

„Quartierparking Landhof“ - Facts

Die Bevölkerung hat 2010 mit einer Volksinitiative entschieden, dass der „Landhof“ grün bleiben muss. Trotzdem will die Regierung des Kantons Basel-Stadt nun unter dem traditionellen Fussballfeld auf dem Landhof durch einen privaten Investor ein einstöckiges Parkhaus mit gut 200 Einstellplätzen bauen lassen. Die Parkplätze sollen für monatlich CHF 170.00 (+ MwSt) an AnwohnerInnen vermietet werden. Auf eine Aufhebung von Parkplätzen an der Oberfläche wird vollständig verzichtet. Um den Bau zu ermöglichen, wird eine Subvention von 1.7 Millionen Franken aus dem Pendlerfonds an die private Bauherrschaft „Zum Greifen AG“ fliessen.

Die IG Quartierparking Landhof NEIN! bekämpft das Projekt, weil es – statt wie versprochen den Parkierdruck zu senken – nochmals deutlich mehr Pendlerverkehr ins Quartier bringen wird. Die IG findet es zudem stossend, dass der Bau der demokratischen Kontrolle durch den Grossen Rat und das Stimmvolk entzogen wird. Auch die Subvention von 1.7 Millionen Franken aus dem Pendlerfonds ist höchst umstritten. Nicht zuletzt nimmt aber die „grüne Oase“ Landhof Schaden, selbst wenn das Parkhaus mit 60 cm Erde überdeckt und wieder begrünt wird – allein schon durch die rund zwei Jahre dauernde Bauzeit, während der die Grünfläche nicht zur Verfügung steht.

Nein zu einer falschen Verkehrspolitik, darum Nein zum „Quartierparking Landhof“

Jede andere, vorausschauende Stadt – auch Lörrach, Freiburg i. Br. oder Mulhouse, um in der Nähe zu bleiben, versucht die Bewirtschaftung ihrer Parkplätze systematisch anzugehen: Die Besucher oder Pendler frequentieren gross genug dimensionierte Parkhäuser an der Peripherie und nutzen oft den öffentlichen Verkehr, um sich auf Stadtgebiet fortzubewegen. Die meisten Innenstädte und viele Wohnquartiere kennen keinen „Fremdverkehr“ mehr, abgesehen von einigen Besuchern.

In Basel will dies offenbar nicht gelingen. Nachhaltige Lösungen fehlen, obwohl die finanziell starke Stadt in den letzten Jahren 10'000 neue Einwohnerinnen erhalten und 20'000 neue Arbeitsplätze geschaffen hat. Mit halbherzigen Lösungen wie Pendler- und Besucher-Parkkarten versucht man hier, die im privaten Fahrzeug Anreisenden auf die Wohnquartieren zu verteilen. Dadurch strömen Hunderte von stadtfremden Fahrzeugen in die Wohnquartiere. Verwundert stellt die Regierung danach fest, dass zeitweise ein „Parkierdruck“ entsteht und dass sich die Quartierbevölkerung über fehlende Parkplätze, übermässigen Suchverkehr und über die abnehmende Wohnqualität beschwert.

Verursacher der Probleme sind ganz klar die Pendler, die aus welchen Gründen auch immer unser Quartier als Parkplatz missbrauchen (müssen). Selbstverständlich nicht nur unser Quartier! Teils von ihren Firmen noch finanziell unterstützt, kaufen die Pendler Parkkarten. Mit einer Gebühr von CHF 10.00 für den ganzen Tag oder CHF 6.00 für den halben Tag sind diese Karten unschlagbar günstig. Sie werden bequem zuhause am Computer bezahlt und ausgedruckt, oder am BVB-Automaten bezogen. Der BVB-Automat an der Rosentalstrasse (mit zwei gelben Parkplätzen davor) ist nicht zufällig der städtische Rekordhalter im Verkauf von Tageskarten. Auch ich als Autofahrender käme bei einem solch attraktiven Angebot wohl nicht auf die Idee, das Fahrzeug stattdessen für CHF 35.00 in ein reguläres Parkhaus zu stellen!

Der „Parkierdruck“ ist allerdings fast ausschliesslich an Werktagen zu spüren, und nur zu gewissen Spitzenzeiten. Doch selbst in den Spitzenzeiten gibt es in den Kleinbasler Parkhäusern gemäss Parkleitsystem (www.parkleitsystem-basel.ch) meistens genügend freie Parkplätze. Zu allen anderen Zeiten bieten die Strassen genügend Parkraum, die Parkhäuser sowieso. Auch abends, an Feiertagen und generell am Wochenende zeigt sich, dass das Quartier mehr als genügend freie Parkplätze hat.

So etwa kann es an einem normalen Samstag in der Geschäftsöffnungszeit am Rhein aussehen.



Die Probleme sind demnach grundsätzlicher Art. Doch wie kann man sie lösen oder vermindern?

Grundsätzliche Lösungsansätze sind möglich

Will man tatsächlich, dass an den Werktagen so viele Pendlerfahrzeuge nach Basel fahren, soll die Öffentlichkeit dies offen diskutieren und beschliessen können. Der nötige Parkraum und die ÖV-Anbindung müssten dazu bereitgestellt werden, z.B. unter Nutzung der „toten“ Flächen unter den Geleisen des Badischen Bahnhofs, schon heute bestens erschlossen mit Autobahnzufahrt, in Gehdistanz zur Roche, Bahn, S-Bahn, Tram und Bus.

Neue Gross-Parksilos lassen sich allerdings nicht von heute auf morgen verwirklichen. Mit einer besseren Nutzung der bestehenden Parkhäuser können wir aber schon morgen beginnen, wenn die Gebühren für Parkkarten und Parkhäuser auf einem mittleren Niveau, z.B. CHF 25.00 pro Tag, angeglichen werden. Es wird sich dann nicht mehr lohnen, „wild“ in Wohnquartieren zu parkieren. **Eine deutliche Verteuerung der Tages- und Halbtagesparkkarten würde unser Quartier sofort und nachhaltig entlasten.** Private Besuche wären weiterhin möglich, wenn jedem Haushalt zwei oder drei Tagesparkkarten abgegeben würden, so wie wir es bereits von den Sperrgut-Vignetten kennen.

Pflasterlipolitik à la „Quartierparking Landhof“ sorgt für massiven Mehrverkehr

Wenn eine Regierung sich nicht zutraut, die Probleme grundsätzlich anzugehen, greift sie zur Pflasterlipolitik. Einige AnwohnerInnen, die einen Parkplatz im „Quartierparking“ mieten können, werden danach nicht mehr so laut reklamieren – doch das restliche Quartier bleibt in der Misere zurück. Genau dies wird passieren, wenn das „Quartierparking Landhof“ gebaut wird.

Wenn 200 Autos aus dem Quartier unter den Boden verschwinden, und wenn wie vorgesehen keine Parkplätze an der Oberfläche aufgehoben werden, rücken sofort 200 neue Pendlerfahrzeuge nach, die nun umso leichter einen Parkplatz in unseren engen Quartierstrassen finden können.

Im Gegensatz zu den oft tagelang ungenutzt herumstehenden 200 Autos von AnwohnerInnen, kommt es auf den von Pendlern und Besuchern genutzten Parkplätzen allerdings zu viel häufigeren Wechseln, in „Blauen Zonen“ im Durchschnitt 5 bis 10 Mal täglich.

Da jedes Fahrzeug zu- und später wieder wegfährt, ist die Rechnung einfach: 200 zusätzliche Parkplätze verursachen täglich zwischen 2'000 und 4'000 zusätzliche Fahrten in unseren engen Quartierstrassen. Der „Parkierdruck“ steigt sofort wieder an, es ergibt sich ein Teufelskreis!

Keine Mitsprache der Anwohner, kein Entscheid durch das Parlament und Volk 1'300 Personen, fast alle aus dem Umfeld 4058, haben die Petition «Nein zum Quartierparking Landhof!» unterzeichnet, weil sie davon überzeugt sind, dass dieses Bauvorhaben unserem Quartier schaden würde. Sie fordern stattdessen eine nachhaltige, vernünftige Verkehrspolitik und Verkehrsplanung für das Quartier und seine Anwohnerinnen und Anwohner.

(www.openpetition.eu/!landhof)

Die 1'300 Unterzeichnenden sind mit dieser Meinung nicht allein. Selbst die Gewinner des Projekts zur Umgestaltung des Landhofs hatten sich gegen ein Parkhaus unter dem Landhof ausgesprochen: «Aus Sicht des Quartierparks ist eine unterirdische Parkierungsanlage aber unangemessen und sollte nicht realisiert werden. Sie stellt einen unverhältnismässigen Baueingriff dar, unterminiert die Naturhaftigkeit des Landhofs, schränkt durch die Zufahrt den Parkzugang stark ein und bringt störenden Verkehrslärm in den ruhigen Hof.»

(Rotzler Krebs Partner, In: Wettbewerb Projekteingabe Jurierung Mai 2013, S. 4/4)

Umgestossen wurde diese Sichtweise durch die Regierung, die nun plant, das Landhof-Parking als privates Projekt bauen zu lassen, ohne Mitwirkung der betroffenen Anwohnerschaft und ohne demokratische Kontrolle durch den Grossen Rat und seine Kommissionen.

- Obwohl die Bevölkerung unseres Kantons deutlich entschieden hat, dass der Landhof grün bleiben und nicht überbaut werden soll, suchte die Regierung 2016 ohne parlamentarischen Auftrag aktiv nach einem Investor für ein Parkhaus auf dem Landhof.
- Den Zuschlag erhielt der einzige Bewerber, die Bau- und Finanzierungsgesellschaft Zum Greifen AG, Basel, vertreten durch ex-Regierungsrat Dr. Christoph Stutz und durch Bernhard Glanzmann.
- Die Regierung sicherte dem Investor ein langjähriges Baurecht zu, das durch Immobilien Basel-Stadt ohne Einsicht oder Mitsprache des Parlamentes und der Öffentlichkeit ausgehandelt wird.
- Weil das Parkhaus, allein durch Mietzahlungen finanziert, nicht kostendeckend erstellt werden kann, sichert die Regierung eine Subvention von CHF 1'700'000 aus dem Pendlerfonds zu, die ebenfalls nicht der Kontrolle durch das Parlament und die Öffentlichkeit untersteht.
- Der Beitrag aus dem Pendlerfonds ist höchst umstritten und juristisch noch nicht beurteilt. Der Pendlerfonds lässt die Finanzierung von Quartierparkings nur dann zu, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Pendlerverkehr dadurch vermindert wird.

Nein zum Quartierparking Landhof! Verkehrsprobleme nachhaltig lösen!

Der Landhof ist kein Parkplatz – auch nicht unterirdisch!

Rolf Keller, für die IG Nein zum Quartierparking Landhof

www.quartierparking-landhof-nein.ch