

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und
Energiekommission des Grossen Rates

zur

**Initiative für die Aufhebung des Verbots von
City-Parkings und zur Förderung einer
vernünftigen Verkehrsplanung**

sowie zum

**Bericht des Regierungsrates Nr. 9180
betreffend Initiative für die Aufhebung des
Verbotes von City-Parkings und zur
Förderung einer vernünftigen
Verkehrsplanung sowie Ratschlag zu einem
Gesetz gegen den Bau von Parkings auf
öffentlichen Boden in der Altstadt
(ausgenommen Gebiet Aeschen)**

vom 2. Dezember 2003 / 992457

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 17. Dezember 2003

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung
- 1.1. Zusammenfassung
- 1.2. Wortlaut der Initiative
- 1.3. Historischer Rückblick
- 1.4. Haltung des Regierungsrates zur Initiative im Ratschlag 9180
- 1.5. Gegenvorschlag der Regierung zur Initiative
2. Ausgangssituation und Ziel der Kommissionsarbeit
3. Erwägungen und Haltung der Kommission
 - 3.1. Initiative
 - 3.2. Gegenvorschlag
 - 3.2.1. Kompromiss der Werkstadt Basel
 - 3.2.2. Wie andere Städte den Bau von Parkgaragen regeln
4. Änderungsanträge zum regierungsrätlichen Gegenvorschlag
 - 4.1. Genaue Definition des Geltungsbereichs des Gesetzes
 - 4.2. Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen
 - 4.2.1. Bestehende gesetzliche Regelungen
 - 4.2.2. Entscheid der Kommission zur Zahl der aufzuhebenden Parkplätze
 - 4.2.3. Grundsätzliches Verfahrensproblem
 - 4.2.4. Koordination der Verfahren mit Bebauungsplan
 - 4.2.5. Gesetzliche Regelung der gleichzeitigen Aufhebung von Parkplätzen
5. Antrag an den Grossen Rat

Anhang:

1. Plan Nr. 12669a des Hochbau- und Planungsamtes vom 22.5.2003
Perimeter zum Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt
2. Synoptische Zusammenstellung des geltenden Gesetzes, des Gegenvorschlags der Regierung und des Gegenvorschlags der UVEK.
3. Grossratsbeschluss betreffend die „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“
4. Grossratsbeschluss betreffend Gegenvorschlag zur "Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“

1. Einleitung

Der Grosse Rat hat der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission am 11. September 2002 den Bericht Nr. 9180 des Regierungsrates zur „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ sowie den Ratschlag zu einem „Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen)“ überwiesen.

1.1.Zusammenfassung

Die Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission legt mit diesem Bericht Änderungsanträge zum regierungsrätlichen Gegenvorschlag zur „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ vor. Die Initiative verlangt, dass das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt vom 21. März 1990 ersatzlos aufzuheben sei. Der Regierungsrat will mit seinem Gegenvorschlag das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt beibehalten, es jedoch so verändern, dass der Bau von Parkings im Gebiet Aeschen ermöglicht wird.

Die UVEK beantragt mit diesem Bericht, auf den Gegenvorschlag der Regierung einzutreten und diesen im Sinne der Kommission zu modifizieren. Die Änderungen der UVEK definieren das Gebiet eindeutig, verlangen als kompensatorische Massnahmen die Aufhebung oberirdischer Parkplätze auf Allmend und legen fest, dass über Praking und kompensatorische Massnahmen gleichzeitig im Rahmen eines Bebauungsplanes vom Grossen Rat beschlossen werden muss.

1.2.Wortlaut der Initiative

Gestützt auf §28 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 2. Dezember 1889 reichen die unterzeichneten, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmbürgerinnen und Stimmbürger folgende Initiative ein:

Das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt vom 21. März 1990 wird aufgehoben.

Erläuternd werden vom Initiativkomitee folgende Ausführungen beigefügt:

„Eine lebendige Innenstadt braucht attraktive Parkings. Die Konsumentinnen und Konsumenten ziehen vermehrt Einkaufsmöglichkeiten ausserhalb der Stadtgrenzen vor. Den Schaden tragen das Basler Gewerbe und die Basler Steuerzahler. Seit dem Verbot neuer Parkgaragen hat zudem der Such- und Schleichverkehr deutlich zugenommen, und die zentrumsnahen Wohnquartiere werden zusätzlich belastet. Ein leistungsfähiges Verkehrsleitsystem setzt die Existenz ausreichender Parkings in Citynähe voraus. Das gesetzliche Verbot behindert die Bewältigung der bestehenden Verkehrsprobleme in unserer Stadt. Seine Aufhebung ist damit ein wichtiger Beitrag für ein wohnliches Basel.“

1.3. Historischer Rückblick

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 ist das unformulierte Initiativbegehren gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt deutlich angenommen worden. Der Grossen Rat verzichtete ursprünglich darauf, einen entsprechenden Gesetzestext auszuarbeiten und unterbreitete die unformulierte Initiative der Gesamtheit der Stimmberechtigten lediglich mit Empfehlung auf Verwerfung. Der Regierungsrat stellte sich im damaligen Ratschlag gegen die Initiative und verwies auf ein Gutachten, welches das von den Initianten angestrebte Parkingverbot unter verschiedensten Aspekten als unzweckmässig und „als der Wirtschaftskraft der Innenstadt sehr abträglich“ beurteilte.

Wie erwähnt, wurde die Initiative trotz diesen Argumenten angenommen, worauf der Regierungsrat dem Grossen Rat eine ausformulierte Gesetzesvorlage im Sinne der Initiative vorlegte. Der Grossen Rat hat dem Gesetzesentwurf am 20. März 1990 zugestimmt. In einer zweiten Volksabstimmung am 24. Juni 1990 wurde das heute geltende Gesetz angenommen. Es lautet wie folgt:

Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt

Gegenstand

§1. In den Wohnvierteln Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden.

Zeitliche Wirkung

§2. Das Bauverbot gilt für alle in § 1 hiervor genannten Grundstücke auch nach deren Veräusserung.

Anmerkung im Grundbuch

§3. Das Bauverbot ist im Grundbuch auf allen Grundstücken anzumerken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Voraussetzungen von § 1 hier vor erfüllen.

Geltungsbereich

§4. Die Gebiete der Wohnviertel Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel bestimmen sich nach den Abgrenzungen des Statistischen Amtes Basel-Stadt, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes massgebend sind. Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt der Volksabstimmung und wird mit Eintritt seiner Rechtskraft wirksam.

Die Gesamtheit der Stimmberechtigten hat zweimal einem Verbot der Errichtung von Parkings auf Boden im Besitz der öffentlichen Hand zugestimmt, was eine klare demokratische Willensäußerung gegen Planung und Bau von Parkings in der Innenstadt darstellt.

1.4. Haltung des Regierungsrates zur Initiative im Ratschlag 9180

Nach zehn Jahren Erfahrung mit dem Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt hielt es der Regierungsrat im Ratschlag 9180 für angemessen, zu prüfen, ob an ausgewählten innerstädtischen Standorten neue Parkings erlaubt werden sollen.

Er stellte in seinem Bericht fest, dass auf Grund der Ergebnisse aus dem Projekt Werkstadt Basel sowohl quantitative wie qualitative Massnahmen zur Verbesserung des Parkplatzangebots in der Innenstadt erwünscht seien. Dabei soll neuer Parkraum dann geschaffen werden, wenn der heutige Bestand nicht ausreicht oder wenn bestehende Parkplätze einer anderen Nutzung zugeführt werden sollen. Das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Parkings in der Innenstadt lasse wenig Spielraum für derartige quantitative und qualitative Verbesserungen offen.

Auf Grund seiner Abklärungen bezeichnetet der Regierungsrat den Raum Aeschenvorstadt / Dufourstrasse im Grossbasel und den Raum Kaserne / Claramatte im Kleinbasel als geeignete Standorte für ein City-Parking. An diesen Orten würde je ein neues Parking in der Grössenordnung zwischen rund 300 und 500 Parkplätzen die folgenden Vorteile bringen: Wesentliche Vergrösserung des Angebots an Parkplätzen in Zentrumsnähe und Entlastung der Zufahrtsrouten. Im Raum Aeschenvorstadt / Dufourstrasse könnten so auch Abstellplätze an der Oberfläche reduziert werden zu Gunsten von Umgestaltungen, und zwar in der Aeschenvorstadt, der St. Alban-Vorstadt sowie in den Gebieten Sternengasse und Bäumeingasse. Auch im Kleinbasel könnten im Zusammenhang mit der Umgestaltung und Aufwertung der Claramatte und deren Umgebung Parkplätze in ein Parking verlegt werden.

1.5. Gegenvorschlag der Regierung zur Initiative

Der Regierungsrat steht den Anliegen der Initianten im Ratschlag 9180 zwar offen gegenüber, beurteilt die Forderungen der Initiative aber als zu weit gehend, und lehnt die Initiative daher ab. „*Mit der völligen Aufhebung des generellen Verbots gesetzes müsste der Gesetzgeber auf eine notwendige und wichtige Lenkungsmassnahme verzichten. Der knappe städtische öffentliche Raum darf nach Auffassung des Regierungsrates nicht durch parkierte Autos übernutzt werden. Es ist jedoch angezeigt, eine Lockerung des generellen Verbots für den Bau von Innenstadt-Parkings anzustreben, da der zunehmende Motorfahrzeugverkehr mit seinen negativen Auswirkungen auf den Flächenbedarf und die Umwelt und die Konkurrenzsituation der Innerstadtgeschäfte eine Lösung verlangt. Aus diesem Grund legt der Regierungsrat zur Initiative einen Gegenvorschlag vor, der auf die Anliegen der Initiative sowie auf die Bedenken der Gegnerschaft eingeht und eine sinnvolle Lösung für alle bietet.*“

Die Regierung hat nach Abwägen verschiedener Varianten entschieden, den Geltungsbereich für das Verbot neu zu definieren und damit eine Lösung vorzuschlagen, welche den Anliegen der Initiantinnen und Initianten und des Detailhandels sowie den Befürchtungen der Gegnerinnen und Gegnern der Initiative gerecht werde. Das Verbot solle in dem Ausmass belassen werden, wie es städtebaulich wünschenswert sei. Durch die Änderung der Parkingverbot-Zone soll es jedoch neu möglich werden, dort ein Parking zu erstellen, wo es ökonomisch und verkehrsplanerisch sinnvoll sei.

Mit diesem Gegenvorschlag könne - trotz mehr Flexibilität beim Errichten von neuen Parkings - der Gefahr von willkürlichen Bedarfsnachweisen entgegen gewirkt werden, was entscheidend dazu beigetragen habe, den Gegenvorschlag in diesem Sinne auszuarbeiten.

Der Regierungsrat schlägt vor, den Parkingverbotsbereich neu zu definieren. Aus der bisherigen Parkingverbot-Zone wird das Gebiet Aeschen ausgeschieden. Im Gebiet Aeschen, welches durch die Dufourstrasse, den St. Alban-Graben, den Steinenberg, die Theaterstrasse und die Steinentorstrasse begrenzt wird, soll in Zukunft der Bau eines Parkings grundsätzlich möglich werden, so dass so an geeigneter Lage am Rande der Innenstadt ein neues Parking erstellt werden kann.

Die Regierung verweist im Ratschlag auf verschiedene flankierende Massnahmen, die mithelfen sollen, den Gegenvorschlag zu unterstützen (z.B. unterirdische Quartierparkings, Verbesserungen im City-Parking, konsequente Bewirtschaftung der Parkplätze, das permanente Parkleitsystem).

Mit dem Bau eines Parkings im Raum Aeschenvorstadt / Dufourstrasse könnten auch Abstellplätze an der Oberfläche zu Gunsten von Umgestaltungen reduziert werden, insbesondere in der Aeschenvorstadt, der St. Alban-Vorstadt sowie in den Gebieten Sternengasse und Bäumleingasse.

2. Ausgangssituation und Ziel der Kommissionsarbeit

Es liegt eine Initiative zur Aufhebung des Gesetzes gegen den Bau von öffentlichen Garagen in der Innerstadt vor. Diese Initiative muss den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zum Entscheid vorgelegt werden, falls sie nicht zurückgezogen wird, und zwar unabhängig von der Haltung des Grossen Rates zu dieser Initiative. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, dieser Initiative als Gegenvorschlag ein neues Gesetz gegen den Bau von Parking, gegenüber zu stellen. Dieser Gegenvorschlag wird dem Volk nur dann vorgelegt, wenn ihm der Grosser Rat zustimmt.

Es zeigte sich im Vorfeld der Grossratsdebatte vom 11. September 2002, dass der Wille, dem Volk neben der Initiative einen weniger weit gehenden Gegenvorschlag als Alternative vorzulegen, zwar mehrheitlich vorhanden war, dass aber der vorgelegte regierungsrätliche Gegenvorschlag im Rat keine Mehrheit finden würde. Das Parlament überwies das Geschäft nach der Eintretensdebatte der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (70:40). Den Voten der Fraktionssprecher war zu entnehmen, dass die Kommissionsarbeit ermöglichen soll, einen mehrheitsfähigen Gegenvorschlag vorzulegen.

Nach einer Eintretensdebatte in der Kommission zeigten sich vier grundsätzlich unterschiedliche Haltungen zur Initiative „zur Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ und zum Gegenvorschlag:

- a) Wer die Initiative unterstützt und überzeugt ist, dass sie mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen wird, lehnt einen Gegenvorschlag ab.
- b) Wer die Initiative unterstützt, aber befürchtet, dass ihr allenfalls dasselbe Schicksal droht wie der Initiative „Fir e offe Basel“, ist an einem etwas weniger weit gehenden Gegenvorschlag interessiert. (Ein doppeltes Ja ist möglich, in diesem Fall entscheidet die Stichfrage.)

- c) Wer die Initiative ablehnt, weil sie zu weit geht, jedoch den Bau eines Parkings im Gebiet Aeschen, allenfalls unter bestimmten Bedingungen, ermöglichen will, ist an einer Änderung des Gegenvorschlages interessiert.
- d) Wer die Initiative ablehnt und auch im Gebiet Aeschen kein weiteres Parking zulassen will, lehnt auch den Gegenvorschlag ab.

Alle vier Positionen wurden in der UVEK vertreten.

Die Mehrheit der Kommission (9 : 4) entschied sich dafür, auf den Gegenvorschlag einzutreten und auf dessen Basis einen mehrheitsfähigen Kompromissvorschlag zu suchen.

3. Erwägungen und Haltung der Kommission

3.1. Initiative

Für die Mehrheit der Kommission ging die Initiative, die die Aufhebung des Gesetzes gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt verlangt, zu weit. Die Kommission trat daher - wie im Kapitel zwei aufgezeigt wurde- auf den Gegenvorschlag der Regierung ein.

3.2. Gegenvorschlag der Regierung

Der Gegenvorschlag der Regierung will den Bau von Autoparkgaragen auf öffentlichem Grund im Gebiet Aeschen ermöglichen. Die Regierung ordnet in diesem Gebiet einen Bedarf und sagt, dass ein neues Parking auch teilweise als Ersatz für Parkplätze dienen soll, die wegen Massnahmen zur Aufwertung dieser Gebiete aufgehoben werden, und nennt dabei als Beispiele die Aeschenvorstadt, die St. Albvorstadt, die Sternengasse und die Bäumleingasse. Diese gleichzeitige Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen wird aber im Vorschlag der Regierung nicht an die Bewilligung eines Parkings gebunden.

Für die Mehrheit der Kommission (8: 4 bei 2 Enthaltungen) ist der Bau eines neuen Parkings im Gebiet Aeschen nur dann zu erlauben, wenn gleichzeitig bestehende oberirdische Parkplätze definitiv aufgehoben werden.

Dieses Junktum ist in der Vorlage der Regierung aber nicht zwingend verankert. Die Forderung, dass beim Angebot neuer Parkplätze, gleichzeitig an der Oberfläche wieder Raum für andere Nutzungen frei werden muss, war ein wesentlicher Punkt, im Kompromiss der Konsenskonferenz der Werkstadt Basel.

3.2.1. Kompromiss der Werkstadt Basel

Die Konsenskonferenz der Werkstadt Basel hat zum Thema Parkieren einen Kompromiss gefunden, der für das politische Handeln in dieser Frage Leitfaden sein sollte.

Als erstes fordert der Konsens die rasche Nutzungsoptimierung des bestehenden Parkraums. Gleichzeitig sollen die Fußgängerzone und das ÖV-Angebot erweitert und attraktiver ausgestaltet werden. Massnahmen dazu sind: Parkleitsystem; umfassende Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums mittels

Privatisierung des Managements und abgestufter Gebühren; kombiniertes Park-ÖV-Ticket; Integration von privatem, normalerweise geschäftlich genutztem Parkraum in öffentliche Nutzung; Empfehlung an Firmen, ihre Parkplätze umfassend zu bewirtschaften; Ausdehnung und Vernetzung der bestehenden fussgängerfreundlichen Zonen; ÖV-Angebot nach St. Louis und Lörrach verlängern und entsprechendes Park- und Ridesystem.

Als zweites wird verlangt, dass zusätzlicher Parkraum für alle Verkehrsmittel entsprechend den quartier-spezifischen Bedürfnissen nur geschaffen werden soll, wenn trotz der oben genannten Massnahmen ein Bedarf deutlich wird. Dabei steht das Prinzip des Tausches im Vordergrund.

Das bedeutet, man akzeptiert ein Parking, damit oberirdisch eine Verbesserung des Wohnumfeldes erreicht wird.

3.2.2. Wie andere Städte den Bau von Parkgaragen regeln

Die Stadt Bern hält in ihrer Bauordnung (Art. 97) fest, dass Parkhäuser nur an Autobahnausfahrten oder am Rand des Siedlungsgebietes bewilligt werden dürfen. Voraussetzung dafür ist der Nachweis der Aufhebung einer entsprechenden Anzahl von Parkplätzen im Stadtgebiet.

Im Art. 98 steht, dass in der Innerstadt die zur Schaffung von fussgängerfreundlichen Zonen aufzuhebenden oberirdischen Parkplätze im Verhältnis 1:1 durch unterirdische Parkplätze in bestehenden und zu erweiternden Parkgaragen ersetzt werden dürfen. Darüber hinaus dürfen keine weiteren Parkierungsmöglichkeiten erstellt werden.

In Zürich sagten die Stimmberechtigten 1997 Ja zu einem verkehrspolitischen Kompromiss, der den Bau der Parkieranlage Gessnerallee ermöglichte, gleichzeitig die Zahl der Parkplätze auf dem Stand von 1990 beliess und so die Voraussetzungen für eine Vergrösserung der Fussgängerzone schaffte.

4. Änderungsanträge zum regierungsrätlichen Gegenvorschlag

4.1. Genaue Definition des Geltungsbereichs des Gesetzes

Dem Ratschlag 9180 lag der Plan Nr. 12615 vom 27.8.2001 bei. Diesem Plan war nicht zu entnehmen, wo genau die Gebietsgrenzen verlaufen. So war zum Beispiel unklar, ob der Strassenraum (z.B. der Aeschengraben oder der Steinengraben) innerhalb oder ausserhalb des Gebiets liegt, ob die Gebietsgrenze in der Strassenmitte oder entlang der Baulinien verläuft. Die Kommission bat das Baudepartement, diese Frage zu klären. Es war der Kommission wichtig zu wissen, ob zum Beispiel unter dem Steinengraben eine Erweiterung des Steinenparkings möglich sei oder nicht. Das Baudepartement hat daraufhin mit einer Überarbeitung des Planes die Fragen beantwortet.

Der im Regierungsvorschlag verwendete Begriff „Wohnviertel“ ist zu unpräzis und eignet sich nicht für die Definition des Geltungsbereichs. Der Geltungsbereich wird neu im Plan Nr. 12669a des Hochbau- und Planungsamtes vom 22. 05 2003 geregelt. Der neue Plan, der Bestandteil der Gesetzesvorlage ist, liegt diesem Bericht bei.

Aus diesem Grund beantragt die UVEK in Absprache mit dem Baudepartement in dem von der Regierung vorgelegten neuen „Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen)“ den ersten Paragraphen zu präzisieren:

Gegenstand und Geltungsbereich

§ 1. In den Gebieten Altstadt Grossbasel, Altstadt Kleinbasel und Vorstädte Grossbasel mit Ausnahme des Gebiets Aeschen dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden.

² Die Gebiete Altstadt Grossbasel, Altstadt Kleinbasel, Vorstädte Grossbasel und das Gebiet Aeschen bestimmen sich gemäss Plan Nr. 12669a des Hochbau- und Planungsamtes vom 22. 05 2003.

4.2. Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen

Das Prinzip, wonach bei der Erstellung von unterirdischen Parkplätzen Parkplätze an der Oberfläche aufgehoben werden, gilt heute in Basel schon für Quartierparkings. Wird ein Quartierparking subventioniert, so sind gemäss §17 Abs. 2 des Umweltschutzgesetzes des Kantons BS gleich viele oberirdische Parkplätze aufzuheben. Wird es nicht subventioniert, so ist gemäss § 11 Absatz 3 der Parkplatzverordnung eine angemessene Anzahl oberirdischer Parkplätze zu Gunsten eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen aufzuheben. Für öffentliche Parkings ist bis anhin die Kompensation nicht allgemein vorgeschrieben. Sollen für öffentliche Parkings im Gebiet Aeschen solche Kompensationsmassnahmen vorgesehen werden, braucht es dafür eine spezielle gesetzliche Regelung.

4.2.1. Bestehende gesetzliche Regelungen

Bei subventionierten Quartierparkings müssen im Verhältnis 1:1 oberirdische Parkplätze aufgehoben werden. (§17 Abs. 2 USG), bei nicht subventionierten Quartierparkings schreibt die Parkplatzverordnung die Aufhebung einer angemessenen Anzahl oberirdischer Parkplätze vor.

Zudem kann der Regierungsrat gemäss §74 des Bau- und Planungsgesetzes in Gebieten, die vom Motorfahrzeugverkehr zu entlasten sind, den Bau von Autoabstellplätzen ausschliessen.

4.2.2. Entscheid der Kommission zur Zahl der aufzuhebenden Parkplätze

Die Formulierung „angemessene Anzahl“ erscheint der UVEK als nicht geeignet. Was angemessen bedeutet, ist sehr frei interpretierbar. Die UVEK bevorzugt eine klare eindeutige Regelung. Es wurde in der Debatte deutlich, dass die Anzahl der aufzuhebenden oberirdischen Parkplätze von der Art des Parkings abhängt. Sie liegt bei einem Kundenparking sicher höher als bei einem Quartierparking, in welchem die Plätze fest vermietet werden und das für die Öffentlichkeit nicht frei zugänglich ist.

Die Kommission liess vom Baudepartement abklären, wo wie viele Parkplätze im Gebiet Aeschen und in der Innenstadt vorhanden sind, deren Aufhebung möglich und sinnvoll ist. Die Prüfung des Baudepartements ergab, dass im engsten Umkreis eines möglichen Parkhauses im Gebiet Aeschen etwa 130 Parkplätze, die rund um die Uhr benutzbar sind, und etwa 170 Parkplätze, die nur während der Nacht benutzbar sind, aufgehoben werden können. In diesen Zahlen sind alle Güterumschlagplätze sowie die speziellen Parkplätze (z.B. für Behinderte) nicht inbegriffen.

Wie im Kapitel 3.2. dargestellt war eine Mehrheit der Kommission (8:4 bei 2 Enthaltungen) der Meinung, dass beim Bau von Parkings im Gebiet Aeschen als kompensatorische Massnahme oberirdische Parkplätze aufgehoben werden müssen. Die Kommission verzichtet darauf, einen genauen Perimeter im Gesetz festzulegen. Dass die als kompensatorische Massnahme aufzuhebenden Parkplätze zu einem Innerstadtparking auch im Bereich der Innenstadt oder im Umkreis dieses Parkings liegen müssen, versteht sich von selbst. Diskutiert wurden die Vorschläge, dass für jeden neuen erstellten Parkplatz entweder 0,6 oder 0,8 oder 1,0 Parkplätze an der Oberfläche aufzuheben seien.

Beim Eventualentscheid Entscheid, ob ein Faktor 0,6 oder 1,0 angewendet werden soll, entschied sich die Mehrheit (7:5 bei 2 Enthaltungen) für die 1:1 Aufhebung und in der zweiten Eventualabstimmung setzte sich 1,0 gegenüber 0,8 mit 5: 3 bei 6 Enthaltungen durch. Dies entspricht der Berner Regelung. Neue Parkhäuser sollen ermöglichen, dass Innenstadtbesucherinnen und -besucher, die ihr Fahrzeug heute auf der Strasse abstellen, in einem Parkhaus Platz finden und dass dadurch der wertvolle Raum an der Oberfläche frei wird. So bringt ein Parkhaus auf der einen Seite mit Hilfe des Parkleitsystems denjenigen einen Parkplatz, die ihn brauchen und bringt gleichzeitig mehr Aufenthaltsqualität in unserer Stadt, jedoch keinen zusätzlichen Verkehr. Die Innenstadt gewinnt damit an Attraktivität für Besucherinnen und Besucher, sei es beim Einkauf, beim Besuch einer Kulturveranstaltung oder auch für Touristinnen und Touristen. Eine 1:1 Aufhebung wünscht sich auch der Architekt des Picasso-Parking-Projektes. Gemäss seiner Ansicht ist die Aufhebung von mindestens 0,5 oberirdischen Parkplätzen zwingend, um das Parking überhaupt zu erstellen.

Einige Kommissionsmitglieder möchten zwar ebenfalls oberirdische Parkplätze zugunsten der Aufwertung der Stadt aufheben, gleichzeitig aber die Zahl der angebotenen Parkplätze etwas erhöhen und hätten daher den Faktor 0,6 oder allenfalls 0,8 vorgezogen.

4.2.3. Grundsätzliches Verfahrensproblem

Die Bewilligung einer Parkgarage und die Aufhebung von Parkplätzen werden in zwei verschiedenen, voneinander unabhängigen Verfahren, die bis anhin nicht koordiniert sind, verfügt. Nicht nur unterschiedliche Verfahren, auch unterschiedliche Instanzen sind in die Entscheidungen involviert. Eine zeitgleiche Behandlung dieser Verfahren und die Garantie, dass die oberirdischen Parkplätze zum Zeitpunkt der Eröffnung des Parkings auch effektiv aufgehoben sind, ist so nicht möglich. Dieses Verfahrensproblem tritt nicht nur im Zusammenhang mit dem Bau eines neuen Parkings im Gebiet Aeschen auf,

sondern auch beim Bau von Quartierparkgaragen. Als Lösung bietet sich die Koordination dieser beiden Verfahren mit dem Instrument des Bebauungsplanes an.

4.2.4. Koordination der Verfahren mit Bebauungsplan

Der Vorschlag des Baudepartementes, mit einem Bebauungsplan sowohl über das neue Parking als auch die aufzuhebenden oberirdischen Parkplätze im Grossen Rat zu beschliessen, überzeugte die Mehrheit der UVEK.

Eine knappe Mehrheit der Kommission hätte dieses Verfahren gerne grundsätzlich eingeführt, also nicht nur für das im Gegenvorschlag genannte Gebiet Aeschen, sondern für alle Parkings, also auch für die Quartierparkings. Es war jedoch zu bedenken, dass diese grundsätzliche Lösung den Rahmen des Gegenvorschlages, der nur den Bau von Parkings im Gebiet Aeschen ermöglichen will, gesprengt hätte. Die grundsätzliche Neuerung, über den Bau von Parkings und die gleichzeitige koordinierte Aufhebung oberirdischer Parkplätze in einem Bebauungsplan zu beschliessen, hätte Änderungen des Bau und Planungsgesetzes notwendig gemacht.

Die Bau- und Raumplanungskommission bearbeitet im Moment den Ratschlag Nr. 9230 zur Änderung des Bau- und Planungsgesetzes. Es war daher naheliegend, den Kontakt mit dem Präsidenten der BRK zu suchen. Die BRK ist bereit zu prüfen, wie die Bewilligung von Parkings und die kompensatorischen Massnahmen (Aufhebung von Parkplätzen an der Oberfläche) allgemein verfahrenstechnisch verknüpft werden können.

Aus diesem Grund bezieht sich der Änderungsantrag der UVEK einzig auf neue Parkgaragen im Gebiet Aeschen.

4.2.5. Gesetzliche Regelung der gleichzeitigen Aufhebung von Parkplätzen

Auf Grund der obigen Erwägungen und Beschlüsse schlägt die UVEK vor, in dem von der Regierung vorgelegten neuen „Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen)“ zwei zusätzliche Paragraphen einzufügen.

Kompensatorische Massnahmen

§ 2 Die Bewilligung für neue öffentliche Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen setzt voraus, dass für die neu zu schaffenden Parkplätze mindestens im Verhältnis 1,0 oberirdische Parkplätze auf Allmend als kompensatorische Massnahme aufgehoben werden.

Bebauungsplan

§ 3 Der Grosse Rat beschliesst über eine Autoparkgarage im Gebiet Aeschen und die kompensatorischen Massnahmen im Rahmen eines Bebauungsplanes im Sinne des Baugesetzes.

5. Anträge an den Grossen Rat

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt eine Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission folgende Anträge:

1. Dem nachstehenden Entwurf zu einem im Verhältnis zum geltenden Recht weniger restriktiven Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) zuzustimmen.
2. Dem nachstehenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss betreffend das Initiativbegehr für die "Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung" zuzustimmen.
3. Die beiden Vorlagen der Gesamtheit der Stimmberchtigten vorzulegen.
4. Den Stimmberchtigten zu empfehlen, das Initiativbegehr für die "Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung" zu verwerfen und dem Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) im Sinne eines Gegenvorschlags zum Initiativbegehr zuzustimmen.

Basel, 2. Dezember 2003

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Die Präsidentin:

Susanne Fijne

Grossratsbeschluss
betreffend
Gegenvorschlag zur "Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung"

I.

Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen)

Vom ...

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt auf Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission und im Sinne eines Gegenvorschlages zur "Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung", erlässt folgendes Gesetz:

Gegenstand und Geltungsbereich

§ 1. In den Gebieten Altstadt Grossbasel, Altstadt Kleinbasel und Vorstädte Grossbasel mit Ausnahme des Gebiets Aeschen dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden.

² Die Gebiete Altstadt Grossbasel, Altstadt Kleinbasel, Vorstädte Grossbasel und das Gebiet Aeschen bestimmen sich gemäss Plan Nr. 12669a des Hochbau- und Planungsamtes vom 22. 05 2003.

Kompensatorische Massnahmen

§ 2 Die Bewilligung für neue öffentliche Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen setzt voraus, dass für die neu zu schaffenden Parkplätze mindestens im Verhältnis 1,0 oberirdische Parkplätze auf Allmend als kompensatorische Massnahme aufgehoben werden.

Bebauungsplan

§ 3 Der Grosse Rat beschliesst über Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen und gleichzeitig über die kompensatorischen Massnahmen im Rahmen eines Bebauungsplanes im Sinne des Baugesetzes.

Zeitliche Wirkung

§ 4. Das Bauverbot gilt für alle in § 1 hiervor genannten Grundstücke auch nach deren Veräußerung.

Anmerkung im Grundbuch

§5. Das Bauverbot ist im Grundbuch auf allen Grundstücken anzumerken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Voraussetzungen von § 1 hier vor erfüllen.

Aufgehobener Erlass

§ 6. Das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt vom 21. März 1990 wird aufgehoben.

II.

Dieses Gesetz ist zu publizieren und zusammen mit der „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ der Gesamtheit der Stimmberchtigten als Gegenvorschlag vorzulegen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehr als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberchtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberchtigten, die „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ zu verwerfen und das Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichen Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) als Gegenvorschlag anzunehmen.

Wenn das Initiativbegehr zurückgezogen wird, ist das Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) nochmals zu publizieren. Es unterliegt dann dem fakultativen Referendum.

Das Gesetz wird sofort wirksam

Grossratsbeschluss

betreffend

"Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung"

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission beschliesst:

I.

Die von 4'923 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichte, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 7. Juni 2000 an den Regierungsrat überwiesene "Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung" ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und gleichzeitig mit einem weniger restriktiven Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) als Gegenvorschlag vorzulegen.

II.

Der Text des Initiativbegehrens lautet:

"Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung"

Volksinitiative zur Aufhebung des Gesetzes gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt vom 21. März 1990

Die Veröffentlichung im Kantonsblatt erfolgte am 21. April 1999

Gestützt auf §28 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 2. Dezember 1889 reichen die unterzeichneten, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmbürgerinnen und Stimmbürger folgende Initiative ein:

Das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt vom 21. März 1990 wird aufgehoben.“

III.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Gesetzes gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt

Geltendes Gesetz vom 21. März 1991

UVEK

Gesetz

Vorschlag der Regierung Vorschlag der

für ein neues Gesetz für ein neues

Gesetz gegen den Bau von öffentlichen öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt

Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen)

Gesetz gegen den Bau von Autoparkgaragen in der Innerstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen)

Der Grosse Rat das Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, erlässt folgendes Gesetz	Der Grosse Rat das Kantons Basel-Stadt, auf Antrag der Regierung und im Sinnes eines Gegenvorschlages zur „Initiative für die Aufhebung des Verbots von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ beschliesst:	Der Grosse Rat das Kantons Basel-Stadt, <i>auf Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission</i> und im Sinnes eines Gegenvorschlages zu Initiative für die Aufhebung des Verbots von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ beschliesst:
Gegenstand § 1. In den Wohnvierteln Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden.	Gegenstand und Geltungsbereich § 1. In den Wohnvierteln Altstadt Grossbasel und Altstadt Kleinbasel sowie Vorstädte Grossbasel mit Ausnahme des Gebiets Aeschen dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden. ² Der Geltungsbereich dieses Gesetzes bestimmt sich nach den Abgrenzungen gemäss Plan Nr. 12669 des Hochbau- und Planungsamtes vom 12. August 2002.	Gegenstand und Geltungsbereich § 1. In den Gebieten Altstadt Grossbasel, Altstadt Kleinbasel sowie Vorstädte Grossbasel mit Ausnahme des Gebiets Aeschen dürfen keine öffentlichen Autoparkgaragen unter Inanspruchnahme von Allmend oder von Grundstücken, die im Finanz- oder Verwaltungsvermögen des Staates stehen, erstellt werden. ² Die Gebiete Altstadt Grossbasel, Altstadt Kleinbasel, Vorstädte Grossbasel und das Gebiet Aeschen bestimmen sich gemäss Plan Nr. 12669a des Hochbau- und Planungsamtes vom 22. 05 2003.

		<p>Kompensatorische Massnahmen</p> <p>§ 2 Die Bewilligung für neue öffentliche Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen setzt voraus, dass für die neu zu schaffenden Parkplätze mindestens im Verhältnis 1,0 oberirdische Parkplätze auf Allmend als kompensatorische Massnahme aufgehoben werden.</p>
		<p>Bebauungsplan</p> <p>§ 3 Der Grosse Rat beschliesst über Autoparkgaragen im Gebiet Aeschen und gleichzeitig über die kompensatorischen Massnahmen im Rahmen eines Bebauungsplanes im Sinne des Baugesetzes.</p>
<p>Zeitliche Wirkung</p> <p>§ 2. Das Bauverbot gilt für alle in § 1 hiervor genannten Grundstücke auch nach deren Veräußerung.</p>	<p>Zeitliche Wirkung</p> <p>§ 2. Das Bauverbot gilt für alle in § 1 hiervor genannten Grundstücke auch nach deren Veräußerung.</p>	<p>Zeitliche Wirkung</p> <p>§ 4. Das Bauverbot gilt für alle in § 1 hiervor genannten Grundstücke auch nach deren Veräußerung.</p>
<p>Anmerkung im Grundbuch</p> <p>§ 3. Das Bauverbot ist im Grundbuch auf allen Grundstücken anzumerken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Voraussetzungen von § 1 hiervor erfüllen.</p>	<p>Anmerkung im Grundbuch</p> <p>§ 3. Das Bauverbot ist im Grundbuch auf allen Grundstücken anzumerken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Voraussetzungen von § 1 hiervor erfüllen.</p>	<p>Anmerkung im Grundbuch</p> <p>§ 5. Das Bauverbot ist im Grundbuch auf allen Grundstücken anzumerken, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Voraussetzungen von § 1 hiervor erfüllen.</p>

Geltungsbereich § 4. Die Gebiete der Wohnviertel Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel bestimmen sich nach den Abgrenzungen des Statistischen Amtes Basel-Stadt, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes massgebend sind.	<i>Aufgehobener Erlass</i> § 4. Das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt vom 21. März 1990 wird aufgehoben.	<i>Aufgehobener Erlass</i> § 6. Das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt vom 21. März 1990 wird aufgehoben.
Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt der Volksabstimmung und wird mit Eintritt seiner Rechtskraft wirksam. ¹⁾ 1) Wirksam seit 25. 6. 1990.	Dieses Gesetz ist zu publizieren und zusammen mit der „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ der Gesamtheit der Stimmberechtigten als Gegenvorschlag vorzulegen. Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehen als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ zu verwerfen und das Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichen Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) als Gegenvorschlag anzunehmen. Wenn das Initiativbegehen zurückgezogen wird, ist das Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) nochmals zu publizieren. Es unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Das Gesetz wird sofort wirksam.	Dieses Gesetz ist zu publizieren und zusammen mit der „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City-Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ der Gesamtheit der Stimmberechtigten als Gegenvorschlag vorzulegen. Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehen als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die „Initiative für die Aufhebung des Verbotes von City Parkings und zur Förderung einer vernünftigen Verkehrsplanung“ zu verwerfen und das Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichen Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) als Gegenvorschlag anzunehmen. Wenn das Initiativbegehen zurückgezogen wird, ist das Gesetz gegen den Bau von Parkings auf öffentlichem Boden in der Altstadt (ausgenommen Gebiet Aeschen) nochmals zu publizieren. Es unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Das Gesetz wird sofort wirksam.