



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.0655.01/06.5346.03

JSD/P090655
Basel, 4. Mai 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 28. April 2009

Ratschlag

Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit)

und

Bericht zum Anzug Andreas Ungricht und Konsorten betreffend
bessere Parkmöglichkeiten in den Quartieren mit Hilfe überschrei-
tender Parkerlaubnis in der blauen Zone

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung des Begehrens	3
3. Ausgangslage	4
3.1 Heutige Anzahl Parkplätze	4
3.2 Werkstadt Basel und Verkehrsplan 2001: Initianten für ein Konzept Parkraumbewirtschaftung.....	5
3.3 Konzept Parkraumbewirtschaftung Basel.....	5
3.4 Runder Tisch Parkraumbewirtschaftung – Anpassung des Konzepts	6
3.5 Beschluss des Regierungsrates vom 20. November 2007	7
4. Politische Vorstösse.....	7
4.1 Grosser Rat	7
4.2 Politische Initiativen	8
5. Parkraumbewirtschaftung Basel – Umsetzung für das vom Runden Tisch angepasste Bewirtschaftungskonzept.....	8
5.1 Gegenstand und Ziele	8
5.2 Arten von Allmendparkplätzen.....	10
5.3 Vorgesehene Arten von Parkkarten	11
5.4 Distribution / Bezugsmöglichkeiten von Parkkarten	12
5.5 Gebühren.....	14
5.6 Dokumentation und Monitoring der Parkraumsituation: Parkplatzkataster	16
5.7 Kontrolle des ruhenden Verkehrs	16
5.8 Erfolgskontrolle der Zielerreichung der Parkraumbewirtschaftung	17
6. Kosten.....	18
6.1 Investitions- und Betriebskosten.....	18
6.2 Ausgabenbeschluss	20
7. Einnahmen und deren Verwendung.....	21
7.1 Geschätzte Höhe der Zusatzeinnahmen	21
7.2 Verwendung der Einnahmen	22
7.3 Vergleich Zusatzkosten – Zusatzeinnahmen.....	23
7.4 Struktur des Fonds-Reglements.....	24
8. Terminliche Umsetzung / Etappierung.....	24
8.1 Phase Umsetzungsvorbereitung und Vorher-Erhebung.....	24
8.2 Phase Umsetzung und Nachher-Erhebung.....	25
8.3 Phase Konsolidierung und Betrieb, laufendes Monitoring	25
9. Gesetzlicher Anpassungsbedarf	25
10. Bezug zur Parkraumbewirtschaftung im Einzugsgebiet von Basel	26
10.1 Heutiger Stand der Parkraumbewirtschaftung in der Nachbarschaft	26
10.2 Zukünftige Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in der Nachbarschaft	27
11. Antrag	28

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, das Kreditbegehren für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel zu genehmigen. Der beantragte Rahmenkredit beträgt CHF 6'250'000 (Preisbasis Januar 2008, Produktionskostenindex PKI) und wird über eine Zeitdauer von sieben Jahren beansprucht. Das Vorhaben wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 08/36/30.3 vom 04. November 2008 in das Investitionsprogramm, Investitionsbereich Übrige aufgenommen.

2. Begründung des Begehrens

Das bestehende Parkierungsregime der Stadt Basel ist historisch und teilträumig gewachsen. Letzte grosse Veränderungen wurden Ende der 1980er bis Anfang der 1990er Jahre realisiert, als die Anwohnerparkierung (Anwohnerparkkarten) in den einzelnen Postleitzahlgebieten eingeführt wurde. Angebot und Nachfrage nach Parkplätzen haben sich zwischenzeitlich in den einzelnen Stadtgebieten wieder verändert. Die Parkierungsnachfrage variiert zudem im Tagesablauf und nach Wochentagtyp in den verschiedenen Stadtgebieten.

In den Gebieten ausserhalb der Innenstadt weisen noch rund ein Drittel aller Allmendparkplätze weder eine Parkzeitbeschränkung auf, noch sind sie gebührenpflichtig (sogenannte „weisse Zonen“). So lange es solche unbewirtschafteten Parkplätze gibt, existiert Suchverkehr nach diesen Plätzen. Der Suchverkehr ist vor allem aus Sicht der Umwelt, der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit unerwünscht. Zudem steht der für die Suche nach einem unbewirtschafteten Parkplatz benötigte Aufwand (Zeit, längerer Fussweg zum Ziel) oftmals nicht im Verhältnis zu den möglichen Einsparungen von Parkgebühren. Die öffentlich zugänglichen Parkhäuser weisen zudem ausserhalb von Nachfragespitzenstunden freie Kapazitäten auf.

Zwecks Reduktion des Suchverkehrs und der Verbesserung der Parkiersituation für die Anwohner, Besucher, Kunden und das Gewerbe sollen die weissen Zonen in bewirtschaftete Parkplatz-Arten umgewandelt werden und das heute bereits bewirtschaftete Parkplatzangebot auf Allmend soll bezüglich Nutzergerechtigkeit punktuell optimiert werden (z.B. Umwandlung einzelner kaum genutzter Parkuhren-Parkplätze in eine andere Bewirtschaftungsart). Die Arten verschiedener Parkzeitbeschränkungen sollen dabei vereinfacht, die Tarifstruktur für gebührenpflichtige Parkplätze systematisiert und zwecks Erreichung der vom Regierungsrat gesetzten Ziele der Parkraumbewirtschaftung bedarfsgerecht eingesetzt werden.

Ebenfalls zwecks Reduktion des Suchverkehrs sollen die gebührenpflichtigen Parkplätze (Parkplätze mit Parkuhren) während der gebührenpflichtigen Tageszeit mehr freie Kapazitäten aufweisen, so dass ein zielnäheres Parkieren ermöglicht wird. Der Regierungsrat geht – gestützt auf wissenschaftliche Untersuchungen – davon aus, dass bei einem durchschnittlichen Auslastungsgrad von 80%, gemessen über die gebührenpflichtige Zeit, der Suchverkehr spürbar reduziert werden kann. Die Auslastung kann und muss über die Tarifierung und die Parkzeitbeschränkung gesteuert werden. Zu diesem Zweck muss die Tarifierung (innerhalb eines in der Strassenverkehrsverordnung festgelegten Maximaltarifs) nachfragegerecht und flexibel angepasst werden können.

Das erwähnte System der Anwohnerparkierung hat sich zwischenzeitlich in einigen Postleitzahlgebieten als zu wenig kundenfreundlich bzw. zu wenig nachfragegerecht erwiesen (siehe dazu Anzug Ungricht und Konsorten in Kapitel 4.1). Zum anderen ist das System auch nicht allen Anwohnern gegenüber gleich gerecht, weil je nach Anteil der heute unbewirtschafteten weissen Zone in einzelnen Stadtgebieten nicht für alle Einwohner derselbe Anreiz besteht, eine Anwohnerparkkarte zu erwerben. Der bisherige, einfache Gültigkeitsnachweis von Parkkarten ist zunehmend mit Nachteilen bezüglich Kontrollierbarkeit und Kundenfreundlichkeit verbunden.

Bei Wegfall der unbewirtschafteten weissen Zone können die Parkierungsbedürfnisse von Nicht-Anwohnern mit zeitlich langem und regelmässigem/häufigem Parkierungsbedarf nur durch die Einführung neuer Parkkarten-Arten für diese Nutzergruppen erfüllt werden. Bei den Parkkarten für Nicht-Anwohner ist das Prinzip der Nichtdiskriminierung zu beachten: die Erhältlichkeit der Parkkarten darf nicht vom Ort der Immatrikulation des Fahrzeugs abhängig gemacht werden und der Kauf der Parkkarten muss für In- und Auswärtige einfach und benutzerfreundlich sein.

Schliesslich bleibt zu erwähnen, dass die heutige Parkplatz-Angebotssituation auf unbefriedigende, ungenaue Weise dokumentiert ist. Dadurch erschwert und verteuert sich die Beantwortung von Anfragen und Anträgen – seitens Politik, Gewerbe und der Bevölkerung – durch die Behörden. Auch die Verkehrsplanung kann damit nicht in verlässlicher Genauigkeit erfolgen. Die Dokumentation des Parkplatzangebots soll aus diesem Grund auf eine neue, zukunftsfähige Basis gestellt werden, mit der auch ein Monitoring bezüglich Zielerreichung der Parkraumbewirtschaftung und Parkraumpolitik betrieben werden kann.

3. Ausgangslage

3.1 Heutige Anzahl Parkplätze

Auf Stadtgebiet gibt es heute insgesamt rund 100'000 Parkplätze bzw. Parkiermöglichkeiten. Der Grossteil davon, nämlich rund 64'000 oder fast zwei Drittel, fallen auf ober- oder unterirdische Privatparkplätze. Nur gut ein Drittel, d.h. rund 36'000 Parkplätze, ist öffentlich zugänglich.

Von den 36'000 öffentlich zugänglichen Parkplätzen befinden sich rund 31'000 auf Allmend und 5'000 in Parkhäusern. Von den Parkplätzen auf Allmend entfallen rund 10'000 auf die weisse Zone und 2'000 auf unmarkierte Parkiermöglichkeiten, 14'000 auf die blaue Zone, 2'000 auf gebührenpflichtige Parkfelder mit Parkuhren und der Rest auf Spezialvorschriften. Fast alle unmarkierten Parkiermöglichkeiten befinden sich im Bruderholzquartier.

Von den 5'000 öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Parkhäusern sind rund 2'000 in Kantonsbesitz und werden vom Kanton verwaltet (4 Parkhäuser). Der Rest ist in Privatbesitz und wird privat verwaltet.

Das bedeutet, dass rund 33'000 Parkplätze oder ein Drittel aller auf Stadtgebiet verfügbaren Parkplätze vom Kanton bewirtschaftet werden können.

3.2 Werkstatt Basel und Verkehrsplan 2001: Initianten für ein Konzept Parkraumbewirtschaftung

Der Anstoss, das bisherige Parkierungsregime anzupassen, kam aus der Konsenskonferenz „Parkieren“ im Rahmen der „Werkstatt Basel“. Die Vorschläge waren sehr ambitiös. Ein kleiner Teil davon wurde in den seither vergangenen zehn Jahren umgesetzt. Der in der Werkstatt erzielte Konsens erwies sich allerdings als brüchig, und in der Folge wurden zum Teil sehr kontroverse Diskussionen zum Thema Parkraumpolitik und Parkraumbewirtschaftung geführt.

Eine höhere Verbindlichkeit als die Ergebnisse aus der Konsenskonferenz „Parkieren“ der „Werkstatt Basel“ ist dem Verkehrsplan vorbehalten, welcher vom Regierungsrat 2001 verabschiedet worden ist und für die Behörden den Charakter eines Teilrichtplans hat. In den Diskussionen um den Verkehrsplan wurde die Frage der Parkraumbewirtschaftung wiederum kontrovers behandelt. Von den Anstössen aus der Werkstatt Basel wurden folgende Punkte als Grundsätze der Parkraumbewirtschaftung in den Verkehrsplan 2001 übernommen (Seite 56):

- a. *„Parkraumbewirtschaftungssystem im Stadtgebiet einführen, damit für Anwohner Dauerparkplätze in der Nähe des Wohnorts – vorzugsweise auf Privatareal – zur Verfügung stehen. Die blaue Zone mit Anwohnerparkkarte wird zu Lasten der verbleibenden weissen Zone im gesamten Stadtgebiet vergrössert, damit die motorisierten Pendler vermehrt zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewogen werden.“*
- b. *Gebührenfreie Parkplätze (...) innerhalb des Cityringes in gebührenpflichtige Parkplätze umwandeln. Die Parkgebühren sind „marktgemäss“ abzustufen.“*

3.3 Konzept Parkraumbewirtschaftung Basel

Um die Vorgaben des Verkehrsplanes 2001 umzusetzen, wurde eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe unter Leitung der damaligen Parkraumdelegierten eingesetzt. Vertreten waren das Baudepartement (Parkraumdelegierte, HPA-P), das Finanzdepartement (ZLV) und das Sicherheitsdepartement (Kapo-VA).

In Zusammenarbeit mit externen Spezialisten erarbeitete die Arbeitsgruppe ein umfassendes Parkraumbewirtschaftungskonzept, welches im März 2002 verwaltungsintern vorgelegt wurde. Die Studie befasste sich als Vorgabe mit der Frage, ob und wie es möglich ist, den vorhandenen Parkraum in der Stadt Basel so zu bewirtschaften und damit die Nachfrage so zu steuern, dass das vorhandene Angebot ausreicht. Ob und wo zusätzliche Parkplätze erstellt werden sollten, ohne dass der Parkraum zusätzlich bewirtschaftet wird, war explizit nicht Gegenstand des Auftrages an die Expertenfirma. Die Studie kam zu folgendem Schluss:

„Anhand gebietsweise abgeschätzter Saldi zwischen Stellplatzangebot und dynamischer Stellplatznachfrage soll eine Angleichung zwischen öffentlichem Angebot und Nachfrage nach öffentlich zugänglichen Stellplätzen mittels Ausgestaltung des Bewirtschaftungsinstrumentariums erfolgen. Basis für das vorgeschlagene Bewirtschaftungssystem der Allmendparkplätze bilden übergeordnete Bewirtschaftungsgrundsätze. Diese verlangen zusammen-

gefasst eine verstärkte Ausrichtung des Systems auf knappheitsorientierte Gebühren, verursachergerechte Finanzierung der Parkplatzkosten sowie eine Bevorteilung priorisierter Nutzergruppen bei der Verteilung von Parkierungsmöglichkeiten.“

Basierend auf dem detaillierten Konzept der Arbeitsgruppe erarbeitete das Baudepartement das „Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“, welches für eine externe Vernehmlassung freigegeben wurde.

Die im Rahmen der Vernehmlassung eingetroffenen Stellungnahmen waren wiederum kontrovers. Während den Befürwortern das Konzept zu wenig weit ging, ging es den Gegnern viel zu weit. Während die Befürworter die Massnahmen als tauglich erachten und sie gerne stärker einsetzen würden als vorgeschlagen, halten die Gegner die Massnahmen für undurchführbar. Das „Mittelfeld“ an Meinungen war relativ schwach besetzt.

3.4 Runder Tisch Parkraumbewirtschaftung – Anpassung des Konzepts

Die Gegner des Konzepts forderten den Regierungsrat auf, das Thema an einem „Runden Tisch“ zu behandeln. Der Regierungsrat kam diesem Anliegen im Sommer 2005 nach, und beauftragte die Vorsteherin des Baudepartements und den Vorsteher des Sicherheitsdepartements, mit Gegnern und Befürwortern der Vorlage das Gespräch zu suchen.

Der Runde Tisch Parkraumbewirtschaftung tagte insgesamt sechs Mal. Neben Baudepartement, Sicherheitsdepartement und teilweise beigezogenen externen Experten waren folgende Organisationen vertreten:

- Konferenz der Neutralen Quartiervereine
- Hausbesitzer-Verein Basel
- Mieterinnen- und Mieterverband Basel
- Pro Innerstadt
- Stadtvereinigung Basel
- Gewerbeverband Basel-Stadt
- Handelskammer beider Basel
- VCS beider Basel
- WWF Region Basel
- IG Velo beider Basel
- ACS Sektion Basel
- VSCI Sektion Nordwestschweiz
- TCS Sektion beider Basel
- IGÖV Nordwestschweiz
- Verkehrsliga beider Basel

Der Runde Tisch kam nicht zu einer abschliessenden Einigung. Aufgrund der Diskussionen können folgende Punkte als Kompromissergebnisse betrachtet werden:

- Der Regierungsrat unterstützt ein Parkhaus im Raum Aeschen aktiv.
- Der Preis der Anwohnerparkkarte wird an die Teuerung angepasst.
- Anwohner können auch Parkkarten für ein direkt angrenzendes PLZ-Gebiet erwerben; der zusätzliche Preis soll dabei über demjenigen für das erste PLZ-Gebiet liegen.
- Es wird eine Stadtparkkarte eingeführt, welche auch Auswärtige beziehen können; der Preis dieser Karte soll im Bereich der Miete eines Dauerparkplatzes liegen.
- Die zusätzlichen, aus der geplanten Parkraumbewirtschaftung resultierenden Nettoeinnahmen sollen in einen Fonds fliessen, dessen Mittel für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride-Anlagen und Quartierparkings verwendet werden sollen (vgl. Kap 7 und Anhang).

3.5 Beschluss des Regierungsrates vom 20. November 2007

Auf Basis des in Kapitel 2 genannten Konzepts „Parkraumbewirtschaftung Basel“ und unter Berücksichtigung der Diskussionen am Runden Tisch hat der Regierungsrat am 20. November 2007 beschlossen, dass die „Parkraumbewirtschaftung Basel“ gemäss Diskussion am „Runden Tisch“ umgesetzt wird.

Das Sicherheitsdepartement (ff) und das Baudepartement haben zwischenzeitlich den vorliegenden Ratschlag für die Umsetzung der grundsätzlich beschlossenen Parkraumbewirtschaftung ausgearbeitet. Ein Fonds-Reglement wurde ebenfalls im Entwurf erarbeitet (siehe Anhang zum Ratschlag).

4. Politische Vorstösse

4.1 Grosser Rat

Der Grosse Rat hat in vorliegendem Zusammenhang an seiner Sitzung vom 17. Januar 2007 den Anzug Andreas Ungricht und Konsorten betreffend bessere Parkmöglichkeiten in den Quartieren mit Hilfe überschreitender Parkerlaubnis in der blauen Zone dem Regierungsrat überwiesen. Der Text des Anzugs lautet:

„Die Parkplatzsituationen sind in den Quartieren verschieden. Auf dem Bruderholz ist es kein Problem, abends einen freien Parkplatz zu ergattern. In anderen Quartieren ist dies sehr wohl ein Problem. Kommt jemand nach 20 Uhr nach Hause, ist es schon mal möglich, einen Parkplatz zu finden der fünfhundert Meter oder mehr von der Wohnadresse entfernt liegt. Nun sind vor allem Leute eingeschränkt, die in einer Strasse wohnen, die gleichzeitig an einer Postleitzahlgrenze liegt. Diese Leute können nur einen Parkplatz in der blauen Zonen finden, die ihrer Wohnadresse resp. Parkkarte entspricht. Hingegen einen Strassenzug weiter, ganz nah an ihrem Wohnort können sie nicht parkieren, da diese Zone einer anderen Postleitzahl zugeteilt ist. So müssen diese nachts eine Parklücke suchen, obwohl vielleicht 30 m von der Haustüre entfernt genügend Parkplätze vorhanden wären. Aufgrund dieser Be-

schreibung bitten die Anzugsteller den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten ob es möglich wäre, ein Konzept zu erarbeiten, damit an den örtlichen Schnittstellen auf beiden Seiten der Zonen parkiert werden kann.“

Das vorliegende Umsetzungskonzept Parkraumbewirtschaftung trägt dem Anliegen der Anzugsteller vollumfänglich Rechnung (vgl. Kapitel 5.3.1). Der Regierungsrat beantragt deshalb, den Anzug Andreas Ungricht und Konsorten abzuschreiben.

4.2 Politische Initiativen

Das Initiativkomitee „Parkplatz-Initiativen“ hat am 2. April 2008 die beiden Initiativen „Parkraum-Initiative“ und „Park-and-Ride-Initiative“ lanciert. Die Unterschriften-Sammelfrist lief bis am 3. Oktober 2008.

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass die beiden Initiativen das Parkraumbewirtschaftungskonzept nicht bzw. allenfalls indirekt tangieren.

Der Regierungsrat unterstützt die Forderung nach zusätzlichen Park-and-Ride-Standorten aktiv. Es ist vorgesehen, dass die Zusatzeinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in den im Kapitel 7.2. erwähnten Fonds (u.a. zwecks Mitfinanzierung von Park-and-Ride-Anlagen) fliessen sollen.

Die Forderung der „Parkplatz-Initiative“ betrifft nicht die Parkraumbewirtschaftung auf Allmend, sondern die Erstellung von privaten Parkplätzen, welche in der kantonalen Parkplatzverordnung geregelt ist. Diese Verordnung befindet sich unabhängig vom vorliegenden Geschäft in Überarbeitung.

5. Parkraumbewirtschaftung Basel – Umsetzung für das vom Runden Tisch angepasste Bewirtschaftungskonzept

5.1 Gegenstand und Ziele

Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung Basel bildet der Parkraum auf städtischer Allmend (d.h. exkl. Gemeinden Riehen und Bettingen). Nicht Gegenstand der Parkraumbewirtschaftung Basel bilden somit der private Parkraum sowie die öffentlich zugänglichen Parkhäuser. Explizit sei erwähnt, dass das Bruderholz künftig ebenfalls in die Parkraumbewirtschaftung miteinbezogen werden soll. Dies bedingt u.a. die Markierung und Signalisierung aller Parkiermöglichkeiten und die Einführung der Anwohnerparkkarte 4059. Das Angebot und die Tarifordnungen der öffentlich zugänglichen Parkhäuser werden als Randbedingung betrachtet. Allenfalls ergeben sich aus dem Konzept Parkraumbewirtschaftung auch neue Anforderungen an die Bewirtschaftung der vom Kanton Basel-Stadt verwalteten Parkhäuser.

Mit dem Umsetzungskonzept der Parkraumbewirtschaftung sollen folgende **drei Ziele** erreicht werden:

- Verbesserung der Parkiermöglichkeiten für die Anwohner, Besucher, Kunden und das Gewerbe
- Reduktion des Parkplatz-Suchverkehrs

- Erreichung eines durchschnittlichen Auslastungsgrades auf gebührenpflichtigen Parkplätzen von 80% (während gebührenpflichtiger Zeiten)

Die genannten Ziele hängen stark voneinander ab. Verbessern sich die Parkiermöglichkeiten für Anwohner, Besucher, Kunden und das Gewerbe und sind die gebührenpflichtigen Parkplätze nicht überlastet, wird auch der Parkplatz-Suchverkehr reduziert.

Der in der Stadt Basel verfügbare Boden und besonders der öffentliche Strassenraum sind ein beschränkt verfügbares, knappes Gut. Es werden von verschiedenen Nutzergruppen verschiedene Ansprüche an diesen Raum gestellt, die stark in Konkurrenz zueinander stehen: Fahrstreifen, Velostreifen, Trottoirs, Sonderspuren und Haltestellen für den öffentlichen Verkehr, Abstellflächen für Fahrzeuge, Begegnungsflächen, Grünflächen, Strassencafés, Verkaufsflächen etc.

Parkieren stellt einen gesteigerten Gemeingebrauch der Allmend dar. Es besteht kein rechtlicher Anspruch für einen Parkplatz auf der Allmend. Für die Nutzung der Allmend im Sinne eines gesteigerten Gemeingebrauchs können Gebühren verlangt werden.

Umfragen haben gezeigt, dass die Zahlungsbereitschaft der Konsumenten und Konsumentinnen für das Parkieren relativ klein ist, deutlich geringer als jene für das Kaufen von Treibstoff oder für Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs. Deshalb suchen Automobilisten zeitlich unbeschränkt nutzbare, kostenlose Parkplätze auf der Allmend, selbst wenn diese nicht mehr in attraktiver Zielnähe liegen und das Suchen mit langem Herumfahren verbunden ist. Die mit diesem Suchverkehr verbundenen negativen Nebenwirkungen sollen im Interesse der Allgemeinheit, der Umwelt und der Verkehrssicherheit minimiert werden.

Das vorgesehene Bewirtschaftungssystem schafft klare Rahmenbedingungen und beseitigt die heute bestehenden Angebotsverzerrungen. Mit der Umsetzung der flächendeckenden Bewirtschaftung der Allmendparkplätze entstehen auf ganzem Stadtgebiet verbesserte Parkierchancen in Zielnähe. Ferner werden finanzielle Mittel geschaffen, um zusätzliche, öffentlich zugängliche Parkplätze in Quartierparkings und an Park-and-Ride-Standorten zu fördern.

Für alle Nutzer gibt es verschiedene Verbesserungen gegenüber dem heutigen Angebot:

- Die Anwohnerparkkarte muss nicht mehr zwingend am Postschalter oder bei der Motorfahrzeugkontrolle abgestempelt werden. Eine neu einzuführende Anwohnerparkkarte wird nach der Bezahlung elektronisch aktiviert.
- Das Parkierungsangebot in der blauen Zone wird wesentlich (um etwa 10'000 Plätze) erweitert. Davon profitieren Anwohnende mit einer Anwohnerparkkarte und Gewerbetreibende mit einer Gewerbeparkkarte spürbar.
- Auf Basis einer elektronischen Grundkarte können mittels Zusatzfunktionen weitere temporäre Parkierbewilligungen bezahlt/aktiviert werden. Zum Beispiel kann eine Anwohnerparkkarte mittels Zusatzbezahlung tageweise zu einer Besucherparkkarte erweitert werden.

5.2 Arten von Allmendparkplätzen

5.2.1 Übersicht

Folgende Regime-Eigenschaften gelten generell, d.h. für Parkierende, die keine spezielle Berechtigung in Form von Parkkarten besitzen (siehe Kapitel 5.3). Die Reihenfolge der Aufzählung orientiert sich an der mengenmässigen Verfügbarkeit der Parkplatz-Arten (absteigend).

5.2.2 Parkplatz in der blauen Zone

Parkplatz mit genereller Zeitbeschränkung von einer Stunde plus die angebrochene halbe Stunde zwischen 08.00 bis 19.00 Uhr, von Montag-Samstag (gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung, SSV). Bei einer Ankunftszeit ab 18.00 Uhr darf längstens bis 09.00 Uhr des Folgetages parkiert werden. Die Deklaration der Ankunftszeit bzw. die Kontrolle der erlaubten Parkdauer erfolgt mittels Stellen/Ablesen der Parkscheibe. Zwischen 19.00 und 07.59 Uhr muss die Parkscheibe nicht angebracht werden, sofern das Fahrzeug vor 08.00 Uhr den Parkplatz wieder verlässt. In der blauen Zone sind die Parkplätze im Allgemeinen nicht einzeln markiert. Isolierte Einzelparkfelder bilden die Ausnahme.

5.2.3 Gebührenpflichtiger Parkplatz

Die gebührenpflichtigen Parkplätze sind im Gegensatz zu Parkplätzen in der blauen Zone als einzelne Parkfelder markiert. Sie sind im Regelfall zu maximal acht Parkfeldern an eine Sammelparkuhr oder auf einer oberirdischen Parkieranlage an eine zentrale Parkuhr angeschlossen. Ein gebührenpflichtiger Parkplatz auf Allmend ist immer mit einer Parkzeitbeschränkung belegt. Dabei bestehen unterschiedliche Gebühren pro Zeiteinheit, die zwischen 30 Minuten und 5 Stunden variieren können. Die Gebühren und die Zeitbeschränkungen werden je nach Lage des Parkplatzes und der gebietsbezogenen Parkierungsnachfrage festgesetzt.

Die teilweise noch bestehenden mechanischen Parkingmeter werden aufgrund ihrer technischen Veraltung (Ersatzteilproblematik) unabhängig vom Konzept der Parkraumbewirtschaftung bis Ende 2009 vollständig (durch elektronische Sammelparkuhren) ersetzt. Dieses Vorhaben stellt eine gebundene Ausgabe dar und wird derzeit ausgeführt.

5.2.4 Parkplatz in weisser Zone mit Zeitbeschränkung

Vereinzelte werden heute gebührenfreie Parkplätze mit Zeitbeschränkung angeboten. Die Zeitbeschränkung variiert derzeit zwischen 30 Minuten bis 5 Stunden in Abhängigkeit der Tageszeit und des Wochentags. Diese Parkplatzart soll beibehalten werden, wobei künftig die maximale Parkdauer so beschränkt wird, dass ein solcher Parkplatz nicht als Alternative zur Parkierung mittels Parkkarten dienen kann.

5.2.5 Parkverbotsfeld mit gelber Markierung

In einem Parkverbotsfeld mit gelber Markierung ist die Nutzung ganz oder teilweise für spezielle Gruppen erlaubt (Reisecars, Taxis, Polizei, Güterumschlag, Gehbehinderte etc.).

5.2.6 Nachtparkplatz

Bei dieser Parkplatzart bestehen tagsüber ein Parkverbot und nachts eine Parkiererlaubnis (gebietsweise bzw. standortbezogen unterschiedliche Zeitfenster).

5.3 Vorgesehene Arten von Parkkarten

Eine Parkkarte berechtigt für ein zeitlich definiertes Parkieren einer definierten Anzahl Fahrzeuge bzw. Kontrollschild-Nummern je Halter auf bestimmten Parkplatz-Arten auf einem definierten Gültigkeitsgebiet. Die Parkkarten und Sonderbewilligungen sind gebührenpflichtig (meist Jahresgebühren). Grundsätzlich sind Parkkarten **an das Kontrollschild gebunden**.

Es soll künftig folgendes Angebot an Parkkarten zur Verfügung stehen:

5.3.1 Anwohnerparkkarte I (APK I)

1. Eine APK I berechtigt für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone während der Gültigkeitsdauer der erworbenen APK I.
2. Anwohner/-innen können eine APK I ihres PLZ-Gebietes (gemäss Wohnadresse des Fahrzeughalters) ODER eines daran angrenzenden PLZ-Gebietes erwerben. Dieses muss aber auf derselben Rheinseite liegen wie das PLZ-Gebiet der Wohnadresse. Das PLZ-Gebiet der Innenstadt (4051) ist nicht als angrenzendes PLZ-Gebiet erhältlich.

5.3.2 Anwohnerparkkarte II (APK II), neu

- Gleiche Berechtigung wie APK I, mit dem Unterschied, dass die Berechtigung für das eigene PLZ-Gebiet (gemäss Wohnadresse) UND ein daran angrenzendes PLZ-Gebiet gilt. Die Regelung bezüglich angrenzendes PLZ-Gebiet lautet analog zur APK I.

5.3.3 Stadtparkkarte I (SPK I), neu

- Kann für jedes Fahrzeug, unabhängig vom Wohndomizil des Halters erworben werden,
- gilt für ganzes Stadtgebiet,
- gilt für zeitlich unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone während der Gültigkeitsdauer der erworbenen SPK I.

5.3.4 Stadtparkkarte II (SPK II), neu

- Wie SPK I, ist aber Kontrollschild-ungebunden gültig (einzige Ausnahme vom Prinzip der Kontrollschildbindung der vorgesehenen Parkkarten-Arten).

5.3.5 Gewerbeparkkarte I (GPK I)

- Kann für Fahrzeuge von Gewerbetreibenden erworben werden, unabhängig vom Domizil des Fahrzeughalters.
- Eine GPK gilt für maximal zwei Fahrzeuge bzw. zwei Kontrollschild-Nummern im wechselseitigen Einsatz.
- Gilt für zeitlich unbeschränktes Parkieren im Zusammenhang mit der Arbeitsverrichtung in allen PLZ-Gebieten in der blauen Zone sowie auf gebührenfreien Parkplätzen (exkl. Kurzzeitparkplätze bis 30 Minuten).
- Für in Basel-Stadt immatrikulierte Fahrzeuge gilt die GPK I auch als APK im Postleitzahlkreis des Domizils des Fahrzeughalters.

5.3.6 Gewerbeparkkarte II (GPK II)

- Wie GPK I, aber zusätzlich unbeschränktes Parkieren im Zusammenhang mit der Arbeitsverrichtung auch auf gebührenpflichtigen Parkfeldern (exkl. Kurzzeitparkplätze bis 30 Min.) und in Parkverbotszonen bis max. 4 Std., soweit dadurch nicht die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

5.3.7 Tages-Besucherparkkarte (Tages-BPK), neu

- Kann für jedes Fahrzeug, unabhängig vom Wohndomizil des Halters erworben werden.
- Auf einen Kalendertag ausgestellte Bewilligung für das Parkieren in der blauen Zone im ganzen Stadtgebiet. Die Bewilligung ist für die gesamte Zeit der Parkierungsbeschränkung in der blauen Zone von 08.00 bis 19.00 Uhr gültig. Somit kann mit der Tages-BPK von 18.00 Uhr des Vortages bis 09.00 Uhr des auf das Ausstelldatum folgenden Tages parkiert werden (vgl. Kap. 5.2.2).

5.3.8 Halbtages-Besucherparkkarte (½Tages-BPK), neu

- Kann für jedes Fahrzeug, unabhängig vom Wohndomizil des Halters erworben werden.
- Bewilligung für das Parkieren für eine Hälfte der Tageszeit während der Parkierungsbeschränkung in der blauen Zone. Die ½Tages-BPK für den Vormittag ist von 18.00 Uhr des Vortages bis 13.00 Uhr des Ausstelltages gültig. Die ½Tages-BPK für den Nachmittag ist ab 12.00 Uhr des Ausstelltages bis 09.00 Uhr des auf das Ausstelldatum folgenden Tages gültig (vgl. Kap. 5.2.2).

5.3.9 Sondergenehmigungen

Nebst den Parkkarten werden wie bis anhin auch künftig Sonderbewilligungen für Ärzte im Dienst und für gehbehinderte Personen auf Antrag und gegen eine Gesuchsgebühr geprüft und bei Erfüllung der Bedingungen bewilligt. Die Sonderbewilligung für Ärzte im Dienst ist zudem mit einer jährlichen Gebühr verbunden. Allfällige weitere Sonderregelungen sind im Rahmen der Detailplanung/-projektierung zu prüfen und zu entscheiden.

5.4 Distribution / Bezugsmöglichkeiten von Parkkarten

Das bisherige Parkkartensystem mittels gestempelten Empfangsscheins eines Einzahlungsscheins bewährt sich immer weniger. Der Empfangsschein ist oft nur schlecht lesbar und einfach zu fälschen. Die Einzahlung muss an einer Poststelle oder bei der Motorfahrzeugkontrolle erfolgen. Der Anteil, der per Bankanweisung oder per e-Banking erfolgten Zahlungen, nimmt stetig zu und verursacht jeweils einen grösseren Aufwand seitens der Polizei.

Es ist deshalb ein neues System vorgesehen, welches in der Bestellung, Bezahlung und Distribution deutlich kundenfreundlicher ausgestaltet sein wird und für die verschiedenen Parkkarten-Arten mehrere Kaufvarianten bietet unter Einbezug der Möglichkeiten des Internets und der neuen BVB-Billettautomaten. Die Dauer-Parkkarten müssen nicht mehr jährlich ausgetauscht werden, sondern die Gültigkeitsperiode kann nach erfolgter Bezahlung verlängert werden. Die Gültigkeitsperiode der Parkkarte ist deshalb nicht mehr auf den Parkkarten vermerkt, sondern nur im Hintergrundsystem hinterlegt. Auch der Vollzug soll dank den neu-

en technischen Möglichkeiten effizienter werden: bei der Kontrolle sollen weitgehend elektronische Geräte eingesetzt werden, welche die Daten automatisch lesen und mit den im Hintergrundsystem hinterlegten Daten überprüfen. Die existierenden Handgeräte der Polizei zur Kontrolle und Ahndung müssen dazu aufgerüstet werden.

Für die APK und SPK sind folgende Bezugsmöglichkeiten vorgesehen:

- automatischer Versand Einzahlungsschein an bisherige Karteninhaber, Versand¹ der Parkkarte nach erfolgter Bezahlung
- schriftliche Bestellung bei der Motorfahrzeugkontrolle, Ausgabe eines Einzahlungsscheins, Versand¹ der Parkkarte nach erfolgter Bezahlung
- sofortiger Bezug mit Bezahlung an einem bedienten Schalter der Motorfahrzeugkontrolle (gleiches gilt für GPK)
- Bestellung im Internet, Bezahlung mit Einzahlungsschein, e-Banking oder Online-Zahlung, Versand¹ der Parkkarte nach erfolgter Bezahlung

Bei der Bestellung im Internet ist bei sofortiger Zahlung die Ausgabe einer provisorischen Parkkarte vorgesehen, die vom Besteller selbst ausgedruckt werden kann.

Für die BPK sind folgende Bezugsmöglichkeiten vorgesehen:

- Papierausdruck im Internet nach erfolgter Online-Zahlung
- Parkkarte an einem BVB-Billettautomat auf Stadtgebiet lösen
- Bestellung einer BPK im Internet oder bei der Motorfahrzeugkontrolle, die per Telefon oder über das Internet tageweise als BPK aktiviert werden kann
- Aktivierung einer vorhandenen elektronischen Parkkarte (APK I, APK II, GPK I, GPK II) als BPK im Internet oder per Telefon

Für alle Parkkarten ist somit mindestens *eine* Möglichkeit vorhanden, eine Parkkarte sofort zu erhalten (für APK, GPK und SPK zumindest während der Bürozeiten).

Damit die Bezugsberechtigung bei der erstmaligen Erteilung einer GPK für das Fahrzeug geprüft werden kann, ist deren Bezug nur an einem bedienten Schalter der Motorfahrzeugkontrolle möglich.

Die Parkierungsberechtigung kann wie folgt verlängert werden:

- Automatischer Versand Einzahlungsschein an bisherige Karteninhaber
- Bezahlung an einem bedienten Schalter der Motorfahrzeugkontrolle
- Online-Zahlung im Internet

Der Wechsel von einer APK I zu einer APK II sowie von einer GPK I zu einer GPK II kann entweder per Internet oder zu Bürozeiten an einem Schalter der Motorfahrzeugkontrolle vorgenommen werden.

¹ Nur bei Erstbestellung. Bei einer Verlängerung der Gültigkeitsperiode ist kein erneuter Versand nötig.

Die Verwendung der Parkkarten zur bargeldlosen Bezahlung von Parkgebühren auf gebührenpflichtigen Parkfeldern per Mobiltelefon ist vorgesehen und wird geprüft.

5.5 Gebühren

5.5.1 Gebührenpflichtige Parkplätze (Parkplätze mit Parkuhren)

Um eine Auslastung von 80% auf den gebührenpflichtigen Allmendparkplätzen während der gebührenpflichtigen Zeit anstreben zu können (vgl. Ziele, Kapitel 5.1), werden die Parkgebühren flexibel der Nachfrage angepasst.

In der Strassenverkehrsverordnung des Kantons Basel-Stadt wird deshalb einzig die maximal mögliche Gebührenhöhe pro Zeiteinheit festgelegt. Sie beträgt maximal CHF 1 für die erste halbe Parkierungsstunde und maximal CHF 3.50 für jede weitere Stunde. Die erste halbe Parkierungsstunde gilt nicht als gesteigerter Gemeingebrauch der Allmend, weshalb die Gebühr für diese Parkierungszeit gemäss geltender Bundesrechtssprechung nur in Höhe einer sogenannten Kontrollgebühr erhoben werden darf.

Benchmark Parktarife: Die heutige Situation in CH-Städten bezüglich Höhe der Parktarife präsentiert sich wie folgt:

Stadt	Tarif ¼ Stunde Zentrum/Stadtrand	Tarif ½ Stunde Zentrum/Stadtrand	Tarif 1 Stunde Zentrum/Stadtrand	Tarif 2 Stunden Zentrum/Stadtrand
Basel	- ³	-	2.00/1.00	4.00/2.00
Bern	0.50	1.00	2.00	4.00
Genf	0.50/0.40	1.00/0.80	2.00/1.50	4.00/3.00
Lausanne	0.60/0.50	1.25/1.00	2.50/2.00	5.00/4.00
Lugano	-	1.00/ -	2.00/1.00	- /2.00
Luzern ⁴	-	0.20-2.00	2.00/1.00	4.00/2.00
St. Gallen ⁵	0.60	1.50	2.00/1.50	4.00/3.00
Thun	0.50/ -	1.00/0.50	2.00/1.00	4.00/2.00
Winterthur	-	1.00/ -	1.00/1.00	2.50/2.00
Zürich	-	0.50/ -	2.00/0.50	5.00/1.00

³ Wenn kein Wert angegeben ist (-) bedeutet dies, dass für diese Parkdauer kein eigener Tarif existiert. Der Mindesttarif (meist für 1 Stunde) ist also auch für kürzeres Parkieren zu entrichten.

⁴ Die Tarife für eine Parkdauer unter einer Stunde variieren von Quartier zu Quartier sehr stark und betragen zwischen 0.20 und 2.00 Fr.

⁵ Die genannten Tarife beziehen sich auf das Stadtzentrum resp. das übrige Stadtgebiet. Für die beiden Park+Ride-Anlagen beträgt der Tarif pro Stunde 0.80 Fr.

Wie erwähnt wird in Basel-Stadt ein Auslastungsziel angestrebt. Der maximal mögliche Tarif (6.25 CHF für 2h) kommt nur zur Anwendung bei einer maximalen Auslastung. Ist die Auslastung tiefer, so werden die entsprechenden Tarife nach Örtlichkeit unterschiedlich definiert. Die genannten maximalen Gebührenhöhen können durch den Regierungsrat an die Teuerung angepasst werden.

5.5.2 Gebühren für Parkkarten

Folgende Tabelle zeigt die ab Beginn der Ummarkierungen im Parkraum (voraussichtlich 2010) geltenden Gebühren für die Parkkarten:

Parkkarten-Art	Differenzierung	Gültigkeit	Gebühr (CHF)
Anwohnerparkkarte (APK)	APK I	1 Jahr	140
	APK II	1 Jahr	380
Gewerbeparkkarte (GPK)	GPK I	1 Jahr	240
	GPK II	1 Jahr	400
	GPK I	1 Tag	15
Stadtparkkarte (SPK)	SPK I	1 Jahr	2'000
	SPK II	1 Jahr	3'000
Besucherparkkarte (BPK)	Tages-BPK	1 Tag (vgl. Kap. 5.3.7)	15
	½Tages-BPK	½Tag (vgl. Kap. 5.3.8)	8

Die Höhe der Gebühr von Anwohnerparkkarten wurde mit anderen Gemeinden und Städten verglichen:

Gemeinde	Gebühr pro Monat
Muttenz, Birsfelden, Liestal, Pratteln	40.- CHF
Münchenstein	20.- CHF
Aesch	30.- CHF
Bern	20.- CHF
St. Gallen	29.- CHF
Luzern	50.- CHF
Basel-Stadt	12.- CHF

Die APK und SPK werden grundsätzlich als Jahresparkkarten ausgegeben, können auf Antrag hin aber auch für kürzere Perioden ausgegeben werden. Die GPK sind wie bis anhin als Jahres- und Monatskarten erhältlich, die GPK II zudem, wie bis anhin, auch als Tagesbewilligung (alle GPK zu gleichbleibenden Gebühren wie heute).

Der Regierungsrat bestimmt den Termin der Inkraftsetzung.

5.6 Dokumentation und Monitoring der Parkraumsituation: Parkplatzkataster

Eine Dokumentation des Parkraum-Gesamtangebots als räumlich referenzierte Statistik ist zwingend, um verschiedene Bedürfnisse erfüllen zu können:

- statistische und planbezogene Abbildung des Ist-Zustandes, des Soll-Zustandes (Verteilung der künftigen Parkplatz-Arten) und laufende Nachführung
- Erteilung von Auskünften an Interessenvertreter und Parkplatznutzer
- Argumentationsbasis für die Bewilligung oder Ablehnung von Anträgen bezüglich Änderung einer Parkplatzart oder Neumarkierung von z.B. Güterumschlagsplätzen
- Kontrolle/Monitoring der Zielerreichung der Parkraumbewirtschaftung und der Parkraumpolitik
- Grundlage für die allgemeine Verkehrsplanung (statistische Auswertungen)

Die bisherige, unvollständige und nicht nachgeführte Dokumentation des Parkraumangebots ist zur Erfüllung der genannten Bedürfnisse wenig geeignet und ist bezüglich der bestehenden grafischen Darstellungsform nicht nutzbar.

Stattdessen ist vorgesehen, einen Parkplatzkataster, basierend auf dem Geo-Informationssystem der kantonalen Verwaltung, zu erstellen und zentral in der Verwaltung zu betreiben. Dieser Kataster soll nicht nur der reinen Dokumentation des Parkplatzangebots dienen, sondern soll gemäss formulierten Zielen der Parkraumbewirtschaftung auch nachfragebezogene Kenngrössen dokumentieren. Damit kann auch ein Monitoring bezüglich Zielerreichung 80%-Auslastung auf Parkuhren-Parkplätzen betrieben und der Politik Rechenschaft über den Stand der Zielerreichung abgegeben werden.

Der Parkplatzkataster hängt zusammen mit dem ausserhalb der Parkraumbewirtschaftung beim Baudepartement laufenden Projekt zur Erstellung elektronischer Signalisations- und Markierungspläne (Digitaler Markierungs- und Signalisationskataster). Die Parkraum-Markierungen würden einen Teil dieser Pläne bilden.

5.7 Kontrolle des ruhenden Verkehrs

5.7.1 Grundsätze

Für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs auf der Allmend ist die Kantonspolizei zuständig. Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs stützt sich auf das Bundesrecht.

5.7.2 Kontrolldichte und Personalbedarf

Da ein wesentlicher Teil der Allmendparkplätze (rund 10'000 Parkplätze in der heute unbewirtschafteten weissen Zone sowie rund 2'000 unmarkierte Parkiermöglichkeiten) künftig in eine bewirtschaftete Parkplatzart überführt wird (hauptsächlich in blauer Zone mit Anwohner-Privilegierung), müssen diese Parkplätze künftig auch kontrolliert werden. Dies ist nur mit einer personellen Aufstockung des Verkehrsdienstes möglich. Andernfalls würde die flächendeckende Kontrolldichte massiv verschlechtert und dadurch dem Verstoß gegen Parkierungsregelungen Vorschub geleistet.

Die gegenwärtige Kontrolldichte soll deshalb flächendeckend beibehalten und für die gebührenpflichtigen Parkplätze nach Möglichkeit leicht erhöht werden. Die erreichbare Kontrolldichte ist abhängig von der Anzahl Verkehrsdienstangestellter, der Dauer einzelner Kon-

trollvorgänge (z.B. Kontrolle der Gültigkeit einer Parkkarte, Abfrage einer Sammelparkuhr) und dem Umfang von stichprobenweise oder im Verdachtsfall vorgenommener genauer Kontrollen von Parkierungsberechtigungen (Abfrage über das mobile Kontrollgerät).

Es ist vorgesehen, gestaffelt rund 30 zusätzliche Polizeidienstangestellte anzustellen, auszubilden und anschliessend für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs einzusetzen. Mit der vorgesehenen Aufstockung des Verkehrsdienstpersonals kann dieselbe Kontrolldichte wie heute erreicht werden.

5.7.3 Kontrollmittel

Die Kontrolle erfolgt je nach Parkplatzart und Art der Parkierungsberechtigung heute und künftig über verschiedene Kontrollmittel:

- Gebührenpflichtige Parkplätze mit elektronischen Parkuhren (zentrale Parkuhren und Sammelparkuhren): Auslesen der Parkierungszeit an den Parkuhren anhand eines autorisierten Lesezugangs des Verkehrsdienstes
- Zeitbeschränkungen blaue Zone und Zeitbeschränkungen in weisser Zone (wie bisher): Ablesen der Parkscheibe
- Kontrolle der Gültigkeit von Parkkarten und Sonderbewilligungen: Visuelle Kontrolle bzw. künftig auch elektronische Auslesung der im Fahrzeug hinterlegten Karten sowie stichprobenweise Kontrolle der Richtigkeit der Deklaration mittels elektronischen Kontrollgeräten

Der Vorteil der künftigen gegenüber der heutigen Lösung liegt darin, dass die künftigen Parkkarten grösstenteils elektronische Versionen sein werden, die mit den Kontrollgeräten automatisiert auslesbar sind.

Damit können einerseits die Kontrollgenauigkeit erhöht und Fälschungen besser entdeckt werden, andererseits kann der Abgleich der im Fahrzeug hinterlegten Deklaration mit den Daten des Hintergrundsystems wesentlich beschleunigt werden. Die Kontrollen der Parkkarten werden damit zuverlässiger und effizienter durchgeführt.

5.8 Erfolgskontrolle der Zielerreichung der Parkraumbewirtschaftung

Die vorgängig formulierten Ziele müssen betreffend deren Zielerreichung gemessen werden können.

Für die Parkierungs-Nutzergruppen Anwohner, Besucher, Kunden, Gewerbe bzw. die künftigen Parkkartenbesitzer müssen als messbare Indikatoren für die in Kapitel 5.1 genannten Ziele resultieren:

- kürzere durchschnittliche Fusswegdistanzen (zielnäheres Parkieren) und/oder
- reduzierter Zeitaufwand bei der Parkplatzsuche

Für die Messung dieser Indikatoren bestehen verschiedene Methoden. Die Festlegung der Methodik und der Modalitäten der Messungen (z.B. Grösse und räumliche Verteilung der Messgebiete, Anzahl und zeitliche Verteilung der Messungen etc.) wird im Rahmen des Detailprojektes festzulegen sein. Es sind keine flächendeckenden Messungen vorgesehen. Je nach Wahl der Methoden und Modalitäten werden die geschätzten Kosten nachzuführen

sein. Für diesen Zweck eignet sich der vorgesehene Rahmenkredit für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung.

Für die Messung und das Monitoring des in Kapitel 5.1 genannten Auslastungszieles auf gebührenpflichtigen Parkplätzen ist vorgesehen, die von den Parkuhren automatisch gesammelten Belegungsdaten auszuwerten. Dort, wo das Auslastungsziel noch nicht erreicht ist, bestehen folgende Möglichkeiten:

a) Ziel wird überschritten (Auslastung > 80%):

- Erhöhung der Parkgebühren bis zum maximal möglichen Tarif pro Zeiteinheit (der Maximalsatz ist auf Verordnungsstufe festgelegt)
- Schaffung von zusätzlichem Parkraum in der Nähe, sofern möglich (vorab Quartierparkings unterirdisch)

b) Ziel wird deutlich unterschritten (Auslastung deutlich < 80%):

- Umwandlung in andere bedarfsgerechtere Parkplatzart (vorab in blaue Zone)
- Reduktion der Parkgebühren

6. Kosten

6.1 Investitions- und Betriebskosten

Die Kosten der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel setzen sich zusammen aus Investitionskosten und jährlich wiederkehrenden Kosten (Betrieb und Unterhalt). Die geschätzten Investitionskosten betragen insgesamt CHF 6.25 Mio. Die gegenüber heute (Referenzjahr 2007) zusätzlichen Betriebskosten betragen im Endzustand der Umsetzung (ca. 2016) schätzungsweise CHF 4.17 Mio. pro Jahr. Für die geschätzten Investitions- und jährlich wiederkehrenden Kosten gilt der Preisstand Januar 2008. Die Schätzgenauigkeit beträgt +/- 10%.

Folgende Abbildung zeigt die gegenüber dem heutigen Bewirtschaftungssystem entstehenden Zusatzkosten. Es wird von der Annahme ausgegangen, dass die geplante Parkraumbewirtschaftung ab 2009 umgesetzt werden kann. Falls der Grosse Rat bis Mitte 2009 zu keinem Entscheid findet, verschiebt sich der Kostenanfall entsprechend.

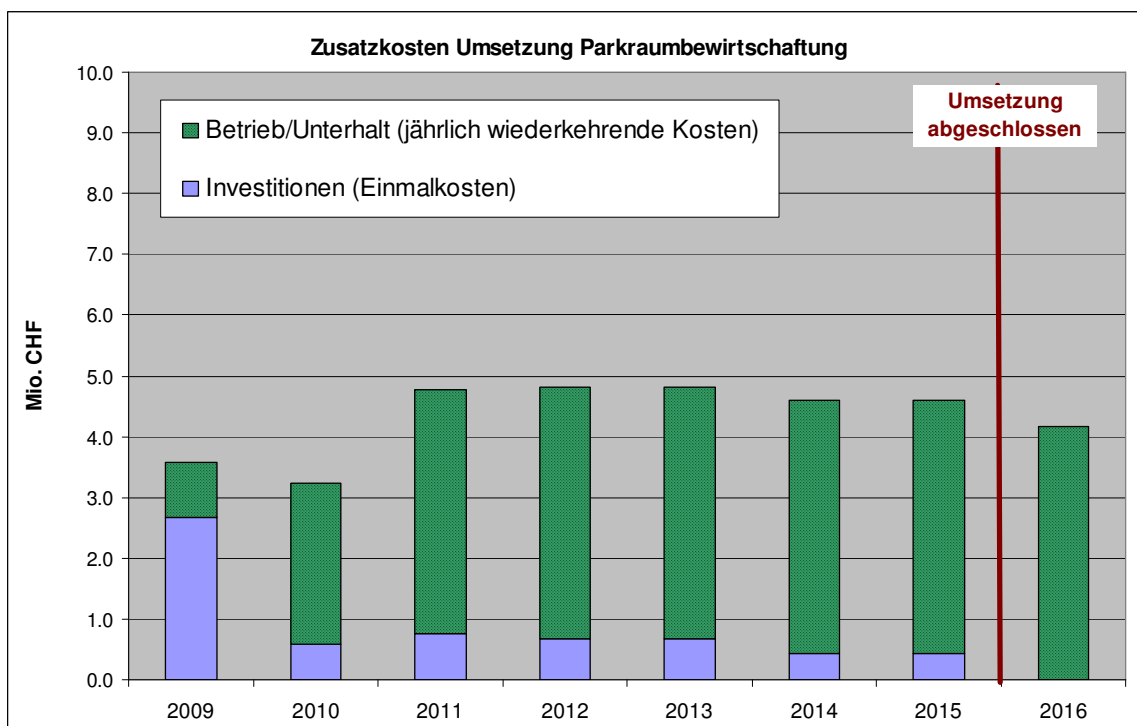


Abbildung 1: Geschätzte Zusatzkosten der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel (Preisstand Anfang 2008)

Die einzelnen Kostenbestandteile sind in zusammengefasster Form in folgender Tabelle aufgeführt:

a) Investitionen (Einmalkosten):

Bestandteile der Investitionskosten	Mio. CHF, einzeln gerundet
Erarbeitung der notwendigen Markierungs- und Signalisationspläne (als Bestandteil Detailplanung/-projektierung)	0.90
Übrige Arbeiten im Rahmen Detailplanung/-projektierung	0.25
Neu-/Ummarkierungen von Parkplätzen/-zonen auf dem gesamten Stadtgebiet	0.30
Zusätzliche Signalisierungen und/oder Anpassung der bestehenden Signalisierung auf dem gesamten Stadtgebiet	0.14
Kauf und Installation von etwa 180 zusätzlichen Sammelparkuhren und Nachrüstung der bestehenden beziehungsweise bestellten Sammelparkuhren.	1.25
Beschaffung der Hardware für neues Parkkartensystem (Hintergrundsystem, Einrichtung Arbeitsplätze, Ausgabevorrichtung Motorfahrzeugkontrolle, Kontrollgeräte für die Polizei)	0.95
Beschaffung der Software für neues Parkkartensystem (System bei der Motorfahrzeugkontrolle, Kontrollgeräte für die Polizei, Anpassung der BVB-Billettautomaten, Ausbau der Internetplattform, Möglichkeit	0.68

der bargeldlosen Bezahlung von gebührenpflichtigen Parkplätzen)	
Temporäre Anstellung eines Projektleiters Parkraumbewirtschaftung im Bau- und Verkehrsdepartement (total über 7 Jahre)	0.93
Einrichtung/Ausrüstung neuer Arbeitsplätze im Justiz- und Sicherheitsdepartement für die zusätzlich notwendigen Polizeidienststellen	0.30
Durchführung einer Erfolgskontrolle mittels Vorher- und Nachher-Erhebungen	0.30
Übrige Kostenpositionen (Kommunikation, Erstellung Parkplatzkataster, Reserve Parkkartensystem)	0.24
Total Investitionen	6.25

Tabelle 1: Investitionskosten-Bestandteile der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel (Preisstand Januar 2008)

b) Betrieb und Unterhalt (jährlich wiederkehrend):

Bestandteile der wiederkehrenden Zusatzkosten	Mio. CHF, einzeln gerundet
Kosten für Zusatzpersonal im JSD und BVD (ab ca. 2012 voll anfallend), davon:	3.47
- <i>Zusätzliches Personal (rund 30 Stellen) beim Verkehrsdienst der Kantonspolizei (zuständig für Kontrolle des ruhenden Verkehrs)</i>	2.76
- <i>Zusätzliches Verwaltungspersonal (rund 5.5 Stellen) für den Betrieb und Unterhalt des Parkkartensystems, der zusätzlichen Sammelparkuhren und die Weiterverarbeitung der Widerhandlungen.</i>	0.71
Wartungskosten der Kontrollgeräte, inklusive wiederkehrende Ersatzbeschaffungen	0.40
Kosten für Betrieb des Parkkartensystems bei der Motorfahrzeugkontrolle	0.21
Sonstige Kosten (Monitoring, Zusatzkosten für Unterhalt und Leerung Parkuhren, Unterhalt Arbeitsplätze Verkehrsdienst)	0.09
Total wiederkehrende Kosten pro Jahr im Endzustand (2016)	4.17

Tabelle 2: Bestandteile der jährlich wiederkehrenden Kosten der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel (Preisstand Januar 2008)

6.2 Ausgabenbeschluss

Der Kreditantrag erfolgt in der Form eines Rahmenkredits. Die Umsetzung des Projekts wird eine längere Zeitspanne erfordern (vgl. Kapitel 8). Die zu tätigenen Investitionen wurden gemäss aktuellem Kenntnisstand abgeschätzt. Technische Weiterentwicklungen möchte der

Regierungsrat jedoch permanent beurteilen und allenfalls in die Umsetzung einfließen lassen. Daher sind eventuelle Verschiebungen von Finanzmitteln innerhalb des beantragten Rahmenkredits nicht ausgeschlossen. Solche allfälligen Verschiebungen würden jedoch nur innerhalb der materiellen Ziele der Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

7. Einnahmen und deren Verwendung

7.1 Geschätzte Höhe der Zusatzeinnahmen

Die Zusatzeinnahmen werden nicht bereits im ersten Jahr der Umsetzung des Konzeptes (2009), sondern erst ab ca. 2010 und erst nach Abschluss der Umsetzung in vollem Umfang anfallen.

Die zusätzlichen Einnahmen werden definiert als jene Einnahmen, welche die Einnahmen aus der derzeit bestehende Parkraumbewirtschaftung des Jahres 2007 (Einnahmen aus Anwohnerparkkarten und Parkuhren) übersteigen.

Die Schätzung der Zusatzeinnahmen gestaltet sich schwieriger als die Schätzung der Zusatzkosten. Zum einen, weil die Schätzung der Zusatzeinnahmen auf ebenfalls angenommenen, jedoch noch vermehrt unbekannten Grössen (vor allem Anzahl verkaufter neuer Parkkarten-Arten) beruht. Des Weiteren schwanken die Einnahmen aus Parkuhren und Parkkarten im jährlichen Verlauf, wie in der Vergangenheit zu beobachten war. Die Schätzgenauigkeit beträgt deshalb +/- 30%.

Die zusätzlichen Einnahmen betragen im Endzustand der Umsetzung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung (ca. 2016) schätzungsweise CHF 11.2 Mio. pro Jahr. Sie weisen folgende geschätzte Struktur auf:

Einnahmenquelle	Mio. CHF Zusatzeinnahmen pro Jahr im Endzustand (ab ca. 2016)
Bussen aus Widerhandlungen im ruhenden Verkehr	3.7
Gebühreneinnahmen Parkuhren	2.6
Gebühreneinnahmen Parkkarten	4.9
Total Zusatzeinnahmen	11.2

Tabelle 3: Quellen der Zusatzeinnahmen der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel

Von den Parkkarteneinnahmen fallen schätzungsweise ca. 45% auf Anwohnerparkkarten, ca. 25% auf Stadtparkkarten, ca. 18% auf Gewerbe- und rund 12% auf Besucherparkkarten.

Folgende Abbildung zeigt die geschätzte Entwicklung der Zusatzeinnahmen im Verlaufe des geplanten Umsetzungszeitrahmens:

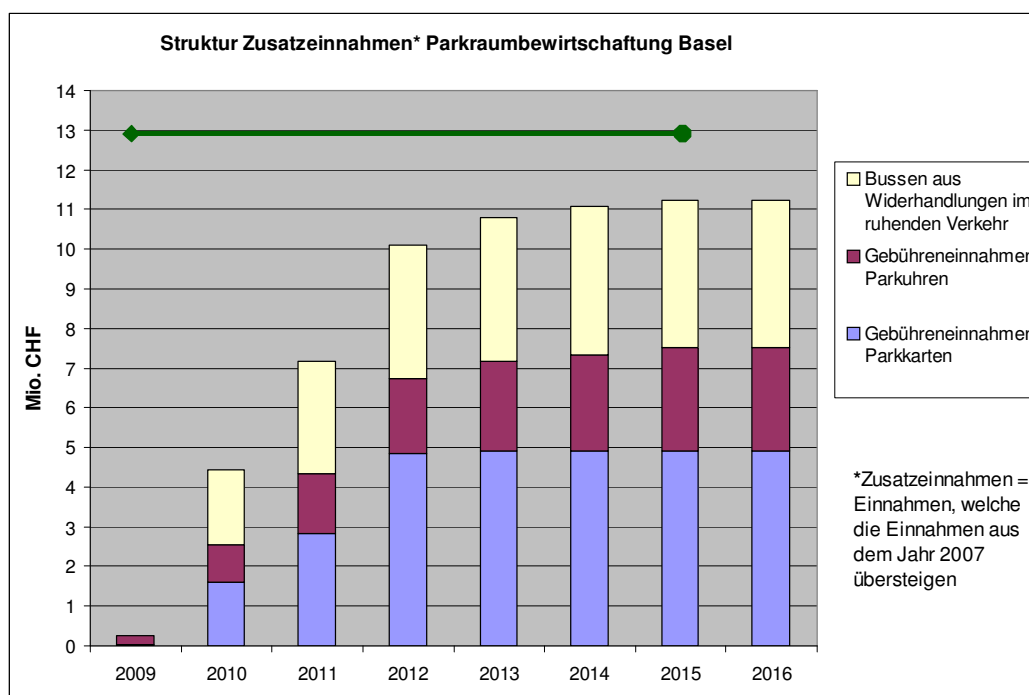


Abbildung 2: Entwicklung der geschätzten Zusatzeinnahmen aus der geplanten Parkraumbewirtschaftung Basel

7.2 Verwendung der Einnahmen

Die zusätzlichen Nettoeinnahmen (d.h. Zusatzeinnahmen abzüglich Zusatzkosten) aus den Parkkartenverkäufen und aus den Parkuhren fliessen in einen Fonds für Parkraumfinanzierung, dessen Mittel zur Mitfinanzierung von Quartierparkings und Park-and-Ride-Anlagen (letztere allenfalls auch ausserhalb der Stadt Basel) verwendet werden sollen.

Über die Mittelverwendung des Fonds entscheidet die Regierung auf Antrag eines Fondsrates, welcher aus Mitgliedern der kantonalen Verwaltung und Mitgliedern privater Organisationen besteht. Die mögliche Mittelverwendung, Zusammensetzung des Fondsrats, Beschlussfassungen etc. werden in einem Fonds-Reglement festgehalten (siehe Entwurf in Anhang A).

Die Einnahmen aus den Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr dienen zur Deckung des zusätzlich benötigten Verkehrsdienstpersonals. Die resultierenden Nettoeinnahmen aus den Parkbussen (Überschüsse) fliessen in den allgemeinen Staatshaushalt des Kantons Basel-Stadt.

Infolge der Anfangsinvestitionen wird der Fonds mit einem negativen Bestand starten. Da der Regierungsrat davon ausgeht, dass die fondsbezogenen Zusatzeinnahmen – schon relativ bald nach Beginn der Umsetzung der geplanten Parkraumbewirtschaftung – die Zusatzkosten übersteigen werden, wird bereits ab ca. 4-5 Jahren der Fonds einen positiven Saldo ausweisen.

7.3 Vergleich Zusatzkosten – Zusatzeinnahmen

Die Kosten-/Einnahmenbetrachtung für den zusätzlich nötigen Kontrollaufwand im ruhenden Verkehr präsentiert sich wie folgt:

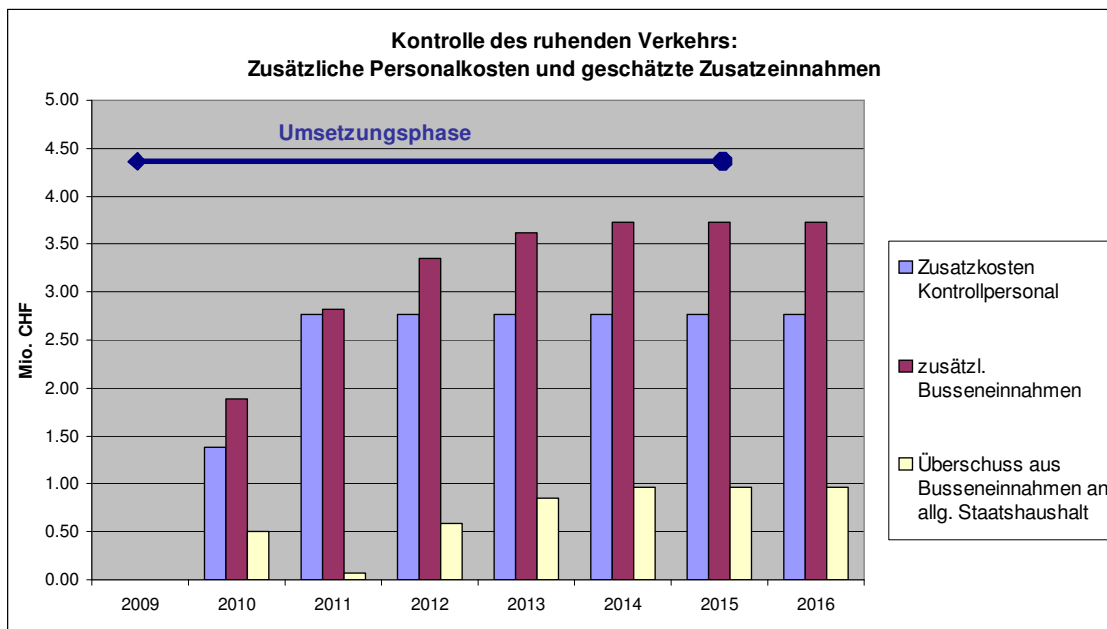


Abbildung 3: Vergleich zwischen den geschätzten Zusatzkosten beim Verkehrsdienstpersonal und den Zusatzeinnahmen aus den Bussen für Widerhandlungen im ruhenden Verkehr

Die Gegenüberstellung der geschätzten übrigen Zusatzkosten und den Zusatzeinnahmen aus Parkurrengebühren sowie Parkkartenverkäufen ergibt folgendes Bild:

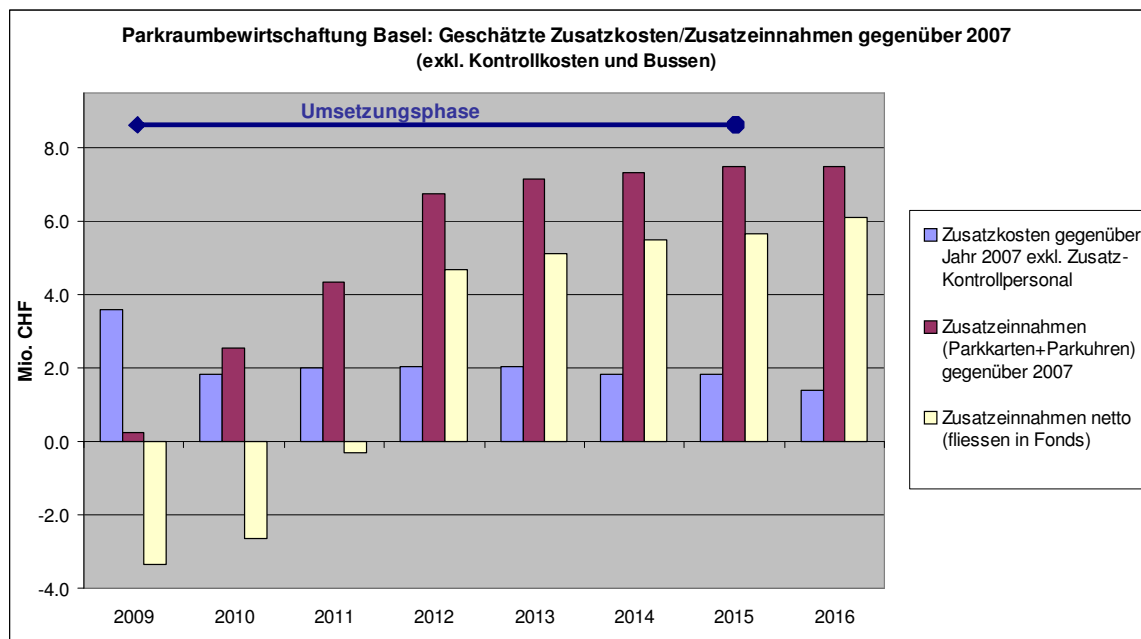


Abbildung 4: Vergleich zwischen geschätzten Zusatzkosten und Zusatzeinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung Basel (exkl. Zusatzkosten Verkehrsdienstpersonal und Busseneinnahmen)

Gemäss vorliegender Schätzung sollten nach ca. 5 Jahren nach Beginn der Umsetzung der geplanten Parkraumbewirtschaftung finanzielle Überschüsse erwirtschaftet werden können, welche in den genannten Fonds fliessen sollen.

7.4 Struktur des Fonds-Reglements

Wie bereits erwähnt, soll mit den zusätzlichen Nettoeinnahmen ein Fonds für Parkraumfinanzierung geöfnet werden. Die Erstellung und Beschlussfassung über ein entsprechendes Fonds-Reglement liegt in der Kompetenz des Regierungsrates. Für die Gewährung der Transparenz im Gesamtkonzept der Parkraumbewirtschaftung unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat den Entwurf des vorgesehenen Fonds-Reglements im Anhang zur Kenntnisnahme. Der Regierungsrat sieht vor, das Fonds-Reglement nach der Beschlussfassung des Grossen Rats über die Investitionskosten zu beschliessen.

8. Terminliche Umsetzung / Etappierung

Die Anforderungen an die Migration des bisherigen in das neue Parkraumbewirtschaftungssystem mit Hilfe der vorgesehenen Ressourcen bedingt eine etappierte Umsetzung über mehrere Jahre. Es ist vorgesehen, das Konzept Parkraumbewirtschaftung innert maximal sieben Jahren ab erfolgter Zustimmung durch den Grossen Rat umzusetzen. Parallel zur Umsetzung fallen die aus dem neuen System generierten Zusatzeinnahmen gestaffelt an.

Die ganze Umsetzung lässt sich in drei Phasen aufteilen:

- Phase Umsetzungsvorbereitung und Vorher-Erhebung
- Phase Umsetzung; Nachher-Erhebung für bereits umgesetzte Gebiete
- Phase Konsolidierung und Betrieb, laufendes Monitoring

Die genannten Phasen lassen sich zeitlich nicht über alle Teilaspekte trennscharf abgrenzen. Die stadtweite Umsetzung erfolgt zeitlich und räumlich etappiert, in Analogie zum Projekt der Einführung der Tempo 30-Zonen.

Phase	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Umsetzungsvorbereitung / Vorher-Erhebung								
Umsetzung / Nachher-Erhebungen für umgesetzte Gebiete								
Konsolidierung / Betrieb / Monitoring								

8.1 Phase Umsetzungsvorbereitung und Vorher-Erhebung

In dieser ersten Phase wird das bestehende Grobkonzept punktuell bis zur Stufe Detailkonzept aufgearbeitet. In diese Phase fallen auch alle zeitkritischen Ausschreibungen für Auftragsvergaben. Die Umsetzung wird im Detail vorbereitet (Etapierungsplan, Detailterminpläne, Personaleinsatzpläne etc.). In dieser Phase muss auch eine Vorher-Erhebung der

Parkierungsnachfrage stattfinden, damit im Zuge der ersten Umsetzungen ein Vergleichszustand für die Erfolgskontrolle der Zielerreichung geschaffen werden kann. Diese Phase soll das Jahr 2009 sowie den Beginn des Jahres 2010 umfassen.

8.2 Phase Umsetzung und Nachher-Erhebung

Die Phase Umsetzung beginnt mit Beginn der Ummarkierungen und Umsignalisierung im Strassenraum, ca. ab Anfang/Mitte 2010. Das neue Parkkartensortiment soll für das Jahr 2010 vollumfänglich eingeführt werden. Zu diesem Zeitpunkt werden aber noch nicht alle Distributionswege verfügbar sein. Damit wäre eine Nachher-Erhebung der Parkierungsnachfrage in umgesetzten Gebieten im Jahr 2011 möglich. Die Ergebnisse der Nachher-Erhebung werden bei der weiteren Umsetzung berücksichtigt.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Umsetzung bis Ende 2015 abgeschlossen werden kann. Die Umsetzungs-Zeitdauer ergibt sich daraus, dass ein wesentlicher Teil der Arbeiten in Zusammenhang mit der Einführung durch das bestehende Personal in den involvierten Amtsstellen erledigt werden kann (z.B. die nötigen Ummarkierungen und Signalisationen oder die Einführung des Parkkartensystems bei der Motorfahrzeugkontrolle). Unsicherheit über den Fortgang und das Ende der Umsetzung besteht aufgrund noch unbekannter möglicher Einsprachen gegen die zu publizierenden Regime-Anpassungen und der Behandlungsfristen.

8.3 Phase Konsolidierung und Betrieb, laufendes Monitoring

Die Phase Konsolidierung und Betrieb/laufendes Monitoring beginnt im Prinzip bereits für jene Teilgebiete, in denen Ummarkierungen und Umsignalisierungen der Parkplätze abgeschlossen wurden, d.h. ab ca. Mitte/Ende 2010. Die gebührenpflichtigen Parkplätze werden nach Einrichtung der neuen Tarife periodisch hinsichtlich ihrer Auslastung überprüft. Bei Bedarf werden im Hinblick auf die Zielerreichung Anpassungen bei den Parkplatz-Arten oder bei der Tarifierung (innerhalb des möglichen Tarifrahmens) vorgenommen.

9. Gesetzlicher Anpassungsbedarf

Um das Konzept Parkraumbewirtschaftung Basel mit den entsprechenden rechtlichen Grundlagen zu versehen, muss die Verordnung über das unbeschränkte Parkieren in blauen Zonen (Parkkartenverordnung, SG 952.560) und die Verordnung über den Strassenverkehr, § 40a, Parkierungsgebühren, (SG 952.200) geändert bzw. ersetzt werden.

Es ist vorgesehen, als Ablösung der Parkkartenverordnung eine „Parkraumbewirtschaftungsverordnung“ auszuarbeiten, welche die sich aus dem vorliegenden Ratschlag ergebenden Rechte und Pflichten der Parkraumbenutzer inkl. Sonderbestimmungen festlegt. Im Gegensatz zur ehemaligen Parkkartenverordnung führt die Parkraumbewirtschaftungsverordnung insbesondere die neu vorgesehenen Parkkarten wie auch die dazugehörigen Gebühren explizit auf.

Um die Ziele der Parkraumbewirtschaftung und vor allem das Auslastungsziel auf gebührenpflichtigen Allmendparkplätzen zu erreichen, müssen die Gebühren in einem dynamischen Prozess an die örtliche Nachfrage angepasst werden können. Dies erfordert eine Neufassung des § 40a Ziff. 1 bis 3 der Verordnung über den Strassenverkehr. Der restliche Text

bleibt sich gleich. Eine Änderung des Maximalansatzes bedarf eines Beschlusses des Regierungsrates.

Die geforderte Gebührenflexibilität ist nur möglich, wenn innerhalb des Rahmens eines maximal vorgegebenen Gebührensatzes pro Zeiteinheit die Gebühren an den einzelnen Standorten frei von weiteren gesetzlichen Vorgaben verändert werden können.

Der vorgeschlagene maximale Gebührensatz für die erste halbe Parkierungsstunde in Höhe von CHF 1 sowie der vorgeschlagene maximale Gebührensatz von CHF 3.50 für jede weitere Stunde entsprechen der geltenden Bundesrechtssprechung und stehen nicht im Widerspruch zur Höhe der Parkierungsgebühren in anderen Städten der Schweiz und des benachbarten Auslandes.

Der Regierungsrat sieht vor, die Verordnungen nach der Beschlussfassung des Grossen Rats über die Investitionskosten und das Umsetzungskonzept zu beschliessen.

10. Bezug zur Parkraumbewirtschaftung im Einzugsgebiet von Basel

10.1 Heutiger Stand der Parkraumbewirtschaftung in der Nachbarschaft

Ein Teil der basellandschaftlichen Gemeinden (z.B. Aesch, MuttENZ, Pratteln, Liestal, Frenkendorf) besitzen ein Nachtparkierungsregime: Der gesteigerte Gemeindegebrauch öffentlichen Bodens bzw. die Inanspruchnahme eines entsprechenden Sonderrechts infolge regelmässiger nächtlicher Anwohnerparkierung wird den Verursachern in Form einer Benutzungsgebühr angelastet. Die Gebühren bewegen sich zwischen CHF 360 und 480 pro Jahr und Fahrzeug.

Begründet wird diese sog. „Laternengebühr“ u.a. mit dem durch die Parkierung als gesteigerter Gemeindegebrauch entstehenden Mehraufwand im Strassenunterhalt (Reinigung, Belagsschäden, Winterdienst etc.) sowie der Gerechtigkeit gegenüber den Erstellern privater Parkplätze. Die Laternengebühren sind deutlich höher als die geplanten Gebühren der Anwohnerparkkarten in Basel, abgesehen davon, dass das Parkieren in der blauen Zone sowie auf einem Grossteil der tagsüber bewirtschafteten weissen Parkfelder in Basel nachts gebührenfrei bleiben wird.

Einige Gemeinden (Birsfelden, Binningen, MuttENZ) haben in den letzten Jahren eine verschärfte Bewirtschaftung eingeführt (Abschaffung zeitlich unbeschränkter Gratisparkplätze, Einrichtung blaue Zone mit Anwohnerprivilegierung, Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze) oder planen eine verschärfte Bewirtschaftung (Pratteln, Bottmingen). Binningen hat eine Besucherparkkarte eingeführt, die man als Vorläuferin der Stadtbasler Besucherparkkarte bezeichnen kann.

Andere Gemeinden sehen hingegen derzeit keinen Handlungsbedarf oder nehmen eine abwartende Haltung ein, u.a., weil auf Gemeindegebiet genug öffentliche Parkplätze vorhanden sind (z.B. Dornach).

Entlang des Streckennetzes der Regio-S-Bahn Basel wurde während der letzten Jahre das Park-and-Ride-Parkplatzangebot massiv vergrössert. Je nach Lage und Ausgestaltung stösst dieses Angebot trotz Gebührenpflicht auf eine rege Nachfrage. Die Gebühren betra-

gen grossmehrheitlich CHF 4 oder CHF 5 pro Tag, CHF 40 pro Monat und CHF 400 pro Jahr.

In den Kleinstädten im angrenzenden Landkreis Lörrach wird der Parkraum zunehmend extensiv bewirtschaftet. Hingegen werden im französischen Einzugsgebiet um Basel nur in mittleren bis grösseren Städten Parkgebühren für Parkplätze an zentralen Lagen (Saint-Louis und Mulhouse) verlangt.

10.2 Zukünftige Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in der Nachbarschaft

Es kann allgemein erwartet werden, dass der Parkraumbewirtschaftung auch in der Nachbarregion Basels eine zunehmend wichtigere Rolle zukommen wird. Das Projekt Parkraumbewirtschaftung Basel dürfte eine Signalwirkung für die Parkraumbewirtschaftung der Gemeinden in der Region haben.

Es besteht die Absicht, das Basler System interoperabel auszugestalten, so dass es für eine Partizipation benachbarter Gemeinden offen ist. Dies bedeutet, dass die Bezugsmöglichkeiten von Parkberechtigungen in Basel und in benachbarten Gemeinden dereinst über dieselben Kanäle laufen könnten, analog der Distribution von Billetten und Abonnements im öffentlichen Verkehr. Anzustreben wären auch abgegliche, Stadt- und Gemeindegrenzen überschreitende Parkkarten-Arten analog den Tarifen im öffentlichen Verkehr im TNW-Gebiet. Erste Gespräche haben ergeben, dass die Gemeinde Riehen beabsichtigt, sich dem System der Stadt Basel anzuschliessen.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungssystems – abgesehen von der bereits bestehenden Anwohnerparkierung – diskriminierungsfrei erfolgt. Insbesondere bestehen keinerlei Einschränkungen für Bewohner der Nachbargemeinden für den Bezug von Stadtparkkarten, Gewerbeparkkarten oder Besucherparkkarten.

Mit den aus der Parkraumbewirtschaftung Basel generierten Einnahmen sollen die – von den Nachbargemeinden und der in Kapitel 4.2 erwähnten Park-and-Ride-Initiative geforderten – Park-and-Ride-Standorte am Stadtrand realisiert werden. Wird deren Planung in Koordination mit den Nachbargemeinden zügig an die Hand genommen, wäre es möglich, bereits nach ca. fünf Jahren ab Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung, d.h. ca. ab 2013, neue Park-and-Ride-Standorte in Betrieb zu nehmen.

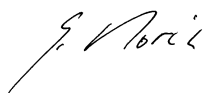
11. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat

1. den nachstehenden Entwurf eines Grossratsbeschlusses zu genehmigen
2. den Anzug Andreas Ungricht und Konsorten betreffend bessere Parkmöglichkeiten den Quartieren mit Hilfe überschreitender Parkerlaubnis in der blauen Zone, abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Anhang

Entwurf Reglement Fonds für Parkraumfinanzierung

Grossratsbeschluss

Betreffend

Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel

(Rahmenkredit)

(vom Hier Datum eingeben)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag, beschliesst:

- ://: 1. Dem Umsetzungskonzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel wird zugestimmt.
2. Der Grosse Rat, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung Basel einen Rahmenkredit in der Höhe von insgesamt CHF 6'250'000 (Preisbasis Januar 2008, Produktionskostenindex PKI) für die Jahre 2009-2015 (Pos. 506580020000).

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.

ANHANG: Entwurf Reglement Fonds für Parkraumfinanzierung**Zweck des Fonds**

Der Fonds dient der Förderung von Quartierparkings im Kanton Basel-Stadt und Park-and-Ride-Anlagen im Kanton oder in angrenzenden schweizerischen, deutschen oder französischen Gemeinden.

Quartierparkings sind Parkhäuser, welche mindestens 30% der geschaffenen Parkplätze an Quartierbewohner ausserhalb der (allenfalls mit dem Parkhaus verbundenen) Überbauung vermieten.

Park-and-Ride-Anlagen sind Parkhäuser, welche mindestens 50% der geschaffenen Parkplätze an Pendlerinnen und Pendler vermieten, welche am Ort der Anlage auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Unter Förderung ist zu verstehen:

- Beitrag an Projektierungskosten
- Beitrag an Baukosten

Nicht zu verstehen ist:

- Allgemeine Studien zu Parkraum und Parkraumbewirtschaftung
- Beitrag an Betriebskosten

Der Regierungsrat kann bereits geflossene Gelder zurückfordern, wenn die Kriterien nicht erfüllt werden.

Einnahmen

Die Einnahmen des Kantons aus:

- Verkauf von Parkkarten
- Parkgebühren auf Allmend

werden real auf dem Niveau des Jahres 2007 eingefroren. Die über die Deckung der Zusatzkosten (exkl. Zusatzkosten Verkehrsdienst) hinaus gehenden Einnahmen aus dem Verkauf von Parkkarten und aus den Parkuhren werden jährlich bei Rechnungsabschluss in den Fonds transferiert. Es gilt der Landesindex für Konsumentenpreise des Kantons Basel-Stadt.

Anträge

Anträge können von öffentlichen und privaten Bauträgern gestellt werden. Ein Antrag auf einen Beitrag an die Projektierungskosten muss folgendes beinhalten:

- Projektskizze
- Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für den Betreiber und einer Kosten-Nutzen Rechnung für den Kanton

Ein Antrag auf einen Beitrag an die Baukosten muss folgendes beinhalten:

- Bauprojekt
- Betriebskonzept inklusive Finanzierungskonzept und Wirtschaftlichkeitsrechnung
- Kosten-Nutzen-Rechnung für den Kanton

Entscheidungsprozess

Die Anträge werden von der Rechtsabteilung des Bau- und Verkehrsdepartements auf die formelle Rechtmässigkeit geprüft.

Der Fondsrat beantragt jährlich maximal zweimal dem Regierungsrat die Verwendung der im Fonds vorhandenen Mittel. Es gilt die einfache Mehrheit.

Der Regierungsrat entscheidet gemäss Kompetenzen des Finanzhaushaltsgesetzes.

Allfällige mit dem Projekt einhergehende Aufhebungen von Parkplätzen an der Oberfläche sind Bestandteil der Baubewilligung.

Zusammensetzung des Fondsrates

Der Fondsrat setzt sich wie folgt zusammen:

- Von Amtes wegen: Leiter Amt für Mobilität, Leiter Hochbau- und Planungsamt, Leiter Abteilung Verkehr der Kantonspolizei
- Vier verwaltungsexterne Experten

Die verwaltungsexternen Experten werden gemäss den üblichen Ansätzen entschädigt; die Ausgaben gehen zu Lasten des Fonds.

Verwaltung

Die Verwaltung des Fonds obliegt dem Bau- und Verkehrsdepartement. Der Verwaltungsaufwand (Rechnungsführung, Vorbereiten der Entscheidungsgrundlagen, Sitzungsführung, Vorbereiten der Berichterstattung) wird nicht dem Fonds verrechnet.

Berichterstattung

Der Fondsrat berichtet dem Regierungsrat jährlich. Der Bericht enthält:

- Fondsrechnung (Saldo Vorjahr, Einnahmen, Ausgaben, Saldo)
- Im Berichtsjahr unterstützte Projekte
- Prüfung, ob unterstützte Parkhäuser die unter 'Verwendung' genannten Kriterien erfüllen.