Für Mensch und Umwelt VCS

MEDIENMITTEILUNG

VCS beider Basel, 1. Juni 2018

Vernehmlassung künftige Parkierungspolitik

Blankoscheck für Parkings à la Landhof

Gestern endete die «Vernehmlassung künftig Parkierungspolitik» des Bau- und Verkehrsdepartementes Basel-Stadt. Der VCS beider Basel lehnt die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen dezidiert ab. Sie zielen einzig darauf, den Bau von Parkings à la Landhof – also ohne oberirdische Aufhebung von Allmend-Parkplätzen – zu ermöglichen und erst noch mit Pendlerfondsgeldern zu fördern. Das bringt mehr Pendlerverkehr in die Quartiere und verschlechtert hier die Verkehrssicherheit und die Luftqualität. Der VCS kritisiert auch harsch die Qualität der Vernehmlassungsunterlagen, welche mindestens zwei der wichtigsten Änderungen als redaktionelle Anpassungen bezeichnen.

Die Frist der öffentlichen «Vernehmlassung zur künftigen Parkierungspolitik» des Kanton Basel-Stadt ist gestern abgelaufen. Der VCS beider Basel wähnt sich bei der Lektüre der Unterlagen in den 1960er-Jahren, als es darum ging, dem Autoverkehr zu geben, was er verlangt: mehr Parkplätze und zwar mitten in der Stadt. Die vorgeschlagene Parkierungspolitik basiert auf dem Trugschluss, dass mehr Parkplätze weniger Suchverkehr verursachen würden. Dass dem nicht so ist, ist sowohl in Fachkreisen bekannt wie auch im Alltag zu beobachten: Zusätzliche Parkplätze locken Mehrverkehr an. Sobald die meisten davon besetzt sind, geht die alte Sucherei wieder los – diesmal auf dem Niveau eines höheren Verkehrsaufkommens im Quartier. Nach der Logik der Vorschläge müssten dann erneut zusätzliche Parkplätze gebaut werden.

Quartierparkings für mehr Quartierverkehr
Die vorgeschlagenen Änderungen des Umweltschutz- und Bau- und Planungsgesetzes wollen die Quartierparkings neu definieren. Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) will sie künftig auch der öffentlichen Nutzung öffnen und die heute geltende parallele Aufhebung von oberirdischen Allmend-Parkplätzen einschränken oder ganz aushebeln. In Quartieren, wo die Parkplätze im öffentlichen Raum heute besonders ausgelastet sind und also bereits viel Pendler- und Besucherverkehr herrscht, dürften künftig öffentliche Quartierparkings ohne Kompensation gebaut werden (sogenannt «flexible Kompensation»). Eine absolut kontraproduktive Massnahme, da sie noch mehr Verkehr in die Quartierstrassen holt. Nur noch in Gebieten mit geringer Auslastung der Allmend-Parkplätze müssten in Quartierparkings neu gebaute oberirdisch teilweise aufgehoben werden. In Gebieten also, wo es kaum einem Investor in den Sinn kommt, ein Quartierparking zu bauen.

Pendlerfondsgeld für mehr Pendlerverkehr
Damit Quartierparkings ohne oberirdische Kompensation überhaupt rentieren, sollen Investoren dafür zukünftig Pendlerfondsgelder beziehen dürfen. Just wie es beim Landhof-Parking zur Zeit widerrechtlich geplant ist. Pendlerfondsgelder dürfen heute nur an Projekte bezahlt werden, die den Pendlerverkehr umweltverträglicher machen. Parkings, die zusätzlichen Parkraum schaffen, machen aber genau das Gegenteil. Deshalb will das BVD einen neuen Paragraphen ins Umweltschutzgesetz schreiben (§ 19ter USG). Mitfinanzierte Quartierparkings und Park-and-Ride-Anlagen müssten künftig keinen Beitrag mehr an einen umweltverträglichen Verkehr leisten. Zwar würden in Quartierparkings nur die Anwohnerparkplätze subventioniert, nicht die öffentlich zugänglichen. Würden Parkplätze, die für AnwohnerInnen gebaut wurden, später öffentlich freigegeben, müsste das Pendlerfondsgeld

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, PC 40–12334–9
www.vcs-blbs.ch, info@vcs-blbs.ch

anteilmässig zurück bezahlt werden. Wie das kontrolliert würde, ist in den Vernehmlassungspapieren nicht nachzulesen. Auch wird nicht verlangt, dass in diesem Fall – mindestens wo die Kompensationsregel überhaupt noch greifen würde – nachträglich weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben sind, Obwohl für öffentliche Parkplätze in einem Quartierparking ein anderer Aufhebungsfaktor geplant ist als für Anwohner-Parkplätze.

Kritik an verklausulierten Vernehmlassungsunterlagen
Damit diese Abkehr vom eigentlichen Sinn und Zweck der Pendlerfondsgelder nicht zu sehr auffällt, ist genau diese Änderung in der Darstellung der Gesetzesänderung nicht sichtbar gemacht. Das gilt auch für die bisherige Vorgabe, dass Ausnahmen von der Kompensationspflicht nur möglich sind, wenn ein Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist. Dieser Mangel ist gerade nicht existent. Wie die Vernehmlassungsvorlage selber schreibt, sind «gleichzeitig zahlreiche Parkplätze in privaten Tiefgaragen ungenutzt» (Erläuterungsbericht, S. 1) und «können kaum rentabel bewirtschaftet werden: - In den meisten Wohnquartieren sind Abstellplätze zum Kauf oder zur Miete verfügbar. (...) - In den Innenstadtparkhäusern hat es mit Ausnahme des Parkings City und des Storchenparkings praktisch jederzeit genügend freie Plätze» (Erläuterungsbericht, S. 2). Diese beiden inhaltlich wesentlichen Änderungen werden – anders als die übrigen Anpassungen – nicht explizit dargestellt. Sie werden im Fragebogen gar als «redaktionelle Anpassung» bezeichnet. Der Fragebogen für die Vernehmlassungsantwort ist zudem selektiv. Er fragt nicht alle Änderungen ab. Das ist besonders stossend, da explizit darum gebeten wird, für die Stellungnahme diesen Bogen zu benützen, da er «die Auswertung erleichtert».

Weitere Informationen: Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin, 076 584 11 77

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, PC 40–12334–9
www.vcs-blbs.ch, info@vcs-blbs.ch