Der Basler Kleinkrieg ums Auto

3. April 1974: Bentley statt Benthaus, Oldsmobile statt Odermatt belegen den Rasen im Stadion Landhof.

KEYSTONE

Mit heiligem Eifer streiten sich die Baslerinnen und Basler um jeden einzelnen Parkplatz in der Stadt. Zeit, die Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in einen grösseren Kontext zu stellen.

VON BENJAMIN ROSCH

In den Siebzigern war die Basler Liebe für das Auto noch stärker als jene für den FCB. Benthaus und Odermatt durften im April 74 nicht auf dem Landhof trainieren, denn es war Muba und das Fussballfeld wurde als Parkfeld genutzt. Auch Münster-, Barfüsser-, und Marktplatz waren Blech-Heimaten. Doch die Liebe erlosch zusehends. Und weil man Verflossene nicht mehr so oft sehen wollte, wurden Autos verdrängt. Zuerst an den Strassenrand, dann in Parkhäuser, schliesslich unter die Erde. Doch noch immer ist die Beziehung der Basler zum Auto gestört.

Heute sind Parkplätze die scheinbar grösste Sorge der Basler Grossräte, sie streiten sich bei jeder Gelegenheit und mit viel Verve um jeden einzelnen, der verschwinden soll. Das liegt unter anderem daran, dass die Regierung einen unerfüllbaren Widerspruch erfüllen muss. Auf der einen Seite steht der Gegenvorschlag zu Städteinitiative: 2010 sagten die Basler, der motorisierte Individualverkehr sei um 10 Prozent zu senken. Da der Kanton weder die Zulassungen begrenzen noch die Benzinpreise erhöhen kann, verknappt er die Parkplätze. Das wäre so schon eine reichlich utopische Aufgabe, denn auch wenn der Fahrzeugbestand zuletzt leicht rückläufig war, hat das Bevölkerungswachstum die Zehn-Prozent-Marke längst verunmöglicht. Doch richtig kompliziert wurde es 2011. Als der Grosse Rat beschloss, die Parkiermöglichkeiten zugunsten von weniger Suchverkehr auszubauen. In vielen Quartieren wurden aus weissen Zonen blaue.

Neue Ansätze

Im Spannungsfeld zwischen erbosten Anwohnern und enttäuschten Grünen erstaunt nicht, dass jede Regung von Regierungsrat Hans-Peter Wessels – manchmal sinnvoll, manchmal weniger – sofort mit Prügeln von unterschiedlichster Seite quittiert wird.

In dieser Stadt lanciert der Gewerbeverband gleich zwei Initiativen, wie zukünftig mit dem Verkehr zu verfahren sei und bewegt sich damit deutlich ausserhalb seines gewohnten Terrains. Doch auch die Regierung will den eingeschlagenen Weg korrigieren, und wagt neue Ansätze in der Parkraumbewirtschaftung. Aktuell befindet sich das Papier in der Vernehmlassung. Auch wenn die Reaktionen vorhersehbar sind.

Wohin will Wessels? Er will die Autolenker unter die Erde bringen. «Es werden Parkplätze aus dem Strassenraum in Tiefgaragen verlagert und es soll ausreichend Parkmöglichkeiten geben, damit der Parksuchverkehr abnimmt», schreibt BVD-Sprecherin Nicole Stocker auf Anfrage. Aus einer Präsentation zum neuen Kunstmuseums-Parking stammt die Folie mit der Ankündigung von 1000 zusätzlichen Parkplätzen, alle in Parkings. Die Parkings beim UKBB (200-300) und City (200) sollen erweitert werden, Neubauten entstehen neben dem Kunstmuseum auch am Erdbeergraben und unter dem Landhof, der so zu einer alten Bestimmung zurückfindet. Denn inzwischen ist Platz knapp und die Allmend hat andere Funktionen zu erfüllen, als Abstellplatz für Autos zu sein. Ein wichtiger Aspekt dabei ist auch die Sicherheit: In den vergangenen Jahren haben sich die national geltenden Bestimmungen geändert. Etwa, wie nahe ein Parkfeld an einem Fussgängerstreifen liegen darf.

Subventionierte Parkings

Gerade der Landhof spielt in den jüngsten Überlegungen der Regierung eine zentrale Rolle. Selten ergibt sich eine solche Fläche, noch dazu in einem Quartier mit notorisch vollen blauen Zonen, vor allem in der Nacht. Die Regierung will den Bau fördern und greift dazu sogar auf eine neue Schatulle zurück: «Der Zugang zu Pendlerfondsmitteln wird vereinfacht und die ausbezahlten Investitionsbeiträge sollen eine ausreichende Rentabilität neuer Quartierparkings ermöglichen», heisst es in den Unterlagen zur Vernehmlassung. Wirtschaftlich interessieren die Parkings nämlich kaum, und auch Wohnungsbauer verzichten immer häufiger auf den Bau von Tiefgaragen, so die Beobachtung der Regierung. Gegen diese These spricht die Aussage der Landhof-Investoren, wonach die Hälfte der geplanten Parkplätze bereits verbindliche Mieter haben – lange bevor Kommission, Rat oder vielleicht sogar das Volk grünes Licht dazu gegeben haben.

Autobesitzer rund um den Landhof erhalten noch ein weiteres Zückerchen: Oberirdisch fallen keine Parkplätze weg. «Im Wettstein-Quartier ist die Parkplatz-Auslastung überdurchschnittlich hoch – zeitweise liegt sie bei mehr als 100 Prozent», sagt Stocker. Die angestrebte Auslastung liegt aber bei 90 bis 95 Prozent. «Deshalb hat der Regierungsrat beschlossen, dass die Parkplätze, die im Quartierparking Landhof entstehen und ausschliesslich den Anwohnenden zur Verfügung stehen, oberirdisch nicht kompensiert werden müssen.»

Viel teurer, immer noch billig

Damit die Anwohnerparkings in Zukunft besser genutzt werden, ergreift das BVD weitere Massnahmen. Der Preis für die Anwohnerparkkarte wird in der ganzen Stadt verdoppelt, neu soll sie 284 Franken im Jahr kosten. Das ist immer noch deutlich weniger als in anderen Städten. Zürich verlangt 300, St. Gallen 360, Lausanne 500 und Luzern satte 600 Franken im Jahr. Und es ist viel weniger, als ein privater Parkplatz kostet. Auf Immobilienportalen finden sich für jedes Quartier Angebote ab rund 150 Franken im Monat. In einem ähnlichen Bereich dürften sich auch die Quartierparkings bewegen.

Leeres Messe-Parking

Die 200 entstehenden Parkplätze im Landhof sind Peanuts im Vergleich zum freistehenden Volumen im Messeparking, das sich in 50 Metern Luftlinie dazu befindet. Eine Auswertung der «Schweiz am Wochenende» über mehrere Tage ergab, dass jede Nacht rund 700 Parkplätze freistehen. Natürlich handelt es sich dabei nur um eine Stichprobe, doch auch die Regierung kommt zum Schluss: «Zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser sind nachts geschlossen und leer.» Eine Doppelnutzung schliesst das BVD dennoch aus. «Das Messeparking ist ein öffentliches Parking, das phasenweise voll belegt ist und vor allem einen anderen Zweck erfüllt als das geplante Quartierparking Landhof, das ausschliesslich den Anwohnenden zur Verfügung steht», sagt Stocker. Das Parking macht sein Geld vor allem während zweier Messen: Art Basel und Baselworld. Selbst jetzt, während der Muba, stehen zumindest unter der Woche jederzeit freie Plätze zur Verfügung.

Dass man auf den Landhof-Rasen ausweichen müsste? Undenkbar.

1000

Parkplätze in Parkings plant die Basler Regierung in den nächsten Jahren zu erstellen. Einen grossen Teil davon unter der Innenstadt.

Die gesamte Erhebung finden Sie interaktiv online

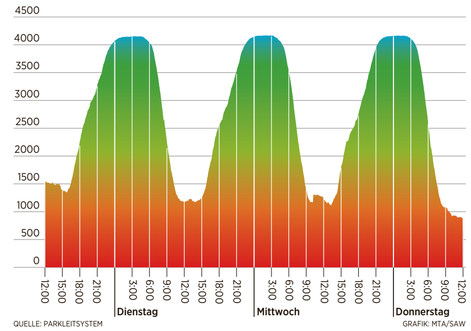
So viel kostet ein Quadratmeter öffentlicher Raum pro Jahr

Art der Nutzung	Jahrespreis pro m²
Parkieren* in **Basel** mit Anwohnerparkkarte	12.70
Parkieren in **Riehen** mit Anwohnerparkkarte	0.73
Parkieren in **Binningen** mit Anwohnerparkkarte	5.45
Parkieren in **Zürich** mit Anwohnerparkkarte	27.30
Parkieren in **Birsfelden** mit Anwohnerparkkarte	43.65
Parkieren in **Luzern** mit Anwohnerparkkarte	54.55
Stühle/Tische Boulevard-**Restaurant** in Basel	88.00
Ständer für Gratiszeitungen in Basel	330.00
Belegung Allmend für Anwohner-**Strassenfest****	401.50
Miete 1 m2 **Aufbewahrungsraum** bei Zebra Box	499.80

* Durchschnittliche Parkplatzgrösse = 11 m²; 140 Franken geteilt durch 11 ergibt den Preis pro Quadratmeter.
** Tagespreis, hochgerechnet auf 365 Tage. Quelle: bs.ch/bz

Freie Parkplätze in Basler Parkings

Anzahl freie Parkplätze



QUELLE: PARKLEITSYSTEM
GRAFIK: MTA/SAW

Die «Schweiz am Wochenende» hat die Anzahl freier Parkplätze aller 15 im Parkleitsystem Basel-Stadt erfassten Parkings von Montag- bis Donnerstagmittag im Fünfminutentakt erfasst und ausgewertet. Mit 4169 freien Parkplätzen wurde der Rekordwert an freien Parkplätzen in der Nacht auf Mittwoch, um 02:59 Uhr erreicht. Am wenigsten freie Parkplätze standen am Donnerstagnachmittag um 14:49 Uhr zur Verfügung; zu diesem Zeitpunkt waren 882 freie Plätze verfügbar; die Parkings Messe, City und Storchen waren komplett ausgelastet. Im gesamten Durchschnitt waren 2737 Parkplätze frei. Durchschnittlich am meisten freie Parkplätze waren im beobachteten Zeitraum im Elisabethen-Parking zu beobachten. Sämtliche Daten und eine interaktive Grafik finden Sie auf unserer Website. (HUF)

«In der Zukunft sind Parkings überflüssig»

Mobilitätsexperte Jörg Beckmann sagt, dass autonome Fahrzeuge dauernd auf Achse sein werden. Doch wann dies so weit ist, weiss auch er nicht.

VON SAMUEL HUFSCHMID

Jörg Beckmann, welche Rolle werden Stadt-Parkings noch spielen, wenn die Autos selbst fahren?
Jörg Beckmann: Sie werden bestimmt weniger wichtig sein als heute, möglicherweise sogar überflüssig. Und auch bereits auf dem Weg in diese Zukunft werden Parkings, so wie wir sie aktuell kennen, an Bedeutung verlieren. Denn Carsharing und andere Entwicklungen werden viel früher kommen.

Ist es denn aktuell noch sinnvoll, in Städten grosse, unterirdische Parkanlagen zu bauen, wie Basel-Stadt das derzeit macht?
Ja und Nein. Denn aktuell weiss niemand, ob das vollautonome Fahren in zwanzig, dreissig oder vierzig Jahren kommt. Beim Bauen eines Parkings sollte man aber sicher berücksichtigen, dass sich die Nutzungsform an die Entwicklungen anpassen lässt.

Wie meinen Sie das?
Zunächst sollten bereits jetzt sämtliche Parkfelder elektrifiziert werden, oder zumindest sollten Leerrohre zur späteren Elektrifizierung eingezogen werden, denn die Elektromobilität wird unvergleichbar schneller kommen als autonomes Fahren. Danach sollte auch über alternative Nutzungsformen nachgedacht werden, etwa als kleinräumiges Güter-Verteilzentrum.

«Heute stehen Autos im Durchschnitt in 90 Prozent der Zeit herum und versperren wertvolle Fläche.»

JÖRG BECKMANN
GESCHÄFTSFÜHRER SWISS EMOBILITY

Sie meinen, dass die Parkings nachts, wenn sie schon jetzt kaum ausgelastet sind, quasi zwischengenutzt werden könnten?
Ja, es gibt bereits Ansätze, die in diese Richtung gehen. Es macht ja durchaus Sinn, wenn diese verfügbaren, gut erschlossenen, zentral gelegenen Gebäude auch nachts verwendet werden könnten – etwa indem Lieferwagen Waren anliefern und auf kleinere Transportmittel, zum Beispiel elektrische Lastenvelos, umladen. Damit diese dann die letzte Meile übernehmen und die Güter bis zum Quartierladen oder zur Haustür bringen.

Man könnte jetzt argumentieren, dass es ja auch noch Parkhäuser braucht, wenn die Autos selber fahren. Schliesslich werden die Menschen auch in 50 Jahren nachts noch schlafen …
Letzteres ja, aber ob die Autos dann tatsächlich herumstehen, ist unklar. Denn die Firmen, die Flotten an selbstfahrenden Autos betreiben, werden diese bestmöglich auszulasten versuchen – indem sie etwa in der Nacht für Gütertransporte genutzt werden. Und wenn sie stehen oder geputzt und repariert werden, dann vermutlich nicht an diesen Prime-Lagen mitten in der Stadt, sondern eher an der Peripherie. Für die zentral gelegenen Parkings spricht hingegen, dass die stehenden Autos aus ökonomischer Sicht über Nacht am ehesten dort sein sollten, wo sie am Morgen als Erstes gebraucht werden.

Wie sieht es denn mit den Parkplätzen entlang der Quartierstrassen aus?
Dass diese wegfallen, ist eines der grossen Heilsversprechen der autonomen Mobilität. Heute stehen Autos im Durchschnitt in 90 Prozent der Zeit herum und versperren wertvolle Fläche. Da ist es natürlich reizvoll, einen Teil dieser Fläche zurückzugewinnen. Aber auch hier gilt: Der Weg für autonomes Fahren ist noch weit und mit vielen Unabsehbarkeiten gespickt, nicht nur im technischen Bereich, sondern auch von der regulatorischen Seite. Und nicht zuletzt muss sich auch der Mensch anpassen, muss das Bedürfnis nach einem eigenen Auto als Statussymbol und seine Rolle als Fahrer aufgeben und einem selbstfahrenden Auto genügend vertrauen. Und selbst wenn das autonome Auto irgendwann per Knopfdruck vor die Haustür fährt, braucht es noch Zonen fürs Ein- und Aussteigen sowie für den Warenumschlag.