



An den Grossen Rat

20.0178.02

BVD/P200178

Basel, 11. November 2020

Regierungsratsbeschluss vom 10. November 2020

## Kantonale Gesetzesinitiative für „erschwingliche Parkgebühren“

### Bericht

## 1. Begehr

Mit diesem Bericht beantragen wir Ihnen, die formulierte Gesetzesinitiative „für erschwingliche Parkgebühren“ der Gesamtheit der Stimmberechtigten des Kantons Basel-Stadt vorzulegen und die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Die massive Vergünstigung der Parkkartentarife wie auch der Verzicht auf Bezugsbeschränkungen, wie sie die Initiative fordert, würden vor allem Besucherinnen und Besuchern sowie Pendlerinnen und Pendlern zugutekommen. Die Parkplatzsuche für Anwohnende würde damit erschwert und der Parksuchverkehr in den Wohnquartieren würde wieder zunehmen.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Inhalt der Initiative

Die kantonale Volksinitiative «für erschwingliche Parkgebühren» ist mit 3'286 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Die Initiative ist formuliert. Sie verlangt, dass das Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG) vom 16. Oktober 2013 (SG 724.100) wie folgt geändert und ergänzt wird.

#### § 4 Vorschriftsgemäße Nutzung

*2<sup>bis</sup> Den Einwohnern und Einwohnerinnen, den Gewerbetreibenden, den Besuchern und Besucherinnen sowie den Pendlern und Pendlerinnen ist ausreichend günstiger Parkraum für Automobile und Motorräder zur Verfügung zu stellen.*

#### § 10 Nutzung zu Sonderzwecken

*2<sup>bis</sup> Die Gebühr für die Anwohnerparkkarte darf pro Jahr den Betrag von 140 Franken, jene für Pendler und Pendlerinnen 700 Franken nicht übersteigen. Die Tageskarte für Besucher und Besucherinnen darf nicht mehr als 10 Franken kosten.*

*2<sup>ter</sup> Der Bezug von Parkbewilligungen darf nicht eingeschränkt werden.*

#### Übergangs- und Ausführungsbestimmung

*§ 50<sup>bis</sup> Gebühren gemäss § 10 Abs. 2<sup>bis</sup> dieses Gesetzes, die ab dem 1. Januar 2019 höher eingefordert und bezahlt wurden, müssen zurückerstattet werden.»*

Die hier zitierte Version der Initiative enthält bereits die Korrektur eines offensichtlichen redaktionellen Versehens (vgl. Kap. 2.2).

### 2.2 Rechtliche Zulässigkeit

Der Grosse Rat hat diese Initiative mit Beschluss vom 3. Juni 2020 für rechtlich zulässig erklärt. An der gleichen Sitzung hat der Grosse Rat ein offensichtliches redaktionelles Versehen korrigiert. Die Übergangs- und Ausführungsbestimmungen im neuen § 50<sup>bis</sup> verweisen mit der Korrektur korrekt auf den § 10, Abs. 2<sup>bis</sup> und nicht wie im ursprünglichen Initiativtext auf den § 2<sup>bis</sup>, der gar nicht existiert.

Zudem hat der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung innerhalb von sechs Monaten überwiesen.

### 2.3 Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung 2018

Der Regierungsrat hat am 30. Oktober 2018 die Teilrevision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV) beschlossen und auf den 1. März 2019 in Kraft gesetzt. Die Erhöhung der Gebühren für die Anwohner- und Pendlerparkkarte wurde vorzeitig auf den 1. Januar 2019 in Kraft gesetzt. Diese Teilrevision enthielt unter anderem die folgenden Punkte:

- Der Preis der Anwohnerparkkarte (APK) wurde von 140 auf 284 Franken pro Jahr erhöht und damit dem Niveau vergleichbarer Schweizer Städte angepasst.
- Der bisher unbeschränkt mögliche Bezug von Anwohnerparkkarten wurde auf eine Karte pro Person und drei Karten pro ansässigen Geschäftsbetrieb eingeschränkt.
- Wochenaufenthalter und Zuzüger, die ihr Fahrzeug noch nicht umgemeldet haben, können weiterhin eine Anwohnerparkkarte beziehen. Sie zahlen aber neu einen Tarif der sich stärker an den effektiven Kosten orientiert. Der Tarif beträgt 548 Franken pro Jahr.
- Der Preis der Pendlerparkkarte wurde von 740 auf 860 Franken pro Jahr erhöht.
- Der Preis der Besucherparkkarte wurde von 10 auf 20 Franken pro Tag erhöht, auch der Preis der Halbtageskarte wurde verdoppelt (12 statt 6 Franken pro Tag). Pro Auto können jährlich 12 Besucherparkkarten zum halben Preis erworben werden.

Diese Anpassungen sind nun seit rund anderthalb Jahren umgesetzt. Sie haben dazu geführt, dass der Verkauf der Parkkarten deutlich zurückgegangen ist. Ende 2019 waren 22'850 gültige Anwohnerparkkarten im Umlauf. Das waren 15% weniger als Ende 2018. Im Gegensatz zu den Vorjahren überstieg die Zahl der verkauften Anwohnerparkkarten damit in keinem Postleitzahlkreis die Zahl der zur Verfügung stehenden Nachtparkplätze<sup>1</sup> (vgl. Abb 1).

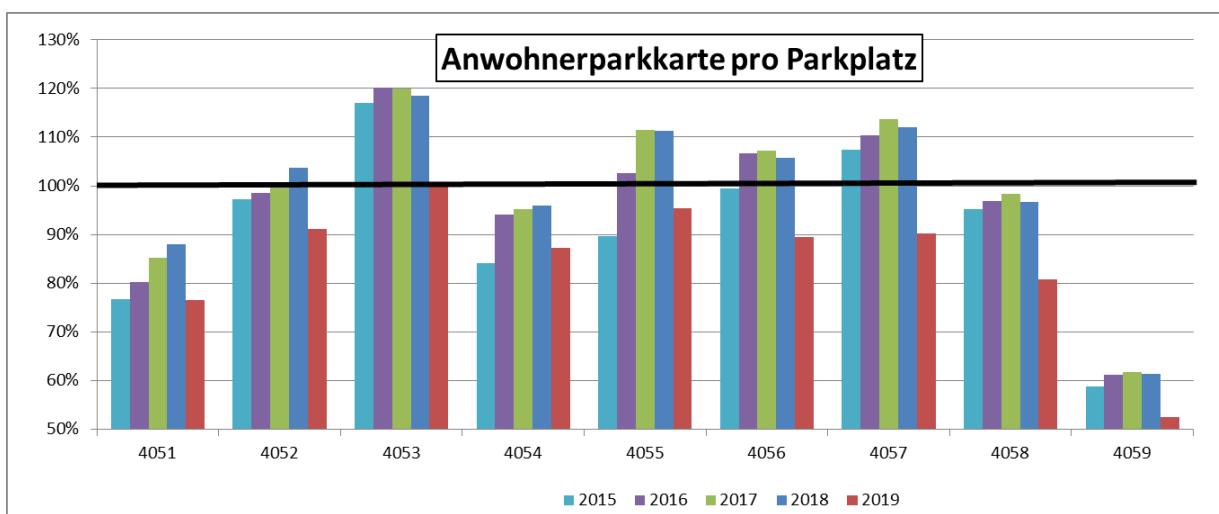


Abbildung 1: Anwohnerparkkarten pro verfügbaren Nachtparkplatz

Die Verkaufszahlen der Besucherparkkarten haben sich 2019 im Vergleich zum Vorjahr praktisch halbiert. So wurden 47% weniger Tageskarten, 38% weniger Vormittagskarten und 33% weniger Nachmittagskarten verkauft. Da in den ersten zwei Monaten 2019 noch die alten Tarife gültig waren, dürfte der effektive tarifbedingte Rückgang noch etwas stärker ausgefallen sein.

Die Anzahl gültiger Pendlerparkkarten ging von Ende 2018 bis Ende 2019 nur geringfügig von 313 auf 304 zurück (-3%). Der geringe Rückgang zeigt, dass die Bezugsbedingungen bereits bisher sehr restriktiv waren und nur Personen, die wirklich darauf angewiesen sind, eine solche Parkkarte beziehen. Entsprechend hatte die Preiserhöhung keine relevanten Auswirkungen auf die Anzahl der Pendlerparkkarten.

## 2.4 Auslastung öffentlicher Parkplätze im Straßenraum

Die Auslastung der öffentlichen Parkplätze wurde im Herbst 2019 analog zu einer Erhebung 2016 flächendeckend erfasst.<sup>2</sup> Während am Vormittag die durchschnittliche Auslastung über die ganze Stadt mit 85% stabil blieb, ging sie am Abend von 92% auf 90% leicht zurück. Zu beiden Zeit-

<sup>1</sup> Blaue Zone, Parkuhren, Güterumschlag

<sup>2</sup> Bericht publiziert unter:

[www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch) > Motorfahrzeuge > Parkplatzstrategie > Erhebung Parkplatzauslastung Stadt Basel 2019, Strassenparkplätze

punkten zeigte sich zudem eine ähnliche Tendenz: in den Wohnquartieren hat die Parkierungs auslastung leicht abgenommen, während sie im Umfeld der Innenstadt leicht gestiegen ist. Dies zeigt, dass die Gebührenerhöhungen tatsächlich auch zu einer Verbesserung der Parkplatzverfügbarkeit geführt haben.

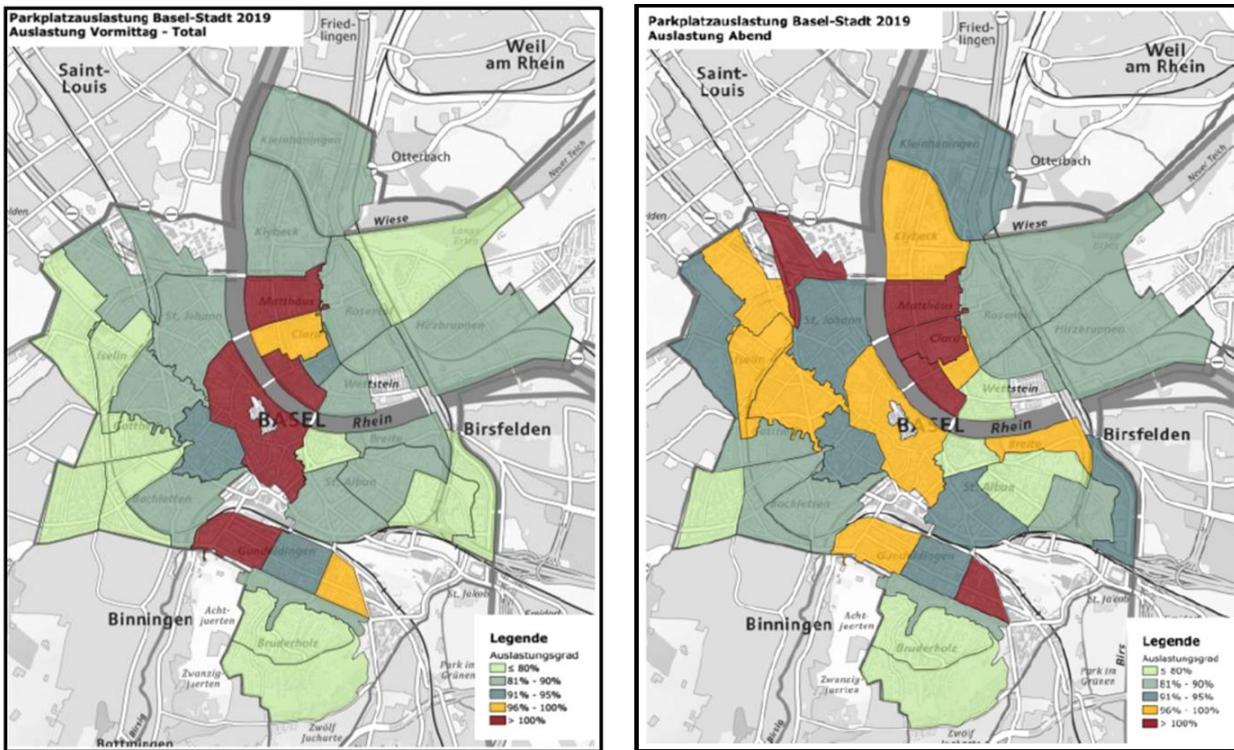


Abbildung 2: Auslastung Strassenparkplätze

Wie bereits 2016 festgestellt, gilt aber weiterhin, dass am Vormittag in der Innenstadt und im Bereich Bahnhof eine kritische Parkplatzauslastung vorliegt. Am Abend bestehen die grössten Probleme in den dichten Wohngebieten.

### 3. Beurteilung der Initiative

#### 3.1 Forderungen der Initiative

Die Initiative „für erschwingliche Parkgebühren“ will das Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG) so anpassen, dass ausreichend günstiger Parkraum für Motorfahrzeuge zur Verfügung gestellt wird und dass das Parkieren kostengünstiger erfolgen kann. Durch die Anordnung im NöRG wirken die vorgeschlagenen neuen Bestimmungen ausschliesslich auf den öffentlichen Strassenraum. Parkplätze auf Privatareal sind davon nicht betroffen.

Konkret enthält die Initiative die folgenden vier Forderungen:

- Einwohnerinnen und Einwohner, das Gewerbe, Besuchende sowie Pendlerinnen und Pendler sollen „ausreichend günstigen Parkraum“ zur Verfügung haben.
- Die wichtigsten Parkkartengebühren sollen auf dem Stand von 2018 eingefroren werden (Anwohnerparkkarte APK: 140 Franken pro Jahr; Besucherparkkarte BPK: 10 Franken pro Tag; Pendlerparkkarte PPK: 700 Franken pro Jahr<sup>3</sup>).

<sup>3</sup> Die Initiative nennt für Pendlerparkkarten den Betrag von 700 Franken pro Jahr. Tatsächlich kostete die Pendlerparkkarte vor der Preiserhöhung 740 Franken pro Jahr.

- Die seit dem 1. Januar 2019 (APK/PPK) bzw. dem 1. März 2019 (BPK) darüber hinausgehenden Gebühreneinnahmen sollen zurückerstattet werden.
- Parkierbewilligungen sollen ohne Einschränkungen bezogen werden können.

Die Initiative will damit nicht nur die vom Regierungsrat beschlossenen Anpassungen der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (vgl. Kap. 2.3) wieder rückgängig machen, sondern darüber hinaus mehr Parkplätze und erleichterte Bezugsbedingungen für Parkkarten schaffen.

Mit der Forderung nach „ausreichend günstigem Parkraum“ im öffentlichen Strassenraum nimmt die Initiative zudem ein wesentliches Element der Initiative „Parkieren für alle“ wieder auf. Mit 57,7% Nein hatte die Stimmbevölkerung dieses Ansinnen am 9. Februar 2020 deutlich abgelehnt.

Der Regierungsrat lehnt die Initiative ab, weil die massive Vergünstigung der Parkkartentarife wie auch der Verzicht auf Bezugsbeschränkungen vor allem Besucherinnen und Besuchern sowie Pendlerinnen und Pendlern zugutekommen würde. Dies würde Anwohnenden die Parkplatzsuche wieder erschweren und den Parksuchverkehr in den Wohnquartieren ansteigen lassen. Das Strassennetz würde damit unnötig belastet, und wertvolle öffentliche Strassenfläche bliebe ausschliesslich für parkierte Autos reserviert. Die folgenden Kapitel erläutern die einzelnen Argumente im Detail.

### 3.2 Argumente gegen Gebührensenkung

Eine Senkung der Parkkartengebühren auf das Niveau von vor 2019 würde die Nachfrage nach Parkkarten und damit auch die Nachfrage nach Parkplätzen erheblich ansteigen lassen. Es wäre damit zu rechnen, dass insbesondere wieder mehr Besucherinnen und Besucher mit dem Auto statt mit anderen Verkehrsmitteln nach Basel kommen. Die Parkplatzverfügbarkeit würde sich verschlechtern, Anwohnende müssten wieder länger nach Parkplätzen suchen. Zudem könnte die angestrebte Verlagerung von Parkierungsvorgängen weg vom öffentlichen Strassenraum hin zu privaten Tiefgaragen nicht realisiert werden.

Der aktuelle Preis der Anwohnerparkkarte in der Stadt Basel bewegt sich mit 284 Franken pro Jahr gemäss einer aktuellen Studie des Vergleichsdienstes Comparis im unteren Mittelfeld der Schweizer Städte (vgl. Abb. 3). Zürich und Bern verlangen aktuell in etwa gleich viel. Luzern (600 Franken) und Winterthur (710 Franken) haben deutlich höhere Tarife festgelegt. Auch der Stadtrat von Zürich möchte die Gebühr von heute 300 Franken auf neu 780 Franken pro Jahr erhöhen. Hierzu ist aber noch die Bestätigung durch den Gemeinderat notwendig.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Stand Oktober 2020

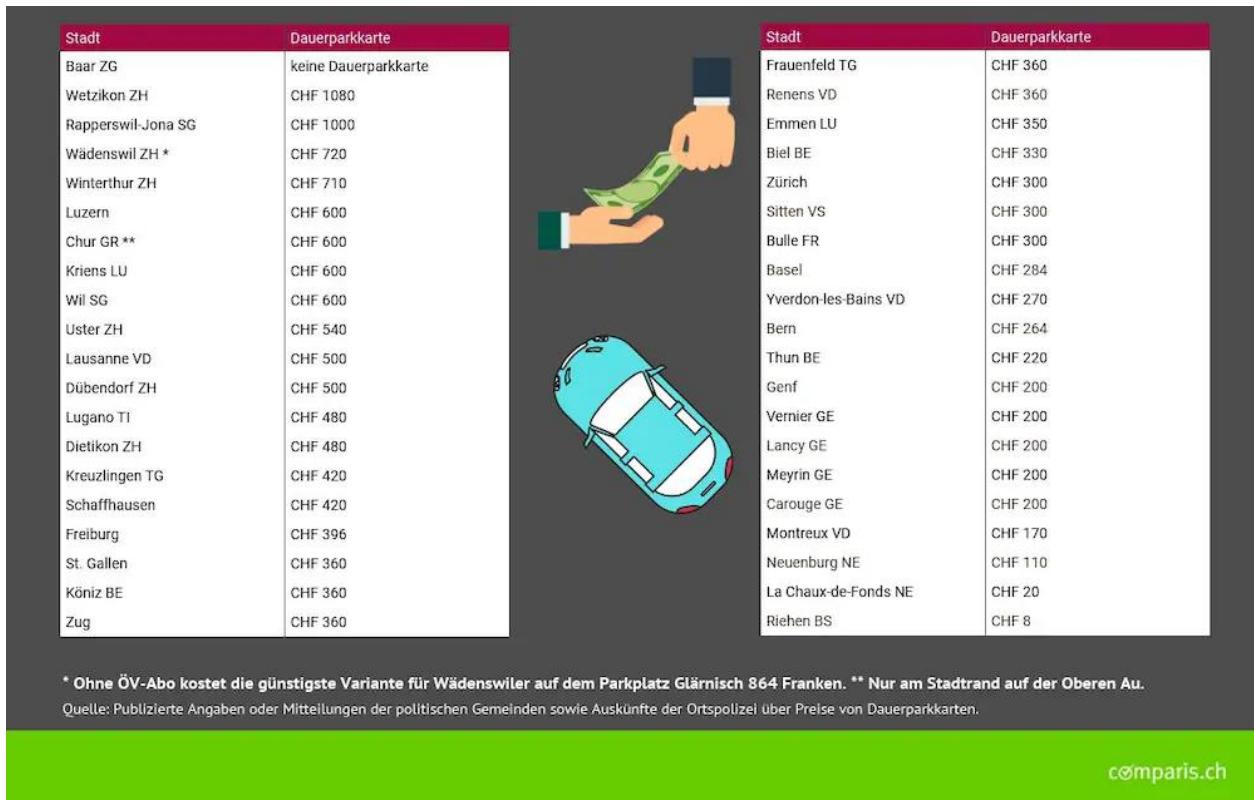


Abbildung 3: Preisvergleich Anwohnerparkkarten<sup>5</sup>

Mit der von der Initiative geforderten Reduktion auf 140 Franken pro Jahr, wäre die Anwohnerparkkarte massiv günstiger als in den meisten vergleichbaren Städten. Die Gebühr wäre zudem bei weitem nicht kostendeckend.<sup>6</sup>

Parkgebühren sollten analog zu anderen Gebühren flexibel entsprechend der Entwicklung der Kosten und der Entwicklung der Parkierungssituation angepasst werden können. Ihre Festlegung erfolgt deshalb zweckmässigerweise in einer Verordnung in der Kompetenz der Regierung. Die von der Initiative geforderte Fixierung der Gebühren in einem Gesetz widerspricht einer sinnvollen Gewaltenteilung.

### 3.3 Argumente für Einschränkung Bezugsberechtigungen

Die Initiative verlangt, dass der Bezug von Parkkarten nicht eingeschränkt werden darf. Heute ist besonders der Bezug von Pendlerparkkarten stark eingeschränkt:

- Ein Arbeitgeber darf maximal für 20% seiner Angestellten eine Pendlerparkkarte beziehen.
- Pro Geschäftsbetrieb werden maximal 50 Pendlerparkkarten ausgestellt.

Zudem sind Pendlerparkkarten nur erhältlich, wenn der Arbeitsweg (Tür zu Tür) mit dem öffentlichen Verkehr länger als 60 Minuten dauern würde. Diese Bestimmung könnte als Bezugsbeschränkung im Sinne der Initiative interpretiert werden. Damit wäre sie bei einer Annahme der Initiative hinfällig und alle Personen, die nicht am selben Ort wohnen und arbeiten hätten grundsätzlich ein Anrecht auf eine Pendlerparkkarte. Die Grenze von 60 Minuten Arbeitsweg könnte aber auch als Definition des Begriffs Pendlers verstanden werden. Bei dieser Interpretation könnte die Verordnungsbestimmung auch bei einer Annahme der Initiative bestehen bleiben. Die „richtige“ Interpretation ergibt sich nicht aus dem Initiativtext. Bei einer Annahme der Initiative würde

<sup>5</sup> Tabelle aus Webseite www.blick.ch, abgefragt am 15. September 2020

<sup>6</sup> Vgl. Antwort RR zur Schriftliche Anfrage Anita Lachenmeier-Thüring betreffend Kostenwahrheit bei öffentlichen Parkplätzen (P175288): ein öffentlicher Parkplatz im Strassenraum verursacht Kosten von ca. 1'040 bis 1'845 Franken pro Jahr.

der Regierungsrat eine Interpretation wählen, die dem vermuteten Wählerwillen entspricht. Dabei wird er sich auf die Argumente im Abstimmungskampf abstützen.

Die Bezugsbeschränkungen führen dazu, dass heute nur rund 300 der insgesamt knapp 100'000 einpendelnden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine Pendlerparkkarte beziehen. Grob geschätzt parkieren hingegen rund 30'000 bis 40'000 Pendlerinnen und Pendler auf einem Privatparkplatz. Der komplette Entfall der Bezugsbeschränkungen würde die Anzahl Pendlerparkkarten massiv erhöhen. Die Parkplätze im öffentlichen Strassenraum, insbesondere im Umfeld von Arbeitsplatzschwerpunkten wären damit massiv überlastet.

Auch der Bezug von Anwohnerparkkarten ist beschränkt. Demnach kann pro Person nur für ein Fahrzeug eine Parkkarte<sup>7</sup> bezogen werden. Mit dieser Begrenzung wird eine faire Verteilung der Parkkarten auf alle Autofahrerinnen und Autofahrer ermöglicht. Würde diese Begrenzung aufgehoben, müsste eigentlich mittels Preiserhöhung dafür gesorgt werden, dass nicht mehr Parkkarten verkauft werden, als Parkplätze zur Verfügung stehen. Dies wäre aber für den Regierungsrat aus sozialen Gründen nicht akzeptabel und die Initiative liesse das auch gar nicht zu. Da die Initiative also weder eine Bezugsbegrenzung noch eine Preiserhöhung will, nimmt sie eine massive Überlastung der Anwohnerparkplätze in Kauf.

### **3.4 Ausreichend günstiger Parkraum**

Die Initiative möchte eine ausreichende Anzahl Parkplätze im öffentlichen Raum zu sehr günstigen Tarifen anbieten. Dies ist faktisch aufgrund der begrenzten Flächen in der Stadt nicht möglich. Auch der Regierungsrat hat eine ausreichende Anzahl Parkplätze zum Ziel, um die Parkplatzsuche zu vereinfachen und den Suchverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Anstatt aber Flächen auf öffentlichem Grund zu Lasten der Allgemeinheit als Parkplätze auszuweisen, sollen die dafür notwendigen Parkplätze in erster Linie auf Privatareal erstellt werden.

Der Regierungsrat hat deshalb bereits im Herbst 2018 ein Gesamtpaket für eine „künftige Parkierungspolitik“ geschnürt. Dazu gehören auch die per Anfang 2019 in Kraft gesetzten Gebührenanpassungen, die mit der vorliegenden Initiative wieder rückgängig gemacht werden sollen. Die dazugehörigen Massnahmen zur Förderung von Quartierparkings und zu einer Zweckerweiterung des Pendlerfonds bedingen Gesetzesanpassungen und werden derzeit vom Grossen Rat diskutiert (Stand Oktober 2020; vgl. künftige Parkierungspolitik: Ratschlag zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes und von § 74 des Bau- und Planungsgesetzes, 18.1410.01).

In der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 zur Initiative „Parkieren für Alle“ hat die Stimmbevölkerung die Forderung nach einer ausreichenden Anzahl Parkplätze im öffentlichen Raum bereits abgelehnt und indirekt damit die Parkierungspolitik des Regierungsrates bestätigt.

### **3.5 Umgang mit Rückzahlungen**

Die Initiative verlangt, dass Gebühren, die seit dem 1. Januar 2019 „zu viel“ bezahlt wurden, zurückgestattet werden. Der Regierungsrat interpretiert diese Forderung so, dass nur der Anteil, der die von der Initiative verlangte Gebührehöhe übersteigt, zurückbezahlt wird.

Die Rückzahlung eines entsprechenden Betrages ist für die Anwohnerparkkarte und die Pendlerparkkarte grundsätzlich möglich. Die entsprechenden Personendaten sind bei der Motorfahrzeugkontrolle verfügbar. Eine Rückzahlung bei den Besucherparkkarten ist hingegen nicht möglich, da diese in der Regel anonym (am BVB-Billettautomaten) bezogen werden. Knapp 30% der Besucherparkkarten werden unter Angabe einer Autonummer im Internet bezogen. In diesem Fall ist zwar die Autonummer verfügbar, es fehlen aber ein Name und eine Adresse bzw. die für die Rückzahlung notwendigen Kontoinformationen. Der für die Beschaffung dieser Daten notwendige

---

<sup>7</sup> Allenfalls mit einer Zusatzkarte für eine benachbarte PLZ

Aufwand stünde in keinem Verhältnis zum Rückzahlungsbetrag von in der Regel 10 Franken. Der Regierungsrat möchte daher in diesen Fällen von einer Rückzahlung unbedingt absehen.

Um eine Rückzahlung effizient durchführen zu können, bedarf es zwingend einer Anpassung des IT-Systems. Das System müsste zunächst alle Personen eruieren, die ab 1. Januar 2019 eine Anwohnerparkkarte oder eine Pendlerparkkarte für ein ganzes Jahr bezogen haben. Diesen Personen müsste eine Gutschrift von 144 Franken (Anwohnerparkkarten) bzw. 160 Franken (Pendlerparkkarten) ausgewiesen. Bei Personen, die unter den Anwendungsbereich von § 5 Abs. 2 lit c) PRBV fallen (z.B. Wochenaufenthalter), müsste eine Gutschrift von 408 Franken erfasst werden. Für Monatskarten und für die vor dem Ablaufdatum zurückgegebenen APK und PPK müsste die Gutschrift anteilmässig berechnet bzw. ausgewiesen werden.

Die Motorfahrzeugkontrolle würde die so ermittelten Personen über die Gutschrift brieflich informieren und, sofern im MFK-IT-System eine Kontoverbindung gemeldet ist, das Guthaben direkt auf dieses Konto überweisen. Personen, für die keine Kontoverbindung erfasst ist, müssten diese mittels Formular nachreichen.

#### 4. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Rückerstattung können erst bestimmt werden, wenn der Zeitpunkt der Inkraftsetzung bekannt ist. Aktuell geht der Regierungsrat davon aus, dass die Initiative frühestens im Juni 2021 zur Abstimmung gelangen könnte. Im Falle einer Annahme der Initiative wäre die Rückerstattung damit für mindestens zweieinhalb Jahre zu bezahlen. Ausgehend von den Parkkartenmengen von 2019 ergäben sich damit die folgenden Beträge:

- 22'850 Anwohnerparkkarten \* 144 Franken Rückerstattung × 2.5 Jahre = 8.2 Mio. Franken
- 303 Pendlerparkkarten \* 160 Franken Rückerstattung × 2.5 Jahre = 0.1 Mio. Franken

Die Kosten für die notwendige Programmierung des IT-Systems, die für eine effiziente Rückerstattung notwendig ist, belaufen sich auf rund 15'000 Franken. Der zusätzliche Arbeitsaufwand kann mit den bestehenden personellen Ressourcen aufgefangen werden.

Die langfristigen finanziellen Folgen lassen sich nicht genau prognostizieren, weil die Anzahl verkaufter Parkkarten entsprechend dem geringeren Preis wieder stark ansteigen würde. Für die Anwohner- und Besucherparkkarten können im Sinne einer groben Annahme die Verkaufszahlen aus dem Jahre 2018, also vor der Preiserhöhung herangezogen werden (vgl. Kap. 2.3).

**Tabelle 1: Abschätzung Einnahmenverlust durch Initiative**

	Zustand 2019 (ohne Initiative)			Zustand mit Initiative		
	Anzahl	Preis	Einnahmen	Anzahl**	Preis	Einnahmen
Anwohnerparkkarte	22'850	284	6'489'400	26'771	140	3'747'940
Besucherparkkarte Tag	79'660	20	1'593'196	217'461	10	2'174'610
Besucherparkkarte Tag reduziert*	35'789	10	357'892	-	-	-
Besucherparkkarte Halbtag	58'602	12	703'229	131'240	6	787'440
Besucherparkkarte Halbtag reduziert*	26'329	6	157'972	-	-	-
Pendlerparkkarte	303	860	260'580	2'303	700	1'612'100
<b>Total</b>			<b>9'562'268</b>			<b>8'322'090</b>

\*Annahme 31% der verkauften Besucherparkkarten zum reduzierten Tarif

\*\*Pendlerparkkarte: Schätzung, Anwohner- und Besucherparkkarten: Verkaufszahlen 2018

Für die Anzahl Pendlerparkkarten liegen keine Vergleichszahlen für einen Zustand ohne Bezugsbegrenzung vor. Die Miete eines privaten Stellplatzes kostet je nach Quartier 150 bis 250 Franken pro Monat. Pro Jahr ergeben sich daraus Kosten von 1'800 bis 3'000 Franken. Dies ist deutlich mehr als die Pendlerparkkarte kostet. Ein erheblicher Anteil der heutigen Autopendler könnte also versucht sein, ihr Fahrzeug künftig im Strassenraum abzustellen. Heute benutzen rund

30'000 bis 40'000 Pendlerinnen und Pendler einen Privatparkplatz. Rund die Hälfte davon verfügt über einen kostenlosen Stellplatz am Arbeitsplatz. Diese Personen werden auch weiterhin keine Parkkarte beziehen. Wenn von der anderen Hälfte, die heute für ihren Privatparkplatz bezahlen, 10% der Personen neu eine Pendlerparkkarte beziehen, wären dies rund 1'500 bis 2'000 zusätzliche Pendlerparkkarten. Für die Abschätzung der künftigen Einnahmen gemäss Tabelle 1 werden 2'000 neue Pendlerparkkarten eingesetzt.

Die direkten Kosten der Initiative betragen somit rund 8,3 Mio. Franken für die fälligen Rückerstattungen. Zudem führt die Initiative zu einem künftigen Einnahmenausfall von schätzungsweise rund 1,2 Mio. Franken pro Jahr.

Die indirekten Kosten durch die Überlastung des Parkraums und den zusätzlichen Parksuchverkehr lassen sich nicht beziffern.

## 5. Fazit und Antrag

Die Annahme der Initiative würde die Parkplatzsuche für Anwohnerinnen und Anwohner erschweren und zu vermehrtem Parksuchverkehr führen. Zudem hätte der Kanton einen erheblichen Einnahmeausfall zu verkraften. Profitieren würden in erster Linie Besucherinnen und Besucher sowie Beschäftigte, die mit dem Auto nach Basel pendeln.

Die Initiative würde das Parkieren im öffentlichen Raum fördern und die angestrebte Verlagerung in private Tiefgaragen erschweren. Sie widerspricht damit diametral der Parkierungspolitik des Regierungsrates und würde die zwischenzeitlich erzielten Erfolge bezüglich verbesserter Parkplatzverfügbarkeit zunichten machen. Der Regierungsrat sieht daher auch keine Möglichkeit für einen Gegenvorschlag.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

E. Ackermann

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

B. Schüpbach-Guggenbühl

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Beilage**  
Entwurf Grossratsbeschluss

# Grossratsbeschluss betreffend die formulierte kantonale Gesetzesinitiative «für erschwingliche Parkgebühren»

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] sowie in den Bericht der Kommission der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben] beschliesst:

Die von 3'286 im Kanton Basel-Stadt Stimmberchtigten eingereichte formulierte Volksinitiative „für erschwingliche Parkgebühren“ 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 vom 16. Januar 1991 (IRG) reichen die unterzeichneten, im Kanton Basel-Stadt Stimmberchtigten folgende Initiative ein:

*Das Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG) vom 16. Oktober 2013 wird wie folgt geändert und ergänzt:*

## § 4 Vorschriftsgemäße Nutzung

<sup>2<sup>bis</sup></sup> Den Einwohnern und Einwohnerinnen, den Gewerbetreibenden, den Besuchern und Besucherinnen sowie den Pendlern und Pendlerinnen ist ausreichend günstiger Parkraum für Automobile und Motorräder zur Verfügung zu stellen.

## § 10 Nutzung zu Sonderzwecken

<sup>2<sup>bis</sup></sup> Die Gebühr für die Anwohnerparkkarte darf pro Jahr den Betrag von 140 Franken, jene für Pendler und Pendlerinnen 700 Franken nicht übersteigen. Die Tageskarte für Besucher und Besucherinnen darf nicht mehr als 10 Franken kosten.

<sup>2<sup>ter</sup></sup> Der Bezug von Parkbewilligungen darf nicht eingeschränkt werden.

## Übergangs- und Ausführungsbestimmung

§ 50<sup>bis</sup> Gebühren gemäss § 10, Abs. 2<sup>bis</sup> dieses Gesetzes, die ab dem 1. Januar 2019 höher eingefordert und bezahlt wurden, müssen zurückerstattet werden.»

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberchtigten mit der Empfehlung auf Verwerfung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative tritt die entsprechende Gesetzesänderung mit der Validierung des Abstimmungsresultates durch den Regierungsrat in Kraft.