

Basler Stadtbuch
Dossier 2020

Parkplätze: kleine Fläche, grosser Streit
Philipp Loser

Parkplätze: kleine Fläche, grosser Streit

Philipp Loser

Zu viele, zu wenige, zu günstig, zu teuer. An der Debatte um die korrekte Anzahl von Parkplätzen in der Stadt entzündet sich ein viel grösserer Streit: Was ist die richtige Verkehrspolitik für Basel?

Wahrscheinlich hat es Marcel Schweizer schon recht früh gespürt. Der Basler Gewerbebandspräsident ist ein Profi, er kann einen Raum lesen, und die Indizien waren während der Podiumsdiskussion des «Regionaljournals» kaum zu übersehen. «Kommen Sie aus Ihrem ideologischen Schützengraben heraus!», sagte Schweizer zu seiner Kontrahentin Lisa Mathys. Das Publikum: raunend, auf eine unfreundliche Art. – «Warum ist Ihnen die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Stadt egal?», antwortete die Basler SP-Grossrätin. Das Publikum: raunend, auf eine zustimmende Art. – In der folgenden Fragerunde äusserte sich die Stimmung des Publikums nicht mehr raunend, sondern deutlich, feindselig fast. «Ich wünsche, dass Lisa Mathys mehr Redezeit erhält», sagte ein Mann (es war keine Frage). «Herr Schweizer redet viel zu viel. Ich bin Velofahrer und ich muss sagen: Der Gewerbeverband hat noch nie, nie etwas für uns Velofahrer gemacht.»

Damit war die Podiumsdiskussion über die beiden Verkehrsinitiativen des Gewerbebands gelaufen. Für den Verband war der Anlass im Foyer des Meret-Oppenheim-Hochhauses Ende Januar 2020 ein Desaster. Und er nahm das Abstimmungsergebnis von ein paar Wochen später vorweg.

Langsam schlägt schnell

Mit 58 Prozent lehnte die Stimmbevölkerung am 9. Februar 2020 die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» ab, mit 65 Prozent die Initiative «Zämme fahre mir besser!» Die erste Vorlage hatte eine «ausreichende» Zahl von Parkplätzen auf der Allmend gefordert und verlangt, dass für jeden aufgehobenen Parkplatz im Umkreis von 200 Metern ein Ersatz geschaffen werden müsse. Inhalt der zweiten Vorlage war die Streichung des Reduktionsziels von minus zehn Prozent Autofahrten aus dem Umweltschutzgesetz und eine generelle Besserstellung des motorisierten Individualverkehrs. Im aktuellen Umweltschutzgesetz von Basel-Stadt liegt die Priorität auf dem öffentlichen Verkehr, den Velofahrerinnen und den Fussgängerinnen. Langsam schlägt schnell.

Zu allem Unglück für den Gewerbeverband wurden am Abstimmungssonntag nicht nur die beiden Initiativen abgelehnt, sondern auch noch der Gegenvorschlag des Grossen Rats angenommen. Dieser streicht zwar ebenfalls das Reduktionsziel von minus zehn Prozent Autofahrten aus dem Umweltschutzgesetz, verlangt aber im Gegenzug eine Plafonierung des städtischen Verkehrs und schreibt vor, dass der Autoverkehr in Basel bis 2050 «umweltschonend» sein müsse. Konkret: Bis 2050 sollen in Basel-Stadt nur noch emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Fahrzeuge unterwegs sein. Keine Benziner.

Es war die totale Niederlage. Und dann gesellte sich bei der Verkündung der Abstimmungsergebnisse auch noch Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) zu den Vertretern des Gewerbebands und sagte: «Danke. Dieser Abstimmungskampf hat Spass gemacht mit Euch.» Die «bz Basel» rapportierte diese Szene aus dem Basler Rathaus und lieferte den Kontext dazu: «Zum Spassen war es an diesem Abstimmungssonntag aber nur der Linken zu Mute (...)»¹

¹ <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/klatsche-fuer-die-autofreunde-basel-stadt-hat-verkehrs-initiativen-abgelehnt-136348085> (Zugriff: 26.05.2020).

So intensiv wie selten

In diesen «überschäumenden Jubel» (BaZ) der Linken mischte sich jedoch eine bittere Note. Der Sonntag im Rathaus war der vorläufige Schlusspunkt einer Diskussion, die in einer Intensität geführt wurde, wie es bei kantonalen Abstimmungsvorlagen nur selten der Fall ist. Die Debatte war geladen, emotional, zuweilen auch angriffig und hart. «Es war eine Grundsatzdiskussion. Es war eine ideologische Diskussion. Und darum war es eine teilweise gehässige Diskussion», sagt Gabriel Barell im Rückblick auf die Abstimmungskampagne.

Dabei war der Direktor des Gewerbeverbands bei der Lancierung der Initiativen optimistisch und siegesgewiss in die Auseinandersetzung gegangen. Fast fünf Jahre zuvor hatte die Basler Stimmbevölkerung schon einmal über eine Verkehrsinitiative abgestimmt, damals aus dem entgegengesetzten politischen Spektrum. Die in beiden Basler Kantonen eingereichte «Strasseninitiative» des VCS beider Basel verlangte im November 2015 mehr Platz und Sicherheit für Velofahrer und Fussgängerinnen auf den Hauptachsen und Priorität für den öffentlichen Verkehr an Lichtsignalanlagen. Es war eine Abstimmung pro und contra Auto, pro und contra Parkplätze. Und sie ging für den VCS krachend verloren. Nicht nur das – auch ein etwas moderaterer Gegenvorschlag der Regierung blieb chancenlos. «Das ist eine Absage an die bisherige Verkehrspolitik der Basler Regierung», sagte Franz Saladin, Direktor der Handelskammer beider Basel, damals der «bz Basel». Patrick Erny, Projektleiter Politik beim Gewerbeverband, sah es auch so und kündigte im Rausch des wuchtigen Sieges gleich eine grundsätzliche Richtungsänderung an. «Die Stimmbevölkerung fordert eine andere Verkehrspolitik», interpretierte Erny das Abstimmungsergebnis. Frei übersetzt: Freie Fahrt für freie Bürger. Im eigenen Auto. Mit eigenem Parkplatz.

Damals sei für den Gewerbeverband klar gewesen, dass die Bevölkerung eine gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadt wünsche, sagt Gabriel Barell; eine ausreichende Zahl von Parkplätzen, eine gewisse Wertschätzung für den motorisierten Individualverkehr. «Darum haben wir unsere Initiativen eingereicht. Und wurden von Beginn weg von Rot-Grün torpediert.»

Welche Mobilität?

Der Kampf um die richtige Verkehrspolitik in der Stadt, um die richtige Art und Weise, wie Mobilität gelebt werden soll, wird auf verschiedenen Ebenen ausgefochten: zum einen an der Urne – mit Vorschlägen und Initiativen von Interessengruppen wie dem Gewerbeverband oder dem VCS –, zum anderen in der Auseinandersetzung mit dem Regierungsrat und der Verwaltung, die auch ohne konkrete Initiativprojekte ihre Verkehrspolitik umsetzt. Der Ton in dieser politischen Ausmarchung ist schon länger gereizt. «Parkplatzvernichtung geht weiter», lautete beispielsweise eine Überschrift von baizer.ch, dem Portal des Basler Wirteverbands, im Sommer 2018. Die Meldung des Verbands bezog sich auf die Abstimmung vom November 2015. «Trotz dieser deutlichen Volksentscheide nahm der Parkplatzabbau nicht etwa ab. Ganz im Gegenteil.» Seither seien über fünfhundert Parkplätze auf der Allmend verschwunden, stellte der Wirteverband fest. Es war nicht die erste Meldung dieser Art und nicht die letzte. Für alle offensichtlich hat sich die Parkplatz-Situation in Basel in den vergangenen zehn Jahren grundsätzlich verändert. Als die ehemalige Baudirektorin Barbara Schneider (SP) im November 2007 die neue Parkraumbewirtschaftung vorstellte, gab es in der Stadt über zwölftausend kostenlose weisse Parkplätze. Heute sind es noch sechs.

Seit 2015 erfasst der Kanton alle zwei Jahre seine Parkplätze in einem Kataster. Die Daten zeigen die offizielle Parkplatz-Politik des Regierungsrats. Parkieren soll nicht mehr gratis sein, schon gar nicht auf der Allmend, parkieren soll man lieber im Untergrund und auf Privatflächen. 2015 wies die Stadt noch 2'569 weisse Parkplätze auf – mit Ausnahme der sechs Parkfelder im Iselin-Quartier wurden diese inzwischen sämtlich in blaue Parkplätze umgewandelt oder gleich ganz aufgehoben. Heute ist die Stadt eine grosse blaue Zone. Insgesamt kommt das Kataster für das Jahr 2019 auf 27'374 Autoparkplätze in der Stadt. Die Baslerinnen und Basler besaßen im selben Jahr 62'319 Autos, davon erstmals statistisch erfasst 380 E-Autos.

Auf 1'000 Einwohner gerechnet macht das insgesamt 309 Motorfahrzeuge – im Jahr 2004 kamen auf 1'000 Einwohner noch 382 Autos.

Eine Reizfigur

Baudirektorin Schneider trat Ende 2009 zurück. Ihr Nachfolger musste die neue Parkraumbewirtschaftung umsetzen. «Die Parkplätze beschäftigen mich seit Amtsantritt», sagt Hans-Peter Wessels heute. In seinen zwölf Jahren als Basler Baudirektor hat er so einige Kämpfe ausgefochten. Dabei wurde er in gewissen Kreisen zu einer Reizfigur, die blosser Erwähnung seines Namens provoziert Augenrollen und Kopfschütteln. «Die Diskussion hat sich in den vergangenen Jahren verschärft», sagt Wessels nur. Und das sei beileibe kein exklusives Basler Problem. In Bern oder Zürich oder Genf, in praktisch jeder grösseren Stadt stehe man vor den gleichen Herausforderungen. Laut Wessels gibt es überall zwei Interessengruppen: «Die einen möchten möglichst viele und möglichst günstige Parkplätze. Die anderen möglichst wenige und möglichst teure.»

Die Regierung vertrete eine Zwischenposition. Er habe nichts dagegen, wenn auf privatem Raum Parkplätze entstünden. Anders sehe es im öffentlichen Raum aus. «Wenn man die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in einer Strasse verbessern will, geht das immer zulasten der Parkplätze.» Das sei dem Charakter der Schweizer Städte geschuldet. Anders als in Berlin oder in einer amerikanischen Grossstadt fehlt in der Schweiz schlicht der nötige Platz, um alle Ansprüche grosszügig zu bedienen. Ausserdem werden die Autos immer grösser und breiter – für Wessels ein unterschätzter Aspekt der Debatte. «Werden im Zuge dieser Vergrösserung auch die Parkfelder angepasst, verliert man Tausende von Parkplätzen. Das ist eine Wahrheit, die viel zu selten thematisiert wird.» Wessels kann die Emotionalität des Themas gut verstehen. Die persönliche Betroffenheit mache es aus: «Ich habe Autofahrer in meinem Umfeld, die ich zu meinen Freunden zähle. Die sagen: Natürlich gibt es zu viele Autos in der Stadt. Aber mein eigenes brauch ich halt!»

Ein aussergewöhnlicher Gegenvorschlag

Dies war die Ausgangslage in der Stadt, als der Gewerbeverband im März 2017 seine beiden Initiativen einreichte: siegreiche Abstimmungen im Rücken, überall weniger Parkplätze, eine immer härtere Debatte. «Wir starteten in einer Position der Stärke», sagt Gabriel Barell. «Die aufkommende und allgegenwärtige Klimadiskussion schwächte unsere Position.» Eine entscheidende Rolle in diesem Prozess spielte Raphael Fuhrer (Grünes Bündnis), der Präsident der Kommission für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) des Grossen Rats. Die UVEK erarbeitete den Gegenvorschlag zu den Initiativen und erzielte dabei ein Resultat, das für den kantonalen – wenn nicht sogar nationalen – Parlamentarismus einzigartig ist. «Einen cleveren, aber demokratisch höchst fragwürdigen Schachzug», nennt es Barell. «Wir haben den Gewerbeverband nicht ausgetrickst. Wir haben ihn mit seiner Autoversessenheit ins Leere laufen lassen», sagt Fuhrer dazu.

Normalerweise wird ein Gegenvorschlag dann ausgearbeitet, wenn ein Anliegen im Kern zwar berechtigt ist, die konkrete Formulierung aber von der Regierung als zu extrem wahrgenommen wird. Im Gegenvorschlag wird dann das ursprüngliche Anliegen etwas moderater umgesetzt, ein Kompromiss wird gesucht. Normalerweise. Was die Kommission von Fuhrer machte, war das Gegenteil. Die NZZ schrieb von einem «maliziösen Gegenvorschlag mit Sprengkraft»: «Anders als im politischen Geschäft sonst üblich handelt es sich dabei nicht um einen Kompromiss, sondern um ein Projekt mit gegenteiliger Stossrichtung.»² Zwar nahm die UVEK die Forderung des Gewerbeverbands auf, das Reduktionsziel von minus zehn Prozent Autofahrten aus dem Umweltschutzgesetz zu streichen – doch das wäre in diesem

² Daniel Gerny: Keine Autos mehr im Privatbesitz? Eine Basler Gesetzesvorlage sorgt für rote Köpfe. NZZ vom 06.02.2020, <https://www.nzz.ch/schweiz/keine-autos-mehr-im-privat-besitz-eine-basler-gesetzesvorlage-sorgt-fuer-roete-koepfe-id.1538456> (Zugriff: 25.05.2020).

Jahr so oder so ausgelaufen. Kern des Gegenvorschlags war ein anderer Passus: Bis 2050 sollen die Menschen in Basel nur noch mit Fortbewegungsarten und Verkehrsmitteln unterwegs sein, die «emissionsarm, klima- und ressourcenschonend» sind. Dies lasen gewisse Kreise als von Gesetzes wegen beschlossene Abschaffung des eigenen Autos. «Weg mit dem Auto, weg mit dem Privateigentum», titelte das Onlinemagazin «Primenews» aufgeregt. Der Gegenvorschlag der UVEK machte aus der Abstimmung über die beiden Initiativen des Gewerbeverbands eine Grundsatzabstimmung über die Basler Verkehrspolitik. «Der Gegenvorschlag hat Verkehrspolitik mit Klima- und Umweltpolitik verknüpft. Darum wurde die Diskussion so emotional», sagt Barell.

Für Christoph Eymann, ehemaliger Bildungsdirektor und aktuell LDP-Nationalrat, war die Diskussion mehr als emotional. «Der aktuelle Abstimmungskampf über verkehrspolitische Themen ist leider auch ein Beispiel für die Überschreitung der Grenzen des Anstands», schrieb er in seiner BaZ-Kolumne. Als unanständig empfand er die Plakate der Initiativgegner («Da wird vom Nein-Komitee suggeriert, der Münsterplatz würde zu einem Parkplatz, Tram und Bus werden zerquetscht, aus einem Trojanischen Pferd fallen Autos auf Strassen»), fand aber auch den Gegenvorschlag der Grossratskommission unangemessen («Unüblich, gegen die Gepflogenheiten und auch gegen politische Fairness ist das Vorgehen»)³.

Und das alles nur wegen ein paar Parkplätzen? «Die Parkplätze sind zum Symbol geworden, in welche Richtung es mit der Basler Verkehrspolitik geht», sagt Raphael Fuhrer. «Jede Autofahrt startet und endet auf einem Parkplatz. Darum ist das der Hebel, wenn es um mehr oder weniger Autofahrten im Stadtgebiet geht.» Er hält die meisten Parkplätze für unnötig. In einem begrenzten Kanton wie Basel-Stadt müsse man sich sehr genau überlegen, wie man welche Fläche nutze. «Der Raum ist nur einmal zu vergeben. Wird er von einem Parkfeld besetzt, hat dort nichts anderes mehr Platz. Kein Baum, kein Bänkchen.» Das sehen zunehmend auch bürgerlich eingestellte Einwohnerinnen und Einwohner so – und hier liegt ein Problem für den Gewerbeverband. «Der Gewerbeverband hat seinen eigentlichen Fokus etwas verloren, er hat sich verrannt», sagt Baudirektor Wessels. «Damit hat er seine Glaubwürdigkeit auch bei der eigenen Klientel eingebüsst.»

Tobit Schäfer, der ehemalige SP-Grossrat, der sich momentan gegen ein unterirdisches Parking beim Tschudi-Park engagiert, geht sogar noch weiter. «Die absolute Fixierung auf das Verkehrsthema ist mit ein Grund für das desolante Abschneiden der Bürgerlichen bei den letzten Wahlen.» Frühere prägende Figuren des Gewerbeverbands wie der verstorbene Peter Malama oder Christoph Eymann hätten ein besseres Gespür für die Stadt gehabt. Sie hätten gewusst, dass man auch als bürgerlicher Politiker ökologische und soziale Themen bearbeiten müsse. «Die neue Führung des Gewerbeverbands setzt ausschliesslich auf das traditionelle Kleingewerbe – und schliesst damit viele andere aus.»

Der Streit geht weiter

Beim Gewerbeverband selber will man das so nicht gelten lassen. Bei den Abstimmungen über die Verkehrsinitiativen sei man auch von äusseren Einflüssen abhängig gewesen; der Klimawandel als Treiber von kantonaler Politik. «Das ist ein Trend, der noch etwas länger da sein wird», sagt Barell. Und zu den bürgerlichen Parteien (und Tobit Schäfer) meint er: «Der Gewerbeverband Basel-Stadt hindert keine Partei daran, Themen zu bewirtschaften, mit denen sie die nächsten Wahlen gewinnen.» Gleichzeitig gibt er seinen Kampf für eine andere Verkehrspolitik in der Stadt nicht auf. SP und Grünes Bündnis haben im Zuge der Abstimmungskampagne mehr Gewerbeplätze und eine Lockerung der Bestimmungen zum Bau von privaten Parkplätzen versprochen. Mit Argusaugen werde er die Umsetzung des Gegenvorschlags beobachten, kündigte Barell nach der Abstimmung an.

³ Christoph Eymann: Politik und Anstand. BaZ vom 04.02.2020, <https://www.bazonline.ch/leben/gesellschaft/politik-und-anstand/story/22683632> (Zugriff: 25.05.2020).

Bald könnte ihn eine nächste Abstimmung beschäftigen: Der TCS will wieder günstigere Anwohnerparkkarten. Der VCS wiederum, der sich vor allem für Velofahrerinnen und Fussgänger einsetzt, will aus Basel eine flächendeckende Tempo-30-Zone machen (und natürlich bei den Parkplätzen sparen). Der Streit geht weiter.

Über den Autor

Philipp Loser ist Journalist und arbeitet für den «Tages-Anzeiger».

Beiträge zum Thema im Basler Stadtbuch

«Altstadtsanierung und Cityring» (Felix Schachenmann, Basler Stadtbuch 1973, S. 49–58)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1973-2/1973-2_1356.html

«Laufenstrasse wird Wohnstrasse» (Christoph Klein, Basler Stadtbuch 1977, S. 43–46)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1977/1977_1472.html

««Schönster Parkplatz Europas» aufgehoben» (Barbara Wyss, Kurt Wyss, Basler Stadtbuch 1984, S. 94)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1984/1984_1765.html

«Strassen in Basel. Strassen als Lebensraum» (Peter Bachmann, Basler Stadtbuch 1990, S. 48–51)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1990/1990_2107.html

«Strassen in Basel. Verkehr verbindet» (Christian Greif, Basler Stadtbuch 1990, S. 52–56)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1990/1990_2108.html

«Werkstadt Basel – Initiative zur Stadtentwicklung» (Esther Maria Jenny, Basler Stadtbuch 1998, S. 83–88)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/1998/1998_2580.html

«Rotgrün falsch parkiert. Das linke Lager verliert die Abstimmung zur Parkraumbewirtschaftung – und an Boden» (Roger Lange Morf, Basler Stadtbuch 2010, S. 109–111)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2010/2010_3116.html

«Neuer Drive in der Basler Verkehrspolitik» (Roger Lange Morf, Basler Stadtbuch 2011, S. 141–143)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2011/2011_3177.html

«Innenstadt mit Plan» (Elias Kopf, Basler Stadtbuch 2015, S. 115–118)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2015/2015_3376.html

«Wem gehört die Strasse?» (Helen Weiss, Basler Stadtbuch 2015, S. 119–123)
http://www.baslerstadtbuch.ch/stadtbuch/2015/2015_3377.html

«Immer in Bewegung – die Basler Verkehrspolitik» (Jonas Hoskyn, Basler Stadtbuch 2017, Dossier, 16 Seiten)
<http://www.baslerstadtbuch.ch/dossier/2017/2017-06.html>

Basel Stadt Land Region

Parkplatz-Gemauschel in Wessels' Departement

Abbau Das Bau- und Verkehrsdepartement von Regierungsrat Hans-Peter Wessels soll mit Anwohnern einen Kompromiss bezüglich einer Parkplatzreduktion am Schaffhauserrheinweg eingegangen sein.

Martin Regenass

«Lieber Hans-Peter» steht als Zusatz in Handschrift in dem Brief an den SP-Baudirektor Hans-Peter Wessels. In dem Dokument, das der BaZ vorliegt, ist die Rede von der Aufrechterhaltung des beschlossenen «Kompromisses». Vereinbart haben sollen ihn Wessels und eine Delegation der Eigentümer der Riva-Überbauung. Das sind die schwarzen Blocks am Schaffhauserrheinweg, die auf dem Grund des ehemaligen Kinderospitals stehen. Die Verhandlungen für diesen «Kompromiss» zwischen Regierungsrat Wessels, den Stockwerkeigentümern und dem Investor J. Safra Sarasin Investment Foundation haben gemäss dem Papier im März und April 2017 stattgefunden.

Die Riva-Eigentümer fordern vom Baudirektor, dass er am Schaffhauserrheinweg (zwischen Römergasse und Burgweg) die rheinseitigen Parkplätze aufhebt. Zudem sollen die blauen Parkplätze direkt vor der Riva-Überbauung in weisse Felder mit Parkuhr umgewandelt werden. Und der dritte Punkt, den die Wohnungseigentümer mit Wessels ausgehandelt haben, betrifft den Ausgang aus der Riva-Siedlung auf den Schaffhauserrheinweg: Dieser soll mit einem Veloparkplatz gesichert werden.

Druck aufsetzen

Das Schreiben, datiert vom 9. Januar, ist von 19 Stockwerkeigentümern sowie der J.-Safra-Sarasin-Anlagestiftung unterschrieben. Zweck des Briefes ist es, auf Wessels Druck auszuüben. Denn am 15. August 2018, also knapp anderthalb Jahre nach dem geschlossenen «Kompromiss», machte das Amt für Mobilität im Kantonsblatt genau jene Ver-



Das Amt für Mobilität will die 23 Parkplätze rechterhand abbauen und Platz für Velos und Fussgänger schaffen. Foto: Dominik Plüss

kehrsanordnungen publik, die Wessels mit den Eigentümern abgemacht haben soll.

Also den Abbau von 23 Parkplätzen auf der rheinseitigen Seite und zwei Parkplätzen auf der Seite der Riva-Überbauung. Die blaue Zone vor den Blocks soll in weisse Bezahlparkplätze umgewandelt, für Anwohner aus dem Quartier aber zeitlich unbegrenzt benutzbar sein. Anstelle der abgebauten Parkplätze soll mehr Platz für Fussgänger und Velofahrer entstehen.

Nun ist es aber so, dass es im Wettsteinquartier zu wenig Park-

plätze gibt und es deshalb zum Widerstand gegen diese Parkplatzvernichtung kommt. So sind beim Amt für Mobilität gegen die publizierten Baupläne mehrere Einsprachen eingegangen. Diese wiederum sind den Stockwerkeigentümern ein Dorn im Auge: Sie stören sich an vor ihrer Liegenschaft parkierten Wohnmobilen. Die weissen Parkplätze, die in der Länge im Gegensatz zu den blauen Parkplätzen begrenzt sind, sollen «die Zone verschandelnde Camper» abhalten. Die weissen Parkplätze sind für Wohnmobile zu klein, so die

Hoffnung der Stockwerkeigentümer.

Im Brief an den Baudirektor setzten sie mit folgenden Worten Druck auf: «Den inzwischen publizierten Kompromiss sehen die Stockwerkeigentümer und der Investor als ihr äusserstes Entgegenkommen. Sollte der Kompromiss im laufenden Einspracheverfahren teilweise oder vollständig scheitern, fühlen sie sich nicht mehr an die Vereinbarung mit dem Bau- und Verkehrsdepartement gebunden.» Zudem heisst es, wenn das Bau-

departement Kompromiss halte, wollten die Stockwerkeigentümer den Abbau sämtlicher Parkplätze auf beiden Seiten.

Sprecherin dementiert

Der Absender des Briefs drückt auf Anfrage der BaZ herum und will sich nicht zum Kompromiss äussern. Die Sprecherin von Hans-Peter Wessels, Nicole Ryf-Stocker, stellt den Kompromiss sogar in Abrede. Zur von der BaZ angesprochenen Vereinbarung und zum «Mitentscheiden» bei Bauvorhaben im öffentlichen Raum durch Private sagt Ryf-

Stocker: «Die Begriffe treffen nicht zu.» Die Stockwerkeigentümergeinschaft der Riva-Überbauung habe dem Bau- und Verkehrsdepartement lediglich einen Vorschlag für eine Anpassung der Bewirtschaftung der verbleibenden Parkplätze unterbreitet.

Diese Anpassung sei eine Anlehnung an andernorts bereits vorgängig erfolgte Ummarkierungen von blauen Parkfeldern in weisse Parkfelder mit Parkuhr. Auf Fragen, auf welche Rechtsgrundlage das Bau- und Verkehrsdepartement den im Brief klar deklarierten «Kompromiss» mit den Privaten stellt, wollte Ryf-Stocker nicht eingehen.

Rekurse ablehnen

Zum Abbau der 25 Parkplätze in diesem Bereich des Schaffhauserrheinwegs hatte die Regierung noch im November 2016 eine klare Meinung. In einem Zwischenbericht zu einem Vorstoss von Roland Engeler-Ohnemus (SP) zur Umgestaltung des Schaffhauserrheinwegs zur Promenade mit Velofahrer- und Fussgängervortritt schrieb die Regierung vor zweieinhalb Jahren: «Aufgrund der aktuellen Parkierungssituation im Wettsteinquartier erachtet der Regierungsrat eine weitere Parkplatzreduktion im Quartier als nicht angezeigt.» Daher wollte die Regierung damals noch nichts unternehmen. Ende 2016 hat der Grosse Rat den Vorstoss von Engeler-Ohnemus ein weiteres Mal der Regierung zur Berichterstattung überwiesen, worauf das Baudepartement den Abbau in Absprache mit den Riva-Bewohnern beschloss.

Die Einsprachen sind noch hängig. Der Leiter des Amts für Mobilität, Alain Groff, empfiehlt allerdings, die Rekurse abzulehnen.

Basel-Stadt

Senioren kämpfen gegen Parkplätze im Grünen

Umstritten Pro Senectute möchte bei einer Alterssiedlung Bäume fällen, um dort 17 Geschäftswagen parkieren zu können.

Dina Sambar

Der Aufruhr in der Alterssiedlung Rankhof ist gross. Seit einigen Tagen steht bei den Hauseingängen eine Baupublikation. Die Aufschrift: Erstellung eines Aussenparkplatzes für 17 Personenwagen, mit Baumfällungen. Die Parkplätze sind für Firmenwagen von Pro Senectute beider Basel geplant. «Ich denke, in der Nacht, nachdem die Baupublikation aufgehängt worden war, haben nur wenige geschlafen», sagt Bewohnerin Sioux Hediger.

Die Alterssiedlung liegt idyllisch neben dem Rhein in einer parkähnlichen Anlage. Der Baumbestand stammt teilweise noch aus einer Zeit, als hier eine Villa, das Gut Rankhof, stand. Im Fällgesuch sind acht Bäume vermerkt: Ein Walnussbaum, drei Eiben, eine Winterlinde, ein japanischer Ahorn und zwei weitere Ahornbäume. Auf einem Plan des Architekturbüros, der im Bau- und Gastgewerbeinspektorat eingesehen werden kann, käme der Parkplatz direkt bis an den lauschigen Teich im Garten zu liegen.

Treffpunkt im Sommer

Hier treffen sich die Senioren und Seniorinnen an schönen Tagen, spielen Brettspiele oder trinken einen Kaffee zusammen. «Es hat eine ganze Weile gedauert, bis es die Bewohnerinnen Susi Müller und Heidi Rösti geschafft haben, die Leute aus ihren Zimmern zu locken», sagt Hediger und gibt zu bedenken: «Wer will das mit den Parkplätzen noch? Die Leute werden in ihren Zimmern bleiben und vereinsamen.» Auch der Lärm, den



Unter den Bäumen treffen sich die Seniorinnen und Senioren an schönen Tagen. Foto: Nicole Pont

die zusätzlichen Fahrzeuge verursachen werden, bereitet ihr Sorgen.

Ein Besuch der BaZ am Montagmorgen hat gezeigt, wie beunruhigt die Bewohner sind. Gedacht war ein Augenschein vor Ort mit drei, vier Leuten. Gekommen sind nach einem Aufruf Hedigers fast 40. «Das ist eine Wohnzone, wir wollen keinen Gewerbeparkplatz», sagt Anwohner Paul Thüning. Auch Maria Schwarz findet den Parkplatz überdimensioniert. Sie befürchtet, dass mehr hinter dem Plan steckt: «Das ist Salami-taktik.

Zwei, drei Parkplätze für Pro-Senectute-Fahrzeuge würde ich ja verstehen, aber 17? Wofür werden die genau gebraucht?» Zudem sei der Platz zwischen den vier Wohnhäusern ein gefangener Platz. Und Bäume, die das CO₂ aus der Luft filtern, seien dann auch weniger da, so Hediger: «Wir haben einige Lungenkranke hier. Die werden den Unterschied merken.» Peter Sprüngli würde von seinem Wohnzimmer aus sehr viel weniger Bäume und viel mehr Autos sehen. Doch er hat auch praktische Bedenken: «Wo soll das Fussweglein hin, dass das

Haus mit der Busstation verbindet? Ohne diesen Weg müssen die alten Leute mitten auf der Strasse gehen.»

Auch Susi Müller, die immer ein Witzchen auf den Lippen hat, wird bei dem Thema ernst: «Ich bin robust. Deshalb lese ich hier ständig ältere Leute auf, die umgefallen sind. Wenn dort Autos stehen, sehe ich sie nicht mehr.» Sogar eine Pro-Senectute-Mitarbeiterin ist aufgetaucht. «Ich wohne selber auch hier und habe mitgeholfen, dass die Anlage so grün ist, wie sie jetzt ist», begründet Heidi Rösti ihre Anwe-

senheit. Dass sie sich damit gegen ihren Arbeitgeber stellt, sei ihr egal: «Ich stehe zu meinen Leuten hier.»

Ökonomischer Gedanke

Michael Harr, Geschäftsführer von Pro Senectute beider Basel, ist etwas enttäuscht von den Bewohnern: «Pro Senectute ist hier, um die Leute zu unterstützen, nicht um ihnen zu schaden. Eigentlich könnten sie uns schon ein bisschen vertrauen.» Weshalb auf dem Fällgesuch acht Bäume verzeichnet seien, wisse er nicht. Er versichert aber, es sei nie geplant gewesen, die drei grossen Bäume am Teich zu fällen. Die Pläne seien auch jetzt noch alles andere als definitiv.

Vom Gewerbe- und Bauinspektorat hat er einen Vorschlag erhalten, wie dieses die Parkplätze anordnen würde. Anstatt in einem rechteckigen Block lägen die Parkplätze der Strasse entlang. Auch hier müssten laut Plan wohl vier bis fünf Bäume gefällt und Rasenfläche geopfert werden, optisch würden die Parkplätze aber etwas weniger ins Gewicht fallen. Zudem wären sie weniger nah am Teich. «Diese Variante ist für uns zwar schlechter, denn wir möchten die Parkplätze gerne absperren, damit keine Privatautos darauf abgestellt werden, doch wir würden darauf eingehen», sagt Harr.

Die Abstellplätze seien aus ökonomischen Gründen nötig. Einerseits erhalte man immer wieder Bussen für Servicefahrzeuge, die nicht korrekt parkiert werden könnten, da es nicht genügend blaue Parkfelder gebe, andererseits «wollen wir den gesamten Reinigungs- und

Gartenservice dort zusammennehmen, da ein Teil davon bereits vor Ort ist», sagt Harr. In Zürich sei der Reinigungsservice abgeschafft worden, weil er nicht rentiere. Das wolle er in Basel vermeiden. «Ich verstehe, dass die Bewohner keine Freude daran haben, wenn Grünfläche verschwindet. Doch der Ort bleibt eine Oase. Es ist eine Güterabwägung. Es geht um Dienstleistungen, von denen auch einige der Bewohner profitieren. Deshalb ist es erträglich.»

Mit den neuen Plänen ging er am Dienstag an einen Informationsanlass – in der Hoffnung, die Bewohner möchten der neuen Idee gewogener sein. Das Treffen fand ohne Anwesenheit der Medien statt. «Es gab sehr viel Emotionen und sehr viel Polemik, doch in Einzelgesprächen wurde uns auch Verständnis entgegengebracht», sagt Harr. Alles in allem sei es jedoch gelungen, aufzuzeigen, dass die grossen Bäume und der Fels beim Teich nicht gefährdet seien: «Der neue Vorschlag ist sicher besser angekommen. Auch der Quartierverein findet ihn gut», sagt Harr. Man werde von den Architekten nun einen genauen Plan zeichnen lassen und die Bewohner danach erneut informieren.

Heidi Rösti, Sioux Hediger und Susi Müller konnte Michael Harr jedoch nicht überzeugen. «Als eine Bewohnerin sagte, alle sollten die Hand heben, die gegen die Parkplätze sind, gingen fast alle Hände hoch», erzählt Hediger. Und Heidi Rösti fügt an: «Zwei Leute haben bereits Einsprache erhoben. Und ich werde es auch noch tun.»

Basel Stadt Land Region

Regierung gibt sich bei der Senkung von Parktarifen knausrig

Innenstadtkrise Die Exekutive ist nur zu einer minimalen Anpassung der Gebühren bereit. Das Gewerbe ist nicht erfreut.

Die Basler Innenstadt und damit der Detailhandel und das Gastgewerbe befinden sich in einer Krise. Wie aus einer Studie von letzter Woche hervorgeht, haben die Besucherfrequenzen zwischen 2016 und 2019 stark abgenommen (BaZ berichtete). Vertreter und Experten aus Detailhandel und Gewerbe fordern von der rot-grün dominierten Regierung schon seit längerem bessere Rahmenbedingungen, damit wieder mehr Leute den Weg in die Innenstadt finden und Geld ausgeben.

Viele Faktoren für die Krise wie die Frankenstärke, den Einkaufstourismus oder Einkäufe über das Internet kann die Regierung nicht beeinflussen. Andere hingegen schon. Zum Beispiel die Tarife fürs Parkieren auf oberirdischen Parkplätzen und in den staatlichen Parkhäusern Storchen, Steinen, City und Elisabethen und die Erreichbarkeit der Stadt für Automobilisten. Bezüglich Letzterem ist das Bau- und Verkehrsdepartement von SP-Regierungsrat Hans-Peter Wessels gerade daran, künstliche Staus an Ampeln auf Einfallachsen in die Stadt zu schaffen.

Dies trotz einer weiteren Abnahme des Autoverkehrs auf dem Stadtstrassennetz um einen Prozentpunkt im Jahr 2018.

Auswärtige meiden Basel

Maurus Ebnetter, Präsident des Wirtverbandes Basel-Stadt, nennt die Verkehrspolitik «besucherfeindlich». Leute, die mit dem Auto in die Stadt kämen, würden gezielt vergraut. «Viele Konsumenten entscheiden sich deshalb, anderswo einzukaufen und auszugehen. Wir dürfen uns nicht wundern, wenn Leute aus Möhlin oder Laufen, anstatt nach Basel, lieber nach Weil am Rhein, Lörrach oder Pratteln fahren.»

Ebnetter fordert als einfaches Rezept dagegen genügend Parkplätze in vernünftiger Gehdistanz zur autofreien Zone und dass diese «erschwinglich» sind. Ansonsten drohe Basel seine Stellung als Zentrum der Region mehr und mehr zu verlieren. Ebnetter warnt: «Wenn wir es nicht schaffen, die Stadt zu beleben, haben wir bald nur noch subventionierte Betriebe und Konzepte, die auf Stadtbewohner und junge Konsumenten zugeschnitten sind.»

Am Dienstag hat die Regierung auf eine Initiative von Ebnetter und aus Gewerbekreisen für günstigeres Parkieren in der Stadt reagiert. Die Volksinitiative «Stadtbelebung durch vernünftige Parkgebühren» verlangt eine Senkung der Parktarife in staatlichen Parkhäusern und auf oberirdischen Parkplätzen auf das Niveau der Gebühren in Weil am Rhein, Lörrach oder Mulhouse. Nachts soll Parkieren gratis sein.

Die Regierung will nun wegen dieser Initiative die Tarife in den drei staatlichen Parkhäusern Steinen, Elisabethen und City tatsächlich etwas nach unten korrigieren. Allerdings erst ab 17 Uhr, wie aus dem Bau- und Verkehrsdepartement auf Nachfrage zu erfahren ist. Die regierungsräthliche Medienmitteilung verliert über den genauen Zeitpunkt der Senkung und deren Höhe kein Wort. Die Rede ist von einer «massvollen und gezielten Reduktion der abendlichen Parkgebühren.»

Voraussichtlich ab November können die Automobilisten ab 17 Uhr für zwei Franken pro Stunde, anstatt für drei Franken,

parkieren. Bis jetzt erfolgte die Tarifsenkung von drei auf zwei Franken ab 19 Uhr. Wie Simon Kettner, Leiter der Mobilitätsstrategie beim Bau- und Verkehrsdepartement sagt, handle es sich bei diesem Regierungsentscheid um einen «indirekten Gegenvorschlag» auf die Initiative «Stadtbelebung durch vernünftige Parkgebühren».

Regierung will Geld

Eine markantere Senkung der Parktarife will die Regierung nicht, weil damit acht bis zehn Millionen Franken Einnahmen verloren gingen. Sie beantragt daher dem Grossen Rat, die Initiative abzulehnen. Auffallend ist, dass die Regierung das vierte staatliche Parkhaus, das Storchenparking, von der Gebührensenkung ausnimmt. Kettner: «Das Storchen-Parking ist tagsüber deutlich besser ausgelastet als das Steinen-, das Elisabethen- oder das City-Parking. Die Regierung hat daher auf eine Gebührensenkung verzichtet.»

Nichts von einer Gebührensenkung will die Regierung auch bei oberirdischen Parkplätzen wissen. Am Rande des Stadtzen-

trums müssen somit zu Tag- wie zu Nachtzeiten noch immer drei Franken pro Stunde bezahlt werden – und die Automaten schlucken weiterhin nur Münzen. Über Nacht sind so für das Parkieren über 30 Franken an Münz fällig.

Die Regierung ist noch immer nicht bereit, diesen Missstand zu beheben – eine Erziehungs-massnahme. Kettner: «Besucher, Kunden und Touristen sollen vorzugsweise in den Parkhäusern parken. Die oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt sollen insbesondere in der Nacht mehrheitlich den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung stehen.» Eine Tarifsenkung bei den Strassenparkplätzen würde nur auswärtige Autofahrer aus dem Parkhaus zurück auf die Strasse holen. Das ist gemäss Kettner unerwünscht und bringe keine Stadtbelebung.

Ebnetter geht diese Senkung der Parktarife zwischen 17 und 19 Uhr zu wenig weit. Er spricht von einer «leichten» und «befristeten» Senkung, da sie die Regierung vorerst auf zwei Jahre beschränkt. «Leider ist diese Massnahme zu zaghaft. Wollen

wir die Leute am Feierabend in der Stadt halten und mehr Besucher nach Basel bringen, braucht es mutigere Schritte, auch bei den Tarifen der oberirdischen Parkplätze.»

Autos bringen Umsatz

Gar nicht nachvollziehen kann Ebnetter die Argumentation mit den Einnahmen, die der Kanton bei einer stärkeren Senkung verliert. «Die Einnahmen des Kantons aus Parkgebühren sind in der aktuellen Höhe völlig ungerechtfertigt. Automobilisten bringen der Stadt nachweislich viel Umsatz und Wertschöpfung. Weil immer mehr Konsumenten Basel wegen der hohen Parktarife meiden, ist der volkswirtschaftliche Schaden enorm.» Eine vernünftige Tarifpolitik würde mithelfen, Hunderte von Arbeitsplätzen zu erhalten.

Maurus Ebnetter hofft nun darauf, dass der Grosse Rat mutigere Massnahmen ergreift und den «indirekten Gegenvorschlag» stark nachbessert. «Wir sind auf den Abstimmungskampf in jedem Fall vorbereitet.»

Martin Regenass

Wessels billigt Abbau von Parkplätzen

Schaffhauser Rheinweg SP-Baudirektor Hans-Peter Wessels erteilt Rekursen von Anwohnern gegen die Streichung von 25 Parkplätzen eine Absage und schafft Platz für Fussgänger und Velofahrer.

Martin Regenass

Dem Abbau von 25 Parkplätzen am Schaffhauser Rheinweg zwischen Burgweg und Römergasse steht nichts mehr im Weg. SP-Baudirektor Hans-Peter Wessels weist mehrere Rekurse von Anwohnern gegen die Streichung der Parkplätze ab. Wie das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) auf Anfrage erklärt, zögen die Rekurrenten den Entscheid nicht an die nächst höhere Instanz weiter. Damit kann das BVD das Trottoir ausdehnen und wie geplant Platz schaffen für die in der Basler Verfassung priorisierten Fussgänger und Velofahrer.

Die Anwohner opponierten dagegen, weil sie im Wettsteinquartier einen hohen Parkierdruck feststellen. Zuletzt verknappte das BVD die Zahl der Parkplätze im Quartier mit einem Abbau an der Wettsteinallee im Zuge einer Umgestaltung. Als Grundlage für die Streichung zieht das BVD eine sogenannte Kompensationsregel herbei. Weil beim Neubau des Parkhauses beim Kunstmuseum unter dem St.-Alban-Graben 350 neue Parkplätze entstehen, muss das BVD oberirdisch 210 Stück vernichten. Der Radius für diesen Abbau beträgt rund 500 Meter. Diese Kompensationsregel von 60 Prozent haben die Behörden im Bebauungsplan für das Kunstmuseums-Parking festgelegt.

Die Anwohner kritisierten, dass das Kunstmuseums-Parking noch nicht fertig gebaut sei, das BVD die Parkplätze am



Die Passanten können sich kaum kreuzen am Schaffhauser Rheinweg, so eng ist die Stelle. Foto: Nicole Pont

Schaffhauser Rheinweg jedoch vor der Fertigstellung wegstreichen wolle. Dieser Argumentation kann Wessels im ablehnenden Rekurs schreiben, das der BaZ vorliegt, nicht folgen. Die Sachlage sei mit dem Bebauungsplan klar definiert. Die Rücken der Rekurrenten würden daher ins Leere zielen, so Wessels.

Priorisierung der Anwohner

Ebenso wenig tritt Wessels auf die Argumentation der Rekurrenten ein, wonach das BVD im Quartier rund um den Schaffhauser Rheinweg bereits genug Parkplätze auf Allmend abgebaut habe. Dass oftmals auswärtige Arbeitspendler in der blauen

Zone parkierten und so den Anwohnern die Parkplätze wegnähmen, hindert die Behörden nicht daran, weiterhin Parkplätze abzubauen. Der Staat, so Wessels in dem Schreiben, sehe sich nicht in der Pflicht, Parkplätze in einer bestimmten Anzahl zur Verfügung zu stellen. Dennoch hätte das BVD erkannt, dass es mittels geeigneter Massnahmen den Wegfall der rheinseitig gelegenen Parkplätze am Schaffhauserweg abfedern müsse.

Hierzu wird das BVD die Parkplätze auf der anderen Strassenseite in weisse Bezahlparkplätze mit einer Parkierdauer von drei Stunden ummarkieren. Mit dieser Massnahme sollen

Arbeitspendler ferngehalten und den Anwohnern mit einer Parkkarte das Abstellen ihrer Autos unbeschränkt erlaubt werden.

Einen weiteren triftigen Grund, die Rekurse der Anwohner abzulehnen, sieht Wessels in der jetzigen Breite des Trottoirs. Dieses sei zwischen den dort stehenden Bäumen und dem Rheinbord nurmehr etwas breiter als einen Meter und führe teilweise über die Baumrabbatten. Knapp zwei Personen könnten sich in diesem Bereich so queren. Sobald man einen Kinderwagen schiebe, sei es gar nicht möglich, andere Leute zu kreuzen.

So steht denn in dem ablehnenden Entscheid, dass gerade

für gehbehinderte und ältere Menschen diese Situation «unbefriedigend» und gar «gefährlich» sei. Mit der Aufhebung der Parkplätze hingegen könne das BVD diese Situation entschärfen. Gleichzeitig könne die Situation für Velofahrer verbessert werden. Wessels gewichtet diese Verbesserungen mit Blick auf das öffentliche Interesse höher als das Bedürfnis der Anwohner, ihr Auto dort zu parkieren.

Kehrtwende der Regierung

Wessels taxiert die Trottoirverbreiterung aus diesen Gründen ohne weiteres als verhältnismässig. Die Aufhebung der Parkplätze sei rheinseitig am Schaffhauser Rheinweg zwischen Römergasse und Burgweg nicht zu «bemängeln» und «rechtmässig». Alles in allem seien die Rekurse unbegründet. Deshalb lehnt Wessels sie ab. Die Rekurrenten müssen je eine Spruchgebühr von 400 Franken bezahlen.

Zwar vertrat die Regierung noch im November 2016 eine andere Meinung zu dem Abbau. In einem Zwischenbericht auf einen Vorstoss von SP-Grossrat Roland Engeler-Ohnemus, der den Abbau der Parkplätze und die Verbreiterung des Trottoirs forderte, schrieb die Regierung: «Aufgrund der aktuellen Parkierungssituation im Wettsteinquartier erachtet der Regierungsrat eine weitere Parkplatzreduktion im Quartier als nicht angezeigt.» Da der Grosse Rat den Vorstoss aber erneut an die Regierung überwies, hat dieser seine Meinung revidiert.

Analyse zum Basler Gewerbeverband und seiner politischen Schlagkraft

Das Leiden des obersten Unternehmers

Wenn heute der jährliche Neujahrsempfang des Basler Gewerbeverbands stattfindet, sollte sich Tout Bâle im Saal der Grossen Bühne des Theaters Basel treffen, um den Worten des Basler Gewerbedirektors Gabriel Barell und seines Präsidenten Marcel Schweizer zu lauschen. Sollte.

Doch kein Geringerer als SP-Regierungsrat Hans-Peter Wessels zeigt dem Gewerbeverband die lange Nase. Just zu diesem Termin, der so sicher wie das Amen in der Kirche alljährlich in der Agenda einzutragen wäre – um 10 Uhr am Freitag der ersten Arbeitswoche nach Neujahr – lädt der scheidende Regierungsrat zu einer eigenen Konferenz: der Medieninformation zu den grossen Bauprojekten des Kantons im laufenden Jahr. Gut, es ist nicht weit von der Dufourstrasse zum Theater, wo Barell um 11 Uhr das Wort ergreifen wird. Aber es wird verdammt knapp.

Die Anekdote zeigt beispielhaft den politischen Stellenwert des Basler Gewerbeverbands. Man respektiert ihn im linksgrün dominierten Basel zwar, weil er schliesslich Verband des Gewerbes ist. Doch er steht immer irgendwie hinten an. Abstimmungserfolge sind selten, dafür fallen an öffentlichen Anlässen oft die üblichen holzschnittartigen Floskeln wie «gleich lange Spiesse fürs Gewerbe». Oder auch mal etwas bunter: Die Gewerbetreibenden «als Zugpfer-



Immer diese Abstimmungen: Gewerbedirektor Gabriel Barell.

Bild: Roland Schmid (28.11.2018)

de der regionalen Wirtschaft», die zu «Lasteseln der Politik» würden. Das Leitmotiv lautet seit Jahren: zu viel Behördenbürokratie, zu hohe Steuerbelastungen. Und zu wenig

Parkplätze. Schuld daran sei die Basler Linke, speziell die SP. Und fertig.

Ähnliches dürfte auch heute Freitag zu erwarten sein, wenn

auch etwas stärker von Verkehrsthemen gefärbt, denn der Gewerbeverband hat zurzeit die Kampagne für seine Initiativen «Zämme fahre mir besser!» und «Parkieren für

alle Verkehrsteilnehmer» am Laufen. Umso ironischer, dass das Departement Wessels' ausgerechnet an diesem Tag kollidierend über Verkehrsprojekte reden will.

Dabei liefert der Gewerbeverband in seinen Kernkompetenzen hervorragende Arbeit. Die Mitgliederkoordination wird von vielen Seiten gerühmt, die Innovationsförderungsmodelle gelten als beispielhaft, auch in der aktiven Förderung alternativer Energieversorgungsmodelle hat der Verband eine Führungsrolle inne. Nur mit der Politik harzt es. Seit Jahren.

Das liegt zum einen daran, dass die üblichen steuer- und verkehrspolitischen Themen in einem derart linkspolitisch ausgerichteten Kanton wie Basel etwas zu dicke Bretter zum Bohren sind. Zumindest so, wie sie Barell bohren will: Jeder konstruktiv formulierte Vorschlag verwandelt sich in der öffentlichen Argumentation des Verbands rasch in Schuldzuweisungen an die SP – fast schon nach Drehbuch.

Letztlich leidet das Gewerbe zu sehr am selbst gewählten Schicksal, dass die Verbands Spitze im Gegensatz etwa zur Handelskammer beider Basel kaum politische Mandate hält. Barell ist parteilos und sieht sich dezidiert als Unternehmer, Schweizer war bis 2010 Riehener Gemeinderat. Im Gegensatz dazu hält die Präsidentin der HKBB ein Nationalratsmandat der Baselbieter

CVP und der Direktor sitzt für die FDP im Landrat. Entsprechend hat ihr Wort Gewicht, ob man es mag oder nicht.

Stattdessen wird man beim Gewerbeverband auch heute auf die alljährlichen Parolen gegen Staat und Verwaltung anstossen. Derweil am Horizont die Wahlen 2020 dräuen, ohne dass auch nur eine valable Regierungskandidatur aus Gewerkekreisen in Sicht wäre. Ausgerechnet jetzt, wo gleich zwei SP-Sitze frei werden. Zu sehr waren die Unternehmer mit dem Ächzen unter bürokratischer Last beschäftigt.

Es ist also Zeit, dass die Spitze des Gewerbeverbands wieder zur politischen Rolle findet, die man nach dem frühen Ableben von Direktor und FDP-Nationalrat Peter Malama so freimütig aufgegeben hatte. Natürlich ist es für einen Verband des Gewerbes gut, einen Unternehmer an der Spitze zu wissen. Nur sollte dieser Unternehmer, sobald er an die Spitze eines potenziell derart wirkungsmächtigen Verbands kommt, irgendwann auch zu einem Politiker werden. Dann klappt's dereinst vielleicht sogar mit den Parkplätzen.



Andreas Schwald
andreas.schwald@chmedia.ch



Diese 17 Parkplätze am Unteren Rheinweg bei der Basler Dreirosenbrücke streicht das Bau- und Verkehrsdepartement ersatzlos. Foto: Christian Jaeggi

Amt hält Daten unterm Deckel

Parkplatzabbau Exakte Zahlen veröffentlicht das Amt für Mobilität erst nach der Abstimmung.

Martin Regenass

Die Befürworter der Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» argumentieren mit dem Bedürfnis von Gewerbetreibenden und Anwohnern nach Parkplätzen gegen einen weiteren Abbau. Sie fordern ausreichend und bezahlbare Parkmöglichkeiten für Autos und für Velos auf dem gesamten Kantonsgebiet. Die Gegner schütten auf ihren Plakaten Autos aus einem trojanischen Pferd oder stellen rund um das Münster eine Blechlawine dar – obschon der Münsterplatz schon lange kein Parkplatz mehr ist.

Der Parkplatzdiskussion würde eine Versachlichung guttun. Doch dazu fehlen die Daten mit der effektiven Zahl an Parkplätzen sowohl auf Allmend wie auch auf Privatgrund. Zwar erstellt das Amt für Mobilität aus dem Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) von SP-Regierungsrat Hans-Peter Wessels alle zwei Jahre einen Kataster – also ein Register – mit der Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund. Doch obschon der neuste Kataster dieser Tage fällig wäre, will ihn das Amt für Mobilität erst Ende Februar oder Anfang März veröffentlichen, wie es auf Anfrage heisst. Dann ist die Abstimmung über die Initiativen

«Zämme fahre mir besser!» sowie «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» des Gewerbeverbands und der Gegenvorschlag allerdings schon entschieden. Das Amt lässt die Stimmbevölkerung vor dem 9. Februar im Ungewissen, wie viele Parkplätze das BVD in den vergangenen zwei Jahren abgebaut hat.

Fragebogen an Private

Das Amt für Mobilität wehrt sich gegen den Vorwurf, die Daten absichtlich unter dem Deckel zu halten. Der Kataster sei nur «sinnvoll» interpretierbar, wenn auch Aussagen zur Entwicklung der Parkplätze auf Privatgrund vorlägen. Dazu hat das Amt für Mobilität Mitte Oktober «stichprobeweise» Fragebogen an private Immobilienbesitzer verschickt. Es will herausfinden, wie viele Parkplätze auf Privatgrund vorhanden und wie sie ausgelastet sind. Allerdings liegen auch diese Daten vor dem 9. Februar nicht vor.

Dem Komitee, das den Gegenvorschlag befürwortet und die beiden Initiativen ablehnt, gehört Lisa Mathys an. Die SP-Grossrätin ist überzeugt, dass sich die Diskussion um die Parkplätze versachlichen liesse, wenn die genauen Zahlen bekannt wären. «Ich weiss auch nicht,

weshalb sich die Erhebung der vorhandenen Parkplätze auf Privatrealen so aufwendig gestaltet. Wir haben immer wieder danach gefragt. Man weiss aber, dass seit dem Jahr 2000 zusätzliche 6000 unterirdische Parkplätze gebaut wurden, während nur 3000 auf Allmend aufgehoben wurden.» Die Datenerhebung sei wohl vor allem bei älteren Privatliegenschaften schwierig.

Klar ist für Lisa Mathys, dass aus Sicherheitsgründen vor allem für Fussgänger und Velofahrer die Parkplätze vorwiegend auf privaten Arealen erstellt werden sollten. «Dazu muss man allerdings auch wissen, wo eine Nachfrage besteht.» Mathys ist nicht, wie in dieser Zeitung am vorletzten Donnerstag fälschlicherweise berichtet, für gar keine Parkplätze.

Öffentliches Interesse

«Der Stichtag für die beiden letzten Kataster war jeweils Anfang November. Die Daten müssen somit vorliegen», sagt Patrick Erny. Der Leiter Politik beim Gewerbeverband fragt sich, ob das Amt für Mobilität im Hinblick auf die Abstimmungen einen weiteren grossen Abbau an Parkplätzen auf Allmend verheimlichen wolle. «Wie viele Parkplätze

abgebaut wurden, ist von grösstem öffentlichem Interesse. Das Befürworter Komitee der Initiativen erwartet, dass das Amt für Mobilität die Zahlen unverzüglich kommuniziert.» Beim vom BVD kommunizierten Zuwachs von 6000 unterirdischen Parkplätzen auf Privatgrund ist Erny skeptisch und geht von einer Hochrechnung aus.

«Es gibt keine offizielle Zählung der privaten Parkplätze. Und wenn der Kataster für die Parkplätze auf Allmend nicht interpretierbar ist ohne die unterirdischen auf Privatgrund, weshalb fertigt das Amt für Mobilität dann überhaupt einen Kataster an?» Parkplätze auf der Allmend seien wichtig für die Anwohner und für das Gewerbe, so Erny. Zudem seien die unterirdischen Parkplätze auf Privatgrund in vielen Quartieren knapp und teuer – Familien könnten sich das oftmals gar nicht leisten. «Quartierparkings wie jenes auf der Tschudimatte oder dem Landhof könnten da Abhilfe schaffen. Aber es sind dann wiederum dieselben politischen Kreise, die derartige Quartierparkings vehement bekämpfen.» Für Erny ein klarer Beweis, dass es Rot-Grün um einen grundsätzlichen Kampf gehe, das Auto aus der Stadt zu verdrängen.

Basler Gewerbeverband greift Staatskanzlei an

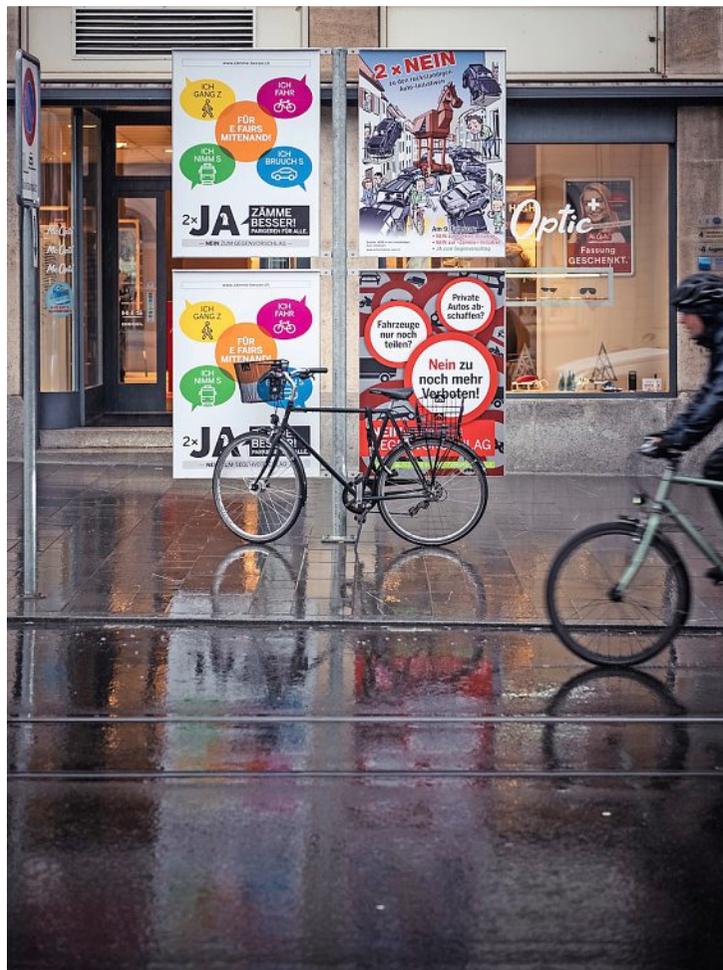
Verkehrsiniciativen Das Komitee «Zämme besser!» wirft der Regierung vor, die Stimmbürger mit unkorrekten Abstimmungserläuterungen in die Irre zu führen.

Drei Wochen vor der Abstimmung über die Verkehrsiniciativen des Basler Gewerbeverbands, «Zämme fahre mir besser» und «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer», spitzt sich die Lage zu. Nicht nur zwischen Befürwortern und Gegnern. Neu greift der Gewerbeverband die Staatskanzlei an und wirft ihr in einer am Freitag verschickten Medienmitteilung «fehlerhafte und tendenziöse Information der Stimmbevölkerung» vor.

Das Komitee «Zämme besser!» zeigt sich irritiert darüber, dass die Abstimmungserläuterungen, eine wichtige Informationsgrundlage für die Bevölkerung, nicht korrekte Aussagen enthielten – zum Nachteil der Initiative «Zämme fahre mir besser». Diese will unter anderem das Reduktionsziel für den motorisierten Individualverkehr wieder streichen, das die Basler Stimmbevölkerung vor zehn Jahren befürwortete.

Gerichtsurteil als Beweis

In den Abstimmungsunterlagen steht: «Konkret verlangt die Initiative, dass alle Verkehrsteilnehmenden gleich behandelt werden. Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und öffentliche Verkehrsmittel, wie Tram und Bus, sollen gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr nicht bevorzugt werden.» Das sei falsch, sagt der Sprecher des Gewerbeverbands, David Weber. Im Initiativtext stehe, dass alle Verkehrsteilnehmenden vor vermeidbaren Gefährdungen und Behinderungen geschützt werden sollen. «Von einer Gleichbehandlung ist nicht die Rede.» Wie im Übrigen auch das Appellationsgericht Basel-Stadt in seinem



Der Abstimmungskampf zu den Verkehrsiniciativen kommt in die heisse Phase. Foto: Florian Bärtschiger

Urteil vom 18. März 2018 zu einer Verfassungsklage gegen die Initiative festgestellt habe.

Weiter kritisiert der Gewerbeverband, in den Unterlagen werde suggeriert, dass bei einer Annahme der Initiative Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung nicht mehr möglich seien. Doch auch

das stimme nicht. So sei etwa Tempo 30 auf Quartierstrassen zur Verkehrsberuhigung weiterhin möglich.

Auch mit den Erläuterungen zum Gegenvorschlag ist der Gewerbeverband nicht einverstanden. Den Stimmbürgern werde verschwiegen, dass dieser den Privatbesitz und die

Auch mit den Erläuterungen zum Gegenvorschlag ist der Gewerbeverband nicht einverstanden.

individuelle Nutzung einschränke. Denn gemäss Gegenvorschlag sei ein motorisiertes Fahrzeug nur dann umweltfreundlich, «wenn es umweltfreundlich angetrieben, von mehreren Personen geteilt und der Kapazität entsprechend besetzt ist».

«Wir erwarten, dass die Regierung diese Falschaussagen korrigiert und die Stimmbürger darüber informiert», sagt Weber. Wie er das tun wolle, sei ihm überlassen. Dies könne zum Beispiel online oder durch eine Medienmitteilung erfolgen. Sollte die Regierung sich weigern, behält sich das Initiativkomitee vor, eine Abstimmungsbeschwerde einzureichen.

Sich keines Fehlers bewusst

Marco Greiner, Vizestaatssekretär und Regierungssprecher, versteht die Aufregung des Gewerbeverbands nicht. Man habe die Abstimmungsunterlagen nach bestem Wissen und Gewissen, ausgewogen und verständlich verfasst, sagt er. «Wenn aber der Gewerbeverband anderer Meinung ist, dann bleibt es ihm

unbenommen, den Rechtsweg zu beschreiten.»

Der Gewerbeverband habe die Staatskanzlei am Donnerstag über die vermeintlichen Fehler in den Abstimmungsunterlagen in Kenntnis gesetzt. «Wir haben dazu ausführlich Stellung genommen», sagt Greiner. Niemand habe aber eine Richtigstellung verlangt. «Ich würde mir wünschen, dass der Gewerbeverband seine Forderungen nicht über die Medien stellt, sondern direkt mit uns Kontakt aufnimmt.» Die Medienmitteilung des Gewerbeverbands habe er nicht erhalten. Deshalb will sich Greiner auch nicht zum Urteil des Appellationsgerichts äussern, aus dem der Gewerbeverband zitiert.

«Sollte sich tatsächlich herausstellen, dass wir einen Fehler begangen haben, wovon wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgehen, würden wir für eine Richtigstellung sorgen», sagt Greiner. Bis dahin wird die Staatskanzlei aber nichts unternehmen.

Auf Twitter wehrt sich SP-Grossrat Kaspar Sutter für die Staatskanzlei. Sie habe lediglich das Wording des Gewerbebedirektors Gabriel Barell übernommen. Dieser sagte in der Ausgabe der Gewerbezeitung «kmu news» vom März 2016: «Unser Miteinander im Verkehr ist gelebte Realität. Jeder Verkehrsträger hat seine Berechtigung und seinen optimalen Einsatzzweck. Deswegen sollen alle Verkehrsträger gleich behandelt und auch gefördert werden.» Gelebter Abstimmungskampf.

Alessandra Paone

Leitartikel zu den Verkehrsinitiativen des Basler Gewerbeverbands

Verkehrspolitik von gestern

Eine wirtschaftlich und kulturell blühende Stadt wie Basel hat Luxusprobleme. Die Frage nach der Nutzung des öffentlichen Raums etwa. Danach, wie und von wem Hektaren grosse einstige Industrieareale an bester Lage dereinst genutzt werden sollen. Oder die Bedeutung von sozialem Wohnungsbau. Der Begriff des Luxusproblems erfährt aber in diesen Fällen eine andere Deutung als üblich: Es sind keine Bagatellen, sondern sehr ernstzunehmende Herausforderungen, die aus der Tatsache entstehen, dass es dieser Stadt blendend geht und dass immer mehr Menschen hier leben oder sich hier aufhalten wollen.

Ist der Autoverkehr in der Stadt und die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze in diesem Sinn auch ein Luxusproblem? Wer sich in verschiedenen Metropolen dieser Welt auskennt oder auch nur in Städten vergleichbarer Grösse

und Bedeutung muss zum Schluss kommen: Basel hat tatsächlich ein Luxusproblem, in der üblichen negativen Definition. Selbstverständlich gibt es tägliche Staus oder Verkehrsbehinderungen wegen der zahlreichen Baustellen (die ja wiederum ein Zeichen einer positiven Entwicklung sind). Selbstverständlich gestaltet sich die Parkplatzsuche in den Quartieren zu bestimmten Tageszeiten sehr schwierig und wird zum Ärgernis. Aber herrscht in unserer Stadt, verglichen mit anderen Städten, wirklich ein Verkehrschaos? Nicht wirklich.

Die Exponenten des Gewerbeverbands Basel-Stadt würden diese Frage indes mit einem klaren Ja beantworten. Sie orten den Ursprung der Probleme weniger in der grossen Anzahl der Motorfahrzeuge auf dem kleinen Kantons- und Stadtraum als in einer bewusst den motorisierten Individual-

verkehr diskriminierenden rot-grünen Politik. «Zämme fahre mir besser» und «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» betitelt der Verband seine beiden Initiativen, die am 9. Februar dem Stimmvolk vorgelegt werden.

Es geht darin, kurz zusammengefasst, um die «Gleichbehandlung» aller Verkehrsteilnehmer. Sprich: das Ende der vermeintlichen Benachteiligung des Autoverkehrs sowie um die Schaffung einer «ausreichenden» Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund (siehe auch Artikel unten). Der ersten Initiative stellt der Grosse Rat einen Gegenvorschlag entgegen, der zwar Elemente von «Zämme fahre mir besser» aufnimmt, in der Stossrichtung jedoch deutlich «grüner» und vorausschauender ist und so die eigentlichen Absichten des Gewerbeverbands brutal blossstellt. Ein Ja zum Gegenvorschlag würde

der langjährigen, nachhaltigen Verkehrs- und Energiepolitik des Kantons entsprechen.

Was ist von den Initiativen des Gewerbeverbands zu halten? Sie sind rückwärtsgerichtet und sollten abgelehnt werden. Milde formuliert: Es gibt wenig Anzeichen dafür, dass die heutige Form des motorisierten Individualverkehrs zukunftsträchtig ist. Mehr Raum wird es nicht geben, im Gegenteil: Basel wächst, aber die Fläche der Stadt wird nicht grösser und die Verkehrsteilnehmer werden immer mehr. Neben dem öffentlichen Verkehr, der in der Region Basel durchaus ausbaufähig ist, wird der Langsamverkehr in einer Stadt wie Basel immer wichtiger.

Eher früher als später werden sich zudem neue Formen der Mobilität bilden, Stichworte sind hier flächendeckendes Carsharing und autonomes,

GPS-gesteuertes Fahren. Die vom Basler Stimmvolk einst beschlossene Reduktion des Autoverkehrs um zehn Prozent bis in diesem Jahr hat sich zwar als unrealistisch herausgestellt, jedoch ist der politische Wille klar formuliert. Dies rückgängig machen zu wollen, ist Zwangerei. Das anschaulichste Beispiel für eine rückwärtsgerichtete Verkehrspolitik findet sich am St. Alban-Graben: Heutzutage ein unterirdisches Parking zu bauen, obwohl es in den benachbarten Parkhäusern praktisch das ganze Jahr über freie Parkplätze hat, ist ein Witz, über den nur die Investoren lachen können.

Der Ursprung der beiden zur Abstimmung stehenden Initiativen ist woanders zu suchen, nämlich beim Gewerbeverband selbst. Er hinkt inhaltlich dem Tempo der Stadtentwicklung hinterher. Selbstverständlich hat er die Interessen seiner Mitglieder zu vertreten und

selbstverständlich ist die Bürokratisierung der Zufahrtswege für Gewerbetreibende zu ihren Kunden, insbesondere in der Innenstadt, ein diskussionswürdiger Punkt. Doch das Gewerbe im Basel von morgen ist nicht mehr primär der Schreiner, Bäcker und Schlosser. IT-Unternehmen, Informationsdienstleister oder junge Pharma-Start-ups mit einem ganz anderen Blick auf Mobilität werden an Bedeutung zulegen. Der Gewerbeverband sollte dem Rechnung tragen. Sonst hat er selbst nicht ein Luxusproblem, sondern wird in eine Sinnkrise verfallen.



Patrick Marcolli
patrick.marcolli@chmedia.ch

Basels angeblicher Parkplatzschwund

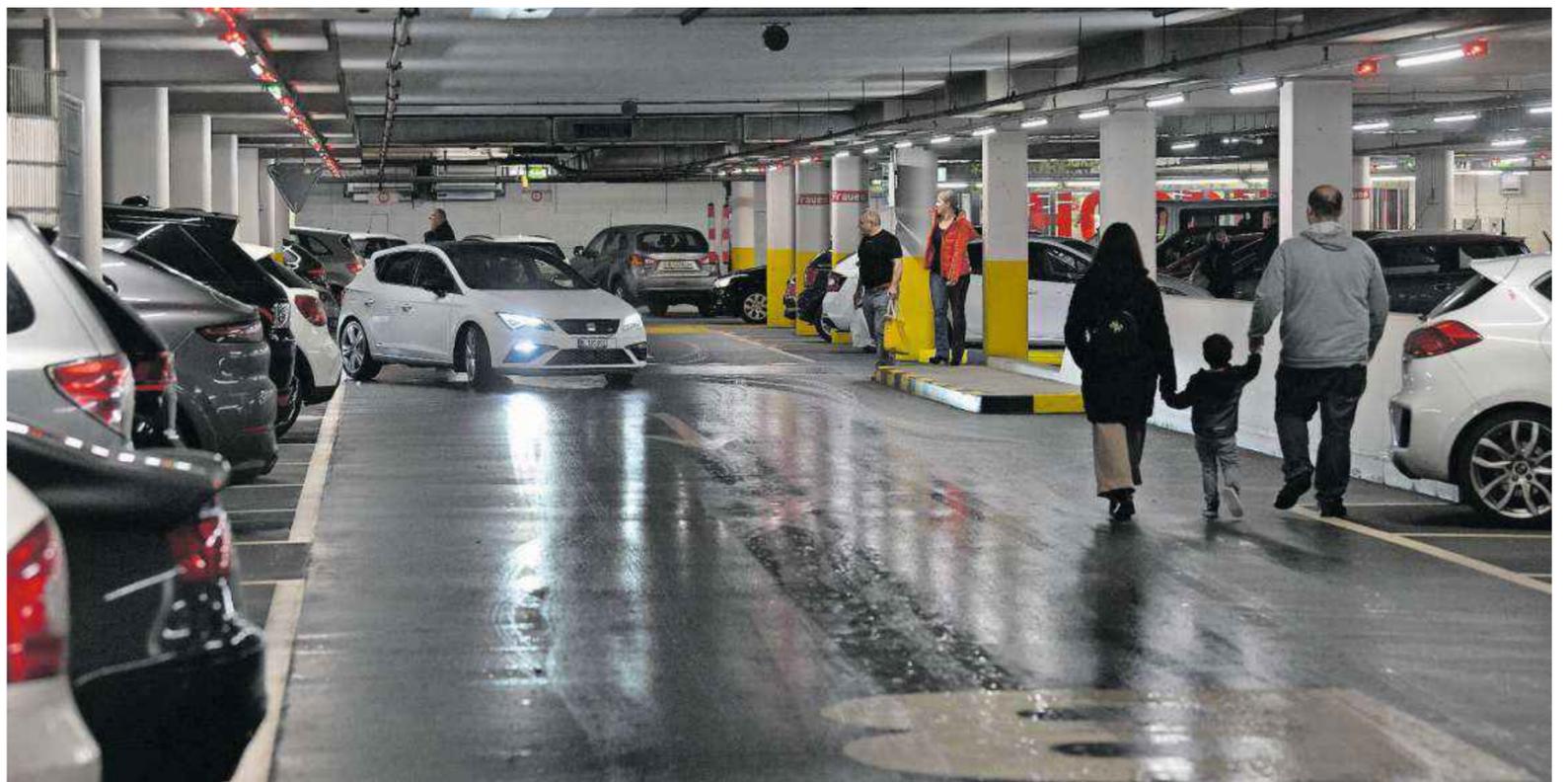
Der Gewerbeverband spricht im Abstimmungskampf von Parkplatzvernichtung – verschweigt aber, dass neue Parkhäuser gebaut werden.

Der Basler Gewerbeverband will den Parkplatzabbau bekämpfen. Die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» kommt am 9. Februar zur Abstimmung. Unter anderem wird gefordert, dass es auf öffentlichem Grund «ausreichend Parkplätze» für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr gibt. Zudem soll bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund in einem Radius von 200 Metern «ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger» Parkplatz geschaffen werden.

An der Pressekonferenz veranschaulichte der Gewerbeverband den Parkplatzschwund anhand einer Grafik. In den vergangenen 15 Jahren seien der autofeindlichen Politik im Stadtkanton rund 3000 Parkplätze zum Opfer gefallen. «Die Parkplatzsituation ist prekär», heisst es auch in der verbandsinternen Zeitschrift zu den Verkehrsinitiativen. Untersuchungen zeigten, dass in Teilen des Gundelis, im St. Johann sowie im Kleinbasel die Parkplatzauslastung auf Allmend während den Tagesspitzen über 100 Prozent liege. «Grund dafür ist der massive Parkplatzabbau der vergangenen 20 Jahre.»

Initiativgegner werfen Gewerbeverband Lüge vor

Nun zeigt sich: Der Gewerbeverband weist nur die Zahlen der verschwundenen Parkplätze auf der Allmend aus. In seiner Kampagne kommt nicht zum Ausdruck, dass im gleichen Zeitraum die Zahl der Parkplätze in den Parkhäusern gestiegen ist. So sind zwischen 2000 und 2015 sechs neue öffentliche Parkings in der Stadt entstanden: Das BahnhofSüd (100 Parkplätze), Centralbahn (413), Clara-



Zwischen 2000 und 2015 wurden in Basel fünf Parkhäuser errichtet – mit insgesamt über 2700 Parkplätzen.

Bild: Juri Junkov (17. Januar 2019)

6000

private Parkplätze sind in Basel-Stadt zwischen dem Jahr 2000 und 2015 entstanden.

60%

mehr Parkplätze als Autos mit BS-Nummernschild gibt es in Basel-Stadt.

matte (270), Stückli (825), St. Jakob (680) und M-Parc (500). Insgesamt sind dies über 2700 Parkplätze. Die gesamte Anzahl öffentlicher Parkplätze ist demnach nur marginal zurückgegangen. Damit nicht genug, werden sich die Gegner der Verkehrsinitiativen sagen. Die Zahl der privaten Parkplätze ist nämlich in der gleichen Periode stark angestiegen und liegt mittlerweile bei rund 110 000. «Insgesamt wurden in den Jahren 2000 bis 2015 etwa 6000 neue Parkplätze auf Privatreal geschaffen», schrieb die Regierung im November 2017 in einer Antwort

auf eine Interpellation von LDP-Grossrat Heiner Vischer.

Die Initiativgegner ärgern sich über die Abstimmungspropaganda des Gewerbeverbands. Grünen-Grossrat Raphael Fuhrer, der die parlamentarische Umwelt- und Verkehrskommission präsidiert, sagt: «Der Gewerbeverband baut seine Kampagne auf einer Lüge nach der anderen auf.» Dies sei surreal, weil der genau gleiche Verband der Staatskanzlei Einseitigkeit vorwerfe, wenn es um die Abstimmungsunterlagen ginge (bz vom Freitag). Der Gewerbeverband wehrt sich seinerseits ve-

hement gegen die Unterstellungen Fuhrers. Patrick Erny, im Verband zuständig für Politik, sagt: «Die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» bezieht sich auf die Verfügbarkeit oberirdischer Parkplätze auf Allmend.» Raphael Fuhrer vermischt da Äpfel mit Birnen. Bei den neuen Parkhäusern handle es sich grossmehrheitlich um Einkaufszentren am Stadtrand, die «in keinsten Weise einen Ersatz für aufgehobene Parkplätze in den Quartieren darstellen können.» Parkings seien ja grundsätzlich sinnvoll und wünschenswert, sagt Erny. Aber die

kostengünstigeren Quartierparkings würden eben auch von jenen Kreisen bekämpft, welche gegen die «Zämme besser»-Initiativen des Gewerbeverbands ins Feld ziehen würden.

Dies wird Fuhrer nicht bestreiten können. Vielmehr hat er sich aber vorgenommen, gegen das Narrativ der Parkplatznot anzutreten, mit dem der Gewerbeverband auf Stimmenfang gehen will. «Wir haben 60 Prozent mehr Parkplätze als Autos mit BS-Nummernschild.» Das seien definitiv genug, meint er.

Leif Simonsen

Basel Stadt Land Region

Abfuhr an die Initiativen des Gewerbeverbands

Abstimmungen Die Stimmbevölkerung beschert den beiden Initiativen «Zämme fahre mir besser!» sowie «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» eine Niederlage. Der rot-grüne Gegenvorschlag aus dem Grossen Rat ist angenommen.

Martin Regenass

Die Basler Stimmbevölkerung lehnt die beiden Initiativen des Gewerbeverbands Basel-Stadt deutlich ab. Die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» mit 58 Prozent und die Initiative «Zämme fahre mir besser!» mit rund 65 Prozent. Der Gegenvorschlag zu letzterer Initiative erfuhr mit 53 Prozent eine knappe Mehrheit. Ausgedeutet auf die Initiativen «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» bedeutet das, dass die Regierung weiterhin oberirdisch Parkplätze auf der Allmend aufheben kann. Die Initiative wollte im Gesetz verankern, dass für jeden aufgehobenen Parkplatz im Umkreis von 200 Metern ein Ersatz hätte geschaffen werden müssen.

Die Initiative «Zämme fahre mir besser!» wollte erreichen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht mehr gegen andere Verkehrsteilnehmer wie Trams, Velofahrer oder Fussgänger ausgespielt wird. Dies sollte zur Verhinderung von Spurreduktionen wie zuletzt am Wasgen- oder Luzernerring führen. Ebenso wollte die Initiative verhindern, dass Dosierstellen mit langen Wartezeiten an Rotlichtern geschaffen werden, um die Autos an einer raschen Einfahrt in die Stadt zu hindern. Darüber hinaus sollte das Reduktionsziel von minus zehn Prozent Autofahrten aus dem Umweltschutzgesetz gestrichen werden.

«Bewusst gelogen»

Der Gegenvorschlag, den die rot-grünen Parteien im Grossen Rat zusammen mit der GLP geschmiedet haben, streicht zwar diese minus zehn Prozent aus dem Gesetz, verlangt aber eine Stagnation beim Verkehrsaufkommen von Autos und Lastwagen in der Stadt. Zudem soll der Autoverkehr bis 2050 «umweltschonend» erfolgen.

Dieser letzte Abschnitt führte in den Abstimmungsdebatten zu heftigen Diskussionen. Die Befürworter der Initiativen leiteten

ab, dass der Gegenvorschlag Autos mit Benzin- und Dieselmotoren künftig verbieten wolle und dass Einzelpersonen Autos nicht mehr besitzen dürfen. SP-Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels, sagt, dass diese Aussagen «blank und bewusst gelogen» seien. «Jeder, der das Abstimmungsbüchlein oder die NZZ gelesen hat, weiss, dass das nicht stimmt.» Wessels interpretiert die Ablehnung so, dass die Basler Bevölkerung es nicht gewünscht hat, dass der Gewerbeverband einen «Kleinkrieg gegen die städtische Bevölkerung führe». Mit Hinblick auf die Umsetzung des Gegenvorschlags, der eine Stabilisierung des automobilen Verkehrsaufkommens trotz Wachstums von plus 40 000 Arbeitsplätzen und 20 000 Einwohnern in den nächsten Jahren fordert, sagt Wessels: «Ein Blick auf Zürich genügt, um zu beantworten, wie wir das umsetzen können. Wir müssen den ÖV und die S-Bahn ausbauen sowie die Velofahrer fördern, dann können wir dieses Wachstum bewältigen, ohne dass der Autoverkehr wächst.» Das sei eigentlich nichts Neues in der Basler Verkehrspolitik.

Autosharing fördern

Für Lisa Mathys, SP-Grossrätin und Co-Präsidentin im Komitee des Gegenvorschlags, zeigt die Ablehnung der Initiativen und die Annahme des Gegenvorschlags, dass die Bevölkerung sich Lebensqualität wünsche. «Der Platz gehört den Leuten und nicht parkierten Autos.» Die Annahme des Gegenvorschlags bedeute, dass jetzt innovative Modelle wie Autosharing gefördert werden müssten. Die Autos müssten besser ausgelastet sein. Es sei erklärtes Ziel, dass die Leute nicht auf ein eigenes Auto angewiesen seien. «Das gilt es mit Modellen derart zu fördern und zu lenken, dass in diese Richtung ein Wandel stattfinden kann. Verbote, wie die Initiativbefürworter das erzählt haben, streben wir aber sicher nicht an.»



Gewerbeverbandsdirektor Gabriel Barell (Interview Seite 21) und Gewerbeverbandspräsident Marcel Schweizer zeigen sich enttäuscht. Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (von rechts) gehören zu den Gewinnern. Foto Pino Covino

Kommentar

Bemerkenswert gehässig – bemerkenswert grün

Was für ein Wahlsonntag in Basel, was für ein grosser Sieg für die Linken! Die beiden Verkehrsinitiativen des Gewerbeverbands sind an der Urne versenkt worden, und als Krönung wurde sogar dem umstrittenen Gegenvorschlag grünes Licht erteilt.

Den klaren Zahlen ging ein bemerkenswert gehässiger Abstimmungskampf voraus, bei dem der Anstand mitunter aussen vor blieb. Regierungsrat Hans-Peter Wessels beispielsweise betitelte den Gewerbeverband als reaktionär und inkompetent; solche Angriffe sind eines Magistraten unwürdig. Doch auch die Rechten

sorgten mit spitzen Bemerkungen immer wieder für eine aufgeladene Atmosphäre; in ihrer Wahrnehmung musste die zunehmende Verteufelung des Autos unbedingt gebremst werden. Erreicht haben sie nichts, wieder einmal.

Dass in Basel derart heftig über die Initiativen gestritten wurde, war aber nicht nur den Launen der Politiker geschuldet. Die Texte der Vorlagen sind mittlerweile derart juristisch gefärbt und kompliziert dargestellt, dass der Spielraum für Interpretationen schlicht zu gross geworden ist. Nur so ist zu erklären, dass Hans-Peter Wessels am Sonntagmittag

gegenüber der BaZ sagen konnte: «Der Gewerbeverband hat bei den Initiativen blank und bewusst gelogen.»

Wer alle ideologischen oder beinahe religiös anmutenden Theorien weglässt, stellt fest: Die Vorlage des Gewerbeverbandes kam in einem schlechten Moment. Der Zeitgeist ist grün. Und er ist zu Recht grün, denn der Klimawandel ist keine politische Lappalie, sondern eine Jahrzehnt-Aufgabe, die alle Politiker, Wirtschaftsführer, Wissenschaftler und Forscher auf der ganzen Welt vor eine gewaltige Herausforderung stellt. Der Klimawandel ist längst in den Köpfen der Basler

Stimmbürgerinnen und Stimmbürger angekommen.

Und jetzt? Der Erdrutschsieg bestärkt die Linken in ihrer Linie: Förderung des ÖV, Förderung des E-Mobils, des selbstfahrenden E-Mobils. Förderung der unterirdischen Parkplätze. Der Gewerbeverband dagegen hat einen schweren Stand. Der Zeitgeist ist bemerkenswert grün. Er wird es auf Jahre hinaus bleiben.



Marcel Rohr
BaZ-Chefredaktor

«Wir nehmen die Gegner beim Wort»

Interview Der Basler Gewerbedirektor Gabriel Barell verlangt von den Initiativgegnern Taten bei der Umsetzung des Gegenvorschlags.

Martin Regenass

Herr Barell, Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels sagt, dass der Gewerbeverband mit seinen Initiativen einen Kleinkrieg gegen die städtische Bevölkerung geführt habe. Was entgegnen Sie?

Der Begriff Kleinkrieg ist absolut deplatziert. Im Übrigen kamen die Initiativen nicht nur von uns, sondern waren in Wirtschaft und bürgerlichen Parteien breit abgestützt. Uns ging es um eine grundsätzliche Ausrichtung der Basler Verkehrspolitik. Wir wollten einen Paradigmenwechsel herbeiführen, weg von einem gegenseitigen Ausspielen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Mit einem Kleinkrieg hat das nichts zu tun. Unsere Mitglieder haben Probleme. Die einen wollen zu ihren Kunden

fahren und stehen im Stau. Die anderen wollen bei den Kunden oder vor ihrem Geschäft parkieren und können das nur unter erschwerten Bedingungen tun.

Wie interpretieren Sie die klaren Niederlagen bei den Initiativen?

Eine Rolle gespielt haben sicher die generelle Klimadiskussion und die Tatsache, dass ein Gegenvorschlag vorlag – auch wenn dieser den Anliegen der Initiative nicht entsprach. Trotzdem zeigt der Gegenvorschlag, dass mit der Aufhebung des Reduktionsziels von minus zehn Prozent am einen oder anderen Ort wieder etwas mehr Spielraum besteht, um die massiven Einschränkungen gegenüber dem Individualverkehr nicht mehr in diesem Rahmen durchzuziehen wie zuvor.

Sie sprechen die Dosierstellen an Rotlichtern an, welche die Autos von aussen nur noch tropfenweise in die Stadt lassen wollen?

Das könnte ein Punkt sein. Auch andere Umgestaltungsprojekte befinden sich in Umsetzung. Die Befürworter des Gegenvorschlags wollen, dass der Autoverkehr stagniert. Sie haben auch zwei Vorstösse gemacht, in denen sie mehr Parkplätze für das Gewerbe fordern sowie dass Private pro neu gebauter Wohnung auch zwei, anstatt nur einen unterirdischen Parkplatz bauen dürfen. Letzteres forderten wir schon vor acht Jahren. Die gleichen Kreise haben das damals abgelehnt. Da werden wir die Befürworter des Gegenvorschlags beim Wort nehmen und alles daran setzen, dass das so umgesetzt wird.

Sie haben gesagt, dass wenn der Gegenvorschlag angenommen wird, dass dann der Besitz von Autos verboten werde und man nicht mehr allein in einem Auto fahren darf. Wessels nannte das eine blanke Lüge. Woher leiten Sie das ab?

Wir bezogen uns auf den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission. Aber wir nehmen Regierungsrat Wessels und die Befürworter des Gegenvorschlags nun beim Wort, dass der Privatbesitz und die individuelle Nutzung von motorisierten Fahrzeugen nicht eingeschränkt wird. Wir werden mit Argusaugen die Beteuerungen der Co-Präsidenten des Gegenvorschlags, Lisa Mathys und David Wüest-Rudin, verfolgen.

Sie haben diese beiden Initiativen vor rund vier Jahren gestar-

tet. Die grüne Welle und die Klimajugend waren damals noch nicht derart im Hoch. Spielte dieser Effekt den Initiativgegnern in die Hand?

Dieser Übertrend hat eine grosse Rolle gespielt. Als wir die Initiative lancierten, wurde die Strasseninitiative des VCS mit über 70 Prozent abgelehnt. Sie forderte einen Abbau von rund 1500 Parkplätzen auf Allmend und einseitige Massnahmen gegen den motorisierten Verkehr. Wir haben aber gemerkt, dass die Regierung diese zwei Ziele entgegen dem Volkswillen umsetzt, und haben die Initiativen lanciert. Wenn das heute fünf Jahre später anders aussieht, dann hat das sicher auch mit dem Megatrend der Klimabewegung zu tun.

Man könnte die Niederlage der Zämme-besser-Initiativen auch

so auslegen, dass sich der Gewerbeverband Basel-Stadt ins eigene Bein geschossen hat, indem nämlich die Basler Stimmbevölkerung dem härteren Gegenvorschlag zum Durchbruch verholfen hat. Wie schätzen Sie das ein?

Vermutlich wäre diese Entwicklung ohnehin so gekommen. Aber wenn die Befürworter des Gegenvorschlags Wort halten, dann können wir auch positive Rückschlüsse aus den Initiativen ziehen. Die ganzen Diskussionen haben sicher auch zu einer Sensibilisierung für die Anliegen der Gewerbetreibenden geführt. Werden nun die Vorstösse für mehr Gewerbeparkplätze und mehr unterirdische Parkplätze in den Quartieren umgesetzt, wie sie die SP eingereicht hat, dann war unser Engagement nicht umsonst.

«Andere Städte sind progressiver»

Alexander Erath, Professor für Verkehr an der FHNW, über die Auswirkungen der Verkehrsabstimmungen in Basel.

Leif Simonsen und Ben Rosch

Herr Erath, bis 2050 soll der Verkehr in Basel-Stadt emissionsarm sein. Das haben die Basler Stimmbürger in der Abstimmung vom 9. Februar entschieden. Ist das ein realistisches Ziel?

Alexander Erath: Die technischen Möglichkeiten sind vorhanden. Andere grössere Städte sind ja noch progressiver. Paris strebt das Gleiche für 2030 an. Man muss letztlich aber bedenken: Der Kanton Basel-Stadt hat nicht viele Hebel dafür, den Verkehr zu beeinflussen. Er kann Parkplätze aktiver bewirtschaften oder abbauen oder die Autosteuer anheben. Eine effiziente Variante wäre auch Road-Pricing. Das bedeutet, dass es teurer wird, zu Stosszeiten in die Stadt zu fahren (siehe Text unten). Aber in der kleinräumigen Umgebung mit dem angrenzenden Baselland und dem Ausland ist eine Umsetzung nur in Zusammenarbeit denkbar.

Man kann auch die Velos fördern. Wie gelingt dies?

Man kann die subjektive Sicherheit erhöhen, etwa indem man die Velostreifen erhöht, wie es beispielsweise auf der Wettsteinbrücke der Fall ist, oder man kann einen Puffer zwischen Velostreifen und Autostreifen bauen, etwa Parkplätze oder Hecken. Oder man erhöht die objektive Sicherheit auf den Kreuzungen – dort, wo die Gefahr tatsächlich am grössten ist. Das hat Folgen. Wenn mehr Velos unterwegs sind, gibt es mehr Überholvorgänge, was wiederum mehr Platz braucht. Das sehen wir beispielsweise bei der Viaduktstrasse. Dort überholen sich Velofahrende zu den Hauptverkehrszeiten häufig und wagen sich dafür in die Fahrspur von Autos und Bussen, was gefährlich ist. Langfristig müssen wir also an verschiedenen Stellen im Netz eine separierte Veloinfrastruktur haben.

Die Basler Stimmbürger haben aber den Veloring vor drei Jahren abgelehnt.

Einzelne Teile davon sind jedoch sinnvoll und werden weiter verfolgt. Nehmen wir die Viaduktstrasse, das alte Bahnviadukt zum Beispiel: Dieses zu verbreitern, wäre sehr teuer. Wenn wir den Veloverkehr von



Verkehrsprofessor Erath fordert mehr Sicherheit für Velofahrer, vor allem auf Kreuzungen Bild: K. Nars

diesem Viadukt über den Zolli leiten, dann entlasten wir auch noch den Centralbahnplatz, wo heute Fussgänger und Velofahrer ein Riesen-«Gnusch» machen.

Die Verkehrsdebatte wird heute sehr emotional geführt. Es scheint, als hätte jeder eine eigene Meinung.

Das liegt daran, dass jeder von sich ausgeht. Wir verallgemeinern unsere Wahrheit. Weil wir ein gewisses Alter haben, an einem bestimmten Ort wohnen oder als Kind gar nicht Velo gefahren sind. Ich rege an, den Blickwinkel zu verändern, auch

mal mit dem Auto unterwegs zu sein. Umgekehrt können diejenigen, die mit dem Auto unterwegs sind, vielleicht auch verstehen, warum sich die Velofahrer so benehmen: Weil sie zu wenig Platz haben oder Rotlichter für sie teilweise keinen Sinn ergeben, zum Beispiel beim Rechtsabbiegen.

Welche Städte sollte sich Basel als Vorbild nehmen?

Die verkehrstechnische Vorzeigestadt schlechthin gibt es nicht. Wenn wir an den Veloverkehr denken, sind es sicher die oft zitierten holländischen Städte oder Kopenhagen. Diese zeich-

nen sich dadurch aus, dass die Velostreifen getrennt sind und sich die Velofahrer auf den Kreuzungen sicherer fühlen. Sie haben auch mehr Platz für Veloparkierung, grüne Wellen an den Ampeln sowie Abfalleimer für Velofahrer. Aber ich will Basel nicht schlechttreden. Im Vergleich zu vielen Städten haben es die Velofahrer sehr gut hier.

Welches waren die grossen Versäumnisse bei der Basler Verkehrsplanung?

Interessant ist ja, dass man in den 1960er-Jahren die autogerechte Stadt und Teile des sogenannten Leibbrand-Plans im

Wissen gebaut hat, dass der öffentliche Verkehr weniger Raum benötigt als die Autos. Man hat überdies zu wenig überlegt, dass die Ringstrassen eine Trennwirkung haben. Man verliert Zeit, beim Spalendor öfters länger als eine Minute, die bei starkem Verkehr und schlechtem Wetter natürlich als länger wahrgenommen wird. Man hatte den Zeitgewinn über die neu gebauten Achsen im Fokus, vergass aber, dass es einen Zeitverlust gibt, wenn man diese Achsen queren will.

Wie weit weg sind wir vom selbstfahrenden Auto?

Die Marktdurchdringung des selbstfahrenden Autos passiert schneller als diejenige von normalen Autos. Schon heute kann man sich bei Tesla ein Auto bestellen, welches bezüglich Sensorik und Rechenpower schon alles hat, um später durch ein Softwareupdate zu einem selbstfahrenden Auto zu werden. Bis es aber so weit ist, dass man völlig selbstfahrende Autos hat, wird es noch Jahrzehnte gehen. Schneller wird es gehen, bis wir selbstfahrende Autos haben, die eine bestimmte Strecke zurücklegen können – wenn auch nicht bei allen Wetterverhältnissen. Und das ist es, was ein öffentlicher Verkehrsbetreiber braucht. Er braucht keines, das auf jedem kleinen Feldweg fahren kann, sondern auf einer vorgegebenen Strecke.

Viele finden, dass wir umdenken müssen. Weg davon, immer mobil sein zu wollen.

Für mich ist es kein Ziel, dass wir möglichst viele Kilometer abspulen in den 80 bis 90 Minuten, die wir im Schnitt pro Tag unterwegs sind. Ziel muss sein, dass wir in dieser Zeit möglichst viele verschiedene Aktivitäten durchführen können. Wir dürfen aber nicht nur auf den Verkehr schauen. Je dichter wir bauen, desto eher kann ich an einem Tag ins Kino, in die Bibliothek und zum Einkaufen, ohne viele Kilometer zurückzulegen. Ich finde: Wir sollen wachsen, aber ressourceneffizient. Dabei richtet sich der Fokus automatisch auf das Auto. Dieses ist, egal ob es mit Elektromotor läuft oder mit Benzin, bezüglich des Energieverbrauchs rund dreissig Mal ressourcenintensiver als ein Velo.

Nachrichten

Sohn prangert Haftbedingungen an

Pratteln Im Dezember wurde der Prattler Musiker Yilmaz Celik in der Stadt Tunceli in der Osttürkei festgenommen. Wie sein Sohn Asmen Celik der «Schweiz am Wochenende» berichtet, haben sich die Haftbedingungen stark verschlechtert. Celik würde Post vorenthalten, täglich werde sein Zellenabteil penibel durchsucht. Zudem habe er ein Disziplinarverfahren am Hals, weil er bei einem Telefonat Deutsch gesprochen habe. Wegen der Missstände habe er das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten informiert. Yilmaz Celik, der nur den Schweizer Pass besitzt, wird vorgeworfen, Mitglied einer linksgerichteten Organisation zu sein und Propaganda betrieben zu haben. Er soll im März einem Gericht vorgeführt werden. Laut dem Sohn hat sich Yilmaz Celik nicht politisch engagiert. (bwi)

Verletzter nach Brand in Wohnung am Schorenweg

Feuer Am Freitagnachmittag hat es am Schorenweg in einer Wohnung im 9. Stock in einem der beiden neuen Hochhäuser gebrannt. Der Wohnungsinhaber versuchte vergeblich, die Flammen zu löschen. Dabei habe er sich leicht verletzt. (saw)

Grüne nominieren Elisabeth Ackermann

Regierung Die Grünen Basel-Stadt haben ihre Parteikollegin Elisabeth Ackermann zur Wiederwahl als Basler Regierungspräsidentin nominiert. Die Nomination für die Gesamterneuerungswahlen vom 25. Oktober erfolgte laut Mitteilung der Partei vom Freitag einstimmig. Ackermann ist seit 2017 Regierungspräsidentin des Stadtkantons. (saw)

Links-Grün verzichtet auf Präsidentschaftskandidatur

Gemeinderat Obwohl die Linke ab Juli im Prattler Gemeinderat in der Mehrheit ist, verzichtet sie darauf, dem amtierenden Gemeindepräsidenten Stephan Burgunder (FDP) das Amt streitig zu machen. Mit den Neuen Marcial Darnuzer (SP) und Philipp Schoch (Unabhängige/Grüne) sowie den Bisherigen Christine Gogel (SP) und Roger Schneider (U/G) verfügt Links-Grün nun über vier der sieben Mandate. (stz)

Mehr bezahlen zu Stosszeiten: Wessels erwägt Pilotprojekt

Mobility Pricing Wer morgens oder abends zur Rushhour auf den Strassen in und um Basel unterwegs ist, der kennt die Situation. Als Autofahrer ist man im Schrittempo unterwegs, als ÖV-Benutzer kann man von Glück sprechen, wenn man einen Sitzplatz bekommt.

Die Situation ist in der ganzen Schweiz ähnlich. Deshalb hat der Bund im Dezember kommuniziert, dass er das Kon-

zept des sogenannten Mobility Pricings in verschiedenen Städten in der Schweiz prüfen will. Das bedeutet, dass die Autofahrer und ÖV-Benutzer, die in den Stosszeiten unterwegs sind, mehr bezahlen müssten. Ein erster theoretischer Test im Kanton Zug hat gezeigt, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer übers Portemonnaie steuern lässt. Der öffentliche Individualverkehr kann in der

Hauptverkehrszeit zwischen 9 und 12 Prozent gesenkt werden, der öffentliche Verkehr zwischen 5 und 9 Prozent.

Basel-Stadt fällt demnächst einen Entscheid

Der Bund kam zum Schluss, dass Mobility Pricing die Verkehrsprobleme in der Schweiz entschärfen könnte. Allerdings betonte er, dass dies ohne die Kantone und Gemeinden nicht

möglich sei. Ein offenes Ohr findet er nun offenbar in Basel-Stadt. Der Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) sagt auf Anfrage: «Der Bottom-up-Ansatz beim Mobility Pricing könnte auch für die Region Basel interessant werden.»

Simon Kettner, Leiter Mobilitätsstrategie beim Kanton Basel-Stadt, ergänzt, man erwäge derzeit einen Pilotversuch. Anschauungsmaterial könnten an-

dere Städte liefern – verbreitet sind die erhöhten Gebühren zu Stosszeiten vor allem für die Autofahrer. In Stockholm, London oder Singapur gibt es bereits das sogenannte «Road Pricing». Diese Städte haben damit gute Erfahrungen gemacht und einen Rückgang an Verkehrsstau bei gleichzeitig steigender Bevölkerungszahl verzeichnet. Simon Kettner sagt, man werde sich «in den nächsten Monaten»

überlegen, wie ein Pilotversuch in Basel-Stadt aussehen könnte. Bedenken hat er insbesondere «aufgrund der engen Grenzen des Stadtkantons», wie der Leiter Mobilitätsstrategie sagt. Wenn Basel-Stadt das Mobility Pricing einführen will, müssen Baselland und das grenznahe Ausland eben auch mit an Bord sein.

Leif Simonsen

Die Parkkarte wird «im Moment» nicht teurer

Verkehr Regierungsrat Hans-Peter Wessels will die Parkplatznot in Basel-Stadt lindern, indem der Kanton den Bau von privaten Quartierparkings finanziell unterstützt.

Martin Furrer

Viele Autofahrer kennen ein tägliches Ritual: Den Kampf um einen freien Parkplatz auf der Allmend in Basel-Stadt. Das wird auch künftig so sein, wie SP-Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels am Freitag verkündete: «Parkplätze im öffentlichen Strassenraum werden unter Druck bleiben, wie überall in Europa.»

Dass der Druck nicht abnimmt, ist kein Naturgesetz, sondern politische Absicht der Basler Regierung. «Wären die Parkplätze bloss zu 50 Prozent ausgelastet, würde dadurch Mehrverkehr angezogen», sagt Wessels. «Hätten wir eine Auslastung von über 100 Prozent, entstünde hingegen Suchverkehr in den Quartieren. Wir zielen deshalb auf eine Auslastung von 90 bis 95 Prozent.»

124 Parkplätze weniger

Gemäss dem am Freitag veröffentlichten Parkplatz-Kataster gab es in Basel-Stadt am Stichtag 13. November 2019 im öffentlichen Raum insgesamt 27 374 Parkplätze – das sind 124 weniger als Ende 2017.

Den Rückgang erklärt das Bau- und Verkehrsdepartement unter anderem mit der Aufhebung der Parkflächen über dem Birsig, die dem Hochwasserschutz zum Opfer gefallen sind, und Ummarkierungen von Auto- in Velo- oder Motorrad-Parkplätze in Wohnquartieren aufgrund von Begehren der Anwohner. Zwischen 2017 und 2019 haben die Behörden im Gegenzug 340 neue Zweirad-Parkplätze geschaffen.

Während oberirdische Parkplätze auf der Allmend ein relativ knappes Gut bleiben, gibt es auf



Parkplätze sind gefragt und tagsüber im Schnitt zu 85, abends zu 90 Prozent belegt. Foto: Nicole Pont

Privatrealen mehr Parkplätze. Etwa 1200 zusätzliche Parkmöglichkeiten sind in den vergangenen zwei Jahren unter anderem bei der Firma Bell an der Schlachthofstrasse (640 Plätze), auf der Erlenmatt (280 Plätze) und in einer Wohngenossenschaft an der Belforterstrasse (55 Plätze) entstanden.

Aus der Tatsache, dass die Basler Stimmbürger am 9. Februar die Parkplatz-Initiativen deutlich abgelehnt und einen Gegenvorschlag angenommen haben, der den Autoverkehr auf den städtischen Strassen beschränken will, zieht Wessels zwei Schlüsse.

«Wir werden im Jahr 2050 etwa gleich viele Autos in Basel-

Stadt haben wie heute», so Wessels. «Und es dürfen auch in Zukunft Parkplätze abgebaut werden, wenn es gilt, die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern zu gewährleisten.»

Wessels umriss anlässlich seiner Medienkonferenz zur Parkplatz-Entwicklung die Politik der Regierung folgendermassen:

«Wir wollen oberirdische Parkplätze durch unterirdische ersetzen.»

Den Bau von privaten Tiefgaragen und sogenannten Quartierparkings will die Regierung von Basel-Stadt finanziell vor allem dort unterstützen, wo der Leerbestand an Parkplätzen unter zwei Prozent liegt.

Das ist insbesondere in den Quartieren Klybeck, Clara und Wettstein der Fall. Das Geld dazu soll aus dem Pendlerfonds kommen. Dieser wird von Einnahmen aus der Pendler-Parkkarte gespeist.

Allerdings gilt beim Bau von Quartierparkings die einschränkende Regel, dass im Gegenzug in einem Umkreis von 500 Metern 60 Prozent der neuen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden müssen.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Unterstützung sind schon vorbereitet: Die Regierung hat den entsprechenden Ratschlag zuhanden des Grossen Rates im Oktober 2018 verabschiedet. Er steckt derzeit in den Mühlen des Parlaments.

Die Regierung will ausserdem Park-and-Ride-Anlagen jenseits der Kantonsgrenze fördern. Entsprechende Projekte sollen ebenfalls mit Beiträgen aus dem Pendlerfonds unterstützt werden.

Park and Ride unterstützt

In den vergangenen Jahren hat der Kanton Basel-Stadt den Bau von Park-and-Ride-Anlagen bereits am Bahnhof Saint-Louis, in Lörrach-Haagen sowie in Schopfheim-West mitfinanziert. Insgesamt sind dort so 875 Parkplätze entstanden.

Nachdem die Regierung die Preise für Anwohner-Parkkarten von 140 auf 284 Franken verdoppelt hat, wurde laut Verkehrsdepartement die «Verfügbarkeit von Strassenparkplätzen in einigen Quartieren besonders am Abend verbessert».

Auf die Frage, ob der Preis für die Karte gleich bleibe, antwortete Wessels: «Im Moment besteht nicht die Absicht, den Preis zu erhöhen.»

Das Basler Parkplatzsterben

Die Anzahl öffentlicher Parkplätze in der Stadt sinkt weiter – dafür sollen Autofahrer auf Privatflächen und Parkhäuser ausweichen.

Andreas Schwald

Zwischen 2017 und 2019 sind in Basel 478 Parkplätze der blauen Zone verschwunden. Dies geht aus dem aktuellen Parkplatzkataster des Kantons Basel-Stadt hervor. Dass es im Kantonsgebiet sogar einmal viele weisse Parkplätze gab, wo man gebührenfrei und unendlich lange auf Allmend parkieren konnte, geht zwischenzeitlich im öffentlichen Bewusstsein sogar praktisch vergessen. Kein Wunder: Die sind bis auf mickrige sechs im Iselin-Quartier verschwunden beziehungsweise gebührenpflichtig geworden.

Der Parkplatz-Kataster wird nur alle zwei Jahre publiziert und dies seit 2015. Also gibt es erst drei Verzeichnisse, die miteinander vergleichbar sind. Die Daten spiegeln die Parkplatzpolitik der Regierung wieder: Parkieren an der Oberfläche soll zunehmend in den Untergrund, also teilweise neuzubauende Quartierparkings, verlegt werden. Die drei wichtigsten Erkenntnisse aus dem aktuellen Kataster sind:

1. Die weisse Zone starb innert vier Jahren

Eine drastische Flurbereinigung geschah bei den Gratisparkplätzen. Deren Anzahl sackte von 2569 im Jahr 2015 auf sechs im Jahr 2019. Die Aufhebung war vor Jahren schon beschlossene Sache. Die meisten weissen



So will es die Politik: Es gibt immer weniger öffentliche Parkplätze in der Stadt Basel.

Bild: Nicole Nars-Zimmer (19.11.2018)

Parkplätze wurden entweder in blaue oder in bewirtschaftete Parkflächen umgewandelt.

2. Noch dominiert die blaue Zone

Entsprechend nahm die Anzahl blauer Parkplätze insgesamt nur geringfügig ab: von 2017 bis

2019 um 478 Stück auf 20 742 Parkplätze. Dies, nachdem die Anzahl zwischen 2015 und 2017 sogar von 19 137 auf 21 220 massgeblich zugenommen hatte – was letztlich allerdings nur eine Folge des rigorosen Umfärbens der weissen in die blaue Zone war.

3. Die Fläche für Autos an der Oberfläche schwindet

Insgesamt zählt die Stadt Basel zurzeit 27 374 Autoparkplätze. Dies sind 124 weniger als 2017 und 567 weniger als 2015. Die Tendenz ist also klar sinkend. Im Gegensatz dazu haben die Zweiradparkplätze zugenommen.

Waren es 2015 noch 15 210, nahm die Anzahl sprunghaft zu. 2017 wurden bereits deren 16 478 ausgewiesen (+1268). Danach bremste das Wachstum etwas aus: 2019 wurden 340 Plätze mehr gezählt, was heute insgesamt 16 818 Zweiradparkplätze in Basel ergibt.

Diese Reduktion an Autoparkplätzen geschieht aber nicht ohne Ersatz. So verwies das Bau- und Verkehrsdepartement von Regierungsrat Hans-Peter Wessels (SP) am Freitag darauf, dass in den vergangenen zwei Jahren 1200 Privatparkplätze gebaut wurden – ein Vielfaches mehr, als dass im öffentlichen Raum abgebaut worden war. Darin enthalten sind das Parkhaus der Firma Bell mit 640 Plätzen, die 280 Plätze bei «Wohnen und Gewerbe» auf der Erlennatt.

Teurere Parkkarten bringen Autos wieder in Parkhäuser

Erstmals hat der Kanton zudem versucht, die Auslastung aller Privatparkplätze der Stadt zu erheben – mittels Umfrage. Herausgekommen ist, dass sich in Basel weitere 18 902 Parkplätze auf Privatarealen befinden. Deren Leerstand beträgt im Schnitt 4,1 Prozent. Rund 3500 Parkplätze stehen also leer. Dies aber vor allem in Quartieren, wo die Nachfrage generell geringer ist.

Insgesamt hat in Basel immer noch rund jeder zweite Haushalt ein Auto. Um deren Verteilung auf Parkhäuser weiter zu forcieren, wurden unter anderem die Preise von Anwohner- und Besucherparkkarten verteuert. Mit Erfolg: Der Verkauf der Anwohnerparkkarten brach um 15 Prozent ein, derjenige der Besucherparkkarten sogar um die Hälfte.

Alternativen zum Parkhaus-Standort sollen nochmals geprüft werden

St. Johann Trotz den Petitionsunterschriften will die Regierung am Parkhaus unter dem Tschudi-Park festhalten. Doch die Kommission des Grossen Rats verlangt, dass die Regierung nach Alternativen sucht.

Urs Rist

Mit fünf gegen drei Stimmen spricht sich die Petitionskommission des Grossen Rats dafür aus, die Petition gegen den Bau des Parkings nochmals an den Regierungsrat zu überweisen. Dieser soll die Alternativen zu den Parkingplänen bei der Ausarbeitung des Bebauungsplans vertieft überprüfen.

Unter dem Tschudi-Park an der Spitalstrasse in Basel ist ein Parkhaus mit maximal 347 Plätzen auf drei Geschossen geplant, um den Parkplatzbedarf des Universitäts-Kinderspitals beider Basel (UKBB) zu decken. Als dieses Vorhaben im Herbst 2018 bekannt wurde, kam an einer Informationsveranstaltung Opposition und Protest auf, vor allem von Lehrpersonen und Eltern von Schülern des St.-Johann-Schulhauses. Darauf lancierten die Gegner des Parkings eine Petition.

3590 Unterschriften

Diese konnte nach kurzer Zeit mit 3590 Unterschriften eingereicht werden. Sie verlangt, dass auf einen Bebauungsplan für ein Parkhaus unter dem Tschudi-Park verzichtet wird. Der Tschudi-Park – oft spricht man auch von der Tschudimatte – ist eine rund 5000 Quadratmeter grosse Grün- und Spielfläche zwischen der Spitalstrasse, der Wilhelm-His-Strasse und der Johannerstrasse, unmittelbar gegenüber dem UKBB und in unmittelbarer Nähe des St.-Johann-Schulhauses.

Die Petition wurde vom Grossen Rat an den Regierungsrat überwiesen, der in der Folge im Dezember 2019 in seinem Bericht an die Petitionskommission den Standort des Parkings begründete und mögliche Alternativen untersuchte. Er kommt zum Schluss, dass die Erstellung eines Parkings unter dem Tschudi-Park die einzige zweckdienliche



Unter dem Tschudi-Park ist ein dreistöckiges Parkhaus mit bis zu 347 Plätzen geplant. Foto: Roland Schmid

Variante darstellt, den Parkplatzbedarf des UKBB zu decken. Dennoch beantragt die Kommission jetzt, die Petition nochmals an den Regierungsrat zu überweisen.

Mehr ambulante Patienten

Das UKBB benötigt zum heutigen Zeitpunkt rund 200 Parkplätze, um die eruierten Bedürfnisse abdecken zu können, und dies in unmittelbarer Nähe zum Spitalgebäude, steht in der Stellungnahme des Regierungsrats. Anhand einer detaillierten Analyse im Jahr 2013 wurde ein Bedarf von rund 170 Parkplätzen ausgewiesen. Seither habe sich der Bedarf auf etwa 200 Plätze vermehrt, insbesondere auf-

grund der Zunahme von Besuchen ambulanter Patienten um 19 Prozent und der Mitarbeitenden um 17 Prozent.

Zwar wurde das Parkhaus City, das im Bereich des Universitätsspitals liegt, 2018 durch die Öffnung des fünften Untergeschosses um rund 200 Plätze vergrössert, doch zeigte sich im Dezember 2019, dass dieses Parkhaus zwischen 9 und 17 Uhr zu über 80 Prozent belegt ist. Wenn das Universitätsspital das ihm gehörende zusätzliche Geschoss mit einer Schranke für sich beanspruchte, käme es zu einer Überlastung im öffentlichen Bereich.

Das UKBB hält das Parkhaus City jedoch für eine suboptima-

le Lösung. Bis zum Empfang des UKBB müsse mit kranken Kindern ein Weg von 20 Minuten zurückgelegt werden. Auch seien die Parkfelder dort zu schmal, um Hilfsmittel oder Kleinkinder ein- und auszuladen. Ein Verbindungstunnel müsse so tief unten realisiert werden, dass ein Anschluss zum UKBB nicht möglich wäre.

Nicht nur fürs Kinderspital

Im Parkhaus unter dem Tschudi-Park sollen maximal 229 Parkplätze auf zwei Untergeschossen dem USB dienen. Das dritte Untergeschoss würde dem USB und dem Quartier zur Verfügung gestellt. Sowohl für das UKBB wie auch für das USB sei es auf-

grund ihrer regionalen und überregionalen Ausrichtung von Bedeutung, dass Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende in unmittelbarer Spitalnähe parkieren können, hält der Regierungsrat fest.

Die Gesundheitsleistungen für Neugeborene, Kinder und Jugendliche sollten zugänglich bleiben. Zudem könne das Parkhaus die oberirdische Parkplatzsituation im Quartier entspannen und den Suchverkehr vermindern. Während der Bauzeit sei allerdings eine Belastung der Nutzerinnen und Nutzer der Schulhäuser nicht zu vermeiden, räumt die Regierung ein. Für die wegfallenden Flächen wie den Pausenhof werde aber eine Ersatzlösung angeboten.

Planungsverfahren steht aus

Das behördliche Areal- und Nutzungsplanungsverfahren für das Parking wurde bisher noch nicht ausgelöst. Ursprünglich war vorgesehen, 2019 einen Bebauungsplan vorzulegen. Dessen öffentliche Auflage würde Einsprachen ermöglichen, bevor der Grosse Rat darüber entscheidet.

Die Petitionskommission anerkennt zwar die umfangreiche Antwort des Regierungsrats. Sie ist aber über die weiteren Schritte nicht einig. Die Minderheit hält es wie die Regierung für richtig, die Petition für erledigt zu erklären, da alle Varianten ausreichend geprüft worden seien. Mit der öffentlichen Planaufgabe würden Einsprachemöglichkeiten für die Bevölkerung geboten und der Grosse Rat könne über den Bebauungsplan entscheiden.

Die Mehrheit der Kommission erachtet jedoch die Stellungnahme der Regierung nicht in allen Punkten für begründet. Kritisiert werden die Einschätzungen zur Erschliessung des Parkhauses und zu den längeren Wegen, die nach Ansicht der Regierung nicht zumutbar seien.

Elektromobil sucht Anschluss

Ladestationen Autofahren mit Strom ist im Trend. Das Aufladen erledigt man am besten über Nacht an der eigenen Wallbox. Doch längst nicht alle haben diese Möglichkeit. Ein Blick in die grossen Schweizer Städte.

Michael Baumann

Die Automobilbranche wirft immer mehr reine Elektroautos auf den Markt. Einerseits sollen so die CO₂-Ziele erreicht werden, andererseits liegen E-Fahrzeuge bei den Kunden im Trend. Wenn nur das Wiederaufladen der Batterie nicht wäre, das deutlich mehr Zeit in Anspruch nimmt als ein Stopp an der Zapfsäule. Ausserdem steckt die Ladeinfrastruktur in der Schweiz noch in den Kinderschuhen. Gerade dieser Umstand hält viele Autofahrer vom Umstieg auf die Elektromobilität ab: Wer weder zu Hause noch am Arbeitsplatz eine Ladestation zur Verfügung hat, zieht dem Elektroauto also ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor vor.

Zürich baut Netz mit 30 Schnellladestationen

Wie gehen grosse Städte, wo viele Bewohner ihr Auto in der blauen Zone parkieren, mit diesen Herausforderungen um? «In Zürich wird gerade ein Netz von 30 Schnellladestationen mit jeweils einem oder zwei Standplätzen aufgebaut», erklärt Marie Oswald, Mediensprecherin des Elektrizitätswerks Zürich (EWZ). Fünf davon seien schon in Betrieb, die restlichen Stationen sollten bis Ende Jahr so weit sein. Als Standorte stehen öffentlich zugängliche Parkplätze im Vordergrund, nicht aber blaue Zonen. «In diese Richtung ist in Zürich nichts geplant.» Alternativ kann man E-Autos in Zürich in privaten Parkhäusern, bei Hotels oder Tankstellen mit Strom versorgen. Das EWZ unterstützt aber Eigentümer beim Bau von Ladeeinrichtungen mit Förderbeiträgen.

Basel setzt auf Pilotprojekte in verschiedenen Quartieren

Etwas anders präsentiert sich die Lage im Kanton Basel-Stadt, wo Ende 2019 erst 422 Elektroautos eingelöst waren, wie Dominik Keller, stellvertretender Leiter des Amts für Umwelt und Energie, auf Anfrage sagt. Der Regierungsrat gehe von einer kontinuierlichen Zunahme aus und habe im Rahmen eines Pilotprojekts seit April 2018 in verschiedenen Quartieren



Die Ladeinfrastruktur in der Schweiz steckt noch in den Kinderschuhen. Die Firma Ionity will in Europa an 400 Orten Ladesäulen installieren. Foto: PD

In Basel halten die Behörden einen Ausbau auf 200 Ladestationen je nach Nachfrage für denkbar.

elf Ladestationen in der blauen Zone in Betrieb genommen. «Sieben haben eine Leistung von 22 kW, drei leisten 50 kW, also beschleunigtes Laden, zudem befindet sich eine Schnellladestation (150 kW) mit zwei Plätzen beim Museum Tinguely.»

Die Ladestationen in der blauen Zone der Stadt Basel werden alle gut genutzt. Ein Ausbau drängt sich im Moment

aber laut Keller nicht auf. Viele E-Fahrzeug-Besitzer verfügten über eigene Garagen mit Lademöglichkeiten. «Das öffentliche Angebot soll laufend an die Nachfrage angepasst werden. Denkbar ist ein Ausbau auf bis zu 200 Ladestationen», ergänzt er. Im Kanton Basel-Stadt fördert der Regierungsrat die Elektromobilität dort, wo jemand auf ein Fahrzeug angewiesen ist. «Deshalb beschränken sich Förderbeiträge auf Taxihalter, Unternehmen, Sharing-Anbieter. Private erhalten keine finanzielle Unterstützung.»

Bern betreibt ein öffentliches Ladenetz mit 50 Stationen

In der Stadt Bern wird Haltern von Elektroautos ohne eigene Lademöglichkeit empfohlen, auf

öffentliche Ladepunkte zuzugreifen. Gerade an den Schnellladestationen kann – je nach Fahrzeug – eine beachtliche Reichweite in kurzer Zeit nachgeladen werden, wie Raphaël Wyss, Leiter Unternehmenskommunikation von Energie Wasser Bern, sagt. «Wir betreiben heute in der Stadt Bern ein Ladenetz mit insgesamt 50 öffentlichen Ladepunkten an 21 Standorten.» Davon seien 42 Ladepunkte an 17 Standorten mit Normalladestationen (11 bis 22 kW AC) und acht Ladepunkte an vier Standorten mit Schnellladestationen (50 bis 150 kW DC) ausgestattet. Vier Ladepunkte befinden sich laut Wyss als Pilotprojekt in der blauen Zone, die anderen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern oder -anlagen. Darüber

hinaus gebe es in Bern einige andere Anbieter von einzelnen Ladestationen, die auch öffentlich zugänglich sind.

«In Bern werden die 50 öffentlich zugänglichen Ladepunkte von Energie Wasser Bern als Grundangebot betrachtet», erklärt Raphaël Wyss. Die Nutzungszahlen zeigten, dass es momentan noch freie Kapazitäten an den Ladestationen gebe. Im Hinblick auf die zu erwartende Zunahme an Elektroautos baue Energie Wasser Bern das öffentliche Ladenetz in Bern aber stetig und nachfrageorientiert aus. Liegenschaftsbesitzer werden zudem mit einem Förderbeitrag zur Einrichtung von privaten Ladestationen mit bis zu 500 Franken aus dem Berner Ökofonds unterstützt.

Mietern bleibt der Goodwill

In Neubauten mit Sammelgaragen werden heute in der Regel einige oder alle Parkplätze mit Ladestationen bestückt. Denn in Zukunft dürfte es schwierig werden, Parkfelder ohne Stromanschluss zu vermieten. Wer aber Mieter einer Altbauwohnung oder eines Hauses mit Parkplätzen ohne Ladeinfrastruktur ist, hat vor dem Kauf eines Elektroautos die Situation mit dem Vermieter zu klären. Laut dem Hauseigentümerverband Schweiz (HEV) ist es vom Goodwill des Vermieters abhängig, ob der Wunsch nach einer Ladeeinrichtung erfüllt wird. Wenn aber ein Vermieter damit einverstanden sei, müsse geklärt werden, wer die Installation veranlasse und für deren Kosten aufkomme. Vielfach sind Anpassungen beim Anschluss an das öffentliche Stromnetz nötig. Auch die Verrechnung der Stromkosten gilt es zu regeln: Bei durchschnittlich 1 bis 5 Franken Stromkosten pro Vollladung und angenommenen 200 Ladungen im Jahr, rechnet der HEV vor, kämen rasch 400 bis 800 Franken zusammen. Und dieser Betrag sei nicht über den Allgemeinstrom allen Mietern im Mehrfamilienhaus zu verrechnen.

Der Mieterinnen- und Mieterverband Schweiz (MV) findet es aus ökologischer Sicht sinnvoll, wenn Vermieter Parkplätze mit Ladestationen ausrüsten. Es bestehe aber in einem laufenden Mietverhältnis kein Recht darauf. Wenn der Vermieter die Ladestation generell ablehnt, so darf man sie gemäss Angaben des MV auch nicht auf eigene Kosten einbauen. Denn eine Veränderung am Mietobjekt sei nur mit schriftlicher Zustimmung des Vermieters zulässig (Art. 260a OR). Falls der Vermieter aber einverstanden sei, dass ein Mieter auf eigene Kosten eine Ladestation einbaue und die schriftliche Zustimmung erteile, dann stehe dem Anliegen nichts im Weg. In diesem Fall sei für das Ende der Mietdauer zu regeln, ob der Mieter für den Mehrwert entschädigt werde, die Ladestation wieder entfernen müsse oder ob sie ins Eigentum des Vermieters übergehe. (mbm)

Wessels gegen Parkplatzabbau und Tempo 30

Links-Grün verliert Der Grosse Rat bewilligt 18,03 Millionen Franken für die Sanierung der Hardstrasse. Eine rot-grüne Forderung nach einem zusätzlichen Parkplatzabbau sowie Tempo 30 auf der Hauptverkehrsachse lehnt das Parlament hingegen ab.

Martin Regenass

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) kann die Hardstrasse zwischen der St.-Alban-Anlage und dem Karl-Barth-Platz auf einer Länge von rund einem Kilometer sanieren. Der Grosse Rat sprach für die Erneuerung der Gleise, der unterirdischen Wasser-, Strom- und Gasleitungen sowie für Verbesserungen an den Tramhaltestellen einen Kredit in Höhe von 18,03 Millionen Franken. Dass die Strasse nach 50 Jahren einer Renovation bedarf, darüber herrschte im Parlament grosse Einigkeit.

Umstritten waren hingegen einzelne Punkte, welche die das Geschäft vorberatende Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission beraten hatte. Dort forderte eine rot-grüne und von der CVP unterstützte Mehrheit eine Temposenkung auf der Hardstrasse von heute 50 auf künftig 30 Kilometer pro Stunde. Ebenso gab sich dieses Bündnis mit einer Reduktion der Anzahl Parkplätze von heute 141 auf 91 nicht zufrieden. Es verlangte im Bereich zwischen der Sevogel- und der Grellingerstrasse einen weiteren Abbau von 20 Parkplätzen. Dies, weil die Strassenbreite zwischen den parkierten Autos und den Tramschienen lediglich 1,6 Meter betrage und damit die Sicherheit für Velofahrer wegen sich öffnender Türen infrage gestellt wäre. Da es sich bei diesem

Abschnitt der Hardstrasse um das eigentliche «Zentrum» des Quartiers handle, würde dieser Verzicht auf die Parkplätze gemäss der rot-grünen Mehrheit die Situation neben den Velofahrern auch für die Fussgänger und für die sich dort aufhaltenden Quartierbewohner verbessern.

SP-Fraktion gegen Wessels

BVD-Vorsteher und SP-Regierungsrat Hans-Peter Wessels wehrte sich während der Beratung gegen beide Vorhaben und stellte sich somit gegen die Interessen seiner eigenen Partei. «Sie können sich heute schon für Tempo 30 entscheiden. Ob die Verwaltung diese Forderung

Grosser Rat

Berichterstattung aus dem Rathaus

dann wirklich umsetzen kann, werden wohl Gerichte klären müssen», sagte Wessels.

Er sprach so die bundesweite Praxis an, dass auf Haupt- und Sammelverkehrsstrassen wie der bereits gerichtlich verhandelten Sevogelstrasse Tempo 30 nur in Spezialfällen bewilligt werde, und dies erst nach langen Gerichtsverfahren. Wessels: «Wenn sich die Rechtslage in den nächsten Jahren nicht ändert, werden die Gerichte Tempo 30 auf der Hardstrasse nicht erlauben.»



Soll weiterhin mit 50 Kilometern pro Stunde durch die Hardstrasse fahren dürfen: Ein Mercedes vor dem Karl-Barth-Platz. Foto: Christian Jaeggi

Seine Meinung unterstrich Basta-Grossrat und Tramführer Beat Leuthardt mit dem Argument von stets mehr und mehr verlangsamter Trams. Dafür sei das BVD schon heute mit Massnahmen wie der Beseitigung von Tram-Eigentrassees und «tramfeindlich» eingestellten Lichtsignalanlagen verantwortlich. «Tempo 30 ist für uns ätzend, weil es die Fahrt noch mehr als sonst verlangsamt», sagte Leuthardt. Diese Argumente sowie diejenigen der bürgerlichen Geg-

ner von Tempo 30 schienen die drei Grossräte der GLP zu überzeugen.

Sie stimmten auch gegen den weiteren Abbau von 20 Parkplätzen und verhalfen dem bürgerlichen Block in diesen beiden Fragen zu einem knappen Erfolg.

Plus neun Bäume

Mit dem bewilligten Abbau der 50 Parkplätze sollen die knappen Platzverhältnisse für die Velofahrer verbessert werden. Die drei Tramhaltestellen Hardstras-

se, Sevogelplatz und Grellingerstrasse wird das BVD behindertengerecht und velofreundlich umgestalten. Zudem sollen die Stationen für beide Fahrtrichtungen künftig parallel zueinander angeordnet werden. Heute liegen sie versetzt zueinander. Die parallele Anordnung soll die mit den hohen Haltekanten verbundene «Querungsbarriere» verkürzen. Neben einem neuen Strassenbelag sollen neun zusätzlich gepflanzte Bäume die Lebensqualität in der Hardstras-

se erhöhen. Nach den Bauarbeiten werden insgesamt 22 Bäume den Strassenrand säumen. Die unversiegelte Fläche, also beispielsweise Blumenbeete, soll von 80 auf 93 Quadratmeter erhöht werden. Der rot-grünen Kommissionsmehrheit war beides zu wenig.

Das Parlament folgte mit seinen letztlich knappen Entschieden zu den Parkplätzen und Tempo 30 den Sanierungsplänen des BVD und von dessen Vorsteher, Hans-Peter Wessels.

Video- und Audiobeiträge



«Wer ein Auto hat, sollte auch einen Parkplatz bezahlen können»

(Radio SRF, Regionaljournal BS/BL, 21.03.2018, 5:37 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/8f5bf672-7237-47e6-ac4d-7350acf31a90/media=faa0724a-c224-4b18-9122-217f33e80156>



«Initiative für günstigere Parkplätze»

(Telebasel News, 18.02.2019, 2:50 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/8f5bf672-7237-47e6-ac4d-7350acf31a90/media=6ac47546-3897-4420-a17c-1f09908da5cc>



«Geplante Parkplätze sorgen für Ärger»

(Telebasel News, 21.05.2019, 2:43 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/8f5bf672-7237-47e6-ac4d-7350acf31a90/media=dd28b3eb-c499-425a-8ccb-e8123c4b9e01>



«Gewerbeverband BS will weniger Stau und mehr Parkplätze»

(Telebasel News, 07.01.2020, 2:24 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/8f5bf672-7237-47e6-ac4d-7350acf31a90/media=16d94f4e-b749-4a2c-a29e-2ce8afa486ae>



«Heisse Phase im Abstimmungskampf beginnt»

Streitgespräch zwischen Lisa Mathys, SP Basel-Stadt, und Marcel Schweizer, Präsident Gewerbeverband Basel-Stadt

(Radio SRF, Regionaljournal BS/BL, 24.01.2020, 17:13 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/8f5bf672-7237-47e6-ac4d-7350acf31a90/media=d72df421-1a84-44b8-b4d5-c6d606452e5c>



«Abfuhr für die zwei Verkehrsinitiativen»

(Telebasel News, 09.02.2020, 2:21 min)

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/dossier/8f5bf672-7237-47e6-ac4d-7350acf31a90/media=7e251794-8e22-4bfd-9414-7556e96e7199>

Impressum

Basler Stadtbuch, Dossier 2020:
Parkplätze: kleine Fläche, grosser Streit

Redaktion: Christoph Merian Stiftung, Abteilung Kultur
Redaktionsschluss: Juni 2020
Lektorat und Korrektorat: Dr. Rosmarie Anzenberger
© 2020 Leitartikel (S. 2–6): Philipp Loser
www.baslerstadtbuch.ch

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung, www.cms-basel.ch
www.baslerstadtbuch.ch