

BastA!

Basels starke Alternative
Rebgasse 1, Postfach
4005 Basel
Tel./Fax 061 / 691 16 31
sekretariat@basta-bs.ch
Website: www.basta-bs.ch

Baudepartement
des Kantons Basel-Stadt
Dr. Andrea Attenhofer
Münsterplatz 11
4001 Basel

Basel, den 17. März 2005

Konzept Parkraumbewirtschaftung - Stellungnahme von BastA!

Sehr geehrte Frau Barbara Schneider
Sehr geehrte Frau Attenhofer
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten Ihnen eingangs für die Erarbeitung dieses Parkraumbewirtschaftungskonzeptes danken.

BastA! begrüsst grundsätzlich die Bestrebungen, mittels eines Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung den knappen städtischen Strassen- und Allmendraum in der Stadt in Bezug auf das Parkieren zu bewirtschaften und dessen Nutzung zu lenken, so wie es bereits in anderen grossen Schweizer Städten der Fall ist.

Grundsätzliches

Erlauben Sie uns zuerst einige grundsätzliche Gedanken zum Parkraumbewirtschaftungskonzept.

BastA! vertritt die Meinung, dass durch ein Parkraumbewirtschaftungskonzept die Verkehrsströme in der Stadt gelenkt, aber auch vermindert werden können. Es ist unbestritten, dass der Verkehr zunimmt. Das Parkraumangebot verleitet dazu, dass

Stadtbesucher eher mit dem Auto in die Stadt fahren, statt den öV zu benützen. Auch sind wir der Meinung, dass das hohe Verkehrsaufkommen im Stadtkanton die Wohnqualität beeinträchtigt und damit zur viel beklagten Abwanderung beiträgt. Vor allem der Suchverkehr, sowohl in der Innenstadt wie auch in den Quartieren, stellt ein grosses Problem dar. In der Wanderungsbefragung wurde dies ganz deutlich, und auch in der Werkstatt Basel ist das erwähnte Problem immer wieder zur Sprache gekommen.

BastA! begrüsst grundsätzlich die im Konzept vorgeschlagenen Massnahmen, die die automobilen Stadtbevölkerung gegenüber den automobilen Pendlerinnen und Pendlern bevorzugen. Wir sind jedoch der Ansicht, dass ein gesamtheitlicher Blick fehlt: Mehr als die Hälfte der Stadtbevölkerung besitzt kein Auto. Diese Bevölkerungsmehrheit ist auf verkehrsberuhigte und von parkierten Autos befreite Wohnstrassen angewiesen. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept geht jedoch bezüglich der auf Allmend zur Verfügung stehenden Parkplätze von einem Status Quo aus, obwohl in Teilgebieten ein Angebotsüberschuss an Parkplätzen vorhanden ist. Das Konzept nennt keine Massnahmen, die eine Reduktion des Verkehrs anstreben. Dies steht im Widerspruch zu den vom Regierungsrat im Politikplan formulierten Zielen, wonach u.a. die Verkehrsflächen reduziert werden sollen. Ein in der Werkstatt Basel festgehaltenes Anliegen der Stadtbevölkerung ist die Schaffung von Quartierparkings, damit die Strassenfläche von parkierten Autos befreit (s. auch Politikplan des Regierungsrates) und der Suchverkehr reduziert werden kann. Zu diesem Anliegen nimmt das Parkraumbewirtschaftungskonzept keine Stellung, obwohl, wie bereits erwähnt, durch das Überangebot ein Spielraum vorhanden wäre.

Wünschenswert ist es, dass in Zukunft bei der Planung Schnittstellen im Bereich Strassenraum- und Stadtgestaltung berücksichtigt werden und „interplanerisch“ zusammengearbeitet wird, damit der oberirdische Strassenraum vom ruhenden MiV befreit werden kann. Weitere Massnahmen und Konzepte zur Stadtraumgestaltung wären wünschenswert (zum Beispiel Umgestaltung und Neueinführung von Begegnungszonen). Dies würde auch zur Akzeptanz des Konzeptes beitragen. Ebenfalls befremdend ist es, dass das Konzept keinerlei Massnahmen erwähnt, die zu einer Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öVs führen könnten. Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept müsste unserer Meinung nach auch Massnahmen aufzeigen, wie mit dem Parkplatzangebot Verkehrsströme gelenkt und reduziert werden können. Hier ist eine engere Koordination zwischen Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsplan anzustreben.

Das Job-Ticket wird zwar erwähnt. 4000 Arbeitsplätze profitieren davon. Wir sind jedoch der Meinung, dass dies ungenügend ist. Deshalb wären weitere Massnahmen in dieser Richtung wünschenswert.

Frage 1

Der Parkraum auf Allmend soll nicht mehr im heutigen Ausmass als teilweise kostenloses, zeitlich unbeschränkt nutzbares oder zu kostengünstiges öffentliches Gut angeboten werden.

Alle Allmendparkplätze sollen mittels Beschränkung der Zutrittsberechtigung und/oder Parkzeitbeschränkungen und/oder Anpassung der Nutzungsgebühren bewirtschaftet werden, mit dem Ziel, der Anwohnerschaft, den Besucherinnen und Besuchern, Kundinnen und Kunden und dem Wirtschaftsverkehr mit dem heute

vorhandenen Parkraumangebot möglichst grosse Parkierungschancen in Zielnähe offerieren zu können.

Können Sie dieser Aussage grundsätzlich zustimmen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort 1

Eingeschränkte Zustimmung: Wir können das Ziel begrüßen, den vorhandenen Parkraum durch die genannten Massnahmen zu bewirtschaften. Die Zielsetzung, „mit dem heute vorhandenen Parkraumangebot möglichst grosse Parkierungschancen in Zielnähe offerieren zu können“, widerspricht jedoch dem Ziel, den Suchverkehr einzuschränken, da damit ein zielnahe Angebot suggeriert wird, das realistisch betrachtet nicht vorhanden ist..

Frage 2

Das Langzeit-Parkplatzangebot auf Allmend soll vorwiegend der auf Stadtgebiet wohnhaften Bevölkerung dienen. Es soll nicht mehr im heutigen Ausmass von (auswärtigen) Beschäftigten belegt werden. Beschäftigte sollen primär mit dem bestehenden beziehungsweise zugelassenen Privatangebot auskommen.

Können Sie dieser Aussage grundsätzlich zustimmen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort 2

Eher Zustimmung: Der Nutzniesser dieses Parkraumbewirtschaftungskonzeptes soll in erster Linie die gesamte Stadtbevölkerung sein (sowohl die auto- wie die nicht automobile).

Frage 3

Nutzerinnen und Nutzer von Parkplätzen auf der Allmend sollen im Vergleich zu heute verursacher- und leistungsgerechtere Benutzungsgebühren übernehmen. Die Nutzungsabgeltung eines Parkplatzes auf Allmend soll die Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten stärker als bisher decken.

Können Sie dieser Aussage grundsätzlich zustimmen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort 3

Eher Zustimmung: Nicht nur die stärkere Deckung der Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten soll angestrebt werden, sondern die volle Deckung. Wie bereits oben allgemein ausgeführt, ist der grösste Teil der Stadtbevölkerung nicht automobil. Eine nur teilweise Deckung der Parkraumkosten bedeutet eine Quersubventionierung der automobilen Bevölkerung mittels allgemeiner Steuermittel. Das ist eine Ungleichbehandlung. Im Gegenzug könnte man eine Subventionierung oder eine steuerliche Entlastung von autofreien Haushalten verlangen. Auch sollen sich die Preise den privaten und ortsüblichen Preisen annähern, damit es nicht zu „staatlichen Dumpingpreisen“ kommt. Es sollte geprüft werden, ob die Preise auf Allmend nicht höher sein sollten als in den Parkings.

Frage 4

Im Gegenzug zu den vorgeschlagenen Gebührenerhöhungen, Gebührendifferenzierungen und Parkierungsrestriktionen ist für die Mehrheit der Anspruchsgruppen auch eine höherwertige Gegenleistung verbunden. Diese besteht in Form erhöhter Parkierungschancen in Zielnähe, eines geringeren Zeitaufwandes für das Parkieren (kürzere Suchzeit in Zielnähe und reduzierter Suchverkehr) und in einem nach Parkzeitbedürfnissen verbessertem Angebot. Der Nutzen soll in erster Linie der Anwohnerschaft, dem Wirtschafts- und Einkaufsverkehr zugute kommen.

Können Sie dieser Aussage grundsätzlich zustimmen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort 4

Eher Zustimmung: Obwohl im Konzept eine Priorisierungsliste vorgestellt wird, ist es nicht wegzudiskutieren, dass dieses Parkraumbewirtschaftungskonzept in der Innenstadt in erster Linie dem Einkaufsverkehr zugute kommen soll. Diese Verkehrsströme (als MiV) sind unserer Meinung nach eher zu reduzieren. Hier sind Massnahmen im Bereich öV zu fördern.

Frage 5

Die Innenstadt soll möglichst weitgehend vom Parksuchverkehr und von nicht wirtschaftlich notwendigen Parkplätzen auf Allmend befreit werden. Die weissen und blauen Zonen in der Innenstadt sollen deshalb in gebührenpflichtige Parkplätze oder in Güterumschlagsplätze umgewandelt werden. Für Anwohnende der Innenstadt soll eine spezielle Anwohnerparkkarte ausgestellt werden, welche zum Parkieren auf bestimmten gebührenpflichtigen Parkplätzen der Innenstadt (ohne zusätzliche Gebührenpflicht) und in der blauen Zone am Rande der Innenstadt berechtigt. Den Einkaufskundinnen und -kunden der Innenstadt sollen - in Ergänzung zum Angebot in den öffentlichen Parkhäusern - genügend gebührenpflichtige Kurz- und Mittelzeitparkplätze in akzeptabler Fusswegdistanz (max. 500 m) zur Verfügung stehen.

Können Sie diesem Massnahmenpaket für die Innenstadt grundsätzlich zustimmen? Teilen Sie die Ansicht, wonach das für die Innenstadt vorgesehene Parkregime zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beiträgt (Reduktion Suchverkehr, attraktiveres Einkaufen und mehr Sicherheit für Fussgänger und Fussgängerinnen) und nicht zu Umsatzeinbussen im Detailhandel führen wird? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort 5

Zustimmung

Frage 6

Unten ist die vorgesehene Prioritätenordnung unter Berücksichtigung des bestehenden Parkplatzangebots dargestellt.

Die Stadt Basel soll in erster Linie für Anwohnerinnen und Anwohner attraktiver werden, in zweiter Linie für die Wirtschaft, in dritter Linie für die Einkaufenden und in

letzter Priorität für die Berufspendlerinnen und -pendler. Die Prioritätensetzung ist nicht völlig widerspruchsfrei; so beeinträchtigt die tiefe Priorität der Pendler die Wirtschaft direkt, und innerstädtische Pendler werden benachteiligt, was sich auf die Wohnattraktivität negativ auswirkt. Insgesamt überwiegen die Vorteile - vor allem für die Wohnattraktivität - die aus diesen Inkonsistenzen erwachsenden Nachteile deutlich.

Diese Priorisierung gilt nicht strikt, sondern unterwirft sich bei der klein räumigen Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen der vorhandenen Nutzungsstruktur. Je nach Lage eines Parkplatzes wird die Verteilung der Parkiermöglichkeiten zugunsten des Einkaufs- und Wirtschaftsverkehrs vorgenommen.

Prioritäten:

1. Priorität: Anwohnerinnen und Anwohner (inkl. deren Parkplatz-Bedarf für Besucherinnen und Besucher) im Hinblick auf die Erhöhung der Wohnattraktivität
2. Priorität: Wirtschaft (Parkplatzbedarf für An-/Ablieferung und Aussendienst) im Hinblick auf eine effiziente Gewährleistung der Versorgung der Stadt mit den gewünschten Gütern und Dienstleistungen
3. Einkaufskundinnen und -kunden im Hinblick auf die Sicherung eines attraktiven Einkaufsstandorts.
4. Priorität: Beschäftigte und Auszubildende (MIV-Pendlerinnen und Pendler) im Hinblick auf die optimierte Ausnutzung des bestehenden beziehungsweise bewilligungsfähigen privaten Stellenangebotes und die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Können Sie - unter diesem Vorbehalt - der Prioritätenordnung grundsätzlich zustimmen? Wenn nicht, warum nicht? Wie würden Sie Ihre Prioritätenordnung begründen?

Antwort 6

Eher Zustimmung, obwohl bei dieser Priorisierung die Nicht-Autobesitzenden gar nicht berücksichtigt werden. Gerade in der vorbehaltenen kleinräumigen Umsetzung muss dieser Bevölkerungsteil besonders berücksichtigt werden.

Frage 7

Was halten Sie von der generellen Abschaffung der weissen Zone bzw. deren Umwandlung in primär blaue Zonen und sekundär gebührenpflichtige Parkplätze in der Stadt Basel?

Antwort 7

Wir stimmen der generellen Abschaffung der weissen Zone zu, deren Umwandlung in blaue Zonen aber nur bedingt: Diese neuen blauen Zonen sollen ähnlich wie in der Innenstadt gebührenpflichtig sein (ausser für APK).

Frage 8

Was halten Sie von der Anpassung der Gebührenhöhe der Anwohnerparkkarte im Sinne einer vermehrt verursachergerechten Anlastung der Parkierungskosten und damit geringeren Finanzierung über allgemeine Steuermittel?

Antwort 8

Eher Zustimmung. Die Gebührenhöhe soll kostendeckend sein und nicht über allgemeine Steuermittel finanziert werden.

Frage 9

Was halten Sie von der Einführung der Besucherparkkarte, wie dies in Bern und Zürich mit guten Erfahrungen heute schon praktiziert wird?

Antwort 9

Eher Ja: Jedoch soll die Besucherkarte nicht auf dem gesamten Stadtgebiet Gültigkeit haben.

Frage 10

Was halten Sie von der Anpassung des Geltungsbereichs der Anwohnerparkkarte zugunsten der Anwohnenden, in dem Sinne, dass die Karte neu nur noch von der im jeweiligen Postleitzahlkreis wohnhaften Bevölkerung und nicht mehr von dort ansässigen Geschäftsbetrieben für am Domizil immatrikulierte Fahrzeuge bezogen werden kann? Welche Alternativen schlagen Sie vor, falls Sie mit der vorgeschlagenen Änderung nicht einverstanden sind?

Antwort 10

Zustimmung

Frage 11

*Wie beurteilen Sie das vorgeschlagene Massnahmenpaket zur Entschärfung der Parkierungsproblematik in seiner Gesamtheit? Sind nach Ihrer Ansicht weitere Massnahmen nötig?
Wenn ja, welche (mit Begründung)?*

Antwort 11

In der Einleitung haben wir auf einige Punkte hingewiesen, die unserer Meinung nach im Konzept nicht berücksichtigt sind. Für ein Gesamtkonzept fehlen uns der Einbezug der nicht automobilen Stadtbevölkerung, die fehlende Verknüpfung mit bereits existierenden Plänen und Strategien (Politikplan des Regierungsrates, Aktionsprogramm Stadtentwicklung, Verkehrsplan etc). Ein Parkraumbewirtschaftungskonzept kann nicht losgelöst von städteplanerischen Überlegungen angegangen werden.
Auch vermissen wir Überlegungen und Massnahmen, wie das Parkraumbewirtschaftungskonzept uns dem Ziel weniger MiV/mehr öV näher bringen kann.