

# **VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL**

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone  
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

## **Stellungnahme der Verkehrsliga beider Basel zum**

# **«Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel»**

## **«Die Diskriminierungstendenz des Konzepts ist pharisäerhaft»**

**Der Verkehrsliga beider Basel angeschlossene  
Verbände und Organisationen:**

**ACS Sektion Basel  
ASTAG Sektion Nordwestschweiz  
Gewerbeverband Basel-Stadt  
Handelskammer beider Basel  
IG Kleinbasel  
Pro Innerstadt  
Stadtvereinigung Basel  
SVIT Sektion beider Basel  
TCS beider Basel  
VSCI Nordwestschweiz  
Wirtschaftskammer Basel-Landschaft**

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Die Verkehrsliga beider Basel, die über ihre Mitgliederorganisationen in Baselland und Basel-Stadt rund 120'000 Bewohnerinnen und Bewohner in beiden Basel repräsentiert, dankt für die Möglichkeit, zum «Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel», Stellung zu nehmen.

**Diese Stellungnahme beantwortet nicht einfach nur die 11 Fragen, die im Konzept gestellt werden, sondern umfasst auch einige grundsätzliche Überlegungen und Meinungen.**

## 1. Grundsätzliche Bemerkungen

Die Verkehrsliga beider Basel (VL) hat das Konzept eingehend studiert und muss feststellen, dass es eine Vielzahl wichtiger Konzeptgrundlagen bzw. Rahmenbedingungen bestenfalls nur antönt, ohne dazu nachvollziehbare Zahlen und Fakten oder zumindest klare Quellenangaben zu liefern, die eine seriöse Beurteilung und Bewertung zulassen.

Ausserdem muss es als grundsätzlicher Mangel bewertet werden, dass das Konzept nicht in einen grösseren Zusammenhang mit den mittelfristigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zielen des Wirtschaftsstandortes Basel bzw. Nordwestschweiz gestellt und seine Wirkung auch unter diesem Aspekt beurteilt wird.

### 1.1 Fehlende Darstellung der finanziellen Konsequenzen

Mit der Darstellung der anvisierten neuen Parkraumbewirtschaftung werden 10 Basismassnahmen (und entsprechende Folgemassnahmen) genannt, die teils ganz erhebliche Kostenfolgen haben werden. Dies wird – allerdings eher am Rande – auch angetönt mit Bemerkungen wie «erhöhter Verwaltungs- und Kontrollaufwand» usw.

**Es ist nach Meinung der Verkehrsliga absolut unmöglich, sich zur anvisierten Parkraumbewirtschaftung, insbesondere zur Beurteilung der Kosten und des Nutzens eine abschliessende Meinung zu bilden, ohne dass zumindest in Modellrechnungen offen deklariert wird, was dessen Umsetzung kosten soll:** Einerseits die Investitionskosten wie u.a. die Anschaffung, Programmierung und Installation der Sammelparkuhren, andererseits aber auch die laufenden Verwaltungskosten durch Wartung sowie insbesondere durch den offenbar deutlich erhöhten Kontrollaufwand mit neuen Parkiermöglichkeiten bzw. Ausnahmeregelungen, was ja auch – wie erwähnt – neues Kontrollpersonal erfordert.

Ebenso wird im Konzept nirgends dargelegt, wie hoch die neuen Gebühren einerseits mit den neuen Parkuhren, andererseits aber auch für die Anwohner-/Besucherparkkarten und Gewerbekarten angesetzt werden sollen. Es bleibt grösserenteils bei vagen Vergleichen mit anderen Städten oder bei nicht nachvollziehbaren Absichtserklärungen, dass z.B. die Stellplätze auf Allmend den

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Parkgebühren in den Parkhäusern angepasst werden sollen. Auch hier: Es ist unerlässlich, dass die Konzeptverfasser dazu ihre Preisvorstellungen offen kommunizieren.

Ebenso unerlässlich im Sinne der erforderlichen Transparenz ist es, wenn die Konzeptverfasser darstellen würden, wie hoch der erzielbare fiskalische Ertrag eingeschätzt wird, den der Kanton mit den offenbar teils massiven Gebührenerhöhungen – nach Abzug der Verwaltungskosten – erzielt.

Die VL kann sich deshalb des Eindrucks nicht erwehren, dass das vorgelegte «Konzept» zunächst eine möglichst hohe Zustimmung bewirken soll und dass erst zu einem späteren Zeitpunkt die finanziellen Konsequenzen – in erster Linie für die Basler Einwohnerschaft – aufgedeckt werden.

Man mag dazu im Baudepartement der Meinung sein, dass diese Kosten ja durch die Parkraumbenutzer getragen werden – insbesondere durch eine generelle Erhöhung der heute geltenden Gebühren. Man will aber anscheinend nicht wahrhaben, dass dieses Konzept letztlich nur wieder eine weitere neue fiskalische Abschöpfung vor allem der Basler Steuerzahler, aber auch der Konsumenten und Besucher ist, die mit dazu beiträgt, die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Basel weiter zu vermindern. Dies erst recht, weil der erwartete Nutzen dieses Konzepts nicht dargelegt wird.

**Die Verkehrsliga hält fest: Ohne transparente Darstellung der Kostenfolgen bzw. einer Gesamtrechnung lässt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Konzepts auch nicht in Ansätzen abschätzen. Es kann ja wohl nicht Aufgabe und Ziel der künftigen Parkraumbewirtschaftung sein, einen letztlich unverhältnismässigen Investitions- und Verwaltungsaufwand zu generieren, dessen Nutzen nur sehr gering ist (siehe auch nachfolgende Erwägungen).**

Die Verkehrsliga bewertet aus dieser Sicht das Konzept als unvollständig, im Grunde genommen sogar als unbrauchbar. Auf Grund der fehlenden Unterlagen ist die Verkehrsliga deshalb nicht in der Lage – und auch nicht bereit – dazu eine abschliessende Stellungnahme abzugeben.

### **1.2. Unstatthafte Abgeltung von gar nicht entstandenen Kosten**

Im Konzept wird immer wieder angesprochen, dass die Benützung von Allmendparkplätzen quasi verursacher- und leistungsgerecht abgegolten werden muss. So heisst es unter Punkt 5 des Konzepts:

*«Nutzerinnen und Nutzer von Parkplätzen auf der Allmend sollen im Vergleich zu heute verursacher- und leistungsgerechtere Benutzergebühren übernehmen. Die Nutzungsabgeltung eines Parkplatzes auf Allmend soll die Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten stärker als bisher decken und damit eine verursachergerechtere Finanzierung erlauben. Im Minimum die direkten Betriebs- und Unterhaltskosten (inkl. Administration, Distribution) sollen mit den Parkierungsgebühren gedeckt werden.»*

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Eine seltsame Begründung denn:

1. Wer auf Allmend parkiert, nutzt die Allmend nicht stärker, als wer darauf fährt. Er verursacht auch keine zusätzlichen Kosten, die Benutzungsgebühren rechtfertigen würden. Allmendparkplätze werden nicht speziell erstellt und müssen auch nicht speziell betrieben oder unterhalten werden. Sie sind nichts anderes als das Nebenprodukt längst erstellter Strassen, an die der Strassenbenutzer über verschiedene Steuern und Abgaben ohnehin seit jeher einen kostendeckenden Beitrag leistet.
2. Die Erstellungskosten sind längst bezahlt, und die Strassen müssen unterhalten werden – unabhängig davon, ob darauf parkiert wird oder nicht. Betriebskosten entstehen nur dadurch, dass der Staat steuernd eingreifen und die Nutzungsdauer oder den Kreis der Nutzungsberechtigten einschränken will. Insbesondere Parkplätze in der weissen Zone verursachen keinerlei Betriebskosten!
3. Verursacher- und leistungsgerechte Benutzungsgebühren können heute gar nicht festgelegt werden. Ihre Bemessung würde das Vorhandensein einer detaillierten Strassenrechnung voraussetzen, die sämtlichen andern Nutzern des Strassenraumes ihre Kosten anzulasten hätte. Rabatten, Trottoirs, Velostreifen und Busspuren fielen dabei von vorneherein weg, da diese nicht vom motorisierten Privatverkehr genutzt werden. Ebenso müssten die Kosten des von Tramschienen und Busspuren belegten Raumes dem Öffentlichen Verkehr angelastet werden. Die zahlreichen im Untergrund verlegten Leitungen werden schon seit eh und je von den Betreibern bzw. ihrer Kundschaft abgegolten: zum Teil durch einmalige Einkaufsgebühren (Kanalisationsbeiträge) oder durch wiederkehrende Benütznungsbeiträge. Die dabei verursachten Strassen-Instandstellungen werden anteilmässig ebenfalls von jenen Verursachern mitgetragen!
4. Wenn schon dem motorisierten Privatverkehr «verursachergerecht» die Kosten aufgerechnet werden, die er angeblich verursacht, so müsste demgegenüber zwingend auch der Nutzen mitbewertet werden, den Parkplätze insgesamt für die Stadt Basel bringen – vor allem auf wirtschaftlichem Gebiet. Oder anders formuliert: Es müsste dargestellt werden, welcher wirtschaftliche Schaden (inkl. immense Investitionskosten für den Ausbau z.B. des ÖV) entstehen würde, wenn Basel *keine* Parkplätze anbietet und damit alle Einwohner und Stadtbesucher zur Benutzung des ÖV und des Langsamverkehrs gezwungen wären.

**Bevor eine solche transparente und den obenstehenden Anforderungen entsprechende Strassenrechnung nicht besteht, kann man nicht im Ernst über verursacher- und leistungsgerechte Benutzungsgebühren diskutieren.**

In diesem Sinne wertet die Verkehrsliga die Absicht, die Stellplätze auf Allmend den Parkinggebühren in den Parkhäusern anzupassen, auch juristisch als sehr fragwürdig. Denn: Im Gegensatz zu den Erstellungs-, Unterhalts und Amortisationskosten eines Stellplatzes in einem Parkhaus sind diese Kosten bei einem Allmendparkplatz – wenn überhaupt – marginal.

## 1.3 Immenser neuer Administrationsaufwand ohne echten Nutzen

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept generiert eine Vielzahl von neuen Regelungen bzw. Ausnahmeregelungen, die für den normalen Einwohner und Parkraumbenutzer in der Praxis wohl kaum ausreichend verständlich kommuniziert werden können. Vor allem aber birgt diese neue Flut von Vorschriften die realistische Gefahr, dass sie im Verlaufe der Zeit immer noch mehr nachgebessert und verfeinert werden bzw. mit weiteren Ausnahmeregelungen ergänzt werden muss.

Das Resultat wird ein Regelwerk sein, das letztlich nur schwer nachvollziehbar ist, hingegen einen als immens zu bezeichnenden neuen und teuren Verwaltungsaufwand generiert, der selbstverständlich auf die Parkraumbenutzer überwältigt wird.

Und dies, ohne dass im Konzept auch nur annähernd plausibel belegt und dargestellt wird, welchen effektiven Nutzen diese neuen hohen Verwaltungskosten bringen: Sowohl für die betroffenen Anwohnern, als auch für die in der Stadt ansässigen Unternehmen und die Gesamtwirtschaft des Kantons.

## 1.4 Arbeitspendler sind nicht nur «Belastung» für Basel

Die Verkehrsliga nimmt mit einer gewissen Genugtuung zur Kenntnis, dass – im Gegensatz zur noch nicht allzu weit zurückliegenden Vergangenheit – im Konzept die Bedeutung der Konsumenten und Touristen für Basel insgesamt deutlich positiver bzw. wichtiger bewertet wird.

In diesem Sinne lehnt die VL allerdings klar ab, dass im Zusammenhang mit den Arbeitspendlern insgesamt, aber speziell auch im vorgelegten Konzept, weiterhin eine Haltung zu Tage tritt, welche die in der Stadt Arbeitenden noch immer in erster Linie als «Belastung» bewertet. Die VL hält fest, dass Arbeitspendler bei weitem nicht nur Kosten (u.a. durch Verkehr) verursachen, sondern auch einen erheblichen wirtschaftlichen Nutzen für Basel generieren: einerseits durch die Wertschöpfung, die sie am Arbeitsplatz Basel schaffen, andererseits aber auch als Dauer-Konsumenten, beispielsweise mit ihrer Verpflegung, aber auch mit ihren Einkäufen, Besuchen kultureller Angebote der Stadt usw.

Zudem «belasten» die Pendler manche Teile der Infrastruktur nicht im gleichen Masse wie die Bewohner. Schliesslich: Auch die ausländischen Pendler bezahlen in unserem Kanton Steuern, ohne dafür jedoch Gegenleistungen zu erhalten.

**Die VL fordert die Verfasser des Konzepts auf, die für Basel grosse Bedeutung der Arbeitspendler angemessen zu berücksichtigen – auch in der Zugänglichkeit des Arbeitsplatzes mit dem privaten Motorfahrzeug, die nicht nur einäugig aus der Sicht Basels betrachtet werden darf.**

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

## 1.5. Restriktionen der Parking- und Luftreinhalteverordnung anpassen

In diesem Zusammenhang verweist die VL auf eine auch im vorgelegten Konzept angesprochenen Missstand hin, der endlich behoben werden muss – gerade unter dem Stichwort «Parkraumbewirtschaftung». Die Parkingverordnung und die Luftreinhalteverordnung beschränken in unhaltbarem Ausmass den Bau von privaten Parkings, die vor allem in den Unternehmen dafür sorgen (würden), einen Teil der Arbeitspendler-Parkplätze sicherzustellen (jüngstes Beispiel Parking «Bahnhof Ost»).

**Wenn schon im Konzept festgehalten wird, dass Arbeitspendler bestenfalls private Parkflächen nutzen sollten, so sind die in den beiden genannten Verordnungen bestehenden Restriktionen deutlich zu lockern.**

## 1.6. Fragwürdige Kompatibilität zum Neuen Verkehrsregime Innerstadt

Das Konzept geht mit gewissen Annahmen und Lösungsansätzen offensichtlich recht nonchalant um. So wird festgehalten, dass die Parkplätze in der Innerstadt vor allem für Kundinnen und Kunden sowie für Anwohner nutzbar sein sollen.

Einmal abgesehen davon, dass im ganzen Konzept nirgends genau festgehalten ist, was als Innerstadt definiert ist, fragt sich die VL, ob diese Absichtserklärungen auch konform sind mit dem Neuen Verkehrsregime Innerstadt, das neue erhebliche Restriktionen einerseits der Zufahrten und andererseits des Parkiertraumes vorsieht.

Auch hier: Es fehlt an der notwendigen Transparenz, die es erlauben würde, Kosten, Nutzen und Praxistauglichkeit des Konzepts zu beurteilen.

## 1.7. Feststellungen und Annahmen, die mehr als nur «naiv» sind.

Vor allem im Anhang 3 «Wirkung und Massnahmen» werden verschiedentlich Aussagen gemacht, die als geradezu naiv bewertet werden müssen.

Beispielsweise:

- «Die vergünstigte Vermietung von Nacht-Parkplätzen in staatlich verwalteten Parkhäusern kann evtl. für die Anwohnerschaft innerhalb einer bestimmten Fusswegdistanz (max. 500m) Anreize schaffen, einen Personenwagen anzuschaffen, womit eine schwache anwohnerbezogene Zusatznachfrage nach Stellplätzen resultieren würde.»

**Die Verkehrsliga kann sich schlicht nicht vorstellen, dass der Entscheid für ein Auto von einem (letztlich teuren und häufig unsicheren) Nachtparkplatz abhängt.**

- Eine ähnliche Qualifikation muss zu Aussagen abgegeben werden, wie etwa, dass Parkplätze in Parkhäusern nachts zu günstigen Tarifen an Anwohner

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

«teilvermietet» werden können/sollen. Die Verkehrsliga fragt sich bei solchen naiven Vorstellungen, wie dies in der Praxis denn gehandhabt werden soll; beispielsweise ab wann ein Anwohner einen solchen Stellplatz benutzen darf: ab 19 Uhr? ab 24 Uhr? Und wo stellt der Anwohner vorher sein Fahrzeug ab? Was, wenn ein Anwohner einen freien Tag hat oder krank ist – der Stellplatz also tagsüber gar nicht frei würde?

- Fragwürdig sind auch Aussagen, dass es das Ziel sei, für Einkaufende Parkraum zur Verfügung zu stellen, der nicht weiter als 500 Meter von der Innerstadt entfernt liegt. Wie man diese Innerstadt definiert und was mit den Distanz 500 Meter gemeint ist, wird offen gelassen. So sind verschiedene Parkhäuser am City-Ring (Elisabethen, Steinen, City-Parking) vom Zentrum der Innerstadt (Marktplatz) deutlich weiter als 500 Meter entfernt. Eine Klärung solcher und weiterer Aussagen ist zwingend erforderlich.
- Schliesslich wundert sich die Verkehrsliga über die Absicht, auch die Parkplätze auf dem Bruderholz neu zu bewirtschaft (in blaue Zonen umzuwandeln). Dies mit der Begründung, die Plätze könnten sonst durch Arbeitspendler quasi «missbraucht» werden.

**Mit Verlaub: Diese Vorstellung entbehrt jeglicher Realitätsnähe, denn der Weg vom Bruderholz bei dessen vergleichsweise schlechter ÖV-Erschliessung schafft nun wirklich kaum Anreize für Arbeitspendler, dort oben Parkplätze zu «missbrauchen». In diesem Sinne sind die damit im Konzept genannten Massnahmen und Kostenfolgen sinnlos bzw. aus dem Fenster hinaus geworfenes Geld, das bei den Anwohnern des Bruderholz über eine APK dann wieder einkassiert werden soll. Die VL erwartet diesbezüglich doch etwas mehr Vernunft und Realitätssinn.**

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

## Fazit der Verkehrsliga:

Aus allen unter Punkt 1 der VL-Vernehmlassung genannten Aspekten beurteilt die Verkehrsliga beider Basel das vorgelegte Konzept als nicht brauchbar. **Die Verkehrsliga lehnt dieses Konzept aus den genannten grundsätzlichen Überlegungen heraus strikte ab. Denn:**

1. In der vorgelegten Fassung steckt die «Katze noch tief im Sack». Die aus dem Konzept entstehenden Konsequenzen werden verschwiegen: Einerseits die notwendigen Investitionen sowie der Verwaltungsaufwand, andererseits die Höhe der neuen Gebühren zulasten der Einwohner, des Gewerbes, der Konsumenten und Besucher sowie der Arbeitspendler. Diese Konsequenzen sind zumindest in Modellrechnungen zuerst vorzulegen und vor weiteren Entscheidungen zum Konzept offen zu kommunizieren.
2. Die VL ist überzeugt, dass die Zielsetzungen des Konzepts (Seite 3/24) in der vorgeschlagenen Vorgehensweise nicht erreicht werden können. Die «Parkraumbewirtschaftung Basel-Stadt» ist nichts anderes als der Versuch, mit einem immensen neuen Administrationsaufwand nicht nur den behördlichen Verwaltungsapparat erneut massiv aufzublähen, sondern auch gleichzeitig neue Fiskalabgaben für die Staatskasse zu generieren. Der im Konzept genannte «möglichst hohe Nutzen» entsteht nur für die Staatskasse und für den «Verwaltungsapparat».

**Das Konzept ist zu überarbeiten und mit den unerlässlichen Grundlagen zu ergänzen bzw. zu korrigieren, bevor es abschliessend einigermaßen sinnvoll beurteilt werden kann.**

## 2. Antworten zum Fragebogen

Obwohl die Verkehrsliga das vorgelegte Konzept als nicht brauchbar beurteilt, versucht sie dennoch, die gestellten Fragen zu beantworten und teilweise zu erläutern. **Die VL legt jedoch Wert auf die Feststellung, dass diese Beantwortung keine grundsätzliche Zustimmung zum Konzept bedeutet.**

### Frage 1

Die VL ist nicht damit einverstanden, dass der Parkraum auf Allmend nicht mehr im heutigen Ausmass als teilweise kostenloses, zeitlich unbeschränkt nutzbares öffentliches Gut angeboten werden soll. Insbesondere lehnt die VL ab, alle Allmendparkplätze zu bewirtschaften. Hier erlauben wir uns auch die dringliche Frage, woraus sich der Gegenwert zur jetzigen Motorfahrzeugsteuer zusammensetzt.

Mit dem Ziel, den Anwohnern, den Besuchern, den Kunden und dem Wirtschaftsverkehr möglichst grosse Parkierungschancen in Zielnähe offerieren zu können, ist die VL einverstanden. Die dafür vorgeschlagenen Massnahmen sind dafür allerdings nicht geeignet.

Die Gründe für diese Einschätzung sind in dieser Vernehmlassung ausführlich unter Punkt 1.2 ausgeführt.

### Frage 2

Das Langzeit-Parkplatzangebot auf Allmend dient bereits heute vorwiegend der auf Stadtgebiet wohnhaften Bevölkerung. Es wird zwar heute, allerdings nur teilweise, von auswärtigen Beschäftigten belegt; doch ist das Ausmass dieser Belegung schon heute aufgrund der schon länger eingeführten Anwohnerparkkarten gering.

Es darf nicht vergessen werden, dass die noch vorhandenen Parkplätze in der weissen Zone nicht vollständig auswärtigen Beschäftigten zur Verfügung stehen; sie werden auch von den Anwohnern selbst sowie von ihren Gästen wie auch vom Gewerbe benützt. Das auswärtigen Beschäftigten zur Verfügung stehende Langzeit-Parkplatzangebot ist deshalb schon heute sehr klein.

Die VL stimmt deshalb der Aussage nicht zu, das Langzeit-Parkplatzangebot solle nicht mehr im heutigen (bereits geringen) Ausmass von auswärtigen Beschäftigten belegt werden können.

### Frage 3

Auch die Aussage, die in Frage 3 gemacht wird, lehnt die VL ab. Siehe Begründung unter Punkt 1.2 dieser Vernehmlassung.

## Frage 4

Die VL ist überzeugt, dass die vorgeschlagenen Gebührenerhöhungen, Gebührendifferenzierungen und Parkierungsrestriktionen keine höherwertige Gegenleistung zur Folge haben. Dies gilt insbesondere in den Wohnquartieren, speziell in solchen, in denen keinerlei Parkplatznot besteht, wie zum Beispiel auf dem Bruderholz.

Dort, wo der Parkraum schon heute knapp ist, wird auch eine Verteuerung der Anwohnerparkkarten und die Aufhebung der weisse Zone den Anwohnern – ausser höheren Gebühren – nichts bringen. In Wohnquartieren ist auch der Nutzen für den Einkaufsverkehr nicht ersichtlich.

Einer vollständigen Aufhebung gebührenfreier Parkplätze könnten wir höchstens in den Quartieren Innenstadt Grossbasel und Kleinbasel zustimmen, doch dürfte gerade dort der Effekt gering sein.

## Frage 5

Da die weissen und blauen Zonen in der Innenstadt schon heute eine derart geringe Anzahl von Parkplätzen (konkret gem. Konzept 177 Plätze) aufweisen, glaubt die VL nicht an einen grossen Effekt einer Umwandlung gebührenfreier Parkplätze in gebührenpflichtige Parkplätze. Die Ausgabe einer Anwohnerparkkarte für Anwohner der Innenstadt wird grundsätzlich begrüsst, sofern das Kosten-/Nutzenverhältnis stimmt.

Insbesondere begrüsst die VL die Aussage, den Kunden der Innenstadt sollen in Ergänzung zum Angebot in den öffentlichen Parkhäusern genügend gebührenpflichtige Kurz- und Mittelzeitparkplätze in akzeptabler Fusswegdistanz zur Verfügung stehen. Nach Meinung der VL steht aber die ständige Aufhebung von Parkplätzen auf Allmend und das neue restriktive Verkehrsregime Innenstadt in der City in diametralem Gegensatz zu dieser richtigen Aussage. Konsequenterweise müsste als Folge dieser Aussage überall dort, wo es verkehrstechnisch möglich ist, ausserhalb der Fussgängerzone das Parkieren wieder gestattet werden, was die VL natürlich begrüssen würden.

In diesem Sinne (und nur in diesem!) stimmt die VL der Aussage in Frage 5 zu.

## Frage 6

Mit der im Konzept genannten Prioritätenordnung ist die VL nicht einverstanden.

Für die Stadt Basel sind nicht nur die Einwohner und das einheimische Gewerbe, sondern ebenso stark die auswärtigen Konsumenten, Besucher von kulturellen Veranstaltungen und Touristen sowie nicht zuletzt die Arbeitspendler von ganz

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

zentraler Bedeutung. Denn gerade die Pendler generieren die hohe Wertschöpfung der Basler Wirtschaft generieren und sind darüber hinaus ein wichtiger Konsumentenkreis. Eine derart tiefgreifende Diskriminierung gerade der Arbeitspendler bezüglich Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, wie sie das Konzept anvisiert, ist wirtschaftlich unakzeptabel und auch rechtlich fragwürdig.

Dies erst recht, weil der Kanton Basel-Stadt über seine Gesetzgebung (Baugesetze, Parkingverordnung, Luftreinhalteverordnung) den in Basel ansässigen Unternehmen weitgehend verunmöglicht, für ihre Mitarbeitenden auf eigene Kosten und auf privatem Raum ausreichend Parkplätze zur Verfügung zu stellen (siehe u. a. Appellationsgerichtsentscheid zur Parkplatzerhöhung «Bahnhof Ost»).

Die Diskriminierungstendenz des Konzepts ist darüber hinaus «pharisäerhaft» angesichts der Tatsache, dass – wie einem kürzlich erschienenen Bericht der BaZ zu entnehmen war – die kantonale Verwaltung rund 500 bis 700 Personen- und Lieferwagen (ohne Polizei, Feuerwehr, Sanität, Stadtreinigung usw.) immatrikuliert hat, die offenbar zwecks optimaler Mobilität den Verwaltungsangestellten für Dienstfahrten (wohl hauptsächlich auf Stadtgebiet) zur Verfügung stehen. Wenn es schon für die Verwaltung (auch aus dem BD) nicht zumutbar ist, notabene auf Stadtgebiet auch für Dienstfahrten den ÖV bzw. Langsamverkehr zu nutzen, so kann dies doch nicht im Ernst von Auswärtigen verlangt werden. In diesem Sinne predigt die Verwaltung Wasser, trinkt aber selbst Wein.

### Frage 7

Wie bereits in den vorhergehenden Antworten dargestellt, lehnt die VL die generelle Abschaffung der weissen Zone in den Wohnquartieren ausserhalb der Altstädte Grossbasel und Kleinbasel ab.

Ausserdem ist es rechtlich unzulässig, keinerlei unbeschränkt nutzbare und kostenlose Parkplätze anzubieten. Das Bundesgericht hat in ständiger Rechtsprechung für die Einführung gebührenpflichtiger Parkplätze verlangt, dass in angemessenem Abstand genügende Parkplätze vorhanden sind, auf denen Fahrzeuge unentgeltlich abgestellt werden können. Dieser Bundesgerichtsentscheid ist zu respektieren!

*(BGE 112 Ia 42; 89 I 541; 94 IV 31; 100 IV 100).*

### Frage 8

Die VL lehnt die Anpassung der Gebührenhöhe der Anwohnerparkkarte ab.

Zum Einen sind die Parkierungskosten nicht bezifferbar und nicht nachgewiesen, und zum Andern sind in Basel zahlreiche Gebühren wie auch die Steuern höher als anderswo. Die Parkkarte darf deshalb ohne weiteres etwas billiger und Basel in dieser Hinsicht etwas attraktiver sein.

## Frage 9

Die Einführung einer Besucherparkkarte begrüsst die VL – und zwar auch dann, wenn die weisse Zone nicht aufgehoben wird. Besuche dauern oft länger als anderthalb Stunden, weshalb Besucher oft Mühe haben, einen Parkplatz zu finden. Dies gilt insbesondere für Wochenendbesuche an Samstagen! Die Besucherparkkarte darf aber nicht prohibitiv teuer sein. Und sie muss einfach erhältlich sein.

## Frage 10

Die VL hat nichts dagegen, wenn die Anwohnerparkkarte nicht mehr von ansässigen Geschäftsbetrieben für die am Domizil immatrikulierten Fahrzeuge bezogen werden kann, wenn gleichzeitig die Gewerbeparkkarte so angepasst wird, dass für das Gewerbe – und zwar auch für Gewerbebetriebe von ausserhalb des Kantons – keinerlei Nachteil entsteht. Andererseits hält die VL die Anpassung des Geltungsbereiches der Anwohnerparkkarte für überflüssig, da sich unter der geschilderten Voraussetzung an der Parkplatznutzung nichts ändert: Hinter der Windschutzscheibe eines Gewerbefahrzeugs steckt dann lediglich eine andere Parkkarte!

## Frage 11

Insgesamt hält die VL das vorgeschlagene Massnahmenpaket zur Entschärfung der Parkierungsproblematik für absolut ungeeignet. Die VL verweist dabei auf die unter Punkt 1 ihrer Vernehmlassung genannten Gründe.

Als einzigen Vorteil vermag die VL zu erkennen, dass insgesamt wohl der Parkplatzsuchverkehr für kostenlose Parkplätze etwas abnehmen würde. Im Übrigen aber bringt das Massnahmenpaket (wie übrigens auf Seite 12 des Konzeptes zugegeben) erhebliche Investitions- und Betriebskosten (Kontrollaufwand) mit sich, der durch die höheren Gebühren von den Anwohnern, der Wirtschaft und den Kunden bezahlt werden muss.

Dieser erhebliche Mehraufwand, der zwingend im Sinne einer Aufwand-/Kosten-Rechnung noch zu detaillieren wäre, steht mit grösster Wahrscheinlichkeit in keinem Verhältnis zum Nutzen, der sich – wie erwähnt – wohl nur in einer geringfügigen Reduktion des Suchverkehrs auswirken würde.

**Wirklich entschärft werden kann die Parkplatzproblematik nach Überzeugung der VL nur dadurch, dass die vorhandene, zum Parkieren geeignete Allmend nicht mit Parkverboten belegt wird, sondern fürs Parkieren nutzbar bleibt bzw. zum Parkieren wieder nutzbar gemacht wird.**

Birsfelden, 9. März 2005