



Vernehmlassungsfragebogen: Künftige Parkierungspolitik

Revision Parkplatzbewirtschaftungsverordnung (PRBV) Anpassungen im Umweltschutzgesetz (USG) Anpassungen im Bau- und Planungsgesetz (BPG)

Die Vernehmlassung zur künftigen Parkierungspolitik dauert vom 15. März 2018 bis zum 31. Mai 2018.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme dieses Formular auf www.regierungsrat.bs.ch/geschaefte/vernehmlassungen herunterladen und uns **elektronisch** zustellen (simon.kettner@bs.ch, Betreff: Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik). Falls Sie das Formular lieber auf Papier bearbeiten, schicken Sie Ihre Antwort an:

Amt für Mobilität
Simon Kettner
Dufourstrasse 40/50
Postfach
CH-4001 Basel

Ihre Angaben

Organisation / Institution: wettstein21 (Verein)

Strasse und Nr.: Alemannengasse 93

PLZ und Ort: 4058 Basel

Land: Schweiz

Kontaktperson Name / Vorname: Rivetti Roberto

Kontaktperson E-Mail-Adresse: roberto.rivetti@wettstein21.ch (www.wettstein21.ch)

Ort und Datum: Basel, 31.05.2018

Unterschrift (für Papierversand):

Formular bis spätestens 31. Mai 2018 elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

1. Einleitende Fragen

1. Erachten Sie es als sinnvoll, in allen Quartieren eine maximale Auslastung der Strassenparkplätze von 90 bis 95% anzustreben, um eine genügende Parkplatzverfügbarkeit sicherzustellen und den Parksuchverkehr zu reduzieren?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Dies ist nicht sinnvoll.

Es genügt, dem/-r Autofahrer/-in mitzuteilen, ob bzw. wo ein Parkplatz am gewünschten Zielort oder in seiner Nähe verfügbar ist, damit er seine Entscheidung treffen kann, wie er den Zielort erreichen kann und will. Stichwort: Aussicht auf freie Parkplätze. Dies ist mit modernen Mitteln, die zu implementieren wären, heutzutage möglich (Tracking auf Ebene des Einzelparkplatzes, App-Steuerung, Abrechnung über App/Plattform, nachfrageorientierte Preise etc.). Damit lässt sich eine für alle Verkehrsteilnehmer transparente und dynamische Auslastung bis zu 100% erreichen – und nicht mehr (mittels geeigneter Massnahmen)!

Es liegt in der Natur der Sache, dass in einer Stadt die Zahl der Parkplätze begrenzt ist. Dafür sorgen zu wollen, dass für jeden überall immer Parkplätze, und dann noch am besten direkt vor der Haustür (Anwohnende) oder beim Zielort (Besucher, Pendler), verfügbar sind – und nichts anderes bedeutet das vorliegende Konzept einer neuen Parkplatzpolitik – ist eine per se unlösbare Aufgabe. Sie bedeutet in ihrer Konsequenz, dass turnusmässig neue Parkplätze geschaffen werden müssen. Dies ist unsinnig und grundsätzlich abzulehnen. Neue Parkplätze schaffen gleichzeitig den Anreiz, sie auch zu belegen. Und so ist die Auslastung bald wieder bei 100% – was dann wieder die Notwendigkeit schafft, neue Parkplätze zur Verfügung zu stellen, damit die Auslastung auf den angestrebten Maximalwert sinkt. Ein Teufelskreis.

Diese Art der Frage ist unseres Erachtens zudem so nicht statthaft für eine Befragung, die auf Professionalität Wert legt. Denn sie ist auf diese Art und Weise suggestiv, führt also in die Irre, weil sie den Kontext ausblendet. Der Kontext ist: die Regierung will hiermit die Zustimmung einholen, dass in Gebieten mit einer angenommenen Parkplatzauslastung von über 100% Massnahmen ergriffen werden können, um sie auf unter 100% **zu senken** – und dies, während bei weitem nicht genügend Mittel zur Erhebung der realen und signifikanten Parkplatzauslastung eingesetzt werden, um zu einer belastbaren Aussage über die reale Parkplatzauslastung zu kommen.

Zudem klammert die Frage (und auch die komplette geplante neue Parkplatzpolitik) prinzipiell und systematisch die privaten Parkplätze aus - auch Parkhäuser, in denen zum Grossteil grosse Leerstände herrschen, auch bei solchen Parkings, die in einem Gebiet liegen, in dem die Regierung/die Verwaltung eine Parkplatzauslastung auf Allmend von über 100% annimmt. Dies ist grundsätzlich falsch. So kann nicht einmal ansatzweise eine vernünftige und erfolgreiche Parkplatzpolitik gemacht werden.

2. Halten Sie die grundsätzliche Stossrichtung „Erhöhung der Parkgebühren“ für zweckmässig, um die Auslastung der Strassenparkplätze durch eine Verlagerung der Nachfrage auf private Parkplätze zu reduzieren?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein, nicht in der primären Absicht als «Lenkungsmassnahme», wie in der Frage ausgeführt. Eine finale Koppelung («Erhöhung... um zu»), d.h. eine Erhöhung der Gebühren als reine «Lenkungsmassnahme» ist wenig effektiv bzw. effizient, zumal nicht in der geplanten Art und Weise: geringe Erhöhung insgesamt, bei den in der Höhe problematischen Tages- und Halbtageskartengebühren kaum Erhöhung geplant. Die Motivation für eine Erhöhung von Parkgebühren sollte davon getrieben sein, dass die Gebühren in einer vernünftigen Relation stehen zu den Kosten, die die zur Verfügungstellung von Parkraum auf Allmend verursacht. Stichwort: Kostenwahrheit.

3. Halten Sie es für sinnvoll, dass der Kanton private Quartierparkings mitfinanziert, um die Parkplatzverfügbarkeit in dicht bebauten Wohnquartieren zu verbessern?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein, motorisierter Individualverkehr darf nicht zusätzlich subventioniert werden - zumal wie geplant die Mitfinanzierung aus Geldern des Pendlerfonds erfolgen soll. Dessen einziger Zweck ist es, umweltverträglichen Pendlerverkehr zu fördern (z.B. Park-and-Ride-Anlagen, die ausserhalb der Wohnquartiere Pendler und Besucher zum Umstieg auf den ÖV bewegen sollen, damit sie nicht mit ihren Fahrzeugen in die Quartiere/in die Stadt fahren).

Durch die Mitfinanzierung von privaten Parkings in den Quartieren fördert der Kanton geradezu den motorisierten Mehrverkehr durch eine Zunahme der Pendler- und Besucherströme (mehr Parkplätze = mehr Verkehr). Dies widerspricht der geforderten Verringerung des motorisierten Verkehrs um 10% nach §13, Abs. 2 USG.

Es ist grundsätzlich in Frage zu stellen, warum die Parkplatzverfügbarkeit überhaupt verbessert werden muss. Als Grund wird immer der Parksuchverkehr genannt. Dieser lässt sich mit weit- aus effizienteren Methoden reduzieren, als mit dem Bau weiterer Parkplätze. Siehe auch hierzu Antwort auf Frage 1 bzw. zum notwendigen «Paradigmenwechsel» im generellen Kommentar am Schluss dieses Dokuments.

2. Fragen zur Anpassung des Umweltschutzgesetzes (USG)

4. Gemäss heutigem Gesetz ist bevorzugtes Parkieren neben Anwohnerinnen und Anwohnern auch „gleichermaßen Betroffenen“ zu gewähren. Halten Sie es für zweckdienlich, dass dieser unscharfe Begriff konkretisiert wird? (vgl. § 16 Abs. 2 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.1)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein, weil mit dem Begriff «Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern» im heutigen Gesetz die Anspruchsgruppen genügend konkretisiert sind. Dass mit «ansässige Geschäftsbetriebe» in der Änderung des Gesetzes diese ebenso bevorzugt werden sollen, ist nicht nachzuvollziehen. Dies würde bedeuten, dass beispielsweise grössere Unternehmen hieraus eine Art Parkplatzanspruch für ihre Fahrzeugflotte ableiten könnten, der auf Allmend schlichtweg unerfüllbar ist? Siehe auch im Erläuterungsbericht, S. 12: «Ansässige Geschäftsbetriebe sind von der Beschränkung nicht betroffen. Sie können weiterhin für jedes auf ihren Namen und ihre Adresse eingelöste Fahrzeug eine Anwohnerparkkarte beziehen». Wenn damit gemeint ist, dass dies mit bestehender Gesetzes- und Verordnungsbasis, Firmenfahrzeuge und auf Geschäftsbetriebe zugelassene Geschäftswagen (für deren Angestellte, d.h. Pendler) in unbeschränktem Ausmass per Anwohnerkarte im Quartier parken dürfen, dann ist dies dringend zu unterbinden! Es ist zudem auch klar, worauf diese vermeintliche Konkretisierung («ansässige Geschäftsbetriebe») eigentlich zielt: Neu sollen in den sogenannten «Quartierparkings» als Anwohner auch ansässige Geschäftsbetriebe gelten. (siehe Erläuterungen Kap. 3.2: «[...] Unter dem Begriff „Anwohnerparkplätze“ sollen im Einklang mit § 16 USG bzw. § 5 PRBV Abstellplätze für schrifttenpolizeilich gemeldete Anwohnerinnen und Anwohner, für ansässige Geschäftsbetriebe und für gleichermaßen betroffene Personen [...]»). Diese «Anwohnerparkplätze» für «ansässige Geschäftsbetriebe» würden dann ebenso vom Kanton mitfinanziert werden können. Dies ist grundsätzlich abzulehnen.

5. Stimmen Sie den redaktionellen Anpassungen von § 17 USG in Bezug auf die finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen zu? (vgl. § 17 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein, weil vor allem dessen Bezug zum neuen §19bis nicht zugestimmt werden kann (insbesondere §19bis Ziffer 5, Aufhebung der Kompensationspflicht). Siehe auch Antwort zu Frage 7. Hier von «redaktionellen Anpassungen» zu sprechen empfinden wir im Übrigen für eine Befragung, die auf Professionalität und Seriosität Wert legt, als äusserst dreist.

6. Stimmen Sie den redaktionellen Anpassungen in Bezug auf Park-and-Ride-Anlagen zu? (vgl. § 19 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.3)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Mit der Ausgliederung von Ziffer 5/Absatz 5 wird der Pendlerfonds seines eigentlichen Zwecks beraubt, umweltverträglichen Pendlerverkehr zu fördern, indem er von seinem ursprünglichen Kontext (Park-and-Ride-Anlagen) abgekoppelt wird.

Hier von «redaktionellen Anpassungen» zu sprechen empfinden wir im Übrigen für eine Befragung, die auf Professionalität und Seriosität Wert legt, als äusserst dreist.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Parkplätze in Quartierparkings nicht nur von Anwohnerinnen und Anwohnern, sondern auch von Auswärtigen belegt werden dürfen – unter der Voraussetzung, dass der Kanton die Parkplätze nicht mitfinanziert hat? (vgl. § 19^{bis} USG Absatz 1, Erläuterungsbericht Kap. 3.4)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Denn es ist nicht nachvollziehbar, wie nach der geplanten neuen Parkplatzpolitik «Quartierparkings [...] damit auch weiterhin in erster Linie den Anwohnerinnen und Anwohnern» dienen sollen (Erläuterungstext, Kap. 3.4.1). Neue sogenannte Quartierparkings dienen dann sehr wohl – und im Gegenteil zur Aussage im Erläuterungstext unter Kap. 3.4 – der Abdeckung neuen Verkehrsaufkommens bzw. neuer Parkplatznachfrage. Sie werden selbst Motor neuer Parkplatznachfrage sein, weil sie neuen Parkraum (im Zusammenhang mit nicht stattfindender Kompensation) schaffen, der einen Anreiz darstellt, mit dem Fahrzeug direkt in die Quartiere zu fahren.

Die Stossrichtung der geplanten neuen Parkplatzpolitik ist klar – und ebenso klar abzulehnen:

Das bis anhin geltende Konzept und der Begriff «Quartierparking» soll, möglichst stillschweigend, umgedeutet und für eine Verkehrs- und Parkplatzpolitik, die den motorisierten Individualverkehr fördert, verfügbar gemacht werden: Die Idee «Quartierparking» ist und bleibt die **Verlegung** der Parkplätze unter den Boden, damit oberirdisch Platz für Grünraum, Spielstrassen, Velostreifen und breitere Trottoirs entstehen kann. Ganz und gar nicht ist mit «Quartierparking» ein Ausbau von Parkplätzen und neue Angebote für weitere Nutzergruppen gedacht.

Zudem ist – anders als im Erläuterungstext dargestellt – eine «natürliche» Beschränkung der Anzahl von Parkplätzen durch die Anzahl der zu kompensierenden, oberirdischen Parkplätze nicht gegeben: Laut neu geplanter Kompensationsregelung würden bei einer Auslastung von über 95% gar keine zu kompensierenden Parkplätze anfallen.

8. Stimmen Sie den neuen Bestimmungen zu Quartierparkings zu, mit denen die Kompensationspflicht von neu erstellten Parkplätzen flexibilisiert werden? (vgl. § 19^{bis} USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.4)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Die geplante Regelung ist im Grunde keine Kompensation mehr, im Gegenteil: Sie ist ein Mechanismus, um den Bau neuer Parkplätze aus einer angeblich vorgelagerten Parkplatznachfrage zu legitimieren. Der Bau neuer Parkplätze in sogenannten Quartierparkings generiert selbst eine neue Parkplatznachfrage, die dann wieder durch den Bau neuer Parkplätze befriedigt werden soll.

Die geplante Regelung pervertiert das ursprüngliche Konzept eines Quartierparkings (Werkstatt Basel), das vorsieht, oberirdische Parkplätze durch unterirdische zu ersetzen und an der Oberfläche durch bauliche Massnahmen die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen (siehe z.B. §74 Abs. 5 BPG «Gemeinschaftsanlagen» und §11 Abs. 3 PPV).

9. Stimmen Sie zu, dass 20% der Gebühren der Anwohnerparkkarte (=Hälfte der Mehreinnahmen aus geplanter Gebührenerhöhung) in den Pendlerfonds fliessen, um die Mitfinanzierung von Quartierparkings zu erleichtern? (vgl. § 19^{ter} Abs. 1 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.5)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Es entspricht nicht dem Zweck des Pendlerfonds, den Bau von Parkings in den Quartieren mitzufinanzieren. Sein Zweck ist die Förderung eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs. Dies sind Quartierparkings nach dem geplanten neuen Konzept klar nicht.

10. Stimmen Sie den Grundsätzen der Mittelverwendung des Pendlerfonds zu, die bisher in der Verordnung geregelt waren und die neu auf Gesetzesstufe festgelegt werden sollen? (vgl. § 19^{ter} Abs. 2 bis 5 USG, Erläuterungsbericht Kap. 3.5)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Die Frage selbst ist irreführend. Sie suggeriert, dass die bestehende Regelung und Praxis nun durch die neue Regelung auf Gesetzesebene gehoben werden soll, die der bisherigen entspricht. Dem ist klar nicht so: War durch die bestehende Regelung die Zweckgebundenheit des Pendlerfonds einzig auf die Förderung eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs festgelegt, wird diese durch die geplante neue gesetzliche Regelung im wohlwollendsten Fall zu einem Randaspekt reduziert («Weitere Massnahmen zugunsten eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs», USG § 19ter Pendlerfonds (neu), Abs. 2c)).

Bzgl. USG § 19ter Pendlerfonds (neu), Abs. 2b) «Anwohnerparkplätze in Quartierparkings» ist anzumerken, dass sie durch diese Zweckungebundenheit in der neuen gesetzlichen Regelung jegliche Existenzberechtigung in einem Umweltschutzgesetz verlieren. «Anwohnerparkplätze in Quartierparkings» tragen per se nichts zum Umweltschutz bei, im Gegenteil: Ist deren Bau, wie

geplant, gekoppelt an die Parkplatznachfrage, die es zu befriedigen gilt, wirken sie sich sogar umweltschädlich aus, weil die neu geschaffenen Parkplätze auf Allmend freigeben, die Mehrverkehr durch den geschaffenen Anreiz generieren.

Es ist zudem wenig seriös und professionell, wenn die Verordnung hier in der Frage auf Gesetzebene gehoben werden soll, die Verordnung selbst aber nicht Teil der Vernehmlassung ist, was sie zwingend sein müsste, weil sie natürlich durch die Gesetzesänderung eine Veränderung erfahren würde.

3. Fragen zur Anpassung des Bau- und Planungsgesetzes (BPG)

11. Stimmen Sie zu, dass die Kompensationspflicht von in Quartierparkings neu erstellten Parkplätzen nur noch im USG geregelt wird und im BPG lediglich ein Verweis darauf integriert wird? (vgl. § 74 Abs. 3 PBG, Erläuterungsbericht Kap. 4.1)?

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein, nicht wenn die Kompensationspflicht wie geplant im Umweltschutzgesetz mit der Kopplung an die Parkplatzauslastung umgesetzt wird.

4. Fragen zur Teilrevision Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV)

12. Stimmen Sie zu, dass künftig pro Person nur noch eine Anwohnerparkkarte bezogen werden darf, damit die Parkierungsnachfrage im öffentlichen Strassenraum zugunsten einer erhöhten Verfügbarkeit reduziert werden kann? (vgl. § 5 Abs. 2 PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Grundsätzlich ja, aber nicht aus dem in der Frage angegebenen Grund. Eine Anwohnerparkkarte pro Anwohner/-in gebietet sich aus Gründen der Gleichbehandlung. Das heisst, es soll nicht jemand mehrere Fahrzeuge mit Anwohnerkarte auf Parkplätze im öffentlichen Strassenraum stellen könne, da die Anwohnerparkkarte selbst in der neu geplanten Gebührenhöhe eine hohe Subventionierung des Autos/Parkplatz darstellt.

13. Stimmen Sie zu, dass private Fahrzeuggemeinschaften neu eine Anwohnerparkkarte beziehen dürfen, wie es auch eine entsprechende Motion des Grossen Rates verlangt? (vgl. § 5 Abs. 3 PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.2)

Ja

Nein

keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Nein. Wenn damit wirklich Fahrgemeinschaften gefördert werden würden, wäre dies zu begrüßen. Allerdings muss für uns zuerst eine sichere Methode aufgezeigt werden, die Missbrauch verhindert (wie ist täglich zu kontrollieren, dass tatsächlich mehrere Personen im Fahrzeug sitzen?).

Zu prüfen wäre allerdings, ob eine solche Regelung privates Carsharing fördert, indem sie es mehreren Privatpersonen über die Quartiergrenzen hinweg erleichtert, ein Fahrzeug zu teilen und je nach Anforderung mal im einen, mal im anderen Quartier zu parkieren. Dies wäre aber keine «Fahrgemeinschaft» wie im Sinne der abgefragten geplanten Regelung.

14. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Anwohnerparkkarte auf das Niveau vergleichbarer Schweizer Städte angehoben wird, um die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum zu reduzieren, eine Verlagerung auf private Tiefgaragen zu fördern und damit die Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen zu verbessern? (vgl. § 15 Abs. 1 lit a PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.1. Zur Verwendung der Mehreinnahmen siehe auch Frage 8)

Ja mit zwingend. Ergänzung Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ja, allerdings nicht aus den angegebenen Gründen und nicht auf das geplante Niveau. Die Gebühren von Parkkarten sollten grundsätzlich in einer vernünftigen Relation stehen zu den Kosten, die die zur Verfügungstellung von Parkraum auf Allmend verursacht. Dies ist mit der heutigen Gebührenehöhe, aber auch mit der geplanten, für eine Anwohnerparkkarte nicht der Fall. Die heutige und die geplante Gebührenehöhe stellen immer noch eine massive Subvention des motorisierten Individualverkehrs dar und sind abzulehnen, weil dadurch dieser dem ÖV gegenüber bevorteilt wird. Es ist zudem auch nicht einzusehen, warum nicht auch die externen Kosten, die der motorisierte Individualverkehr nachweislich verursacht und die die Allgemeinheit belasten (Luftverschmutzung, Gesundheitsschäden etc.), auf die Parkkarten, auch auf die Anwohnerparkkarte, abgewälzt werden. Stichworte: Verursacherprinzip, Kostenwahrheit. Eine finale Koppelung «Erhöhung... um zu», d.h. eine Erhöhung der Gebühr als «Lenkungsmaßnahme» ist abzulehnen. Wenn dies das wirkliche Ziel ist, wäre es einfacher, öffentliche Parkplätze für Anwohner auf Allmend weiter zu reduzieren, d.h. eine Verlagerung auf private Parkplätze komplett zu erzwingen.

15. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Pendlerparkkarte entsprechend der Preisentwicklung des U-Abos angehoben werden? (vgl. § 15 Abs. 1 lit c PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.2)

Ja mit zwingend. Ergänzung Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ja, allerdings ist zu untersuchen, warum so wenige Pendlerparkkarten im Kanton verkauft werden und demgegenüber so viele Besucherparkkarten (Vermutung: Radius 60 min laut §6 PRBV). Dies ist unsere Wahrnehmung, auch im Kontext, dass in der Umgebung der Roche / Gewerbeschule die bei weitem meisten Besucherparkkarten in Basel-Stadt erworben werden.

Zudem muss einberechnet werden, dass in einem Fahrzeug mehr als eine Person Platz hat. Um Einzelpendlerfahrten zu verringern und Fahrgemeinschaften zu fördern, muss sich dies in einem deutlich höheren Preis der Pendlerparkkarte niederschlagen.

16. Stimmen Sie zu, dass die Gebühren der Besucherparkkarte angehoben werden, um zu verhindern, dass sie von Pendlern als günstige Parkierlösung verwendet werden? (vgl. § 15^{bis} PRBV, Erläuterungsbericht Kap. 5.4.3)

Ja mit zwingend. Ergänzung Nein keine Meinung

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ja, d.h. Erhöhung grundsätzlich dringend ja, aber nicht in Form der geplanten, geringfügigen Erhöhung um nur 20%. Damit würde die Besucherparkkarte weiterhin dieselbe günstige Parkiermöglichkeit darstellen gegenüber der um ein vielfaches teureren Parkiermöglichkeit in einem Parkhaus (dessen Auslastung zudem meistens noch ungenügend ist).

Eine Erhöhung der Besucherparkkarte muss sich dringend an den Preisen der Parkhäuser orientieren und zudem berücksichtigen/einberechnen, dass in einem Fahrzeug mehr als eine Person Platz hat. Insgesamt muss die bisherige und auch neu geplante, unwirksame «Pflasterlipolitik» bezogen auf die Parkkartenpreise einem schlüssigen Gesamtkonzept weichen, das zwingend alle Parkplatzformen einschliesst (Parkplätze auf Allmend, Privatparkplätze, Parkplätze in Parkhäusern), die verschiedenen motorisierten Verkehrsteilnehmer (Anwohner, Pendler, Besucher etc.), aber auch die Kostenwahrheit von Mobilität, Verkehr, Platzverbrauch (Strassen, Parkplätze etc.) in Rechnung zieht.

Übergeordnet muss ein schlüssiges Verkehrskonzept und eine auf Nachhaltigkeit verpflichtete Verkehrspolitik gelten, das den motorisierten Verkehr wirklich lenkt und dessen Zunahme Einhalt gebietet bzw. reduziert (Reduktion des motorisierten Verkehrs um 10%, §13 Abs. 2 USG)

5. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zur künftigen Parkierungspolitik?

Kommentar:

Grundsätzlich ist die angestrebte neue Parkplatzpolitik abzulehnen. Sie ist im besten Fall wenig effektiv bzw. effizient, wenn nicht gar vollständig ineffektiv bzw. ineffizient, zudem unter Aspekten der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes (Klimaveränderungen) schädlich. Aus zwei wesentlichen Gründen ist sie abzulehnen und stattdessen ein Paradigmenwechsel einzuleiten.

- Sie folgt dem falschen Paradigma bzw. lässt eine Prämisse (weniger Parksuchverkehr = durch mehr Parkplätze) unhinterfragt gelten: Gilt es den sogenannten Parksuchverkehr zu verringern bzw. gar ganz zu beseitigen, so kann dies nicht gelingen, indem versucht wird, möglichst die nötige Anzahl an verfügbarer Parkplätze am jeweils richtigen Ort und zur richtigen Zeit anbieten zu können – und dies mit der Konsequenz, ständig neue Parkplätze schaffen zu müssen, die ihrerseits wieder den Anreiz schaffen, sie zu belegen, um dann wieder in einer zu hohen Auslastung zu resultieren.

Sie kann auch nicht erfolgreich sein, wenn sie nur einen Teilbereich an Parkplatzformen (nur öffentliche Parkplätze auf Allmend) regeln will und andere ausser Acht lässt. Und sie kann auch nicht erfolgreich sein, wenn deren Daten als Entscheidungsgrundlage in stichprobenartigen Erhebungen nur alle paar Jahre mal erhoben und ausgewertet werden.

Es muss davon ausgegangen werden, dass die bestehende (oder möglichst eine künftig noch weiter zu reduzierende) Anzahl an Parkplätzen begrenzt und fix ist.

Die grundsätzlich erste, wesentliche Lenkungsmaßnahme muss darin bestehen, den/die Fahrzeuglenker/-in transparent über die Verfügbarkeit an Parkplätzen am gewünschten Zielort und im Umkreis zu informieren und informiert zu halten, damit er die Entscheidung selbst fällen kann, welches Verkehrsmittel er/sie für den Weg dorthin verwenden kann und will.

Sekundäre, wesentliche Lenkungsmaßnahmen sind hier anzusetzen (z.B. Parkpreise dynamisch nach Nachfrage, sensorbasierte Parkplatzdaten und rechenzentrumsgestützte Verarbeitung, Verfügbarkeitsvorhersagen dynamisch auf Basis dynamischer Datenauswertung, Schliessung von Zufahrten zu bestimmten Gebieten / Quartieren für den motorisierten Individualverkehr, wenn keine Parkplätze mehr verfügbar sind, Bevorzugungen bzw. Vergünstigungen für Car-Sharing (mehrere Personen in einem Fahrzeug) und für weniger CO₂-produzierende Fahrzeuge, appgesteuerte, bargeldlose Bezahlung der Parkplatzgebühren, etc. etc. etc.).

Mit oben Angesprochenem wird klar, dass das Management und diesbezüglichen Lenkungsmaßnahmen nicht auf der Ebene der Parkplatzes erfolgen kann, sondern auf der Ebene des Verkehrs.

- Eine Parkplatzpolitik kann nur auf Basis einer allumfassenden Verkehrspolitik und eines Verkehrsmanagements erfolgen, dessen Grundlage eine dynamische Datengrundlage und deren dynamischer Auswertung zur dynamischen Steuerung des Verkehrs bzw. der Information der Verkehrsteilnehmer (als deren individuelle Entscheidungsgrundlage) sein muss (Big Data; Stichwort siehe auch kantonale «Smart City Strategie», Absatz «Smart Mobility», wenn eine solche Strategie nicht nur schön klingende, «heisse Luft» bleiben soll.).
Folgt man einer solchen Verkehrspolitik einer auf einem breiten Konsens beruhenden Vision, wie unsere Mobilität in allernächster Zukunft und darüber hinaus aussehen soll. Gewisse Grundsätze allerdings, die auf der Ebene der Nachhaltigkeit, des Umwelt- und Klimaschutzes, liegen müssen dabei zwingend im Mittelpunkt einer solchen Vision stehen.
- Nicht zuletzt ist Aufgabe der Politik, der Regierung und der Verwaltung, die Bevölkerung zu befähigen, zu einem solchen Konsens über eine gemeinsame Vision zu gelangen. Eine der Nachhaltigkeit verpflichteten Vision von Mobilität ist inzwischen auch kein blosses Love-to-Have mehr, sondern ein Muss (s. z.B. einer der Indikatoren «Treibhausgas-Emissionen» in der Schweiz: über 30% verursacht durch den Verkehr (ohne Flugverkehr)).

Konkret lesen sich für Quartierbewohnerinnen und -bewohner des Wettsteinquartiers und gleichsam Betroffene drumherum viele geplante Gesetzes- und Verordnungsänderungen im Rahmen der vorliegenden geplanten, neuen Parkplatzpolitik wie eine nachträgliche Legitimierung des geplanten Landhof-Parking, das auf bestehender Gesetzes- und Verordnungsgrundlage wohl nicht gebaut werden darf.

Schon dass der deutliche Eindruck der Zielrichtung einer nachträglichen Legitimierung entsteht, ist nicht tolerierbar und trägt zu einer vernünftigen Lösungsfindung im Rahmen einer Vernehmlassung nicht im Geringsten bei, ganz im Gegenteil.

Letztlich ist die Qualität sowohl der synoptischen Darstellung als auch der Erläuterungen im Erläuterungsbericht zu bemängeln. Gewisse wesentliche Änderungen werden nicht oder nicht angemessen erläutert, zum Teil finden sich gravierende Widersprüche in den Erläuterungen, zum Teil sind Erläuterungen nicht neutral, sondern klar bloss behauptend oder bewertend und suggestiv, vereinzelt einfach nur falsch (und damit nicht weniger suggestiv).

Wir regen dringend an, dies in künftigen Vernehmlassungen deutlich zu verbessern.