

Von zu Hause mit dem Auto direkt zur Baustelle

Weshalb ein Malerbetrieb und eine Elektroinstallationsfirma auf private Fahrzeuge angewiesen sind

CLAUDIA KOCHER

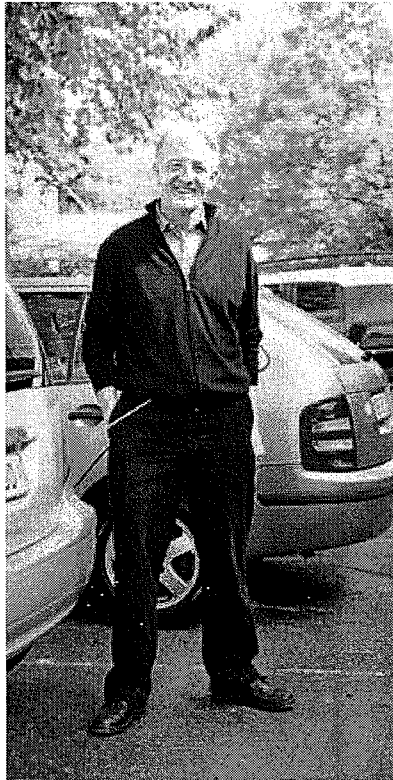
Beide Firmen sind Handwerker-KMU. Und viel unterwegs mit dem Auto. Beide Betriebe sind gegen die Parkraumbewirtschaftung, über die am 13. Juni abgestimmt wird. Beide Firmen sagen, weshalb.

Erich Dürrenberger ist gerne Patron. Sein Malergeschäft Dürrenberger, das er vor sieben Jahren gegründet hat, ist auf über 40 Mitarbeiter angewachsen. Kommt die Parkraumbewirtschaftung, sagt Dürrenberger, «haben wir ein gewaltiges Problem». Auf 60 000 Franken käme ihn das pro Jahr zusätzlich zu stehen. Zwar haben seine 17 Servicebusse eine Gewerbeparkkarte und «damit keine Probleme», sagt Dürrenberger. Doch was ist mit jenen, die kein Serviceauto zur Verfügung haben? Jeden Morgen müssen die Leute um 7.15 Uhr mit ihrer Arbeit beginnen, 20 bis 25 Baustellen bedient das Malergeschäft pro Tag.

Im Gesamtarbeitsvertrag sei sogar festgehalten, dass die Leute selber zur Baustelle kommen müssen. «Ich könnte nun sagen: Es interessiert mich nicht, wohin meine Leute ihr Auto stellen.» Das sei bis jetzt ja so gewesen. Doch nun kümmert es ihn. Seine Leute würden ihm nämlich irgendwann weglaufen, müssten sie die Stadtparkkarte von 2000 Franken aus dem eigenen Sack bezahlen. Genau um diese Karte geht es Dürrenberger. Wegen den 10 bis 15 Leuten aus den Nachbarländern. Oder den Arbeitern, die von Füllinsdorf und Pratteln kommen. Zwar wird das ganze Material direkt vom Wolf aus auf die Baustelle gebracht; «die Logistik funktioniert von hier aus bestens, doch der Mitarbeiter muss ja auch auf die Baustelle, mit seinem eigenen Werkzeug».

ZEITVERLUST. Ein Shuttle, der die Arbeiter am Morgen zu den jeweiligen Baustellen bringe, sei aufwendig, damit würde man gewaltige Zeiteinbußen erleiden. Nein, an den Shuttle glaube er nicht. Doch im Park-and-ride-Bereich sei wenig gegangen. Da der Arbeiter sich keine Stadtparkkarte leisten könne, würden die Kosten am Schluss auf den Konsumenten abgewälzt.

«Ich kann nicht begreifen, weshalb Basler Politiker die KMU plagen.» Die Ader des Bauwesens werde blockiert.



Gegen die Parkraumbewirtschaftung. Gewerbetreibende Erich Dürrenberger (links) und René Fässler. Fotos Roland Schmitz

Dabei sei man doch Motor für die Wirtschaft. Politiker sollten, bevor sie in die Politik gingen, doch vorgängig zwei Jahre einen KMU-Betrieb führen. Dürrenberger zeigt sich gerne emotional. Vorhört oder vermissen ist er nicht. «Ich bin als Baselbieter sehr gerne in der Stadt.» Es gehe nicht darum, die Stadt zu verteuern. «Aber wie sollen die Leute von A nach B verschoben werden?» Das ist die Frage, die ihn umtreibt. Oder aber auch der Knüppel, der ihm zwischen die Beine geworfen werde.

UNTERWEGS. Um einiges grösser als das Malergeschäft ist die Elektroinstallationsfirma Selmoni. Sie hat 450 Angestellte und 85 Firmenautos. Rund 300 Personen arbeiten als Monteure auf

Baustellen oder sind mit dem Servicefahrzeug unterwegs, sagt René Fässler, Vorsitzender der Geschäftsleitung. Für die Mitarbeiter, die in der St.-Alban-Vorstadt arbeiten, hat die Firma rund 40 Parkplätze in der Umgebung gemietet – der entfernteste liegt an der Zürcherstrasse. «Das sind zu Fuss bereits zehn Minuten.» Das Problem der Firma Selmoni deckt sich mit jenem des Malerbetriebs. «Unsere Monteure kommen am Morgen direkt mit ihrem Auto auf die Baustelle.» Bisher hätten sie frühmorgens in der Regel immer einen weissen Parkplatz gefunden.

Rund 30 Prozent der Angestellten kommen aus dem Elsass. Aus einem Gebiet, in dem es praktisch keinen ÖV gebe, meint Fässler. Zwar würden sich

die Leute organisieren; es gebe verschiedene Fahrgemeinschaften. Die Projekt- und Baustellenleiter müssten für Baustellen- und Kundenbesuche aber mobil sein. Man sei froh, wenn die Leute ihr eigenes Fahrzeug zur Verfügung stellen würden. Natürlich würden sie dafür entschädigt. «Abends fahren sie mit ihren Autos wieder nach Hause und sind weg von der Strasse.»

MISSBRAUCH. Die günstigere Gewerbekarte (240 Franken pro Jahr) müsste doch auch für jene Leute gelten, die mit dem Privatauto Baustellenbesuche machen. «Sie erbringen ja eine Dienstleistung zu Gunsten der Baustelle», sagt Fässler. Wahrscheinlich habe man Angst vor Missbrauch. Doch dieser liesse sich ein-



Gewerbe macht Druck

INITIATIVEN. Gegen die Parkraumbewirtschaftung hat der Gewerbeverband das Referendum ergriffen, weshalb es am 13. Juni zur Abstimmung kommt. Mit zwei Initiativen, die nach einem gescheiterten Versuch neu lanciert wurden, schlägt der Verband «Lösungsansätze zur Verbesserung der unbefriedigten Parkraumsituation» vor. Mit der Parkraum-Initiative soll die Erstellung von Parkraum auf privatem Grund erleichtert, mit der «Park-and-ride»-Initiative sollen solche Anlagen in Citynähe gefördert werden. cko

dämmen, wenn man die Parkierzeit für beruflich genutzte Privatautos auf die Bürozeiten beschränken würde.

Auch Fässler ist der Meinung, dass am Schluss der Konsument die Mehrkosten zahlen müsste. Denn zusätzliche Ausgaben von geschätzten 60 000 bis 80 000 Franken pro Jahr mit der Stadtparkkarte seien doch ein rechter Kostenpunkt. Wenn die Parkraumbewirtschaftung käme, müsste die Firma ein paar Dutzend Stadtparkkarten kaufen. Zwar sei es richtig, dass etwas gemacht werde. «Doch wie es geschehen ist, ist ein Affront.» Wieder fahre Basel ein Eigenzügli.

WENIG PARK & RIDE. Birsfelden habe bereits angefangen, Parkkarten einzuführen, andere Gemeinden haben diesen Schritt schon vollzogen. «Weshalb hat man keine gemeinsame Lösung gesucht? Weshalb dieser Schnellschuss?», fragt sich Fässler. Das Thema werde ja schon seit Jahren diskutiert. Da hätte doch eine regionale Lösung gefunden werden können.

Auch Fässler spricht die Park-and-ride-Situation an. «Da ist wenig bis nichts gegangen.» Doch Park-and-ride-Anlagen würde es auch ausserhalb der Stadt brauchen. Es gehöre doch auch dazu, dass solche Anlagen ausgebaut würden. Doch dünke es ihn, dass diesbezüglich Verhandlungspolitik betrieben werde.

Wegen der drohenden Parkplatzsituation aus Basel wegzuziehen, komme nicht infrage. Der Standort im Dalbe-Quartier sei ihnen wichtig; man habe hier in mehrere Betriebsliegenschaften investiert. Handwerkerbetriebe müssten doch etwas wert sein für die Stadt. Eine Auslagerung wäre keine Lösung, findet Fässler. «Auch wenn die Leute mit ihren Autos Probleme bringen: Sie nutzen die Stadt ja auch, beleben sie.»

Saint-Louis hofft auf den Basler Pendlerfonds

Derzeit blockiertes Park-and-ride-Projekt beim Bahnhof könnte durch Basler Geld wieder aktuell werden

PETER SCHENK

In Weil am Rhein ist keine Park-and-ride-Anlage geplant. Laut einer Studie werden die meisten Nutzer von der S-Bahn auf das 8er-Tram umsteigen, wenn es Ende 2012 bis Weil fährt. Lörrach erwartet keine Änderungen durch die Abschaffung der Basler Gratisparkplätze.

Noch diesen Monat sollen auf der Westseite des Bahnhofs Saint-Louis die Arbeiten für 200 ebenerdige Parkplätze beginnen. Ausserdem wird für Autos und den Shuttlebus zum Euro-Airport ein Vorplatz mit Haltestelle gebaut. Die Gesamtkosten belaufen sich auf knapp 1,8 Millionen Franken – Fertigstellung ist voraussichtlich im November dieses Jahres. Da ausserdem bis 2017 oder 2018 das 3er-Tram bis zum Bahnhof Saint-Louis fahren soll, entsteht hier ein neuer Verkehrsknotenpunkt.

Das Vorhaben, zusätzlich ein mehrgeschossiges Park-and-ride-Parkhaus mit vorerst 300

Plätzen zu erstellen, das um weitere 300 ergänzt werden könnte, liegt aufgrund fehlender Finanzierung aus Paris auf Eis. Der erste Abschnitt soll 6,5 Millionen Franken kosten. Nun aber hofft Jean-Marie Zoellé, erster stellvertretender Maire und für den ÖV zuständig, auf Hilfe aus Basel.

Bei der Unterzeichnung des Finanzierungsabkommens zur Verlängerung des 3er-Trams von der Grenze Burgfelden nach Saint-Louis, die Ende April stattfand, stellte der Basler Regierungsrat und Wirtschaftsminister Hans-Peter Wessels Gelder aus dem Pendlerfonds für das Vorhaben in Aussicht.

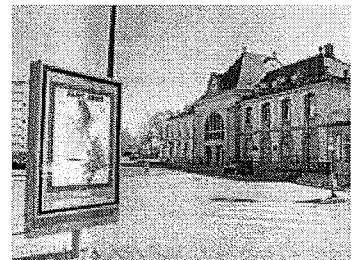
STARKES SIGNAL. «Das wäre ein starkes politisches Signal und könnte die unterschiedlichen Partner wieder an den Verhandlungstisch bringen», glaubt Zoellé. Sollte das Modell der Parkraumbewirtschaftung bei der kantonalen Abstimmung vom

Volk angenommen werden, rechnet das Amt für Mobilität mit Nettoeinnahmen von jährlich circa sechs Millionen Franken für den Fonds. Mit dem Geld, das allerdings erst nach einer gewissen Anlaufzeit fliessen wird, sollen Quartierparkings und Park-and-ride-Anlagen unterstützt werden – ausserdem Vorhaben des öffentlichen Verkehrs, die zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr beitragen. Der Fonds wird zum Zeitpunkt der Einrichtung mit einem Startkapital von zwei Millionen Franken dotiert.

Im Unterschied zu Saint-Louis hat Weil am Rhein kein Park-and-ride-Projekt für die Endhaltestelle des Trams – hier ist es das 8er-Tram, das voraussichtlich Ende 2012 von Klein- hütungen nach Weil fahren soll. «Unsere Kosten-Nutzen-Analyse hat ergeben, dass 80 Prozent der Pendler mit der S-Bahn kommen, um auf das Tram umzusteigen», sagt Baubürgermeister Klaus Eberhardt. Es könne nicht das Ziel sein, die Autofahrer dazu zu bringen, bis an die Endhaltestelle des Trams zu fahren – die Transportkette müsse vielmehr weiter gefasst werden, will heissen, die Fahrgäste sollen schon vor Weil am Rhein auf den ÖV umsteigen.

GUTES INSTRUMENT. Eberhardt hält den Basler Pendlerfonds grundsätzlich für ein gutes Instrument, den Verkehr zu verteilen. «Mittel- und langfristig ist im Bebauungsplan beim Gewerbe-park Weil am Rhein/Binzlen eine Park-and-ride-Anlage vorgesehen.» Man solle ausserdem bei jedem Bahnhof an den S-Bahn-Linien prüfen, ob er sich für eine Park-and-ride- oder Bike-and-ride-Anlage eignet. Auch Jean-Marie Zoellé kann sich entlang der elsassischen Bahnstrecke Richtung Basel neue Park-and-ride-Anlagen vorstellen, gekoppelt mit Buslinien.

Saint-Louis. Der Bahnhof soll sich zum Verkehrsknotenpunkt entwickeln. Foto Annette Mahro



Weil am Rhein rechnet damit, dass die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Basel zu starken Verlagerungen von Pendlerströmen in Weil führen wird; Grenzgänger würden künftig die Stellplätze für ihre Autos dort suchen. «Deshalb werden wir unsere Parkraumbewirtschaftung in die Nähe der Haltestellen nach Basel ausdehnen», kündigt der Weiler Baubürgermeister an.

BLAUE ZONE. Saint-Louis hat schon im November 2009 Dauerparkplätze an der Grenze Lysbüchel in blaue Parkplätze umgewandelt. Dennoch bleiben in Laufnähe der Grenze sowie im

Stadtzentrum einige Hundert weisse Gratisparkplätze.

Gelassen sieht die Lörracher Stadtverwaltung die Entwicklung in Basel. «Wir glauben, dass die Abschaffung der weissen Parkplätze kaum Auswirkungen auf Lörrach haben wird, weil es schon heute entlang der S-Bahn-Strecke kaum Möglichkeiten gibt zu parkieren. Es wurde dort viel gebaut», erklärt Baubürgermeisterin Marion Dammann. Sie verweist auf ein laufendes Interregprojekt, bei dem die Pendlerströme im Raum Basel untersucht werden. Wenn die Ergebnisse vorliegen, könne sinnvoll entschieden werden, in welche Projekte investiert werden soll.