

Medienmitteilung

Zürich, 21. September 2018

Allmend für alle!

Auf Allmend stehen in Basel für rund einen Sechstel der Bevölkerung Parkplätze zur Verfügung. Eine kleine Minderheit beansprucht den öffentlichen Raum überproportional. Anlässlich des PARK(ing) Day fordert die verkehrspolitische Umweltorganisation umverkehrR «Allmend für alle» anstelle des widersinnigen Anliegens von «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer».

Mit der Annahme des Gegenvorschlags der Städte-Initiative von umverkehrR wurde in Basel-Stadt gesetzlich festgehalten, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) bis 2020 gegenüber 2010 um 10% abnehmen muss. Nach 8 Jahren hat der MIV gemäss Regierung erst um 5% abgenommen. «Um das Ziel zu erreichen, müssen beispielsweise Strassenparkplätze aufgehoben werden» fordert Silas Hobi, Geschäftsleiter von umverkehrR.

Billige Jahresparkkarte

Im erläuternden Bericht zur Parkplatzpolitik steht, dass private Abstellplätze nicht übermässig gut ausgelastet sind und kaum rentabel bewirtschaftet werden können. Kein Wunder: Mit 140 Franken ist die Jahresparkkarte billiger als in allen anderen grösseren Deutschschweizer Städten. Auch mit der geplanten Erhöhung auf 284 Franken pro Jahr wird sie im Vergleich mit anderen Städten im unteren Preissegment bleiben. In Winterthur (Fr. 710.- / Jahr) oder Luzern (Fr. 600.- / Jahr) kostet die Parkkarte deutlich mehr. «Aufgrund der hohen Siedlungsdichte kommt dem öffentlichen Raum in Basel eine besondere Bedeutung zu. Deshalb gehören Privatfahrzeuge auf Privatgrund.» erklärt Hobi.

Gewinn für die Bevölkerung

«Mit dem PARK(ing) Day möchten wir auf eine humorvolle und sympathische Weise aufzeigen, dass Parkplätze in der Stadt sinnvoller genutzt werden können», führt Hobi aus. Eine Reduktion der Strassenparkplätze leistet nämlich einen entscheidenden Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in den Innenstädten. Es entsteht Platz für sichere Velowege, lauschige Flaniermeilen, Baumalleen und gemütliche Strassencafés. Ein wahrer Gewinn für die Bevölkerung.

Weitere Informationen:

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR
079 899 09 18 / shobi@umverkehr.ch

PARK(ing) Day

Der PARK(ing) Day wurde im Jahr 2005 in San Francisco von einem Kunst- und Design-Kollektiv ins Leben gerufen. Die Veranstaltungs-Idee ist so einfach wie überzeugend: Auf der Fläche eines markierten Parkfelds wird temporär ein öffentlich zugänglicher Ort geschaffen. Der PARK(ing) Day findet jährlich am dritten Freitag im September weltweit in über 30 Ländern und 150 Städten wie San Francisco, Kapstadt, München, Barcelona, Berlin, Salzburg oder Peking statt. Rund um den Globus gestalten engagierte Leute Auto-Parkplätze zu individuellen Freiräumen um.

In der Schweiz hat die verkehrspolitische Umweltorganisation umverkehrR die Aktion bereits in Genf, Zürich, Basel und Bern in kleinem Rahmen durchgeführt und beispielsweise einen Parkplatz in einen gemütlichen Spielplatz verwandelt. Am Freitag 21. September 2018 sind Aktionen in Basel, Schaffhausen, St. Gallen, Lenzburg, Zürich, Lausanne und Vevey angekündigt.

umverkehrR

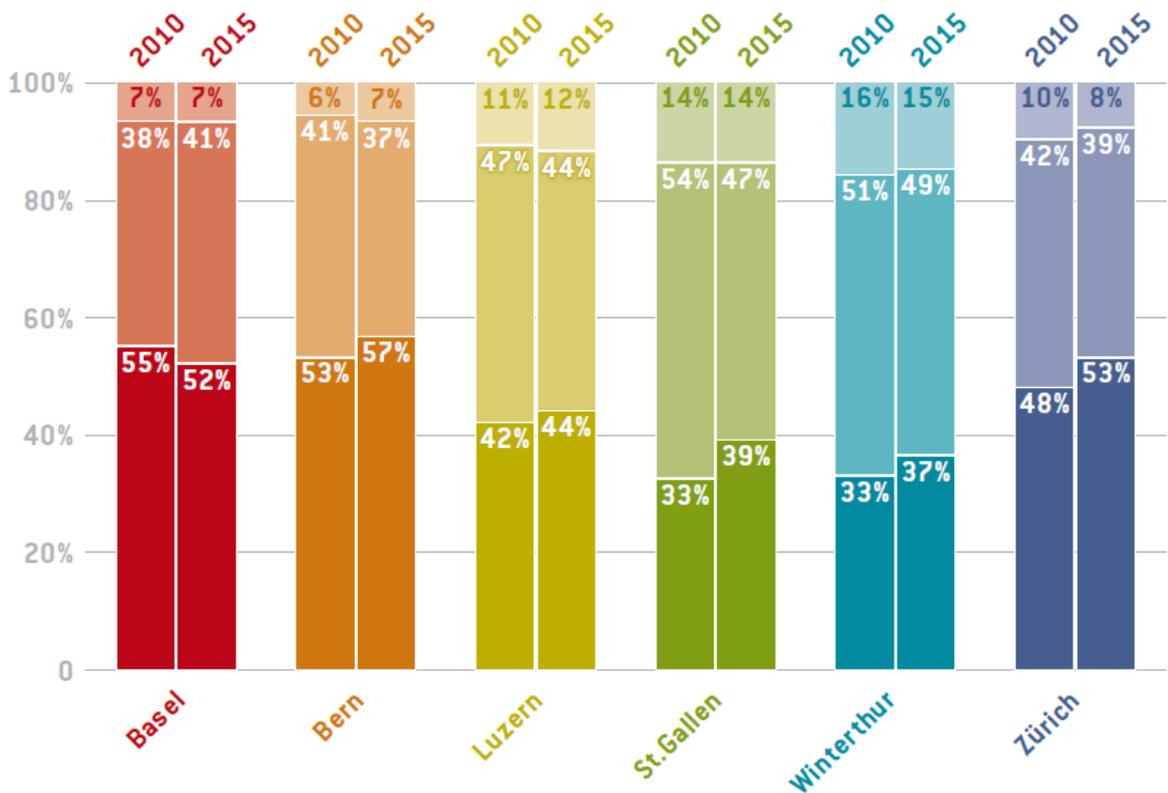
umverkehrR ist ein unabhängiger Verein mit rund 8000 UnterstützerInnen. Er setzt sich seit 1992 für eine zukunftsfähige Mobilität ein. Am Ursprung von umverkehrR stand die Vision, den motorisierten Individualverkehr zu halbieren. Unser Hauptanliegen bleibt weiterhin, dass der Verkehr vermindert, umweltfreundlicher und platzsparender wird.

www.umverkehr.ch

Faktenblatt Parkplätze

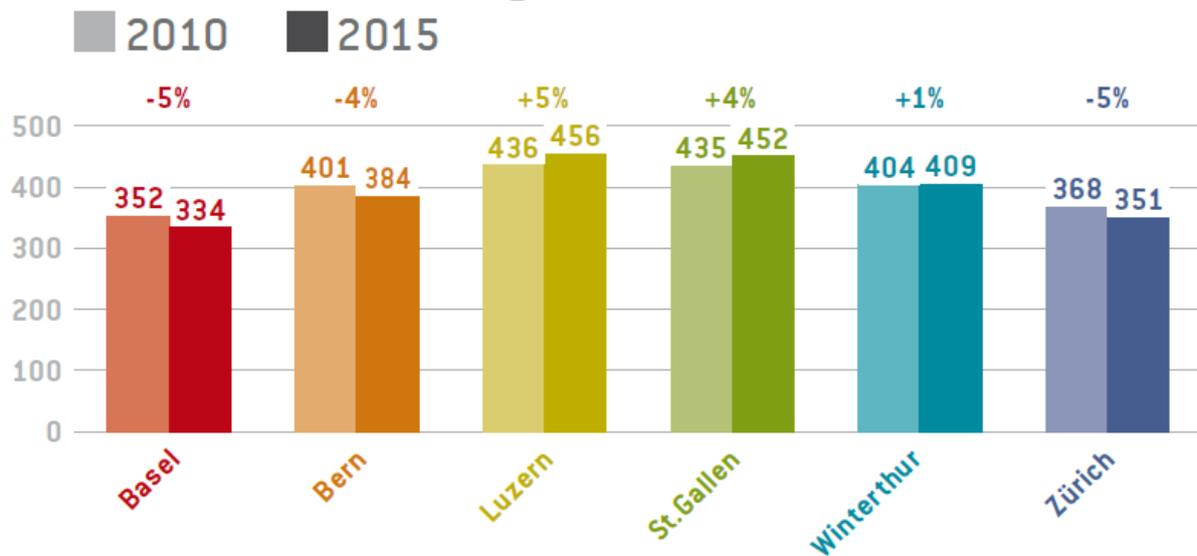
Abbildung 13: Autoverfügbarkeit in Haushalten, Stand 2010 und 2015⁵.

- Haushalte mit 2 oder mehr PW
- Haushalte mit 1 PW
- Haushalte ohne PW



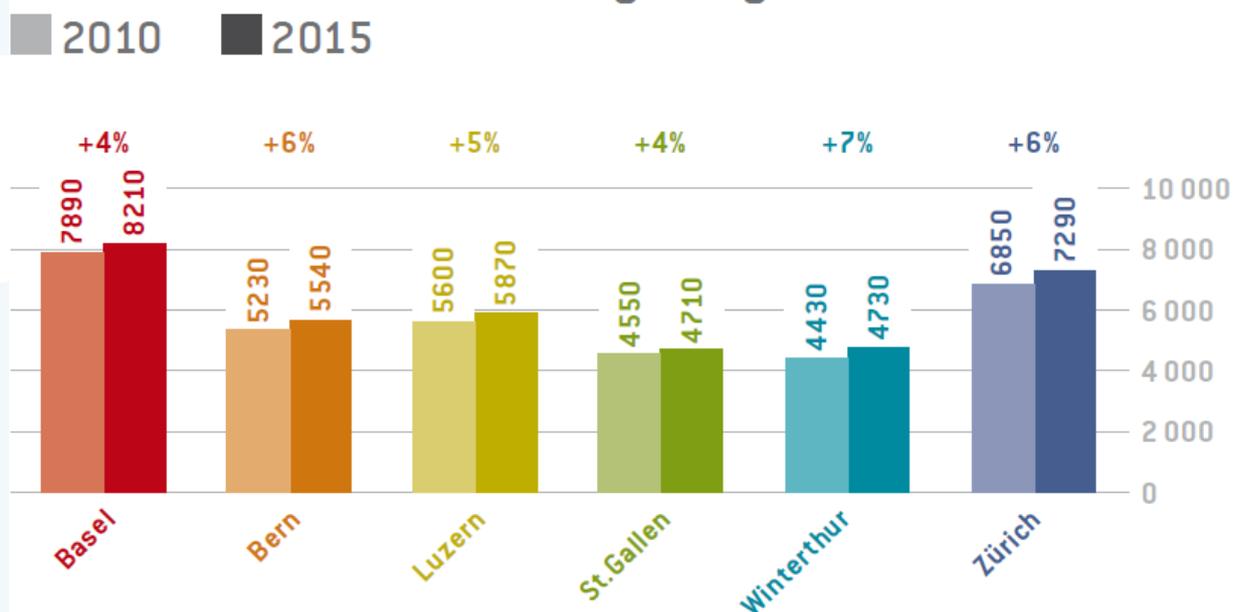
Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 11) basierend auf Mikrozensus Mobilität 2015.

Abbildung 12: Motorisierungsgrad: Anzahl der pro 1000 Einwohner/innen (Stand 2010 und 2015²) immatrikulierten Personenwagen (Stand 2010 und 2015⁶).



Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 11) basierend auf Bevölkerungs- und Strassenverkehrsbestandesstatistik.

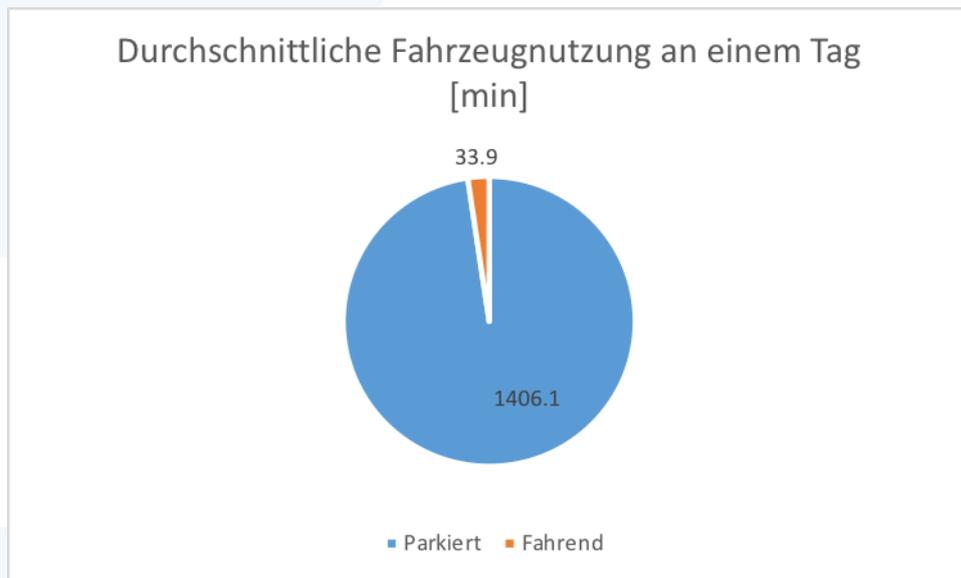
Abbildung 5: Siedlungsdichte (Einwohner/innen pro km² Siedlungsfläche), Bevölkerung Stand 2010 und 2015², Flächen Stand 2007–2014¹. Angaben gerundet.



Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 4) basierend auf Bevölkerungs- und Arealstatistik.

Anzahl Parkplätze mit Anwohnerbevorzugung	22 500	14 700	4000	5600	k.A.	33 900
Preis Jahresparkkarten Anwohner/Innen CHF	140.—	264.— bis 1920.—	600.—	360.—	710.—	300.—
Anzahl Jahresparkkarten Anwohner/Innen	26 500	13 500	4000*	3400	k.A.	35 300
Preis Jahresparkkarten Pendler/Innen CHF	740.—	-	800.—	1536.—	-	-
Anzahl Jahresparkkarten Pendler/Innen	300	-	600*	200	-	-
	Basel	Bern	Lucern	St.Gallen	Winterthur	Zürich

Quelle: Städtevergleich Mobilität 2015 (S. 23) basierend auf Bevölkerungs- und Arealstatistik.



Quelle: umverkehrR, basierend auf Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 (T3.3.1.1 / S. 24)

Basel

«Private Abstellplätze sind nicht übermässig gut ausgelastet und können kaum rentabel bewirtschaftet werden:

- In den meisten Wohnquartieren sind Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete verfügbar.
- Private Garagen werden teilweise als Lagerplatz oder Werkstatt genutzt.
- In den Innenstadtparkhäusern hat es mit Ausnahme des Parkings City und des Storchenparkings praktisch jederzeit genügend freie Plätze.
- Doppelnutzungen (z.B. tagsüber Pendler, nachts Anwohner) privater Abstellplätze sind selten. Zahlreiche Parkplätze und Parkhäuser (z.B. von Einkaufszentren) sind nachts geschlossen und leer.
- Investoren verzichten besonders bei Wohnbauten auf die Erstellung von Parkplätzen, da sie Leerstände befürchten.»

Quelle: Auszug aus dem Erläuterungsbericht zur Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik des Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt 2018 (S. 2)

«Laut einer Modellrechnung des privaten Beratungsunternehmens Fahrländer Partner stehen in Basel-Stadt bis zu 15% der Ein- und Abstellplätze für Autos auf privatem Grund leer. Das Modell der Immobilienfachleute beruht auf einer empirischen Studie basierend auf Mietabschlüssen in den Bereichen Wohnen, Büro- und Gewerbeflächen. Es handelt sich also um reale Zahlen, wobei sich zeigte, dass die Leerstände sehr kleinräumig variieren. Das Beratungsunternehmen verwendet diese Informationen für interne Preis-Analysen. Denn es ist klar, dass die Kosten aus unvermieteten Parkplätzen auf die Mieten für Wohn-, Büro- beziehungsweise Gewerbeflächen geschlagen werden.»

Quelle: Auszug aus dem Anzug 18.5164.01 betreffend die Kosten leerstehender Autoparkplätze für unbeteiligte Mieterinnen und Mieter