

Basel, 26. August 2009

Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel (Rahmenkredit)

Stellungnahme des Gewerbeverbands Basel-Stadt (GVBS) und der Handelskammer beider Basel (HKBB) anlässlich des Hearings in der UVEK des Grossen Rates vom 26.08.2009

Grundsätzliche Bemerkungen

Die Wirtschaftsverbände (GVBS und HKbB) erachten die Grundlagen für die Erarbeitung eines neuen Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die Stadt Basel als ungenügend.

Als eines der heutigen Hauptprobleme wird der Parkplatz-Suchverkehr in den Basler Quartieren geltend gemacht; dieser Suchverkehr wird im Ingress des Ratschlages zur Parkraumbewirtschaftung jedoch nicht quantifiziert. Zudem wird im Ratschlag nicht dargelegt, auf welche Weise und in welchem Ausmass der Suchverkehr in den Quartieren nach Inkraftsetzung des neuen Parkraumbewirtschaftungsregimes effektiv reduziert werden kann.

Es ist im Weiteren anzumerken, dass man aufgrund des Titels der Vorlage („Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“) von einem für das ganze Basler Stadtgebiet geltenden Regime ausgeht; die vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung betrifft jedoch lediglich ein Drittel der in Basel vorhandenen Parkplätze (Parkplätze auf Allmend).

Regionale Zusammenarbeit: eine Parkraumbewirtschaftung für Stadt und Land

In den Baselbieter Agglomerationsgemeinden laufen derzeit Diskussionen bzgl. der Einführung oder Änderung eigener Parkraumbewirtschaftungssysteme. Aus Sicht der Wirtschaftsverbände ist dies insb. im Zusammenhang mit der Gewerbeparkkarte von grosser Relevanz. Auch wenn positiv bemerkt werden kann, dass die Preise für die Gewerbeparkkarten im Kanton BS mit der neuen Parkraumbewirtschaftung nicht erhöht werden würden, so ist es nicht nachvollziehbar, dass der Kanton BS mit der Vorlage nicht wartet, bis die Frage bzgl. einer gemeinsamen Gewerbeparkkarte für die Kantone BS und BL (oder zumindest für die Basler Agglomerationsgemeinden) abschliessend geklärt werden konnte. Im Herbst ist ein Runder Tisch mit den beteiligten Akteuren aus Wirtschaft und Verwaltung der beiden Kantone BS und BL geplant. Bzgl. der Gewerbeparkkarte ist im Weiteren noch anzufügen, dass die Wirtschaftsverbände nicht einsehen, weshalb der erstmalige Bezug einer Parkkarte nach wie vor nur via einen Gang zum Schalter möglich sein soll.

Die Koordination zwischen den beiden Kantonen ist jedoch auch bzgl. der Einführung einer Stadtparkkarte zwingend, da die Pendler sowohl im Stadtgebiet als auch in den Agglomerationsgemeinden auf Parkraum angewiesen sind.

Aufhebung von 12'000 heute nicht bewirtschafteten Parkplätzen (10'000 in weisser Zone, 2'000 unmarkiert): die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen können im gemäss Vorlage zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht gewährleistet werden

Aus Sicht der Wirtschaftsverbände müssen zuerst die Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche die Konsequenzen einer Aufhebung der nicht bewirtschafteten Parkplätze in der Stadt Basel abfedern können.

Problematik für Pendler und Unternehmen (KMU):

Viele Pendler aus den umliegenden Gemeinden sowie auf dem grenznahen Ausland sind heute auf die Parkplätze in der weissen Zone angewiesen, da ihnen an ihrem Arbeitsort kein Parkplatz zur Verfügung gestellt werden kann und weil das Parkieren sonst nur entweder zeitlich begrenzt oder aber zu sehr hohen Tarifen (Parkhäuser) möglich ist. Diese Arbeitnehmer/-innen, welche für den Wirtschaftsstandort Basel enorm wichtig sind, sowie auch die betroffenen Unternehmen würden mit einer Aufhebung der weissen Zone (ohne dass vorgängig neue Parkhäuser in den Quartieren oder neue Park&Ride-Angebote zur Verfügung gestellt werden) vor ein grosses Problem gestellt. Dies trifft insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) hart, da diese meistens weder die notwendigen Platz- noch Geldressourcen haben, um ihren Mitarbeitenden eine Parkiermöglichkeit in der Nähe der Firma zu einem vernünftigen Preis zur Verfügung zu stellen.

Die heute bestehende restriktive Regelung in der Parkraumverordnung des Kantons BS muss zwingend gelockert werden, damit Private und Firmen, die neue Parkplätze zur Verfügung stellen möchten, diese auch realisieren können. Die Regelung im Kanton BS ist im Vergleich zu anderen Kantonen (insb. zum Kanton BL, wo es gar Auflagen zur Förderung der Realisierung von Parkplätzen gibt) sehr restriktiv.

Die Parkraum-Initiative, für welche noch bis am 3. Oktober 2009 (Fehler im Ratschlag!) die Frist für die Unterschriftensammlung läuft, hat zum Ziel, dass Private und Firmen auf einfachere Weise Parkplätze realisieren können; ihr kommt im Zusammenhang mit diesem Vorschlag für eine neue Parkraumbewirtschaftung demnach eine grosse Bedeutung zu.

Die Wirtschaftsverbände anerkennen, dass es aus ökologischen Gründen und aufgrund der Stauentwicklung in der Region Basel sehr sinnvoll ist, wenn möglichst vieler Pendler/-innen auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Dies ist zum einen jedoch nicht für alle Arbeitnehmenden möglich, da der Zeitaufwand bei der Anreise mit dem ÖV zu gross ist und/oder weil sie für die Verrichtung ihrer Arbeit auch während des Tages auf Mobilität und somit auf ihr Auto angewiesen sind. Zum anderen fehlen heute die notwendigen Anreize, dass mehr Personen auf den ÖV umsteigen; hier seien vor allem die heute noch fehlenden Park&Ride-Anlagen im grenznahen Ausland (Weil am Rhein und St. Louis) genannt.

In diesem Zusammenhang ist auf die Park&Ride-Initiative, deren Frist für die Unterschriftensammlung ebenfalls am 3. Oktober 2009 abläuft und welche die Erstellung von Park&Ride-Anlagen am Stadtrand forcieren will, hinzuweisen.

Problematik für Unternehmen, deren Mitarbeitenden auf Mobilität angewiesen sind:

Nicht alle Unternehmen können es sich leisten, für all ihre Mitarbeitenden eine Gewerbeparkkarte zu erwerben. In vielen Branchen (insb. der Baubranche) sind Arbeitseinsätze an wechselnden Orten nicht immer im Voraus planbar, so dass ein Mitarbeiter, der für seine reguläre Tätigkeit eigentlich keine Gewerbeparkkarte benötigt, innerhalb eines Tages plötzlich an 3-4 Orten eingesetzt werden muss. Aus Zeit- und Kostengründen muss ein Parkieren möglichst nahe am Einsatzort möglich sein. Dies konnte heute oft nur mit Hilfe der Parkplätze in der weissen Zone gewährleistet werden; fallen diese Parkplätze weg, so stehen die Unternehmen vor einem neuen Problem in ihrer täglichen Arbeit. Die Kosten und der administrative Aufwand würden für die Unternehmen beträchtlich steigen, wenn diese für ihre Mitarbeitenden in kurzer Frist Besucherparkkarten organisieren müssten.

Die Wirtschaftsverbände anerkennen die Problematik, dass die weisse Zone heute oftmals auch missbraucht wird, indem Personen ihren Wagen während Wochen dort deponieren, so dass für diejenigen Personen, welche im Quartier einen Parkplatz brauchen, die entsprechenden Parkfelder blockiert sind. Dieses Problem könnte mit einer Bewirtschaftung aller Parkplätze zwar sicherlich gemindert werden; dies kann aber erst dann auf eine wirtschaftsverträgliche Weise geschehen, wenn die Unternehmen und Arbeitnehmenden in den Quartieren bereits vorher neuen Parkraum erhalten, der sowohl erschwinglich ist als auch den Mobilitätsansprüchen der betroffenen Personen genügt.

Zusammenfassend muss gesagt werden, dass das Regime strenger wird, ohne dass von Beginn weg Alternativen angeboten werden können. Dieser Engpass wird mit dem vorliegenden Ratschlag bewusst in Kauf genommen.

Verwendung der zusätzlichen Einnahmen für die Erstellung von Quartierparkings und Park&Ride-Anlagen (Fonds): richtig, aber erfolgt zu spät

Das Vorhaben, die zusätzlichen Einnahmen für den dringend notwendigen zusätzlichen Parkraum in den Stadtquartieren sowie am Stadtrand zu verwenden, ist zu begrüssen. Es ist insofern aber nicht durchdacht, dass die zusätzlichen Parkplätze und die Park&Ride-Anlagen benötigt werden, bevor die Aufhebung der weissen Zone (resp. der nicht bewirtschafteten Parkplätze) schrittweise beginnen kann. In diesem Sinne muss der zusätzliche Parkraum geschaffen werden, bevor die neue Parkraumbewirtschaftung in Kraft gesetzt wird. Nur so können Engpässe und Probleme für Unternehmen und Pendler verhindert werden.

Es wäre beispielsweise auch möglich, die in einem späteren Zeitpunkt durch ein neues Bewirtschaftungssystem der Parkplätze eingenommenen Gelder rückwirkend via einen Fonds für die Erstellung des neuen Parkraumes zu verwenden.

Der im Ratschlag vorgeschlagene Fonds würde während 4-5 Jahren eine Deckungslücke aufweisen; sprich: in den ersten 5 Jahren wäre eine Realisierung von zusätzlichem Parkraum wohl noch gar nicht möglich. Das Ziel muss darin bestehen, diese Deckungslücke von Beginn weg zu schliessen. Es stellt sich auch die Frage, ob der Fonds nicht auch noch mit anderen Mitteln gespeist werden kann als mit den voraussichtlichen zusätzlichen Einnahmen durch Parkometer und Parkkarten.

Der im Ratschlag vorgeschlagene „Fonds-Rat“ ist aus Sicht der Wirtschaftsverbände unnötig. Der Verwendungszweck der Fonds-Gelder sollte klar geregelt sein, so dass nicht noch ein Gremium situationsbezogen darüber befinden muss.

Preisansätze für Parkkarten / Stadtparkkarte ist für Angestellte von Basler Unternehmen keine Option

Die Preisansätze für Anwohnerparkkarten sind (insbesondere im Schweizweiten Vergleich) durchaus in Ordnung. Auch wird anerkannt, dass die Preise für die Gewerbeparkkarten im Kanton BS nicht angehoben werden.

Im Wissen darum, dass viele Unternehmen (KMU) bei einer allfälligen Umsetzung der neuen Parkraumbewirtschaftung für ihre Mitarbeitenden von den neuen Stadtparkkarten Gebrauch machen müssten (da das System sonst gar keine anderen Möglichkeit vorsieht), muss festgestellt werden, dass die Ansätze für diese Parkkarte viel zu hoch sind (2'000 resp. 3'000 Franken). Das wäre für ein Unternehmen mit 10 Arbeitnehmenden, die pendeln, und für die kein Parkraum zur Verfügung steht, mit Kosten von bis zu 30'000 Franken pro Jahr verbunden. Zudem kann der Preisansatz für eine Stadtparkkarte nicht eins zu eins mit den gängigen Preisen für einen fixen Parkplatz am Arbeitsort verglichen werden; bei der Miete eines Parkplatzes besteht die Sicherheit, dass einem immer ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort zur Verfügung steht – mit einer teuren Stadtparkkarte hat man hingegen noch keinerlei Garantie auf einen freien Parkplatz.

Besucherparkkarte: sinnvolle Ergänzung des heutigen Parkraumbewirtschaftungssystems der Stadt Basel

Die Einführung einer Besucherparkkarte, mit welcher man für 8 Franken einen halben und für 15 Franken einen ganzen Tag in der blauen Zone parkieren kann, ist sehr sinnvoll; dies insbesondere für Firmen und Hauseigentümer, die keine Besucherparkplätze zur Verfügung stellen können. Die Preisansätze sind im Vergleich mit anderen Städten, die bereits eine solche Parkkarte eingeführt haben (bspw. Bern), in Ordnung.

Finanzierung und technische Fragen bzgl. der Umsetzung des neuen Parkraumbewirtschaftungssystems

Aufgrund der Probleme, mit welchen gewisse Kreise, insb. die KMU und die pendelnden Arbeitnehmer/-innen, bei einer Einführung des neuen Parkraumregimes (insb. der Aufhebung der weissen Zone) rechnen müssen, kann einem Rahmenkredit für die Finanzierung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zugestimmt werden. Zuerst müssen die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, wie sie die Wirtschaftsverbände schon seit langem fordern; der GVBS und die HKbB sind demnach auch gerne bereit, die Forcierung des Baus von Quartierparkings und neuen Park&Ride-Anlagen, die es den Pendler/-innen ermöglichen, auch mit Benützung des ÖV rechtzeitig an ihren Arbeitsplatz zu kommen, zu unterstützen.

Die Wirtschaftsverbände fordern, dass bzgl. der Kosten und der Finanzierung Transparenz geschaffen wird. So wird im vorliegenden Ratschlag nur von den zusätzlichen Einnahmen gesprochen; vor der Vergabe eines Rahmenkredits ist es aber wichtig, dass man in Kenntnis der Gesamtkosten und der Gesamteinnahmen ist.

Ein Drittel der zusätzlichen Einnahmen wird auf das Erteilen von Bussen zurückgeführt; hierfür benötigt es jedoch zusätzliches Personal für die Kontrollen (gemäss Ratschlag 30 Mitarbeitende der Polizei), welches wiederum hohe Kosten verursacht. Aus Sicht der Wirtschaftsverbände steht dies in keinem Verhältnis.

Die technische Umsetzung des neuen Parkraumbewirtschaftungssystems kommt im Schweiz- und sogar Europaweiten Vergleich einem Novum gleich. Es sollte zuerst eine Studie vorliegen, wie die Umsetzung der zu grossen Teilen auf elektronischen Systemen basierenden Parkraumbewirtschaftung in der Praxis wirklich aussehen könnte. Es besteht die Gefahr, dass die Benutzer/-innen überfordert sein könnten. Daher müssten hier vorerst noch weitere Informationen vorliegen.