-Zone – gekauft haben.

Die Verteilung der Parkkarten gemäss Abbildung 3 zeigt zudem, dass eine spürbare Reduktion der Parkierungsnachfrage nur über eine weitere Anpassung bei den Anwohnerparkkarten oder auch bei den Gewerbeparkkarten möglich wäre. Gebührenerhöhungen bei der Besucher- oder Pendlerparkkarte können aufgrund der insgesamt geringen Anzahl die Parkplatzauslastung nicht wesentlich reduzieren.

³ Parkkarten für Carsharing, für Spitex, für Ärzte, für Blaulichtorganisationen und für Marktfahrer

3. Technische Entwicklungen

3.1 Entwicklung Bezahl-App „AMAXA“

Ein wesentliches Hindernis bei der Umsetzung von marktwirtschaftlichen Gebühren ist die fehlende Flexibilität der heutigen Parkuhren für dynamische Gebührenanpassungen und tageszeitabhängige Preise. Die Entwicklung eines Bezahlsystems via Smartphone-App laufen. Gemäss dem heutigen Projektstand (Juni 2020) ist eine Inbetriebnahme noch in diesem Jahr vorgesehen.

Grundlegendes Ziel der Bezahl-App ist es, der Bevölkerung wie auch den Besucherinnen und Besuchern von Basel-Stadt zu ermöglichen, ihre Parkgebühren digital zu entrichten. Dies gilt für die blaue Zone mit dem Erwerb von Besucherparkkarten und der Hilfestellung beim Einsatz der Parkscheibe, sowie das Entrichten der Gebühr von gebührenpflichtigen Parkplätzen, an welchen man bis anhin nur an der Parkuhr mit Kleingeld die Parkberechtigung erworben hat. Die App soll dabei nicht nur die Bezahlung digitalisieren, sondern vielmehr den Lenkerinnen und Lenkern den ganzen Parkvorgang erleichtern.

3.2 Sensoren zur Erfassung der Parkplatzbelegung

Zu Sensoren, welche die Belegung von Parkplätzen erfassen, liegen im Kanton erste Erfahrungen vor. Im Zusammenhang mit der Schaffung von Ladestationen, mit denen Elektroautos an Parkplätzen geladen werden können, hat die IWB nach diversen Versuchen einen geeigneten Sensortyp an rund 30 Standorten in verschiedenen Quartierstrassen und Parkhäusern eingebaut. Die Sensoren funktionieren zuverlässig und die Ausdauer der Batterien erfüllt die Erwartungen. Vereinzelt gibt es noch Schwierigkeiten, die Information schnell genug über das entsprechende Funknetzwerk zu übertragen. Dies erweist sich je nach Standort und je nach Nutzung des Raums rund um den Sensor als unterschiedlich, ist aber in der weiteren Entwicklung solcher Systeme technisch lösbar.

Neben Sensoren, die im Asphalt eingelassen sind und die Belegung eines einzelnen Parkplatzes messen, kommen vermehrt auch statische oder dynamische bildbasierte Erhebungsmethoden auf den Markt. So betreibt die Stadtreinigung zum Beispiel ein Messvelo zur kamerabasierten Erfassung der Strassenverschmutzung. Es ist denkbar, dass die Bilder dieser Messfahrten auch für die Erhebung der Parkplatzauslastung Verwendung finden könnten.

Der Regierungsrat klärt zurzeit ab, welche Systeme langfristig die grössten Chancen bieten. Auf dieser Basis sollen dann konkrete Pilotversuche durchgeführt werden.

4. Antrag

Aufgrund der noch laufenden Beratungen des Grossen Rats zur künftigen Parkierungspolitik beantragen wir, den vorliegenden Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen und den Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend „intelligente Parkplätze auf öffentlichem Grund: Flexible Marktpreise und sozial-ausgleichende Verwendung der Parkeinnahmen“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin