

«Parkplatz: Park oder Platz?»

umverkehR hat am 3. April 2019 in Basel eine Veranstaltung zum Thema Parkieren organisiert. Nach einem Inputreferat von Martina Dvoraček vom Büro für Mobilität AG diskutierte die Referentin mit Hans-Peter Wessels (Regierungsrat BS) und Raphael Fuhrer (Grossrat BS) darüber, wie sich die Parkplatzsituation in Basel entwickeln müsste. Daniel Costantino

Stellt man Parkplätze infrage, kochen schnell die Emotionen hoch. Das zeigt bereits der Titel des Beitrags über unsere Veranstaltung in der «Basler Zeitung»: «Bei den Parkplatzhassern». In seinem Ärger übersieht der Autor, dass öffentliche Parkplätze Teil des öffentlichen Raums sind und damit grundsätzlich für alle zugänglich sein sollten. Tatsächlich darf ein Parkplatz aber nur vom autofahrenden Teil der Bevölkerung genutzt werden, denn auf einem Parkplatz dürfen nur vierrädrige, motorbetriebene Fahrzeuge abgestellt werden. Jede anderweitige Nutzung ist von Gesetzes wegen nur mit einer Ausnahmegewilligung möglich.

Flächenineffizienter Autoverkehr

Zurück zur Veranstaltung. Martina Dvoraček illustrierte in ihrem Referat, in welchem Ausmass der öffentliche Raum vom Autoverkehr in Anspruch genommen wird. Betrachtet man den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs, wird die Ineffizienz des Autoverkehrs offensichtlich.

Die Velofahrenden beanspruchen, obwohl sie immerhin 20 Prozent der Verkehrsträger ausmachen, für Veloabstellplätze nur 2 Prozent der Fläche. Der Fussgängerbereich (einschliesslich Bänke, Cafés) und der öffentliche Verkehr (Haltestellen und Bahnhöfe) benötigen je 3 Prozent der Fläche des ruhenden Verkehrs, obschon sie 19 beziehungsweise 14 Prozent Anteil am Gesamtverkehr haben. 92 Prozent der Fläche gehen in Form von Parkplätzen verloren, obschon der Autoverkehr nur 47 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht. Eine Minderheit beansprucht also den Löwenanteil des vorhandenen Raums – dies gilt im Übrigen in ähnlicher Form für den nicht ruhenden Verkehr.

Teufelskreis

Je mehr Parkplätze zur Verfügung stehen, desto häufiger wird das Auto als Verkehrsmittel gewählt. So nehmen über drei Viertel der Angestellten das Auto, wenn der Arbeitgeber einen Parkplatz anbietet. Ist dem nicht so, sinkt der Anteil im

Durchschnitt auf einen Drittel. Weniger Parkplätze bedeuten nicht nur weniger Verkehr, sondern auch mehr Platz für die Gastronomie, für Parkanlagen, für sichere Fuss- und Velowege, verkehrsberuhigte Zonen (die insbesondere auch dem Gewerbe dienen) und für Grünflächen. Im anschliessenden Podium – moderiert von Philipp Schrämmli vom SRF-Regionaljournal Basel – diskutierten Hans-Peter Wessels, Raphael Fuhrer und Martina Dvoraček über die Verkehrs- und Parkplatzsituation in Basel. Unter anderem ging es um die in Basel, trotz kürzlicher Anhebung, immer noch (zu) niedrigen Parkplatzgebühren. Als Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements stand Hans-Peter Wessels im Fokus. Die einen wollten Parkplätze verteuern und abbauen, die anderen wünschten mehr und billigere Parkplätze. Diesen gegensätzlichen Ansprüchen gerecht zu werden, sei nicht möglich.

Autofreie Haushalte

Umso wichtiger ist es, dass endlich wahrgenommen wird, wie viele Menschen sich eine verkehrsberuhigte Stadt wünschen. Der Anteil der autofreien Haushalte nimmt zu und ist gerade in der Stadt Basel sehr hoch. Angesichts dessen ist klar, dass dem Autoverkehr weniger Platz zur Verfügung stehen dürfte und im Gegenzug die anderen Verkehrsmittel mehr Raum bekommen sollten. Damit würde, wie oben dargelegt, viel verlorener Raum zurückgewonnen, und gleichzeitig gäbe es weniger Lärm und Abgase. Alle würden so gewinnen, sollte man meinen. Nicht ganz – stehen doch in Basel im kommenden Herbst zwei Initiativen zur Abstimmung, die einerseits mehr Parkplätze für den Autoverkehr schaffen und andererseits die Städte-Initiative wieder rückgängig machen wollen. Es versteht sich von selbst, dass wir gegen diese beiden rückwärtsgewandten Ansinnen energisch kämpfen werden.



Von links nach rechts: Raphael Fuhrer, Philipp Schrämmli, Hans-Peter Wessels und Martina Dvoraček.