



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

10.0491.04

Basel, 17. August 2011

Kommissionsbeschluss
vom 17. August 2011

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag und Bericht 10.0491.03 Kantonale Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“

und zum Gegenvorschlag für eine Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes betreffend Abstellplätze für Fahrzeuge

1. Ausgangslage

Am 13.6.2010 haben die Stimmberchtigten des Kantons Basel-Stadt den Grossratsbeschluss betreffend Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) mit 50,4% Neinstimmen abgelehnt. Das Referendum wurde aus Gewerbekreisen ergriffen. Gleichzeitig hat der Gewerbeverbund die beiden in einem ersten Anlauf nicht zustande gekommenen Volksinitiativen „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ und „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ neu lanciert.

Der Regierungsrat hat die Gründe für den negativen Volksentscheid analysiert. Er nimmt die vom Volk abgelehnte Vorlage und die beiden eingereichten Volksinitiativen zum Anlass, um mit drei aufeinander abgestimmten Vorlagen die Parkraumpolitik auf eine neue Basis zu stellen.

Der Grosse Rat hat den Ratschlag und Bericht zur Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ zusammen mit dem Ratschlag Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit) und dem Ratschlag und Bericht zur Volksinitiative „Ja zu regionalen Park-and-ride-Anlagen“ am 8.6.2011 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat die drei Geschäfte an ihren Sitzungen vom 15.6.2011, 22.6.2011 und 29.6.2011 behandelt. An den beiden ersten Sitzungen standen ihr die Verantwortlichen des Bau- und Verkehrsdepartements für Erläuterungen und Auskünfte zur Verfügung, an der zweiten hat darüber hinaus eine Vertretung aus dem Komitee der beiden Initiativen sowie des Gewerbeverbands seine Sichtweise dargelegt. An der Sitzung vom 17.8.2011 hat die UVEK die schriftlichen Berichte verabschiedet.

2. Initiative und Gegenvorschlag

2.1 Inhalt der Initiative

Bei der Parkrauminitiative geht es im Gegensatz zur vorgesehenen Parkraumbewirtschaftung und zur Park-and-ride-Initiative nicht um öffentliche Parkplätze, sondern um solche auf Privatarealen. Während in vielen Kantonen der Bau von Liegenschaften für Wohn-, Arbeits- oder Dienstleistungsnutzung mit der Auflage verbunden ist, eine bestimmte Zahl an Parkplätzen zu erstellen, kennt der Kanton Basel-Stadt gemäss geltender Parkplatzverordnung keine solche Mindestvorgabe, sondern eine Obergrenze an erlaubten Parkplätzen. Grundsätzlich ist es in Basel also erlaubt, ein Haus ohne Abstellplätze für Autos zu bauen.

Aus Sicht des Initiativkomitees diskriminiert die geltende Regelung die Investoren in Basel gegenüber jenen in den umliegenden Gemeinden. Im Kanton Basel-Landschaft existiert keine Bestimmung, die die Zahl der erlaubten Parkplätze gegen oben beschränkt. Im Gegenteil existiert dort eine Mindestvorgabe, die nur in begründeten Fällen unterschritten werden darf. Die Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ möchte deshalb die geltende Obergrenze – die Altstadt ausgenommen – abschaffen und es künftig den Investoren überlassen, wie viele Parkplätze sie erstellen. Es soll weder eine Maximal- noch eine Minimalvorgabe geben. Die Initianten argumentieren, mit einer solchen liberalen Lösung entstehe dort Parkraum, wo dies möglich und sinnvoll ist. Dank des erweiterten Parkplatzangebots auf privaten Arealen soll die Allmend entlastet und damit der Suchverkehr nach freien Parkplätzen redu-

ziert werden. Die Initianten halten fest, dass es ihnen weniger um eine generelle Erweiterung des Parkplatzangebots als um eine nachfragegerechte(re) Verteilung der Parkplätze im Stadtgebiet geht.

Von der Initiative profitieren würden gemäss den Initianten in erster Linie die Stadtbewohner, die einfacher einen Parkplatz auf Allmend finden, aber auch Pendler, die nicht in der unmittelbaren Umgebung von Basel wohnen und deshalb auf den Gebrauch des eigenen Fahrzeugs angewiesen sind. Wenn die in Basel ansässigen Firmen zusätzliche Parkplätze auf den eigenen Arealen erstellen dürfen, bleibt Basel als Wirtschafts- und Arbeitsort attraktiv. Die Angestellten können ihr Fahrzeug dann auf privaten Arealen abstellen – statt mit einer Pendlerparkkarte die Allmend zuzuparken.

2.2 Inhalt des Gegenvorschlags

Der Regierungsrat lehnt die Parkrauminitiative ab und präsentiert einen Gegenvorschlag. Die in der Parkplatzverordnung festgelegte Obergrenze hat sich gemäss Regierungsrat als Instrument zur Steuerung des Verkehrs grundsätzlich bewährt. Bei Wohnbauten sind Reklamationen über eine zu geringe Parkplatzzahl äusserst selten. Die Betreiber von Einkaufszentren haben zwar immer das Gefühl, sie könnten den Umsatz mit zusätzlichen Parkplätzen erhöhen. Im Interesse der betroffenen Quartiere erachtet der Regierungsrat eine Obergrenze aber auch hier für richtig. Einzig bei den Bauten für Dienstleistungsnutzungen ist er der Meinung, die zulässige Zahl an Parkplätzen sei gemäss Verordnung eher tief und der Parkierdruck entsprechend hoch. Er möchte deshalb die Parkplatzverordnung in diesem Bereich etwas lockern: Bei mittlerem Parkierdruck sollen 10% und bei hohem Parkierdruck 20% zusätzliche Parkplätze erlaubt sein. Verbunden ist damit die Hoffnung auf eine gewisse Entlastung des öffentlichen Raums vom Parksuchverkehr.

Die Anpassung der Parkplatzverordnung für Dienstleistungsnutzungen soll nur gelten, wo die Erschliessung mit dem ÖV nicht bereits sehr gut ist und wo keine unbeschränkten Gratisparkplätze zur Verfügung stehen. Sie ist also gekoppelt an die Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Dank der Parkraumbewirtschaftung kann der durch die zusätzlichen Parkplätze generierte Zusatzverkehr aus Sicht des Regierungsrats in Kauf genommen werden. Andernfalls würde die Lockerung der Verordnung primär zu zusätzlichen Parkplätzen für die Pendler führen.

2.3 Haltung der Initianten zum Gegenvorschlag

Das Initiativkomitee ist überzeugt, dass in erster Linie die Basler Bevölkerung von der Initiative profitiert. Mit der Abschaffung der bestehenden Obergrenzen soll mehr Parkraum auf privaten Parzellen entstehen und die Allmend entlastet werden. Der Gegenvorschlag des Regierungsrats wäre aus Sicht der Initianten nur ein kleiner Schritt in diese Richtung. Ausnahmen von der geltenden Parkplatzverordnung wären nur bei entsprechendem Parkierdruck und nur bei Liegenschaften für Dienstleistungsnutzungen möglich. Zudem erachten die Initianten die vom Regierungsrat vorgeschlagene Regelung als wenig praktikabel. Es stellt sich zum einen die Frage, wie man den Parkierdruck überhaupt messen will, zum anderen ist eine Anhebung der erlaubten Zahl an Parkplätzen um 10% nur möglich, wenn ein Betrieb bereits über mindestens zehn Parkplätze verfügt. An der heutigen Praxis würde sich

mit dem Gegenvorschlag deshalb nur wenig ändern. Deshalb lehnen die Initianten den Gegenvorschlag ab und halten an ihrer Initiative fest.

3. Erörterungen der UVEK

Die Meinungen zur Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ sind innerhalb der UVEK geteilt: Vier Mitglieder stehen hinter dem Anliegen, sechs lehnen es ab. Die Begeisterung für den Gegenvorschlag hält sich ebenfalls in Grenzen. Ein grosser Teil der Kommission würde den Stimmberchtigten am liebsten nur die Initiative zur Abstimmung vorlegen – entweder mit Empfehlung auf Annahme oder auf Ablehnung. Isoliert betrachtet fände der Gegenvorschlag innerhalb der UVEK aus unterschiedlichen Motiven keine Mehrheit. Aus abstimmungstaktischen Gründen hat sich aber trotzdem eine Kommissionsmehrheit (6:4) dafür entschieden, dem Regierungsrat zu folgen und dem Grossen Rat zu beantragen, den Stimmberchtigten die Ablehnung der Initiative und die Zustimmung zum Gegenvorschlag zu empfehlen.

3.1 Initiative

Die Gegner der Initiative halten fest, dass eine Freigabe der erlaubten Zahl an Parkplätzen der Verkehrspolitik des Regierungsrats ebenso widersprechen würde wie dem vom Volk gutgeheissenen Gegenvorschlag zur Städteinitiative. Das dort vorgegebene Reduktionsziel für den motorisierten Verkehr wäre bei einer Annahme der Initiative noch schwerer zu erreichen. Zusätzliche Parkplätze führen immer zu zusätzlichem Verkehr. An eine Verringerung des Suchverkehrs dank zusätzlicher Parkplätze auf privatem Grund glauben die Gegner der Initiative nicht.

Die Befürworter der Initiative gehen hingegen davon aus, dass ein grösseres Angebot an privaten Parkplätzen die Allmend von Parkierdruck und Suchverkehr entlastet. Es ist nicht Sache des Staates, einem Investor vorzuschreiben, wie viele Parkplätze er erstellen darf oder muss. Mit der Abschaffung der Parkplatzverordnung hätte man eine liberale Lösung: Wo ein Bedarf nach Parkplätzen besteht, können solche gebaut werden, wo kein Bedarf besteht, müssen keine gebaut werden. Das Risiko tragen die Investoren.

3.2 Gegenvorschlag

Die Gegner von Initiative und Gegenvorschlag glauben nicht, dass sich das Verkehrsaufkommen mit der Schaffung zusätzlicher Parkplätze verringern lässt. Jede Autofahrt endet auf einem Parkplatz. Und je mehr Parkplätze und Strassen es gibt, umso mehr Fahrten finden statt. Letztlich gibt es nur dort keinen Suchverkehr, wo es keine Parkplätze hat. Der Gegenvorschlag hat in abgeschwächter Form die gleichen Auswirkungen wie die Initiative: Steigt das Parkplatzangebot auf privaten Arealen, lösen die dadurch frei werdenden Parkplätze auf Allmend zusätzliche Fahrten zu diesen aus. Je höher die Wahrscheinlichkeit, am Zielort einen Parkplatz zu finden, desto stärker ist der Anreiz, für die Fahrt dorthin das Auto zu benutzen. Aufgrund dieser Zusammenhänge besteht keine Veranlassung, an den beste-

henden Regelungen etwas zu ändern. Der Gegenvorschlag wäre nur die zweitbeste Lösung hinter der heute existierenden.

Ein Mangel des Gegenvorschlags ist im Weiteren der Umstand, dass die Zahl der zusätzlich erlaubten Parkplätze u.a. von der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr abhängig sein soll. Während es sich bei dieser um eine Momentanaufnahme handelt, hat der Bau von Parkplätzen langfristige Folgen, ist doch nicht davon auszugehen, dass die Zahl der Parkplätze bei einer Verbesserung der Erschliessung mit dem ÖV wieder reduziert wird. Auch der Parkierdruck (vgl. Kapitel 3.3) ist keine fixe Grösse, sondern von den Regelungen für das Parkieren abhängig.

Die Befürworter von Initiative und Gegenvorschlag argumentieren, Suchverkehr entstehe vor allem in dicht besiedelten Quartieren mit (zu) wenigen Parkplätzen – und zwar in erster Linie durch Anwohner, die im Besitz einer Anwohnerparkkarte sind. Um den Suchverkehr zu vermindern, muss man entweder mehr Parkraum schaffen oder den Preis der Anwohnerparkkarte so hoch ansetzen, dass entweder die Miete eines privaten Parkplatzes interessant oder der Besitz eines eigenen Autos uninteressant wird. Man kann in der heutigen Zeit allerdings nicht unbedingt erwarten, dass jemand auf ein eigenes Auto verzichtet.

Auch ein Teil der Befürworter von grundsätzlich liberalen Regelungen gesteht ein, dass die Beschränkung der Parkplatzzahl derzeit das einzige Mittel ist, um den fliessenden Verkehr zu beschränken. Die marktwirtschaftlich bessere Lösung wäre das Road Pricing; dieses hat aber auf Bundesebene derzeit schlechte Erfolgsaussichten. Auch die Initianten der Parkrauminitiative lehnen eine Bewirtschaftung des fliessenden Verkehrs ab.

3.3 Definition Parkierdruck

Die UVEK hat die Methode hinterfragt, wie das Bau- und Verkehrsdepartement den so genannten Parkierdruck bestimmen will, der gemäss Gegenvorschlag dafür ausschlaggebend sein soll, wie viele zusätzliche Parkplätze bei Bauten für Dienstleistungsnutzungen erstellt werden dürfen. Kriterium soll gemäss Ratschlag des Regierungsrats u.a. die Zahl der ausgesprochenen Parkbussen sein. Diese hängt aus Sicht der UVEK aber in erster Linie von der Kontrollintensität ab. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der ausgesprochenen Parkbussen bei einer sehr laschen oder sehr strengen Kontrolle tiefer ist als bei einer mittleren Kontrollintensität. Würde man in einem Quartier auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs ganz verzichten, wäre trotz möglicher Parkplatznot kein Parkierdruck zu konstatieren.

Als alternative Messgrösse ist in der UVEK die Leerstandsquote der im Umfeld vorhandenen Abstellplätze (nicht vermietete Parkplätze auf privaten Arealen) vorgeschlagen worden. Leerstandsquoten sind aus dem Wohnungsmarkt bekannt. Auf den wissenschaftlich nicht definierten Begriff Parkierdruck könnte dann im Gesetz verzichtet werden. Eine knappe Mehrheit von 5:4 UVEK-Mitgliedern (1 Enthaltung) folgt allerdings dem Vorschlag des Regierungsrats. Den Auslastungsgrad von privaten Abstellplätzen zu eruieren wäre gemäss Bau- und Verkehrsdepartement mit einem grossen Aufwand verbunden. Zudem besteht zwischen nicht vermieteten privaten Parkplätzen und dem Parkierdruck auf der Allmend kein direkter Zusammenhang, können die Eigentümer von privaten Parkplätzen doch nicht verpflichtet werden, diese potenziellen Interessenten zugänglich zu machen. Deshalb ist auch die Leerstandsquote der Abstellplätze nicht der richtige Massstab zur Beurteilung des Parkierdrucks.

Ein guter Indikator für den Parkierdruck wäre der Suchverkehr; diesen zu messen ist allerdings schwierig. Die Kantonspolizei sollte aus Sicht der UVEK nicht nur anhand der ausgestellten Parkbussen, sondern auch aufgrund ihrer sonstigen Beobachtungen in der Lage sein abzuschätzen, wo der Parkierdruck gross ist und wo nicht.

Ein Teil der UVEK hat mit dem Begriff Parkierdruck generell Mühe. Er suggeriert, dass es in gewissen Quartieren zu wenig Parkplätze gibt. Dies ist allerdings kaum der Fall: Wer einen Parkplatz mieten will, der findet einen solchen praktisch in der ganzen Stadt in vertretbarer Distanz zu seiner Wohnung oder seinem Haus. Die meisten Leute parkieren ihren Wagen aber aus finanziellen Gründen lieber mit Anwohnerparkkarte auf der Allmend, weshalb diese Parkplätze teilweise knapp sind.

3.4 Kompensation auf Allmend

Die Initianten argumentieren, mit Annahme der Parkrauminitiative könne mehr Freiraum auf der Allmend für andere Aktivitäten als dem Parkieren geschaffen werden. Einer Kompensation auf Allmend beim Bau von Parkplätzen auf privaten Parzellen stehen sie allerdings eher ablehnend gegenüber. Sie betrachten die Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen zumindest für gewisse Quartiere – beispielsweise das Gundeli – als Aufwertung. Wie viele Parkplätze man beim Bau von Parkplätzen auf privaten Parzellen auf der Allmend aufhebt, soll vom konkreten Bedarf und vom Parkierdruck abhängig sein. Der Parkierdruck ist aus Sicht des Initiativkomitees in Basel dort am geringsten, wo die Zahl der Parkplätze auf privaten Parzellen am grössten ist.

Eine Mehrheit der UVEK teilt die Ansicht des Initiativkomitees nicht. Sie erachtet es nicht als erstrebenswert, zusätzlichen Parkraum zu schaffen, weil damit eine Zunahme des motorisierten Verkehrs auch innerhalb der Stadt verbunden wäre. Begrüssenswert wäre es, wenn gleichzeitig zur Schaffung von Abstellflächen auf privaten Arealen und/oder in Tiefgaragen die Allmend vom ruhenden Verkehr befreit würde und die frei werdenden Flächen anderweitig genutzt werden könnten. Ziel der Basler Verkehrspolitik muss es – dem angenommenen Gegenvorschlag zur Städteinitiative folgend – sein, die Zahl der Autofahrten in Basel zu reduzieren. Dieses Ziel ist nicht vereinbar mit einer höheren Zahl an Parkplätzen.

Die UVEK hat diskutiert, ob der Gegenvorschlag dahingehend verändert werden könnte, dass zusätzliche privat erstellte Parkplätze auf Allmend vollständig kompensiert werden müssen. Sie sieht allerdings von einer entsprechenden Forderung ab, denn zwischen den von privater Seite erstellten Parkplätzen und denjenigen auf Allmend besteht kein direkter Zusammenhang. Privat erstellte Parkplätze stehen der Öffentlichkeit häufig nicht zur Verfügung. Bei einer 1:1 Kompensation wäre deshalb davon auszugehen, dass der Parkierdruck auf den verbleibenden Parkplätzen auf der Allmend nochmals grösser würde. Davon betroffen wären in erster Linie die Privathaushalte mit Anwohnerparkkarte, die über keinen eigenen Abstellplatz verfügen. Bei neu erstellten Quartierparkings, die den Anwohnern zur Verfügung stehen, besteht bereits heute eine Kompensationsregel: 60% der neu erstellten Parkplätze werden auf Allmend entfernt.

3.5 Parkplatzbedarf in Wohnbauten

Der Regierungsrat stellt fest, bei privaten Wohnbauten würden von den Investoren häufig weniger als die mögliche Zahl von Parkplätzen gebaut. Es bestehe deshalb keine Veranlassung, die bestehende Verordnung in diesem Bereich zu verändern oder gar abzuschaffen. Die Vertretung des Initiativkomitees hat gegenüber der UVEK bestätigt, dass es in Basel Quartierparkings auf privatem Grund gibt, die schlecht ausgelastet sind. Zurückzuführen sei dies auf den Umstand, dass viele Bewohner der Stadt über kein eigenes Auto verfügen. Andererseits gebe es Familien, die aus gutem Grund über mehrere Autos verfügen – und nicht für jedes einen Parkplatz erstellen dürfen. Dies mindert die Attraktivität des Wohnstandorts. Auch bei einem insgesamt genügend grossen Angebot an Abstellplätzen in Wohnliegenschaften erachten es die Initianten für falsch, bezüglich der Zahl der Parkplätze Mindest- oder Maximalvorgaben zu machen. Kein Investor erstellt Parkplätze, wenn er nicht davon ausgeht, diese vermieten oder verkaufen zu können.

Eine Mehrheit der UVEK erachtet die Argumente des Initiativkomitees als zu wenig überzeugend, um die geltende Verordnung zu verändern. Gemäss Angaben des Bauinspektorats wird die erlaubte Zahl an Parkplätzen bei vielen Wohnbauten nicht ausgeschöpft, weil die Investoren befürchten, sie könnten diese nicht vermieten oder verkaufen. In vielen Einstellhallen hat es heute freie Parkplätze. Der Schweizerische Verband der Immobilienwirtschaft (SVIT) hat im Rahmen der Abstimmung zur ersten Vorlage für eine Parkraumbewirtschaftung festgestellt, dass es in Basel zwischen 3000 und 4000 unterirdische Parkplätze gibt, die nicht vermietet sind. Es ist deshalb unverständlich, den Bau weiterer Parkplätze zu fordern. Besser wäre es, eine Art Börse für die freien Parkplätze zu etablieren.

Auch in Quartieren mit hohem Parkierdruck gibt es in vielen Einstellhallen freie Parkplätze, beispielsweise im Gundeldinger Quartier. Dass diese Plätze nicht vermietet sind, ist auf die preisliche Situation zurückzuführen: Wer für einen Parkplatz in einer Einstellhalle pro Monat bis zu CHF 200 bezahlen muss und als Alternative eine Anwohnerparkkarte für CHF 120 bzw. CHF 140 pro Jahr kaufen kann, entscheidet sich in der Regel für die Alternative. Letztlich steht also gar nicht die Frage im Vordergrund, ob das Parkplatzangebot zu klein oder zu gross ist. Die Plätze in Tiefgaragen bleiben leer – auch wenn man noch mehr davon baut. Es ist deshalb davon auszugehen, dass auch bei einer Lockerung der Verordnung nicht substanzial mehr Parkplätze in Wohnliegenschaften gebaut würden.

4. Fazit und Antrag an den Grossen Rat

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats zur Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ ist aus Sicht des Initiativkomitees ungenügend. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es die Initiative nicht zurückzieht. Innerhalb der UVEK sind die Meinungen über Initiative und Gegenvorschlag geteilt. Sechs von zehn UVEK-Mitgliedern beantragen dem Grossen Rat, der Initiative den vom Regierungsrat ausgearbeiteten Gegenvorschlag gegenüberzustellen und den Stimmberchtigten zu empfehlen, die Initiative abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen. Vier Mitglieder lehnen hingegen den Gegenvorschlag ab und möchten den Stimmberchtigten allein die Initiative mit Empfehlung auf Annahme vorlegen.

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 17. August 2011 mit 9:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 6:4 Stimmen die Annahme des beiliegenden BeschlusSENTwurfes.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zur

Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ und einem Gegenvorschlag

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag und Bericht Nr. 10.0491.03 und den Bericht Nr. 10.0491.04 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der mit 3'765 gültigen Unterschriften zustande gekommenen und mit Beschluss des Grossen Rates vom 13. Oktober 2011 für rechtlich zulässig erklärten formulierten Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ (Parkraum-Initiative) mit dem folgenden Wortlaut:

„Gestützt auf § 47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991 reichen die Unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Stimmberechtigten folgende Initiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs ein:

Das Bau- und Planungsgesetz vom 17. November 1999 wird wie folgt geändert:

§ 74 und § 75 mit den zugehörigen Überschriften werden aufgehoben und durch folgende Fassung ersetzt:

b) Abstellplätze für Autos und Motorräder: Grundsatz

§ 74. Grundsätzlich darf weder eine Mindest- noch eine Höchstzahl von Abstellplätzen für Personenwagen und Motorräder vorgeschrieben werden.

c) Abstellplätze in der Altstadt

§ 75. In den Quartieren Altstadt Grossbasel und Altstadt Kleinbasel ist die Zahl der Abstellplätze für Personenwagen durch Verordnung zu bestimmen. Die Regelung hat zu berücksichtigen:

a) die Geschossfläche;

b) die Zahl der Wohnungen oder der nach der Erfahrung zu erwartenden Arbeitsplätze;

c) die Qualität der Verkehrserschliessung, insbesondere die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

² Der Regierungsrat kann die Baubewilligungsbehörde ermächtigen, eine grössere als die durch Verordnung zugelassene Zahl von Abstellplätzen in Gemeinschaftsanlagen zu bewilligen, wenn er im gleichen Beschluss für jeden zusätzlichen Platz mindestens 0,6 Plätze

ze auf Allmend aufhebt. Die Publikationen des Baubegehrens und der verkehrspolizeilichen Anordnungen müssen auf diesen Zusammenhang hinweisen.

³ Die Abstellplätze müssen auf demselben Grundstück wie die Bauten und Anlagen oder in ihrer Nähe liegen.

⁴ Abstellplätze auf anderen Grundstücken sind den Bauten und Anlagen durch Grundbucheinträge zuzuordnen. Die Einträge dürfen ohne Zustimmung der Bewilligungsbehörde nicht geändert oder gelöscht werden. Dies ist im Grundbuch anzumerken.

Übergangsbestimmung:

Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft. Entsprechend wird die Parkplatzverordnung vom 22. Dezember 1992 auf Baubegehren ausserhalb der Quartiere Altstadt Grossbasel und Altstadt Kleinbasel, die nach dem Tage der Volksabstimmung bewilligt werden, nicht mehr angewandt.“

wird beschlossen:

Das Bau- und Planungsgesetz Basel-Stadt (BPG) vom 17. November 1999 wird wie folgt geändert:

In § 74 Abs. 1 wird folgende neue lit. d eingefügt:

d) der Parkierdruck auf Allmend im Umfeld der geplanten Abstellplätze

II.

Die Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ (Parkrauminitiative) und der Gegenvorschlag sind den Stimmberichtigten zum Entscheid vorzulegen.

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

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberichtigten, die Volksinitiative „Ja zu Parkraum auf privatem Grund“ (Parkrauminitiative) zu verwerfen und die Änderung des Bau- und Planungsgesetzes als Gegenvorschlag anzunehmen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam. Bei Annahme des Gegenvorschlags bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehr zurückgezogen wird, ist die Änderung des Bau- und Planungsgesetzes nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem Referendum. Nach dem Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

III.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.