



Erläuterungen zur Teilrevision der Mobilitätsfondsverordnung

1. Ausgangslage

Gemäss § 19^{ter} Abs. 2 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 (USG BS, SG 780.100) können aus Mitteln des Mobilitätsfonds subsiditär auch Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen sowie Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings mitfinanziert werden. Subsiditär hat gemäss dem Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates (UVEK) vom 19. Mai 2021 (18.1410.02) zwei Bedeutungen: Erstens sollen im Sinne der Kaskade «Vermeiden – Verlagern – Verbessern» zuerst Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die das Aufkommen an Autos reduzieren, bevor Massnahmen unterstützt werden, die dazu dienen, die Situation durch die Erstellung neuer Parkplätze zu «verbessern». Zweitens soll mengenmässig der grössere Anteil der Beiträge, im Sinne eines effizienten Einsatzes staatlicher Mittel, Massnahmen zur Reduktion der Parkplatznachfrage zugutekommen und nur ein kleiner Teil der Mittel für den verhältnismässig teuren Bau von Parkplätzen eingesetzt werden.

Der gesetzlich verankerte Grundsatz der Subsidiarität wurde im Rahmen der Totalrevision der Verordnung über den Mobilitätsfonds vom 27. Juni 2023 (Mobilitätsfondsverordnung, SG 780.300) dergestalt umgesetzt, dass Projekte zu unterschiedlichen Prozentsätzen mitfinanziert werden können. So können gemäss aktuellem § 6 Abs. 2 der Mobilitätsfondsverordnung Projekte zur Verkehrsvermeidung bis zu 60%, Projekte zur Verkehrsverlagerung bis zu 40% und Projekte zur Verkehrsverbesserung bis zu 20% der Gesamtkosten mitfinanziert werden. Die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum in Quartierparkings ist dabei ein Beispiel für ein Projekt zur Verkehrsverbesserung (vgl. dazu die Erläuterungen vom 27. Juni 2023 zur Totalrevision der Verordnung über den Pendlerfonds bzw. neu Mobilitätsfonds vom 18. Dezember 2012, S. 6).

Die Erarbeitung eines Konzeptes zur aktiven Entwicklung von Quartierparkings durch das Bau- und Verkehrsdepartement hat nun aber aufgezeigt, dass eine Subvention in der Höhe von 20% in vielen Fällen nicht ausreicht, um ein Projekt für ein Quartierparking wirtschaftlich rentabel zu machen. Die Verlagerung von Strassenparkplätzen auf Privatparzellen ist aber sowohl ein gesetzlicher Auftrag (§ 16 Abs. 2^{bis} USG BS) als auch inhaltlich überaus zweckmässig. Die Verlagerung leistet einen wesentlichen Beitrag, damit Strassenflächen zugunsten von Velo- und Fussverkehrsinfrastrukturen, von Stadtgrün oder einer besseren Aufenthaltsqualität (z.B. mehr Boulevardgastronomie) umgestaltet werden können.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet die vorliegende Teilrevision der Mobilitätsfondsverordnung die folgenden zwei Aspekte:

- Erhöhung der maximal möglichen Subvention für Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings von 20% auf 40%;
- Beschränkung der Ausgaben für Quartierparkings auf 25% der Fondseinnahmen, als Umsetzung der gesetzlich festgelegten Subsidiarität.

Die inhaltlichen Veränderungen gegenüber der aktuell gültigen Version der Mobilitätsfondsverordnung sind im Folgenden rot markiert.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

2.1 § 1 Zweck des Mobilitätsfonds

§ 1 Zweck des Mobilitätsfonds

¹ Mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds können im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel Projekte und Projektideen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität mitfinanziert werden.

^{1bis} Fondsmittel können subsidiär für die Mitfinanzierung von Anwohnendenparkplätzen in Quartierparkings verwendet werden.

² Es können Beiträge an Planungs-, Investitions- und Betriebskosten geleistet werden.

Entsprechend der gesetzlichen Grundlage unterscheidet die Verordnung neu explizit zwischen Projekten zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität und Quartierparkings. Die bisherige Zusammenfassung hat sich nicht bewährt, da Quartierparkings einen anders gelagerten Nutzen haben. Die «Projekte zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität» werden in erster Linie anhand ihrer Wirkung zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in Basel beurteilt. Der Hauptnutzen eines Quartierparkings liegt hingegen darin, dass der Bedarf nach Parkplätzen im Strassenraum reduziert wird und so Strassenflächen zugunsten anderweitiger Nutzungen reduziert werden können.

Die gesetzliche Grundlage legt fest, dass die Fondsmittel nur subsidiär für Quartierparkings verwendet werden dürfen. Diese unbestimmte Formulierung wird hier übernommen, aber im neuen § 6a konkretisiert.

Gemäss der gesetzlichen Grundlage dürfen auch Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen nur subsidiär mitfinanziert werden. Die Verordnung verzichtet aber weiterhin auf eine separate Regelung für diese beiden Projekttypen. Die Beurteilung und Mitfinanzierung erfolgt gemäss den generellen Regeln für Projekte zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität, da auch bei Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen der Hauptnutzen in einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs besteht. Eine explizite Beschränkung der Mittel für Beiträge an Vorhaben in diesen beiden Projektkategorien ist nicht notwendig. Bike-and-Ride-Anlagen sind im Vergleich mit anderen Projekten kostengünstig. Park-and-Ride-Anlagen sind weitgehend dort realisiert, wo ein Bedarf vorhanden ist. Grössere, teure neue Anlagen sind nicht zu erwarten. Zu erwarten ist eher, dass reine Park-and-Ride-Anlagen in multimodale Mobilitätshubs umgewandelt werden.

2.2 §3 Projekte Dritter

§ 3 Definition

¹ Projekte, die nicht in die Zuständigkeit des Kantons fallen, gelten als Projekte Dritter.

² Gesuchstellende Personen können Private sowie öffentlich-rechtliche Einrichtungen oder Gesellschaftskörperschaften ausserhalb der Kantonsverwaltung sein.

Die Bestimmung wird nicht angepasst. Es sei aber explizit darauf verwiesen, dass Projekte, die im Finanzvermögen von Immobilien Basel-Stadt angesiedelt sind, ebenfalls als Projekte Dritter gelten.

2.3 § 6a Höhe der Beiträge an Quartierparkings (neu)

§ 6a Höhe der Beiträge an Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings

¹ Die Beitragshöhe richtet sich nach den zu erwartenden Kosten und Erlösen und soll einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen.

² Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings können bis maximal 40% der Erstellungskosten mitfinanziert werden.

³ Aus den gesamten Einnahmen des Mobilitätsfonds dürfen maximal 25% für die Mitfinanzierung von Anwohnendenparkplätzen in Quartierparkings verwendet werden.

Die rechtliche Zulässigkeit und die verkehrstechnische Zweckmässigkeit eines Quartierparkings wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft. Die gesetzlichen Grundlagen hierzu finden sich im § 19^{bis} USG BS sowie im § 74 Abs. 3 des Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999 (BPG, SG 730.100). Ausführungsbestimmungen gibt es zudem in § 11 a der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, SG 730.310). Es besteht kein Anspruch auf eine Baubewilligung für ein Quartierparking. Verkehrsplanerisch nicht sinnvolle Projekte werden von der Baubewilligungsbehörde¹ abgelehnt. Damit können sich die Bestimmungen zu Quartierparkings in der vorliegenden Mobilitätsfondsverordnung auf die Aspekte der Mitfinanzierung beschränken. Es braucht keine weitergehenden Festlegungen zur baulichen Qualitätssicherung von Quartierparkings.

Zu Absatz 1

Mit der Subvention aus dem Mobilitätsfonds soll ein wirtschaftlicher Betrieb eines Quartierparkings ermöglicht werden. Für die Berechnung der Beitragshöhe werden deshalb die nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu erwartenden Kosten mit den möglichen künftigen Einnahmen verglichen.

Zu Absatz 2

Gemäss Absatz 2 wird die Beitragshöhe auf maximal 40% der Erstellungskosten begrenzt. Betriebskosten werden nicht mitfinanziert. Damit wird verhindert, dass absolut unrentable Projekte nur aufgrund der Subventionen gebaut werden.

Die Mitfinanzierung beschränkt sich auf Anwohnendenparkplätze. Als Anwohnendenparkplätze gelten fest an Anwohnende vermietete Parkplätze sowie Pool-Parkplätze, die mehrheitlich von Anwohnenden benutzt werden. Bei einem Pool-Parkplatz haben Anwohnende eine Dauerparkberechtigung, aber keinen eigenen, fest zugewiesenen Parkplatz. Solche Poolparkplätze können im Sinne von Mehrfachnutzungen auch von anderen Benutzendengruppen (Angestellten, Besuchenden) belegt werden, solange die Hauptnutzung durch Anwohnende nicht wesentlich eingeschränkt wird. Dauerparkkarten, die nur in der Nacht und an Wochenenden gelten, genügen nicht um einen Poolparkplatz als Anwohnendenparkplatz zu qualifizieren.

Zu Absatz 3

Der «subsidiäre» Anteil des Mobilitätsfonds, der maximal für Quartierparkings verwendet werden darf, wird auf 25% begrenzt. Der Anteil bezieht sich auf sämtliche Einnahmen, die seit der Inkraftsetzung von § 19^{ter} USG BS am 1.8.2022 angefallen sind. Dies ist auch der Zeitpunkt, ab dem ein Anteil aus dem Verkauf der Anwohnendenparkkarten in den Fonds fliesst.² Um diese Beschränkung transparent zu prüfen, wird die Summe der Mitfinanzierungen für Quartierparkings im Jahresbericht zum Mobilitätsfonds in Zukunft explizit ausgewiesen.

3. Schlussbestimmung und Wirksamkeit

Diese Verordnungsanpassung ist zu publizieren; sie tritt am 1. November 2025 in Kraft.

Beilage:
-Synopsis

¹ Die Zuständigkeit für die Bewilligung von Quartierparkings liegt gemäss § 11a Abs. 1 der Parkplatzverordnung beim Bau- und Verkehrsdepartement. Quartierparkings mit weniger als 30 Parkplätzen werden vom Amt für Mobilität bewilligt.

² Der Mobilitätsfonds hat auf den 1.8.2022 den Pendlerfonds abgelöst und sämtliche Vermögen und Verbindlichkeiten übernommen. Der Pendlerfonds wurde ausschliesslich aus Pendelnden- und Besuchendenparkkarten gespeist.