



**An den Grossen Rat**

**16.0168.03**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 16. August 2017

Kommissionsbeschluss vom 16. August 2017

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum Ratschlag und Bericht betreffend Kantonale Volksinitiative  
„für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendge-  
biet“ (Zweiradinitiative)**

und

**Gegenvorschlag zur Förderung von Abstellflächen für platzspa-  
rende Mobilitätsformen**

sowie

**Bericht der Kommissionsminderheit**

## 1. Ausgangslage

Die am 3. Februar 2016 eingereichte Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet“ (Zweiradinitiative) fordert, dass Zweiräder im Kanton Basel-Stadt auf Allmendgebiet kostenlos parkiert werden können und der Kanton die nachgefragten Flächen für die Parkierung zur Verfügung stellt.

Auslöser für die Initiative waren die Diskussionen betreffend die Schaffung von gebührenpflichtigen Abstellplätzen für Motorräder und Motorroller, die im *Anzug 08.5349.01 Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller* gefordert werden. Der Grosse Rat hat den Anzug am 4. Februar 2009 an den Regierungsrat überwiesen und seither vier Mal stehen gelassen. Er hat sich damit unzweifelhaft für eine (teilweise) Bewirtschaftung von Abstellplätzen für Motorräder und Motorroller ausgesprochen.

Der Regierungsrat hat aufgrund der Forderung aus dem Grossen Rat die Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2012 angepasst und damit die Grundlage für die Erhebung einer Gebühr für das Parkieren von Motorrädern und Motorrollern in Gebieten mit hohem Parkierdruck geschaffen. Konkret geht es um rund 400 Abstellplätze in der Kernzone (ausserhalb der verkehrsfreien Innenstadt) beidseits des Rheins sowie im Gebiet rund um den Bahnhof Basel SBB. Ausserhalb dieser Zonen soll das Abstellen von jeglichen Zweirädern weiterhin gratis bleiben. Die Verordnung sieht für die 400 zu bewirtschaftenden Abstellplätze einen Tarif von 50 Rappen pro Stunde und für die Anwohnerinnen und Anwohner zusätzlich eine Anwohnerparkkarte für 50 Franken pro Jahr vor.

Die für die Bewirtschaftung der 400 Abstellplätze notwendigen Verkehrsanordnungen sind im Kantonsblatt publiziert worden und sind seit Längerem rechtskräftig. Als die Zweiradinitiative lanciert wurde, beschloss der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements nach einem Gespräch mit dem Initiativkomitee im Juni 2015 aber einen sofortigen Marschhalt. Eine Annahme der Initiative hätte zur Folge, dass die umgesetzten Massnahmen rückgängig gemacht werden müssen. Allerdings waren die Vorarbeiten zu diesem Zeitpunkt bereits weit fortgeschritten. Die Markierung der zur Bewirtschaftung vorgesehenen Abstellplätze ist grösstenteils erfolgt, Schilder weisen diese als Parkplätze für Motorräder und Motorroller aus. Die Parkuhren sind bereits ausgeliefert, allerdings noch nicht montiert. Bereits produziert sind auch die Vignetten für die Anwohnerinnen und Anwohner des bewirtschafteten Perimeters. Die notwendige Ergänzung des kantonalen Ordnungsbussenkatalogs ist ebenfalls vorbereitet.

Für Projektierung, Ausführung und Anschaffung von Parkuhren hat der Kanton bisher rund 400'000 Franken ausgegeben. Bei Umsetzung der ursprünglich angedachten Bewirtschaftung fielen pro Jahr Einnahmen von geschätzten 166'000 Franken aus Parkuhren und Anwohnerparkkarten (Vignetten) an. Bei einer Annahme der Initiative oder des Gegenvorschlags des Regierungsrats entfallen diese Einnahmen. Bei Ablehnung von Initiative und Gegenvorschlag werden die noch fehlenden Markierungen und Signalisationen angebracht und die Parkuhren montiert. Dafür fallen nochmals Kosten von 30'000 Franken an. All diesen Ausgaben hat der Grosse Rat mit Zustimmung zum *Ausgabenbericht 11.0675.03 Erhöhung der Rahmenausgabenbewilligung „Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel“* am 7. Januar 2015 zugestimmt.

## 2. Initiative und Gegenvorschlag

Die Zweiradinitiative ist formuliert und verlangt, dass § 30 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt mit folgendem dritten Abschnitt ergänzt wird:

*Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos. Der Kanton stellt die nachgefragten Flächen zur Verfügung.*

Die Initiative bezweckt somit die verfassungsmässige Festschreibung von zwei voneinander unabhängigen Grundsätzen:

- Für das Parkieren von Zweirädern (Velos, Motorfahräder, Motorräder etc.) dürfen keine Gebühren verlangt werden.
- Die zuständigen Behörden im Kanton und in den beiden Landgemeinden haben so viele Parkflächen für Zweiräder zur Verfügung stellen, wie nachgefragt werden.

Der Regierungsrat geht im Grundsatz mit dem Anliegen der Initiative einig, empfindet die Umsetzung in der Verfassung aber als nicht stufengerecht. In seinem Gegenvorschlag schlägt er deshalb eine gesetzliche Anpassung im Sinne der Initiative vor. Konkret soll in § 16 des Umweltschutzgesetzes folgender neuer Absatz eingefügt werden:

*Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel sowie Mobilitätsformen, die den Platzbedarf für die Parkierung auf öffentlichem Grund senken.*

Im selben Gesetzesartikel bereits festgehalten ist die folgende Bestimmung:

*Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.*

Der Regierungsrat spricht sich damit zum einen für ein gebührenfreies Parkieren von Zweirädern – und damit gegen eine Forderung des Grossen Rates – aus, zum anderen für das Bereitstellen von zusätzlichen Abstellflächen. Dass alle Zweiräder gebührenfrei abgestellt werden können sollen, begründet er zum einen mit dem geringeren Platzbedarf im Vergleich zu Personenwagen, zum anderen mit der sinkenden lufthygienischen Rechtfertigung und umweltpolitischen Bedeutung einer Gebührenpflicht. Er geht davon aus, dass in Städten künftig vermehrt Elektro-Roller und -Bikes statt Motorräder und Motorroller mit Verbrennungsmotor verkehren werden. Unter drei diskutierten Varianten – Gebührenpflicht für alle Motorräder, Gebührenpflicht nur für Motorräder mit Verbrennungsmotor sowie Verzicht auf jegliche Gebührenpflicht – spricht sich der Regierungsrat für die letzte aus. Er will auf die Erhebung einer Gebühr auf den 400 definierten Abstellplätzen verzichten.

Während der Regierungsrat dem ersten Anliegen der Initiative vollumfänglich entgegenkommt, empfindet er den absolut formulierten Anspruch auf Parkflächen für Zweiräder als nicht zielführend. Eine solche Bestimmung hätte restriktiv umgesetzt zur Folge, dass für die Schaffung weiterer Zweiradparkplätze Parkplätze für Autos, Taxistandplätze, Bushaltestellen, Fussgängerflächen oder Strassencafés aufgehoben werden müssten. Der Regierungsrat möchte die Vorgabe deshalb weniger strikt formulieren und stattdessen die Förderung einer umweltfreundlichen, energieeffizienten und platzsparenden Mobilität im Umweltschutzgesetz festschreiben. Die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel sowie Mobilitätsformen, die den Platzbedarf für die Parkierung auf öffentlichem Grund senken, sollen gefördert werden. Damit würden Zweiradparkplätze auf Gesetzesstufe gegenüber anderen Nutzungen der Allmend priorisiert. Andere Ansprüche an den öffentlichen Raum könnten aber nach wie vor berücksichtigt und die Nutzung des knappen Raums im Einzelfall sorgfältig abgewogen werden. Nicht ändern würde sich mit dem Gegenvorschlag die Zahl von 400 Abstellplätzen für Motorräder und Motorroller in der Kernzone. Im Gegensatz zum ursprünglichen Konzept würden diese Plätze aber nicht bewirtschaftet.

### **3. Kommissionsberatung**

Die UVEK hat sich an insgesamt vier Sitzungen mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Dabei hat sich gezeigt, dass sie sich nicht auf einen gemeinsamen Antrag an den Grossen Rat einigen kann. Die nachfolgenden Kapitel 3.1 bis 3.6 widerspiegeln die von der Gesamtkommission geführten Diskussionen. Mehr- und Minderheit haben sich zu weiteren Sitzungen getroffen, um den Inhalt ihrer Texte und Anträge zu erörtern. Die Erwägungen der Kommissionsmehrheit finden sich in Kapitel 4, jene der Kommissionsminderheit im Anhang dieses Berichts.

### 3.1 Anhörung des Initiativkomitees

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats nimmt mit dem Verzicht auf Parkgebühren für Zweiräder das erste der beiden Anliegen der Zweiradinitiative auf. Zumindest nicht vollständig umsetzen will der Regierungsrat die zweite Forderung, das Zur-Verfügung-Stellen der nachgefragten Parkflächen. Die UVEK hat deshalb das Initiativkomitee eingeladen und um eine Stellungnahme zum Gegenvorschlag gebeten.

Die Vertretung der Initiantinnen und Initianten hat gegenüber der UVEK festgehalten, die Bestimmung im Gegenvorschlag, es seien Verkehrsmittel und Mobilitätsformen zu fördern, die den Platzbedarf für die Parkierung auf Allmend senken, habe mit dem Inhalt der Initiative wenig gemein. Dem Initiativkomitee wäre eine Bestimmung lieber, die explizit die Zweiräder erwähnt. Andernfalls könnte der Kanton mit Verweis auf die Gesetzesbestimmung auch kleine Elektroautos fördern. Das Initiativkomitee schlägt deshalb eine alternative Formulierung des Gegenvorschlags vor:

*Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.*

Mit dem Ausdruck „nach Möglichkeit“ kommt das Initiativkomitee gemäss eigener Einschätzung dem Ansinnen des Regierungsrats einen Schritt entgegen. Wo es nicht möglich ist, kann auf die Schaffung von Abstellflächen verzichtet werden. Betreffend die absolute Formulierung in der Initiative („Der Kanton stellt die nachgefragten Flächen zur Verfügung“) halten die Initiantinnen und Initianten fest, es entspreche selbstverständlich nicht ihrer Meinung, für die Schaffung von Abstellflächen für Zweiräder sollten z.B. Taxistandplätze oder Bushaltestellen aufgehoben werden.

Bezieht sich der Gegenvorschlag klar auf Zweiräder, kann sich das Initiativkomitee einen Rückzug der Initiative vorstellen. Spricht sich der Grosse Rat hingegen für den Gegenvorschlag des Regierungsrats aus, hält es an der Initiative fest. Wichtig ist den Initiantinnen und Initianten in erster Linie der Verzicht auf Parkgebühren für Zweiräder und damit verbunden die Aufhebung der Einzelfeldmarkierungen für Motorräder. Sie bezeichnen diese als Platzverschwendung. Auf zwei Einzelfeldern lassen sich problemlos drei Vespas abstellen. Statt Einzelfelder sollen wieder Parkflächen für entweder „Velo/Moto“ oder nur für „Moto“ markiert werden.

Dass es – wie vom Regierungsrat argumentiert – nicht stufengerecht wäre, die Forderung der Initiative in der Verfassung zu verankern, können die Initiantinnen und Initianten bedingt nachvollziehen. Sie haben gemäss eigener Aussage bewusst keine Gesetzesinitiative lanciert, weil der Grosse Rat Gesetze wieder ändern kann. Das Schicksal einer Gesetzesinitiative wäre ihnen zu ungewiss gewesen. Auf die Feststellung aus dem Kreis der UVEK, mit der Verankerung einer kommunalen Aufgabe (der Parkraumbewirtschaftung für Zweiräder) in der Kantonsverfassung werde diese gewissermassen „kantonalisiert“, verweisen die Initiantinnen und Initianten auf die fehlende Möglichkeit, Verfassungsiniciativen einzureichen, die nur die Stadt Basel betreffen.

Angesprochen hat die UVEK die Vertretung des Initiativkomitees weiter auf die – für den Fall einer Annahme der Initiative – Umsetzung einer Verfassungsbestimmung, die ein nachfrageorientiertes Angebot bei Abstellplätzen für Zweiräder verlangt. Die Initiantinnen und Initianten haben gemäss eigener Aussage das Potenzial für weitere Abstellflächen in der Innenstadt und beim Bahnhof Basel SBB nicht identifiziert. Sie gehen davon aus, dass mit gemischten Abstellfeldern (statt Einzelfeldern für Motorräder) bereits ein grosser Teil des Nachfrageüberhangs abgedeckt werden könnte. Im Gesetz liesse sich ein Radius definieren, innerhalb dessen die Verfassungsbestimmung umzusetzen wäre. Unbestritten sei auch, dass zusätzliche Abstellflächen z.B. nicht unmittelbar vor dem Bahnhofseingang geschaffen werden müssten.

Dass mit Abstellgebühren ausschliesslich für mit Verbrennungsmotor ausgestattete Motorräder und Motorroller eine Beschleunigung des Umstiegs auf die Elektro-Mobilität erreicht werden könnte, hat die Vertretung des Initiativkomitees gegenüber der UVEK in Zweifel gezogen. Zwar begrüssen die Initiantinnen und Initianten den Trend zu elektrisch betriebenen Zweirädern, sie glauben aber nicht an eine Lenkungswirkung durch eine Differenzierung bei den Parkgebühren.

### 3.2 Nachfrageorientiertes Angebot an Abstellplätzen für Zweiräder

Die Forderung der Initiative, wonach die Behörden so viele Parkflächen für Zweiräder (Velos, Motorfahrräder, Motorräder) zur Verfügung stellen müssen, wie nachgefragt werden, hat auch in der UVEK Anlass zu Diskussionen gegeben. Eine solche Bestimmung in der Kantonsverfassung hätte einen vor Gericht einklagbaren Rechtsanspruch zur Folge. Flächen für das Abstellen von Zweirädern hätten gegenüber anderen Nutzungen der Allmend eine höhere Priorität. Was eine solche Bestimmung in letzter Konsequenz bedeuten würde, ist schwierig abzuschätzen. Während ein Teil der Kommissionsmitglieder davon ausgeht, dass die Suppe nicht so heiss gegessen wie gekocht würde, gehen andere davon aus, dass zusätzliche Abstellplätze für Zweiräder zu Lasten von Parkplätzen für Autos, Taxistandplätzen, ÖV-Haltestellen oder Boulevard-Restaurants erstellt werden müssten. Klar ist, dass die Verwaltung in jedem Fall nach der bestmöglichen Lösung suchen würde. Nicht überall lassen sich aber zusätzliche Abstellplätze markieren, ohne auf etwas bereits Vorhandenes zu verzichten. Ungenutzte Flächen sind in der Stadt Basel rar.

Gemäss der Verwaltung wird die „normale“ Nachfrage durch Beobachtung „gemessen“. Meldungen nach permanenter Überbelegung wird nachgegangen. Werden ausserhalb der markierten Flächen Zweiräder abgestellt, ist dies ein Indiz für ein zu geringes Angebot. Stünde in der Verfassung, der Kanton habe die nachgefragten Flächen zur Verfügung zu stellen, müssten die Behörden in solchen Fällen zwingend reagieren. Verfassung und Gesetze enthalten allerdings auch noch andere Bestimmungen wie die Priorisierung des ÖV, die es zu berücksichtigen gibt.

Unter dem Strich sind sich die Mitglieder der UVEK einig, dass die Forderung der Initiative zu strikt formuliert ist. Abstellflächen für Zweiräder erhielten den gleichen Vorrang wie die in der Verfassung verankerte Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Mit dem eingebrachten alternativen Gegenvorschlag (vgl. Kapitel 3.1) räumt indirekt auch das Initiativkomitee ein, dass die Umsetzung seiner Forderung zu Problemen führen würde.

### 3.3 Gemeindeautonomie

Eine weitere Schwäche der Zweiradinitiative ist ihr Eingriff in die Gemeindeautonomie. Auslöser für die Lancierung der Initiative war die vorgesehene Bewirtschaftung von insgesamt 400 Abstellplätzen für Motorräder und Motorroller in der Kernzone der Stadt Basel und rund um den Bahnhof Basel SBB (vgl. Kapitel 1). Von einer Annahme der Initiative betroffen wäre aber das ganze Kantonsgebiet. Während die Parkraumbewirtschaftung für Autos in der Stadt Basel und den Gemeinden Riehen und Bettingen unterschiedlich geregelt ist, würde mit Annahme der Initiative auch den Gemeinden untersagt, Abstellplätze für Zweiräder zu bewirtschaften. Eine kantonale Kompetenz ausschliesslich bei der Parkraumbewirtschaftung für Zweiräder wäre unlogisch.

Weil es sich bei der Parkraumbewirtschaftung um eine kommunale Aufgabe handelt, hat die UVEK die zuständigen Exekutivmitglieder der Gemeinden Riehen und Bettingen zu einer kurzen Anhörung eingeladen. Eingriffe in die Gemeindeautonomie durch kantonale Vorgaben sind aus deren Sicht grundsätzlich unerwünscht. Im vorliegenden Fall entspricht der Gegenvorschlag des Regierungsrats aber ihrer Politik. Es existieren weder in Bettingen noch Riehen kostenpflichtige Abstellflächen für Zweiräder – und es sind auch keine solchen geplant. Der Gemeinderat von Riehen teilt deshalb die Haltung des Regierungsrats – Ablehnung der Initiative und Unterstützung des Gegenvorschlags. Die Gemeinde Bettingen wäre weder von einer Annahme der Initiative noch des Gegenvorschlags unmittelbar betroffen. In Bettingen sind die Abstellflächen für Zweiräder nirgends knapp; sie könnten bei Bedarf auch erweitert werden.

Die Absolutheit der in der Initiative formulierten Forderungen lehnt der Gemeinderat von Riehen ab. Aus seiner Sicht gilt es jeweils im Einzelfall abzuwägen, welche Flächen für das Abstellen von Zweirädern zur Verfügung gestellt werden. Die Förderung des Zweiradverkehrs (wie im Gegenvorschlag des Regierungsrats vorgesehen) entspricht auch einem Anliegen der Gemeinde. Riehen verfügt über ein eigenes Konzept zur Förderung des Langsamverkehrs.

### 3.4 Förderung energieeffizienter Fahrzeuge und Mobilitätsformen

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats sieht eine Förderung der Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und von Mobilitätsformen vor, die den Platzbedarf für das Parkieren auf öffentlichem Grund senken (vgl. Kapitel 2). Gemäss Energie Schweiz ist auch ein Auto mit einem Verbrauch von unter fünf Litern Benzin pro 100 Kilometer energieeffizient. Und unter Mobilitätsformen, die den Platzbedarf für das Parkieren auf öffentlichem Grund senken, fallen theoretisch auch Kleinwagen. Man könnte den Gegenvorschlag des Regierungsrats also dahingehend interpretieren, dass kleine Autos mit tiefem Benzinverbrauch gefördert werden sollen.

In seinem Kommentar zum vorgeschlagenen neuen § 16 Abs. 1 im Umweltschutzgesetz spricht der Regierungsrat von „neuen, energieeffizienteren Antriebsformen wie Elektromotoren, Hybridmotoren, Gasmotoren usw.“. Dies deutet darauf hin, dass es ihm bei der „Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel“ zumindest nicht nur um Zweiräder geht. Letztere finden im Gegenvorschlag keine explizite Erwähnung.

Die UVEK hat sich von der Verwaltung deshalb darlegen lassen, was unter Förderung energieeffizienter Fahrzeuge und Mobilitätsformen zu verstehen ist. In Absprache mit dem Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements (nicht mit dem Gesamt-Regierungsrat) hat die Verwaltung der UVEK dargelegt, dass bei Annahme des Gegenvorschlags Folgendes gefördert werden soll: Fuss- und Veloverkehr als Fortbewegungsarten ohne Motor; öffentlicher Verkehr, wo es die Nachfrage rechtfertigt (leere Trams sind nicht energieeffizient); kleine, leichte Fahrzeuge (Zweiräder, Kleinwagen), z.B. über die Motorfahrzeugsteuer; Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Motorräder; Antriebsformen wie Elektro-, Hybrid- und Gasmotoren; Mobilitätsformen und Antriebsarten, die den Luftschadstoffausstoss (lokal) senken.

Nicht unter die Fördermassnahmen fällt die Erhebung von Parkgebühren für nicht energieeffiziente Verkehrsmittel. Bei Annahme der Zweiradinitiative oder des Gegenvorschlags des Regierungsrats würde der Regierungsrat die Bestimmungen in der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung betreffend die gebührenpflichtigen Motorradparkplätze wieder aufheben.

### 3.5 Entwicklung motorisierte Zweiräder

Der Regierungsrat geht in seinem Bericht zur Zweiradinitiative davon aus, dass sich die Zahl der Motorräder mit Verbrennungsmotor in Städten längerfristig stark reduzieren wird. Er stellt in den vergangenen Jahren eine starke Zunahme von E-Bikes fest. Auch E-Roller würden häufiger immatrikuliert. Die allmähliche Substitution von Motorfahrrädern („Töffli“) und teilweise auch von Motorrädern dürfte anhalten. Vor diesem Hintergrund habe die Gebührenpflicht für das Parkieren von Motorrädern mit Verbrennungsmotor stark an umweltpolitischer Relevanz eingebüsst.

Die UVEK hat die Verwaltung um eine Darlegung der Entwicklung gebeten. Gemäss den offiziellen Zahlen des Statistischen Amtes ist der Bestand an Motorrädern („grosse Töffs“) im Kanton Basel-Stadt zwischen 2012 und 2016 von 7'883 auf 9'266 gestiegen. Davon waren 11 (im Jahr 2012) bzw. 16 (im Jahr 2016) elektrisch betrieben. Bei den Kleinmotorrädern ( $V_{\max}$  45 km/h, max. 50 cm<sup>3</sup>, ohne Pedal) hat der Bestand im selben Zeitraum von 983 auf 608 abgenommen, der prozentuale Anteil der Elektrofahrzeuge ist von 11.9% auf 7.4% gesunken. Die Zahl der Motorfahrräder – Mofas und starke E-Bikes (mit Pedal) – ist von 4'205 auf 4'318 gestiegen. Hier hat der Anteil der Elektrofahrzeuge von 21.8% auf 32.0% zugenommen. Bei den unter den Motorfahrrädern immatrikulierten Elektrofahrzeugen dürfte es sich praktisch ausschliesslich um starke E-Bikes (mit gelbem Nummernschild) handeln. Die Zahl der Personenwagen ist zwischen 2012 und 2016 im Übrigen um knapp 2'000 auf etwas über 64'000 gestiegen. Der Anteil der Elektrofahrzeuge hat in dieser Kategorie auf tiefem Niveau leicht auf 0.19% zugenommen. Statistisch nicht erfasst werden die „schwachen“ E-Bikes mit Tretunterstützung bis maximal 25 km/h.

Die UVEK stellt fest, dass in den letzten Jahren kein Trend zu weniger Motorrädern mit Verbrennungsmotor festzustellen ist – im Gegenteil. In allen Kategorien ist zwischen 2012 und 2016 eine Zunahme zu verzeichnen. Am stärksten fällt sie mit 50% bei den grössten Motorrädern (> 1500 cm<sup>3</sup>) aus; deren Gesamtzahl ist allerdings eher gering. Im Kanton Basel-Landschaft ist die Ent-

wicklung ähnlich. Auch dort hat in den letzten Jahren die Zahl der Motorräder und der Motorfahräder zu- und jene der Kleinmotorräder abgenommen.

Die politisch relevante Frage lautet aus Sicht der UVEK, ob mit der Parkraumbewirtschaftung Anreize gesetzt werden sollen bzw. ob damit auf den Modal Split Einfluss genommen werden soll. Zumindest eine Mehrheit der Kommission teilt die Auffassung des Regierungsrats nicht, es könne auf eine Bewirtschaftung von Abstellflächen für Motorräder und Motorroller verzichtet werden. Sie sieht in Zweirädern mit Verbrennungsmotor nicht das städtische Verkehrsmittel der Zukunft. Der Anteil der Elektro-Motorräder dürfte kaum so rasant zunehmen, wie es der Bericht des Regierungsrats suggeriert. Die Erwartung des Regierungsrats lässt sich jedenfalls nicht mit der Entwicklung der letzten Jahre untermauern, ist doch der Anteil der Elektro-Motorräder auf sehr tiefem Niveau stehengeblieben.

### 3.6 Kein eigener Gegenvorschlag der UVEK

Bei der Diskussion über den dem Grossen Rat vorzulegenden Antrag stand die UVEK vor folgenden Möglichkeiten:

- Unterstützung der Initiative, Ablehnung des Gegenvorschlags  
*Dafür hat sich kein Kommissionsmitglied ausgesprochen.*
- Ablehnung der Initiative, Unterstützung des Gegenvorschlags des Regierungsrats  
*Dafür hat sich kein Kommissionsmitglied ausgesprochen.*
- Ablehnung der Initiative, Unterstützung des Gegenvorschlags des Initiativkomitees  
*Dafür hat sich nur ein Teil der Kommission ausgesprochen.*
- Ablehnung von Initiative ohne Gegenvorschlag  
*Dafür hat sich nur ein Teil der Kommission ausgesprochen.*

Dass die Initiative abzulehnen ist, ist in der UVEK unbestritten. Zum einen empfindet die Kommission die Verfassung als falschen Ort, um das Anliegen der Initiantinnen und Initianten zu verankern, zum anderen schießt die Initiative mit dem absoluten Anspruch auf Abstellplätze für Zweiräder über das Ziel hinaus. Auf eine Erhebung von Gebühren gänzlich zu verzichten ist ebenfalls nicht mehrheitsfähig. Mit dem Bestreben eines einzigen Antrags an den Grossen Rat hat die UVEK deshalb nach einem eigenen Gegenvorschlag gesucht, hinter dem die gesamte oder zumindest eine deutliche Mehrheit der Kommission stehen könnte.

Als möglicher Kompromiss hat sich eine Beschränkung der Abstellgebühren auf Motorräder und Motorroller mit Verbrennungsmotor herauskristallisiert. Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die die Gebühr umgehen wollen, könnten ihr Gefährt ausserhalb der bewirtschafteten Zone abstellen. Wären Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von der Gebühr ausgenommen, könnte die Bewirtschaftung allerdings nicht mehr mit dem in Anspruch genommenen Platz und dem Ziel einer Reduktion des Verkehrsaufkommens begründet werden, sondern nur noch mit dem Umweltargument. Eine solchermassen ausgestaltete Gebühr wäre (lediglich) ein Anreiz, von einem Fahrzeug mit Verbrennungs- auf ein solches mit Elektromotor umzusteigen – und nicht auf den öffentlichen Verkehr oder das Velo.

Um dieses Konzept rechtlich zu verankern, könnte im Umweltschutzgesetz in § 16 folgender Absatz eingefügt werden:

*Der Kanton und die Landgemeinden stellen subsidiär zu privaten Abstellplätzen und unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche an den öffentlichen Raum eine angemessene Anzahl an Motorradabstellplätzen zur Verfügung. In Gebieten mit hohem Parkierdruck können der Kanton und die Landgemeinden Parkierungsgebühren bei Parkplätzen für Motorräder verlangen. Motorräder mit einem Elektromotor sind von der Parkgebühr befreit. Der Regierungsrat*

*bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gebührenpflicht, wobei die Gebührenpflicht spätestens drei Jahre nach Annahme der Gesetzesänderung von Gesetzes wegen in Kraft tritt.*

Anwohnende und gleichermaßen Betroffene könnten die Parkierungsgebühren in Form einer Jahrespauschale bezahlen. Deren Höhe ist in der Verordnung bereits geregelt und liegt bei 50 Franken. Die in der Verordnung festgehaltene Gebühr für alle übrigen liegt bei 50 Rappen pro Stunde. Da davon auszugehen ist, dass von den ausserhalb dieses Perimeters wohnhaften Personen, die ihr Gefährt in der bewirtschafteten Zone abstellen, ein ansehnlicher Teil dies regelmässig tut, empfände die UVEK auch für diese eine Jahres-Vignette als sinnvoll. Als möglichen Preis dieser Vignette – der grundsätzlich am Regierungsrat festzulegen wäre – haben sich die Kommissionsmitglieder auf 200 Franken geeinigt. Auch dabei handelte es sich um einen Kompromiss, der den einen zu weit, den anderen zu wenig weit geht.

Mit diesem Vorschlag – Beschränkung der Gebührenpflicht in der bewirtschafteten Kernzone auf Motorräder und Motorroller mit Verbrennungsmotor und Preis für eine Jahres-Vignette von 200 Franken – sind die Kommissionsmitglieder an ihre Fraktionen herantreten. Nachdem der Kompromissvorschlag in einigen Fraktionen rundum abgelehnt worden war, stand für die UVEK fest, dass sie sich in Mehr- und Minderheit aufteilen und dem Grossen Rat zwei unterschiedliche Anträge vorlegen wird. Die Argumente und der Antrag der Kommissionsmehrheit finden sich im nachfolgenden Kapitel 4, jener der Kommissionsminderheit im Anhang dieses Berichts.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Antrag der Kommissionsmehrheit: Talha Ugur Camlibel, Raphael Fuhrer, Danielle Kaufmann, Dominique König-Lüdin, Stephan Luethi-Brüderlin, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Antrag der Kommissionsminderheit: Beat Braun, Remo Gallacchi, Thomas Müry, Daniela Stumpf, Heiner Vischer, Felix Wehrli.

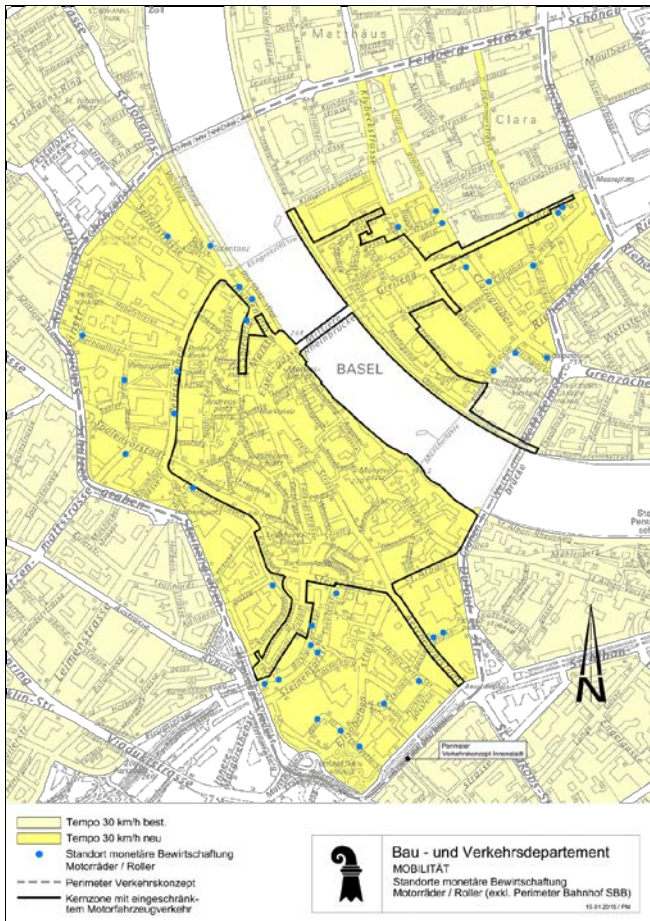
## **4. Erörterungen der Kommissionsmehrheit**

### **4.1 Geplante Umsetzung bevor die Initiative eingereicht worden ist**

Ursprung der gebührenpflichtigen Motorrad-Parkplätze ist der Anzug Brigitte Heilbronner betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller aus dem Jahr 2008. Der Regierungsrat hat zu diesem Anzug mehrfach berichtet, der Grosse Rat hat ihn bereits vier Mal stehen lassen und sich so unzweifelhaft für eine Bewirtschaftung der Abstellplätze für Motorräder und Motorroller in der Innenstadt und rund um den Bahnhof Basel SBB ausgesprochen. In der Folge passte der Regierungsrat die Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung an und schuf die Grundlage für die Erhebung einer solchen Gebühr. Die Verordnung sieht einen Tarif von 50 Rappen pro Stunde und für die Bewohner der Innenstadt eine Anwohnerparkkarte (in Form einer Vignette) für 50 Franken pro Jahr vor. Die Verkehrsanordnungen wurden im Kantonsblatt publiziert und sind seit längerem rechtskräftig. Insgesamt geht es um rund 400 Abstellplätze. Im Kleinbasel ist das eigentliche Zentrum der Stadt betroffen, im Grossbasel neben dem Zentrum auch das Gebiet rund um den Bahnhof Basel SBB (auch auf Seite Gundeldingen). Ausserhalb dieses Gebiets ist keine Bewirtschaftung vorgesehen; das Abstellen eines Motorrads bleibt gratis (Details in der Abbildung).

Die Umsetzung der gebührenpflichtigen Motorrad-Parkplätze war bereits im Gang und weit fortgeschritten, als die Initiative angekündigt aber noch lange nicht eingereicht wurde. Ungeachtet dessen beschloss das Bau- und Verkehrsdepartement zu diesem Zeitpunkt einen sofortigen Unterbruch der bereits weit fortgeschrittenen Umsetzungsarbeiten. Die Markierungen sind weitgehend realisiert, die Parkuhren ausgeliefert. Vorbereitet ist auch die Ergänzung des kantonalen Ordnungsbussenkatalogs. Bei den zur monetären Bewirtschaftung vorgesehenen Abstellplätzen befinden sich Schilder, die diese als Parkplätze für Motorräder ausweisen. Was noch fehlt sind die Tarifangaben und die Installation der Parkuhren.





## 4.2 Initiative

Die formulierte Initiative verlangt in der Verfassung, dass Zweiräder auf Allmendgebiet kostenlos parkiert werden können und dass der Kanton die nachgefragten Flächen für die Parkierung zur Verfügung zu stellen hat. Da es sich um Verfassungsbestimmungen handelt, wären sie restriktiv im ganzen Kanton umzusetzen. Es müssten beispielsweise rund um die Uni am Petersplatz deutlich mehr Abstellflächen für Zweiräder geschaffen werden.

Der in der Initiative absolut formulierte Anspruch auf Parkflächen für Zweiräder ist nicht zielführend. Diese Bestimmung bedeutete, dass Zweiradparkplätze zu Lasten von Parkplätzen anderer Fahrzeuge und den übrigen Allmendnutzungen eingerichtet werden müssten. Dies hätte z.B. zur Folge, dass an den beiden Basler Bahnhöfen Taxistandplätze, Bushaltestellen und/oder Fussgängerflächen für weitere Zweiradparkplätze aufgehoben würden. Auf dem Petersplatz müsste ein Zweiradparking erstellt oder in der Innenstadt statt Aufenthaltsflächen und Strassencafés Zweiradparkplätze geschaffen werden.

## 4.3 Begriffsklärungen

Die UVEK hat sich vom Departement die in der Initiative vorkommenden Begriffe erklären lassen:

- **Zweiräder** sind Fahrzeuge mit zwei Rädern hintereinander – vom Velo bis zum Motorrad mit zwei Rädern.
- **„nachfrageorientiert“**: Die Nachfrage ist an ein- und demselben Ort nicht immer gleich gross. Findet an einem Ort ein grösserer Anlass statt, ist die Nachfrage sehr hoch, zu einem anderen Zeitpunkt tendiert sie gegen null. Die Polizei signalisiert z.B. während der Fasnacht zusätzliche Velo-Abstellplätze. Die „normale“ Nachfrage wird durch Beobachtung „gemessen“. Auch Meldungen, die Abstellplätze seien an einem Ort immer überbelegt, wird nachgegangen. Die Be-

obachtung der Situation zeigt, wo ausserhalb der legalen Flächen Fahrzeuge abgestellt werden. Dies ist nämlich ein Indiz für ein zu geringes Angebot. Nachfrageorientiertes Schaffen von Angeboten bedeutet also zusätzliche Plätze zu schaffen, wenn die vorhandenen nicht ausreichen; egal wie hoch die Nachfrage auch sein mag und wie begrenzt der vorhandene Raum durch andere Nutzungen ist. Steht in der Verfassung, der Kanton habe die nachgefragten Flächen zur Verfügung zu stellen, müssen die Behörden in solchen Fällen zwingend reagieren. In Verfassung und Umweltschutzgesetz gibt es allerdings auch noch andere Artikel wie die Priorisierung des ÖV, die es zu berücksichtigen gilt. Ein Schutzartikel für Taxistandplätze existiert hingegen nicht. Man könnte also Taxistandplätze mit Verweis auf die Verfassungsbestimmung gemäss Zweiradinitiative ohne weiteres aufheben.

- „energieeffizient“: Gefördert werden soll bei Annahme des Gegenvorschlags Folgendes:
  - Fuss- und Veloverkehr als Fortbewegungsarten ohne Motor;
  - öffentlicher Verkehr, wo es die Nachfrage rechtfertigt (leere Trams sind nicht energieeffizient);
  - kleine, leichte Fahrzeuge (Zweiräder, Kleinwagen), z.B. über die Motorfahrzeugsteuer;
  - Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Motorräder usw.; Antriebsformen wie Elektromotoren, Hybridmotoren, Gasmotoren usw.; Mobilitätsformen und Antriebsarten, die den Luftschadstoffausstoss (lokal) senken.

#### 4.4 Gedanken der Mehrheit zur Initiative

Jede Fläche hat ihren Preis. Der Boden ist ein knappes Gut. Die Initiative verlangt kostenlose Abstellmöglichkeiten für Zweiräder. Dies bedeutet nichts anderes als eine indirekte Subventionierung dieser Verkehrsmittel. Die Initiative erhebt nicht nur den Anspruch, der Kanton solle Flächen gratis zur Verfügung stellen, sondern dies auch noch in einem grundsätzlich unbeschränkten Ausmass. Dies ist schwer nachvollziehbar.

Die Parkraumbewirtschaftung ist heute eine kommunale Kompetenz. Die Initiative will die Zuständigkeit offenbar kantonalisieren. Der Kanton legiferiert in eine Gemeindekompetenz hinein. Geschieht dies im vorliegenden Fall, stellt sich die Frage, ob bzw. wann es auch in anderen Bereichen geschieht. Denkbar wäre, dass der Kanton den Landgemeinden Vorgaben zu Parkraumbewirtschaftung bei Autos macht.

Es ist für die UVEK-Mehrheit und auch das Initiativkomitee nicht klar, was bei einer allfälligen Annahme der Initiative beispielsweise bei den Bahnhofseingängen SBB getan werden könnte, damit der Forderung der Initiative zur Erfüllung des nachfrageorientierten Angebotes genüge getan werden könnte. Ohne Aufhebung von bestehenden Autoparkplätzen oder Bereitstellen der Flächen auf Trottoirs könnte die Initiative schlicht nicht umgesetzt werden. Die Verankerung auf Verfassungsstufe ist deshalb abzulehnen.

Die UVEK-Mehrheit lehnt deshalb aus oben genannten Gründen die Initiative ab.

#### 4.5 Gedanken der Mehrheit zum Gegenvorschlag des Regierungsrats

Der Regierungsrat schreibt im Gegenvorschlag, dass die Förderung einer umweltfreundlichen, energieeffizienten und platzsparenden Mobilität angestrebt wird. Der vorgeschlagene Gesetzesartikel enthält aber nur die Begriffe energieeffizient und platzsparend. Die UVEK Mehrheit stösst sich daran, dass im Gesetz nicht auch von umweltfreundlicher Mobilität die Rede ist.

Der Regierungsrat geht von einer stark steigenden Zahl von E-Rollern aus. Die der UVEK vorgelegten Zahlen bekräftigen dies in keiner Art und Weise. Der Argumentation des Regierungsrats, die Gebührenpflicht für das Abstellen eines Motorrads sei aufgrund des angeblichen Trends zur E-Mobilität nicht nötig, kann die Mehrheit nicht folgen und der UVEK vorgelegten Zahlen weisen im Gegenteil auf einen anderen Sachverhalt hin.

Mit dem Begriff „energieeffiziente Verkehrsmittel“ führt man ein Trojanisches Pferd in die Stadt. Statt von „energieeffizienten Verkehrsmitteln“ müsste man im Gegenvorschlag von „leichten Zweirädern und Zweirädern ohne Verbrennungsmotor“ sprechen. Ein Roller verbraucht drei bis fünf Liter Benzin auf 100 Kilometer und ist damit alles andere als energieeffizient. Rund um den Bahnhof Basel SBB werden in Nebenstrassen und auch im Gundeli unzählige grosse Motorräder gratis parkiert, während der Velofahrer für die Benutzung des Veloparkings eine Gebühr entrichten muss. Dass Pendler am Bahnhof Basel SBB ein Motorrad gratis parkieren können, ist unverständlich.

Eine Erhebung der Kommissionsmehrheit über die abgestellten Motorräder rund um den Bahnhof SBB zeigt folgendes Bild (Belegung der Parkplätze um den Bahnhof SBB durch Motorräder am 24.4.2017 09-10h):

Ort	BS	BL	SO / AG	F / D / andere	
unter Passerelle Süd (teils SBB)	13	26	3	5	47
INGENO (Privatareal)	2	5		2	9
vor COOP Güterstrasse Trottoir	4	1	1	1	7
vor Güterstr. 122 Trottoir	6	16		1	23
Gempenstrasse	2	1			3
Parkplatz MOH (SBB-Areal)	6	15		2	23
Solothurnerstr./Hochstr.	4	3	2	2	11
Nauenstrasse entlang Post	10	10	1	6	27
Total	47	77	7	19	<b>150</b>
	31%	51%	5%	13%	100%

69% der parkierten Motorräder sind nicht in BS eingelöst. Im Gegensatz zu den Motorradfahrenden müssen Automobilisten, welche ihr Fahrzeug rund um den Bahnhof abstellen, entweder ein gebührenpflichtiges Parkhaus benutzen oder eine Halb- oder Ganztagesparkkarte von 6 bzw. 10 Franken lösen. Ein Verzicht auf die Bewirtschaftung der Parkplätze am Ort wo die Nachfrage am grössten ist, stösst auf Unverständnis.

Ein Motorrad braucht weniger Platz, weil ein Auto durchschnittlich nur mit 1.1 Personen besetzt ist. Das Problem der tiefen Auslastung der Autos sollte man aber nicht mit der Förderung von Motorrädern zu lösen versuchen. Umso mehr, als dass die Zahlen weiter unten zeigen, dass der Besitz von Autos nicht durch Motorräder ersetzt wird, sondern dass man sich zusätzlich zu immer mehr Autos auch noch immer mehr Motorräder leistet. Ziel muss sein, dass weniger Autos in die Kernzone fahren – nicht eine Substitution dieser Autos durch Motorräder. Der Regierungsrat stellt in seinem Gegenvorschlag Motorräder und Roller als perfekte Lösung des Problems dar. Auch diese Fahrzeuge verursachen aber Lärm und Abgase. Es ist aus vielen Studien hinlänglich bekannt, dass Zweiräder mit Verbrennungsmotor die Emissionen von Autos um bis das Hundertfache übersteigen.

Die Zahl der Personenwagen hat im Kanton BS zwischen 2012 und 2016 um knapp 2'000 auf etwas über 64'000 zugenommen. Der Anteil der Elektrofahrzeuge ist dabei auf tiefem Niveau leicht

gestiegen (auf 0.19%). Bei den Motorrädern („grosse Töffs“) ist der Bestand im selben Zeitraum ebenfalls gestiegen, von knapp 8'000 auf knapp 9'300. Davon fahren lediglich 16 mit Strom. Bei den Kleinmotorrädern (Vmax 45 km/h, max. 50 cm<sup>3</sup>) hat der Bestand deutlich abgenommen, ebenso der Anteil der Elektrofahrzeuge. Bei den Motorfahrrädern – Mofas und starke E-Bikes – ist die Zahl hingegen leicht auf 4'300 gestiegen. Prozentual ist in dieser Kategorie eine Steigerung der Elektro-Fahrzeuge von 22% auf 32% zu verzeichnen. Dies ist in erster Linie auf die E-Bikes (mit gelbem Nummernschild) zurückzuführen. Bei den unter den Motorfahrrädern immatrikulierten Elektrofahrzeugen dürfte es sich ausschliesslich um E- Bikes handeln.

BS	Total	Elektro	%
2012	7993	11	0.14
2013	8141	15	0.18
2014	8350	13	0.15
2015	8694	18	0.21
2016	9266	16	0.17

Motorräder in Basel-Stadt

Die UVEK -Mehrheit hält fest, dass bezüglich Entwicklung der Anzahl Elektro-Roller ein markanter Unterschied zwischen den effektiven der UVEK vorgelegten Zahlen der offiziellen Statistik und den Feststellungen im Ratschlag besteht. Der Vorschlag des Regierungsrates im Gegenvorschlag und die erhoffte Wirkung dürfte deshalb im Bereich des “wünschbaren” aber nicht im Bereich “realistischen” (0.17% 2016) liegen.

Die UVEK-Mehrheit zeigt sich über die Substitution von Fahrten auf vier Rädern zu solchen auf zwei Rädern nicht überrascht. Es zeigt sich hier ein Zusammenhang zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Die Substitution lässt sich also ökonomisch begründen. Die Leute reagieren auf die Bewirtschaftung der Parkflächen. Die entscheidende Frage für die UVEK-Mehrheit lautet, welche Anreize mit der Parkraumbewirtschaftung gesetzt werden sollen. Es geht nicht um eine Verteufelung des motorisierten Verkehrs, sondern um die Beeinflussung des Modal Splits. Zweiräder mit Verbrennungsmotor sind nicht das städtische Verkehrsmittel der Zukunft. Früher ist man mit dem Auto in die Stadt gefahren, heute tut man es vermehrt mit dem Roller und dies primär bei schönem und warmem Wetter. Dass die Initiative von jungen Leuten aus Riehen lanciert worden ist, mag deshalb nicht erstaunen. Weil die Flächen in der Stadt knapp sind, sollte durch eine entsprechende Preisgestaltung eine möglichst optimale Nutzung dieser Flächen angestrebt werden. Dies bedeutet die Bewirtschaftung der Parkflächen. Eine Förderung des motorisierten Zweiradverkehrs über Gratis-Parkplätze ist abzulehnen.

Rund um den Bahnhof Basel SBB haben die abgestellten Zweiräder mit Benzinmotor seit Frühlingsbeginn wieder markant zugenommen. Die Zahl der Velos ist über das Jahr gesehen konstanter. Auch Abstellflächen für Velos werden von Motorrädern benutzt – zu einem grossen Teil von solchen mit ausserkantonalem Kontrollschild. Bei den Autos hat man die Pendlerparkkarte geschaffen mit dem Ziel, die Auto-Pendler von der Stadt fernzuhalten. Bei den Motorrädern macht man mit den kostenlosen Abstellflächen gerade das Gegenteil.

Die UVEK-Mehrheit lehnt aus oben genannten Gründen deshalb den Gegenvorschlag ab.

## 4.6 Mehrheit zum Kompromissvorschlag

Die Mehrheit sieht als einzige Option für einen valablen Gegenvorschlag, die Parkgebühr auf Motorräder mit Verbrennungsmotor zu beschränken, wie dies im Kapitel 3.6 ausgeführt wurde. Werden E-Roller von der Gebühr ausgenommen, ist dies ein kleiner Anreiz, sich ein solches Gefährt (statt eines mit Verbrennungsmotor) anzuschaffen. Um dieses Konzept rechtlich zu verankern, könnte im Umweltschutzgesetz §16 folgender Absatz eingefügt werden:

*Der Kanton und die Landgemeinden stellen subsidiär zu privaten Abstellplätzen und unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche an den öffentlichen Raum eine angemessene Anzahl an Motorradabstellplätzen zur Verfügung. In Gebieten mit hohem Parkierdruck können der Kanton und die Landgemeinden Parkierungsgebühren bei Parkplätzen für Motorräder verlangen. Motorräder mit einem Elektromotor sind von der Parkgebühr befreit. Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gebührenpflicht, wobei die Gebührenpflicht spätestens drei Jahre nach Annahme der Gesetzesänderung von Gesetzes wegen in Kraft tritt.*

Anwohnende und gleichermassen Betroffene könnten die Parkierungsgebühren in Form einer Jahrespauschale bezahlen. Deren Höhe ist in der Verordnung bereits geregelt und liegt bei 50 Franken. Die in der Verordnung festgehaltene Gebühr für alle übrigen liegt bei 50 Rappen pro Stunde. Da davon auszugehen ist, dass von den ausserhalb dieses Perimeters wohnhaften Personen, die ihr Gefährt in der bewirtschafteten Zone abstellen, ein ansehnlicher Teil dies regelmässig tut, empfände die Mehrheit auch für diese eine Jahres-Vignette als sinnvoll.

Mit diesem Vorschlag – Beschränkung der Gebührenpflicht in der bewirtschafteten Kernzone und rund um den Bahnhof SB auf Motorräder und Motorroller mit Verbrennungsmotor und Einführung einer Jahres-Vignette hätte die Mehrheit einem Kompromiss zugestimmt. Leider war dies in den Fraktionen nicht mehrheitsfähig.

## 4.7 Fazit

Die angedachte Umsetzung des Anzugs von Brigitte Heilbronner entspricht bereits einem Kompromiss, beschränkt er die Parkraumbewirtschaftung für Motorräder doch auf die Kernzone und das Gebiet rund um den Bahnhof Basel SBB. In die verkehrsfreie Innenstadt darf man mit dem Motorrad gar nicht fahren. Zudem ist die Gebühr mit 50 Rappen pro Stunde moderat. Man kann sie ohne weiteres vermeiden, indem man sein Motorrad ausserhalb der bewirtschafteten Zone abstellt oder ein anderes Verkehrsmittel benutzt.

Das Hauptziel der Parkraumbewirtschaftung war eine Verringerung der MIV- Pendlers, ohne gleichzeitig die Anwohner zu benachteiligen. Anwohner können für 140 Franken pro Jahr eine Anwohnerparkkarte kaufen. Sie sollen nicht für den Besitz eines Autos bestraft werden. Um das Pendeln innerhalb des Kantons einzuschränken, ist die Anwohnerparkkarte nur für die eigene Postleitzahl und/oder für einen angrenzenden Postleitzahlkreis auf derselben Rheinseite gültig. Sinn und Zweck der Parkraumbewirtschaftung ist die Regulierung des Pendlerverkehrs. Bei der Erörterung der Vorlage zur Parkraumbewirtschaftung kam die Frage auf, wie mit Motorrädern umgegangen werden soll. Man wollte zuerst eine Vignette für Motorräder einführen, ist dann aber wieder davon abgekommen und hat auf den Einbezug der Motorräder in die Vorlage verzichtet. In der Folge hat Brigitte Heilbronner ihren Anzug eingereicht. Die Beschränkung auf die Kernzone bei der Parkraumbewirtschaftung für Motorräder macht insofern Sinn, als die Pendler auf diese zielen, nicht auf die Quartiere. Auch hier geht es in erster Linie darum zu verhindern, dass Auswärtige mit dem Motorrad in das Zentrum der Stadt fahren.

Weder Initiative noch Gegenvorschlag des Regierungsrates sind für die UVEK Mehrheit denkbar. Sie wäre allenfalls auf dem in der Einleitung des Berichts im allgemeinen Teil skizzierten Kompromiss von Kapitel 3.6 eingegangen. Da die UVEK Minderheit diesen nach Rücksprache in den Fraktionen aber kategorisch abgelehnt hat, kommt für die Mehrheit nur die Ablehnung der Initiative, des Gegenvorschlags des Regierungsrates und der UVEK-Minderheit in Frage. Sie beantragt deshalb die Initiative ohne Gegenvorschlag dem Volk vorzulegen und dabei die Initiative abzulehnen. Danach soll zügig die bereits begonnene Umsetzung der gebührenpflichtigen Motorrad-

Parkplätze in der Kernzone wie in der Einleitung des Mehrheitsberichts skizziert umgesetzt werden. Die Arbeiten dazu sind ja bereits sehr weit fortgeschritten und alle Investitionen getätigt.

## 5. Antrag der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 4 dieses Berichts beantragt die Mehrheit der UVEK dem Grossen Rat mit 7:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfs. Den vorliegenden Bericht hat sie mit 7:0 Stimmen verabschiedet und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Dr. Michael Wüthrich  
Präsident

### Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss  
Bericht der Kommissionsminderheit

## Grossratsbeschluss zur

# Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag und Bericht Nr. 16.0168.02 des Regierungsrats vom 11. Januar 2017 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.0168.03 vom 16. August 2017:

Die von 3'042 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichte formulierte Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ mit dem folgenden Wortlaut:

§ 30 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 wird mit folgendem dritten Abschnitt ergänzt:

„Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos. Der Kanton stellt die nachgefragten Flächen zur Verfügung.“

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

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Verfassungsänderung sofort wirksam.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

## Bericht der Kommissionsminderheit

### 1. Ausgangslage und Zusammenfassung

#### 1.1 Grundlagen

Am 7. Januar 2009 wurde der Anzug 08.5349.01 von Brigitte Heilbronner und Konsorten betreffend Parkplatzbewirtschaftung Motorräder und Motorroller eingereicht und in der Folge mehrfach stehen gelassen.

Ab 1. August 2012 hat der Regierungsrat eine Verordnung (Parkraumbewirtschaftungsverordnung) erlassen, in der unter § 16 Abs. 1 PRBV festgeschrieben wird, dass „in Gebieten mit hohem Parkierdruck durch Motorräder“ Parkgebühren erhoben werden sollen.

Gegen den damaligen Entscheid des Regierungsrates erhob sich breiter Widerstand. Der Bund der Steuerzahler Basel-Stadt ergriff daraufhin eine Petition gegen die „Rollerparkgebühren“, welche innert kürzester Zeit mit über 1'200 Unterschriften eingereicht wurde. Die Petitionskommission empfahl diese jedoch dem Grossen Rat zur Ablehnung. Das Parlament folgte der vorberatenden Petitionskommission.

Am 7. Januar 2015 bewilligte der Grosse Rat schliesslich als letzten notwendigen Schritt, mittels eines nicht referendumsfähigen Kredits, die Beschaffung von Parkuhren, welche für die Umsetzung des Anzuges Heilbronner notwendig waren. Weil nun auf parlamentarischer und politischer Ebene keine andere und direkte Möglichkeit mehr bestand, gegen dieses Vorhaben anzukämpfen, lancierten die bürgerlichen Jungparteien die sogenannte „Zweiradinitiative“.

Die Initiative wurde schliesslich am 3. Februar 2016 mit 3'042 Unterschriften eingereicht und von verschiedenen Organisationen unterstützt, und zwar nicht nur von den bürgerlichen Jungparteien, sondern auch z.B. von der SKUBA (Studentische Körperschaft der Universität Basel).

Der Initiativtext forderte:

1. Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos.
2. Der Kanton stellt die nachgefragten Flächen zur Verfügung

Bei Annahme der Initiative würde diese Forderung im § 30 der Verfassung festgehalten werden.

#### 1.2 Gegenvorschlag des Regierungsrats

Der Regierungsrat erachtete die Verankerung des Anliegens in der Verfassung als nicht stufengerecht und erarbeitete in der Folge einen Gegenvorschlag, in welchem das Umweltschutzgesetz im Sinne der Initiative angepasst würde. Dabei soll im § 16 Abs. 1 USG festgehalten werden:

1. Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos.
2. Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel sowie Mobilitätsformen, die den Platzbedarf für die Parkierung auf öffentlichem Grund senken.

Damit soll das kostenlose Parkieren auf Kantonsgebiet weiterhin gewährleistet sein. Es fehlt dabei aber die von den Initianten, auf Zweiräder eingrenzende, ursprüngliche Forderung. Was jedoch nicht übernommen wurde, ist, dass genügend Platz für diese Zweiräder geschaffen wird. Zudem werden explizit nur energieeffiziente Mobilitätsformen erwähnt, was aber nicht Gegenstand der Initiative war.



## 2. Anhörung Landgemeinden

Die Vertretung aus Riehen erklärte, dass sich die Gemeinde der Meinung des Regierungsrats anschliessen würde. Für Bettingen ist entweder der Vorschlag des Regierungsrats oder die Umsetzung der Initiative vorstellbar, da es in dieser Gemeinde keine Parkierungsprobleme für Zweiräder gibt.

## 3. Anhörung Initianten

Die Initianten stellen fest, dass der Gegenverschlagn des Regierungsrats zwar auf die Gebühren für Zweiradfahrzeuge verzichten würde und somit eine Kernforderung der Initiative erfüllt wäre. Hingegen würde auf die ebenfalls wichtige zweite Forderung nach Zur-Verfügung-Stellen der nachgefragten Parkflächen verzichtet, was abzulehnen sei. Zudem habe die Bestimmung im Gegenvorschlag, wonach Verkehrsmittel und energieeffiziente Mobilitätsformen zu fördern seien, mit dem Anliegen der Initiative nichts gemeinsam. Hier müssten dann explizit die Zweiräder erwähnt sein. Daher hat das Initiativkomitee nachstehende alternative Formulierung des regierungsrätlichen Gegenvorschlags eingebracht, welche im §16 Abs. 1 USG festgehalten werden sollte:

1. Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos.
2. Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.

Der Alternativvorschlag enthält neu nicht mehr die Forderung, wonach nachfrageorientiert Parkflächen geschaffen werden müssen. Die Initianten wären also bereit, einen grossen Schritt entgegen zu kommen und für einen Kompromiss auf die geforderte Ergänzung der Kantonsverfassung zu verzichten. Wenn sich der Gegenvorschlag klar auf Zweiräder bezieht und die von den Initianten vorgeschlagene Anpassung des regierungsrätlichen Gegenvorschlags im Sinne einer Präzisierung im Grossen Rat angenommen würde, könnten sich die Initianten einen Rückzug der Initiative vorstellen.

## 4. Schlussfolgerungen und Antrag der Kommissionsminderheit

Die Kommissionsminderheit kommt zum Schluss, dass der Kompromissvorschlag der Initianten die beste Lösung ist. Es wird gewährleistet, dass für Zweiradfahrzeuge keine Parkgebühren erhoben werden und somit auch keine Unterscheidung zwischen Verbrennungs- und Elektromotor gemacht wird. Es müssten auch praktisch keine neuen Parkflächen markiert werden, sondern bei den bestehenden Flächen die Einzelfelder aufgehoben werden.

Der Verhältnismässigkeit wird durch die Streichung des Wortes <nachfrageorientiert> nachgekommen, so dass keine anderen Parkflächen gestrichen werden müssten. Es betrifft auch praktisch keine grosse Motorräder, welche für den Stadtverkehr nicht ideal sind, sondern vor allem Roller, welche von Studenten und jungen Erwachsenen gefahren werden. Diese waren explizit im Fokus der Initiative und entsprechen der bisher stets geführten Diskussion zum Thema. Die Angst nach massiv steigendem Motorradlärm ist unbegründet. Gemäss Verwaltung ist zu erwarten, dass in naher Zukunft vermehrt Elektroroller gekauft werden. So wird, nebst den Katalysatoren bei Benzinbetriebenen Rollern, dem Umweltschutz ebenfalls Rechnung getragen. Allerdings hat nicht jeder die Möglichkeit einen Elektroroller zu Hause oder am Arbeitsplatz aufzuladen. Die Parkraumbewirtschaftung, wie sie in Riehen gehandhabt wird, kann als Vorbild für die Stadt gesehen werden. Sie funktioniert, ohne dass alles über die Finanzen geregelt werden muss und alle Zweiräder parkieren auf dem ganzen Gemeindegebiet gratis.

Die vom Regierungsrat und der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Änderung des Initiativtextes wäre hingegen zu weitgehend und würde eine unnötige Ungleichbehandlung forcieren, welche durch die erwähnten zukunftsgerichteten Mobilitätsträger ohnehin gewährleistet sein wird.

Zudem lässt der Gegenvorschlag des Regierungsrats viele unnötige Interpretationen offen und gibt der Verwaltung und dem Regierungsrat die Möglichkeit, weitergehende Fördermassnahmen, als die heute schon ergriffenen weitreichenden, Massnahmen zu ergreifen.

Der neue Vorschlag des Initiativkomitees wurde vom Rechtsdienst des Bau- und Verkehrsdepartements geprüft und als rechtskonform befunden.

Die Kommissionsminderheit beantragt dem Grossen Rat mit 6:0 Stimmen die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfs, Variante Kommissionsminderheit. Sie hat Felix Wehrli zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Minderheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Felix Wehrli

**Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss zur

# Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“

(vom .....)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 16.0168.02 vom 11. Januar 2017 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.0168.03 vom 16. August 2017, beschliesst:

### I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlags zu der von 3'042 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten formulierten Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ mit dem folgenden Wortlaut:

„§ 30 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 wird mit folgendem dritten Abschnitt ergänzt:

„Zweiräder parkieren auf Allmendgebiet kostenlos. Der Kanton stellt die nachgefragten Flächen zur Verfügung.“

wird beschlossen:

§ 16 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

*Neuer Absatz 1:*

<sup>1</sup> Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und stellen nach Möglichkeit genügend Parkflächen für motorisierte und nicht-motorisierte Zweiräder zur Verfügung.

*Der bisherige Absatz 1 bleibt inhaltlich unverändert und wird neu Absatz 1bis:*

<sup>1bis</sup> Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.

*Neuer Absatz 1<sup>ter</sup>:*

<sup>1ter</sup> Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos.

### II. Weitere Behandlung

Die Volksinitiative „für kostenloses Parkieren von Zweirädern auf dem Allmendgebiet (Zweiradinitiative)“ ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosse Rat empfiehlt, bei der Stichfrage den Gegenvorschlag vorzuziehen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Verfassungsänderung sofort wirksam.  
Bei Annahme des Gegenvorschlags wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum.  
Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

### **III. Publikation**

Dieser Beschluss ist zu publizieren.