

NEIN

zum Parkkarten-Dumping

Medienkonferenz
Donnerstag, 19. August 2021, 9.30 Uhr
Damatti Bar, Kirchgasse 1, 4058 Basel

- Medienmitteilung
- Kurzargumente
- Redebeiträge (es gilt das gesprochene Wort)



Medienmitteilung vom 19. August 2021

Nein zum Parkkarten-Dumping

Mit einer Medienkonferenz hat ein breit abgestütztes Komitee heute die NEIN-Kampagne zur Parkkarten-Initiative lanciert.

Das Komitee "NEIN zum Parkkarten-Dumping", bestehend aus BastA!, glp, Greenpeace, Grünen, JUSO, dem Neutralen Quartierverein Neubad, Ökostadt Basel, Pro Velo, SP, umverkehR und VCS, hat an seiner heutigen Medienkonferenz seine Argumente für ein Nein zur Initiative "für erschwingliche Parkgebühren" präsentiert. Die Organisationen werden in den nächsten Wochen mit Standaktionen, Plakaten und einer Onlinekampagne für ein deutliches Nein am 26. September werben.

Initiative steht quer in der Landschaft

Die Initiative der Autolobby ist nicht zeitgemäss: Mitten in der Klimakrise will die Initiative das Autofahren massiv bevorzugen. So sollen die bereits günstigen Parkkarten noch massiv vergünstigt werden. Für das Komitee ist klar: Die Mobilität der Zukunft ist sauber, leise und effizient. Dass die Basler:innen ihren öffentlichen Raum nicht für Parkplätze verscherbeln wollen, haben sie ausserdem bereits mit ihrem klaren Nein zur Parkier-Initiative im Februar 2020 deutlich gemacht.

Stadt für alle

Restaurants, Cafés, Läden, Märkte, Spielplätze, Bäume, Strassen, Velowege und öffentlicher Verkehr: Die Fläche in der Stadt ist knapp und begehrt. Die Autoparkplätze auf öffentlichem Grund nehmen bereits heute sehr viel Raum ein. Die Initiative will noch mehr öffentlichen Raum alleine den Autos vorbehalten. Dadurch wird weniger Platz für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.



3 Gründe für ein NEIN

NEIN zu Dumping-Parkkarten à discrétion für Pendler:innen

Heute kann ein Unternehmen eine limitierte Anzahl «Pendlerparkkarten» beziehen. Die Parkkarten-Initiative will diese massiv verbilligen und unbeschränkt verteilen. So kommen täglich noch mehr Menschen mit dem Auto in die Stadt zur Arbeit. Die Folgen: mehr Lärm und Stau. Leidtragende sind auch die Autobesitzer:innen in der Stadt. Sie finden kaum noch freie Parkplätze in der Blauen Zone.

NEIN zur einseitigen Autopolitik aus den 60er-Jahren

Zwei Drittel der Menschen in Basel-Stadt besitzen kein Auto. Die meisten bewegen sich mit Tram und Bus, auf dem Velo oder zu Fuss durch die Stadt. Die Parkkarten-Initiative will nicht nur Dumpingpreise für Parkkarten, sondern auch die Zahl der Autoparkplätze in der Stadt massiv erhöhen. Sie fördert damit einseitig den Autoverkehr.

Wir sollten die begrenzte Fläche von Basel möglichst effizient nutzen. Wer im Auto unterwegs ist, beansprucht viel mehr Platz als eine Velofahrerin oder ein Trampassagier. Autos machen Lärm, stossen Schadstoffe aus und treiben die Klimaerhitzung an. Die Parkkarten-Initiative will zurück zur Autopolitik der 60er-Jahre, in der alles dem Auto untergeordnet war.

Öffentlichen Raum NICHT VERSCHERBELN

Restaurants, Cafés, Läden, Märkte, Spielplätze, Bäume: Der öffentliche Raum wird vielseitig genutzt. Die Parkkarten-Initiative will für Dumpingpreise Parkplätze schaffen. Andere Nutzungsformen müssten in der dicht bebauten Stadt weichen, was die Lebensqualität bedroht. Restaurants und Cafés bezahlen für die Nutzung von öffentlichem Grund angemessene Preise – und sie leisten einen Mehrwert für alle. Es kann nicht sein, dass gleich nebenan Parkplätze zu Dumpingpreisen angeboten werden. Dass die Basler Stimmbevölkerung ihren öffentlichen Raum nicht für Parkplätze verscherbelt will, hat sie bereits mit ihrem klaren Nein zur Parkier-Initiative im Februar 2020 deutlich gemacht.

Weitere Infos finden Sie unter: www.parkkarten-dumping.ch



Die Bevölkerung, die UVEK und der Grosse Rat wollen eine vorwärtsgewandte Parkierungspolitik

Bis vor wenigen Monaten zog sich, wenn es um Auto-Parkplätze ging, jeweils ein tiefer Parkplatz-Graben durch die Basler Politik. Anders ist es nun bei der Parkkarten-Initiative: Im Grossen Rat wurde sie sehr deutlich abgelehnt. Wie kam es dazu?

Die Zeitenwende in der Basler Parkplatz-Politik hat das Stimmvolk im Februar 2020 mit dem deutlichen Nein zu den beiden Auto-Initiativen und der Annahme des Gegen-vorschlags selbst eingeläutet. Die Message war klar: Die Menschen in Basel wollen den Platz in ihrer Stadt zum Leben nützen – und nicht mit immer noch mehr Autos zustellen!

Die grosse Mehrheit des Basler Parlamentes hat sich dann auch diesen wichtigen Richtungsentscheid des Stimmvolkes bei der Behandlung der neuen Verkehrs- und Parkierungspolitik zu Herzen genommen.

Und so kommt es, dass im vergangenen Juni der Grosse Rat mit 73 zu 15 Stimmen eine progressive, vorwärtsgewandte, aber dennoch kompromissorientierte Parkie-rungspolitik beschlossen hat, welche insbesondere darauf fokussiert, Parkplätze weg von der Allmend in den privaten Untergrund zu verlagern.

Komplett quer zu diesem über Monate hart erarbeiteten und errungenen Kompromiss steht nun die Parkkarten-Initiative im Raum. Sie fordert mehr Parkplätze auf der All-mend, sowie eine Halbierung der Parkkarten-Preise und eine komplette Deregulierung der Bezugsrechte. Es wundert deshalb nicht, dass sie im Parlament kaum Unterstüt-zung fand. Die vorberatende Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission lehnte die Ini-tiative überdeutlich mit 10:1 Stimmen ab. Dem ist der Grosse Rat dann auch gefolgt und lehnte ebenfalls sehr deutlich mit 70:20 Stimmen ab. Heute hier nicht vertreten, aber Anfang dieser Woche ebenfalls die Nein-Parole beschlossen hat Die Mitte. So viel zur politischen Einordnung dieser Initiative.

Daniel Sägesser, Grossrat SP Basel-Stadt



Gegen Parkkarten zum Dumpingpreis

Parkieren auf öffentlichem Grund besetzt in Basel-Stadt die Fläche von 48 Fussballfeldern. Keine andere Deutschschweizer Stadt hat einen höheren Anteil an Parkplätzen auf öffentlichem Grund. Und dazu ist Parkieren in Basel noch eher günstig: Während zum Beispiel in Winterthur die Jahreskarte für Anwohner:innen 710 Franken, in Luzern 600 Franken, in Lausanne 500 Franken und in Zürich 300 Franken kostet, sind es in Basel nur 284 Franken.¹ Diese im Vergleich geringe Gebühr will die Initiative auf 140 Franken einfrieren.

Gemäss offiziellen Zahlen wäre eine angemessene Gebühr für einen Parkplatz bei mindestens 1000 Franken im Jahr. Das zahlen aktuell nicht einmal Pendler:innen. Doch gerade für Pendlerparkkarten will die Parkkarten-Initiative jegliche Einschränkung aufheben und den Preis noch senken.

Damit wird öffentlicher Raum zum Dumping-Preis besetzt. Buvetten und Cafés zahlen für die Nutzung des öffentlichen Raums deutlich mehr.

Die Parkkarten-Initiative steht quer in der Landschaft. Erst letztes Jahr haben die Basler:innen eine ähnliche Initiative klar abgelehnt.² Nun will die Parkkarten-Initiative wieder mehr Parkplätze und diese auch noch zum Dumping-Preis.

Der Platz in der Stadt ist knapp, deshalb müssen wir ihn geschickt nutzen. Statt flächenintensive Verkehrsmittel zu fördern, wie das die einseitige Parkkarten-Initiative tut, muss die umweltfreundliche und damit flächensparende Mobilität konsequent gefördert werden.

Lea Steinle, Co-Präsidentin VCS beider Basel

¹ RR-Bericht zur Parkkarten-Initiative vom 11. November 2021

² 57,69 % Nein-Stimmen zu «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer»



Für mehr Begegnungsraum statt Blechkolonnen

Es ist ein bekannter Faktor, dass die Lebensqualität in Städten steigt, wenn öffentlicher Raum gerecht verteilt ist. Bereits heute entspricht die Fläche der Autoparkplätze auf öffentlichem Grund in Basel rund 48 Fussballfelder. Diese ineffiziente Flächennutzung steht entgegen einer nachhaltigen und attraktiven Stadtgestaltung, denn im Durchschnitt steht ein Auto 96% der Zeit ungenützt auf einem Parkplatz³. Stellen Sie sich vor, dieser Platz würde den Menschen, Fahrräder oder für mehr Bäume zur Verfügung stehen.

Die Initiative will nicht nur die Parkgebühren senken, sondern auch noch mehr Parkplätze schaffen. Aus sozioökonomischer Sicht ist es kaum zu vertreten, dass auf Kosten des öffentlichen Raumes Parkplätze zu Dumpingpreisen angeboten werden, ja geradezu verscherbelt wird. Bereits die jetzigen Parkgebühren bilden den Wert des öffentlichen Raumes nicht angemessen ab. Besonders stossend daran ist, dass mit der Ausweitung der Parkplätze öffentlicher Raum von Autos quasi privatisiert wird und so nur von wenigen statt von vielen genutzt werden kann.

Gerade Corona hat noch einmal deutlich gemacht, wie wichtig und begehrt öffentliche Plätze sind. Sie sind Orte der Begegnung, die Erweiterung des Wohnzimmers. Öffentliche Plätze in Basel sollen attraktiv und für alle nutzbar sein, mit einer tollen und vielfältigen Beizenkultur, mehr Grünflächen etc. statt Blechkolonnen, um nur zwei Beispiele zu nennen. Um die Lebensqualität in den Quartierstrassen zu erhöhen, gilt es also nicht mehr Parkplätze zu bauen.

Eine lebendige Stadt braucht mehr öffentlichen Raum und nicht mehr platzfressende Parkplätze!

Sina Deiss, Co-Präsidentin BastA!

³ Vgl. Knoflacher, Hermann: Stehzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem (2009)



Für mehr Platz für Grün, Velo- und Fussverkehr

Kaum zu glauben: Während für uns GRÜNE sonnenklar ist, dass wir den Autoverkehr der Umwelt zuliebe schleunigst reduzieren müssen, setzen sich andere für mehr Autoverkehr ein!

Die Grüne Partei Basel-Stadt steht für eine fortschrittliche und zukunftsfähige städtische Mobilität. Unser Ziel ist ein ökologischer, platzsparender, sicherer und leiser Verkehr auf Stadtgebiet. Die rückständige «Initiative für erschwingliche Parkgebühren» torpediert dieses Ziel. Mit der Initiative würde der motorisierte Individualverkehr und damit Lärm und CO2 Emissionen zunehmen. Das können wir der den Basler:innen nicht zumuten. Auch die parkierten Autos würden zweifelsohne massiv zunehmen. Die Kosten für die zusätzlichen Parkplätze würden die Stadtbewohnenden zahlen, auch die ohne eigenes Auto, die in Basel-Stadt mehr als die Hälfte (!) aller Haushalte ausmachen. Eine Absurdität.

Für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik und mehr Platz für Grün, Velo- und Fussverkehr müssen wir diese Initiative bekämpfen!

Jérôme Thiriet, Grossrat Grüne Basel-Stadt



Parkplätze gehören in den Untergrund

Allmendraum ist wertvoll und die mögliche Nutzung vielseitig zu Gunsten der gesamten Bevölkerung. Der Gastronomie-Aussenbereich braucht ebenso Platz wie Kinderspielplätze und Begegnungszonen in den Quartieren.

Das Stadtklima lässt sich nur durch Begrünung langfristig auf angenehmen Temperaturen stabilisieren. Bäume und Sträucher spenden im Sommer nicht nur Schatten, die städtische Vegetation reinigt auch die Luft: Die Bäume in einer Grossstadt können jährlich mehrere hundert Tonnen Feinstaub aus der Luft filtern. Überdies sind städtische Grünflächen wichtige Elemente, um die Biodiversität zu wahren. Die oberirdischen Parkplätze besetzen einen grossen Teil des Raumes, welche für die städtische Begrünung dringend erforderlich ist. Auch die Förderung des Veloverkehrs wird durch Parkplätze auf Allmend stark eingeschränkt

Die GLP tritt deshalb für die Erstellung von Quartierparkhäusern unter dem Boden ein, damit oberirdische Parkplätze wegfallen können. Das kostet natürlich Geld! Die Einnahmen aus den Abgaben für die Anwohnerparkkarten müssen auch für diesen Zweck zweckgebunden eingesetzt werden, um die UG-Parkplatzkosten auszugleichen (oberirdisch 284.- Anwohnerkarten = 23.65/Monat; im Parkhaus ca. 120.-/Monat) – hier braucht es die finanzielle Angleichung, damit sich ein Wechsel vollzieht. Durch die Förderung von unterirdischen Quartierparkings können diese Einstellplätze günstiger abgegeben werden, bei einer Reduzierung der Kostenschere zwischen oberirdischem Anwohnerparking in der blauen Zone und Quartierparkings werden die dringend benötigten Anreize geschaffen, diese zu nutzen. (Wenn es oben zu günstig bleibt, vollzieht sich kein Wechsel ins UG).

Unterirdische Quartierparkings sind auch wichtig für die E-Mobilität, da sich in diesen einfach Ladepunkte installieren lassen.

Die Bedürfnisse des Gewerbes werden so auch gewahrt, da tendenziell mehr Raum vorhanden sein wird für die Nutzer:innen der Gewerbeparkkarte, wenn die Anwohnerschaft ihre Autos unterirdisch versorgt.

Patrick Loeb, Vizepräsident GLP Basel-Stadt



Mehr Autoparkplätze bedeuten schlechtere Bedingungen für den Veloverkehr

Velofahren ist ressourcenschonend, platzsparend, schnell, leise und gesund. Das Velo ist damit das ideale Verkehrsmittel, besonders in Städten und Agglomerationen. Mehr und billigere Autoparkplätze würden die dringend nötigen Verbesserungen für den umwelt- und menschenfreundlichen Veloverkehr massiv erschweren.

Der Veloverkehr boomt, obwohl die Bedingungen dafür noch alles andere als ideal sind. Im Gegenteil: Viel zu viel Platz wird von eigentlich stadunverträglichen Autos zugestellt, die zudem laufend breiter werden. Die Autos kommen sich dabei nicht nur selbst in den Weg, sondern nehmen den knappen Platz u.a. auch dem Veloverkehr weg.

Die vorliegende Initiative läuft in die komplett falsche Richtung. Was die moderne, lebenswerte Stadt braucht, ist mehr Fahrkomfort und Sicherheit für den schnellen, leisen, effizienten, sozialen und gesunden Veloverkehr. Der Platz dafür kann nur dort gewonnen werden, wo die Allmend vom Autoverkehr befreit wird.

Noch immer sind Velorouten aber nur auf dem Papier erkennbar, die Unfallzahlen bleiben erschreckend hoch. Immerhin: Erste zögerliche Massnahmen haben das Velofahren verbessert – am deutlichsten dort, wo jüngst Autoparkplätze entlang von Tramgleisen entfernt wurden. Davon braucht es rasch viel mehr! Eine hoffentlich deutliche Ablehnung dieser vorgestrigen Initiative ebnet den Weg dazu.

Roland Chrétien, Geschäftsführer Pro Velo beider Basel