

Basel Stadt Land Region

«Basel ist die einzige Stadt weltweit, die das Projekt in dieser Grössenordnung angeht»

Nutzung von Parkplätzen Mateusz Wojdylo will das Parkieren komplett neu organisieren – und Städten ermöglichen, Strassenparkplätze sowie den Verkehr zu reduzieren. Wie, verrät er im Interview.

Alexander Müller

Die Zürcher IT-Firma Share.P will in Basel in Zusammenarbeit mit dem Kanton dafür sorgen, dass künftig viele der rund 80'000 Parkplätze in privaten Tiefgaragen von Wohnhäusern und Unternehmen von der Öffentlichkeit genutzt werden können. Firmengründer und CEO Mateusz Wojdylo ist sich sicher, dass damit viele Probleme in der Stadt auf einen Schlag gelöst werden können.

Herr Wojdylo, der Kanton Basel-Stadt hat Ihre Firma für ein Pilotprojekt ausgewählt, um Parkplätze in Tiefgaragen von Unternehmen auch für andere Nutzer zugänglich zu machen. Was steckt dahinter?

Der Kanton Basel-Stadt hat verstanden, dass es nicht gelingen wird, die Autos aus der Stadt zu verbannen. Sie werden einfach nicht verschwinden. Was aber deutlich reduziert werden kann, ist der Verkehr, wenn man die Parkplätze besser bewirtschaftet.

Wie soll das gehen?

Einer der Hauptgründe für das Verkehrsaufkommen ist die Suche nach einem Parkplatz. Auch in Basel ist der Suchverkehr gross. Man hat hier aber die richtigen Fragen gestellt und eine umfangreiche Studie über die Parkplatzsuche durchgeführt. (Anmerkung der Redaktion: Der Kanton Basel-Stadt hat gemessen, dass bis zu 50 Prozent des Verkehrs in Quartierstrassen nur wegen der Parkplatzsuche entsteht.). Basel-Stadt ist der erste Kanton in der Schweiz, der die Mehrfachnutzung privater Parkplätze offiziell in vollem Umfang erlaubt hat.

Die Leute suchen einen Parkplatz, weil es zu wenige gibt.

Es gibt nicht zu wenige. Sie sind nur entweder nicht verfügbar, weil sie privat sind, oder sie sind am falschen Ort. Studien zeigen, dass die Bereitschaft der Menschen, zu Fuss zu gehen, etwa 200 Meter beträgt. Wenn innerhalb von 200 Metern kein Parkplatz zu finden ist, suchen sie weiter. Selbst wenn sie wissen, dass 200 Meter entfernt ein Parkplatz frei ist. Wir haben viele Nutzer befragt, weil wir dachten, dass die Schweiz vielleicht anders ist als Kalifornien, China, Deutschland oder Grossbritannien. Aber nein, es ist überall gleich.

200 Meter überall auf der Welt? Gibt. Ja. In den USA ist es in einigen Bundesstaaten sogar noch weniger. Weil die Menschen dort ihre Beine überhaupt nicht benutzen. Aber im Allgemeinen sind es diese 200 Meter.

Wie hängt diese Erkenntnis mit dem Pilotprojekt in Basel zusammen?

Der Nutzungsdruck auf die oberirdischen Parkplätze entlang der Strassen wird immer grösser. In vielen Städten werden mehr Anwohnerparkkarten verkauft, als es überhaupt Parkplätze gibt. Gleichzeitig gibt es genügend



Mateusz Wojdylo, Gründer und CEO von Share.P, denkt das Parkieren in Städten neu. Foto: Urs Jaudas

Parkplätze in jedem Quartier. In Parkhäusern, die fast nirgendwo weiter als 200 Meter voneinander entfernt sind. Und diese Parkplätze sind die meiste Zeit ungenutzt. Ein Beispiel: In einem Büro arbeiten die meisten Menschen tagsüber. Nachts und am Wochenende werden die Parkplätze nicht genutzt. Das bedeutet, dass in der Einstellhalle dieser Firma im Durchschnitt nur 28 Prozent der Parkplätze belegt sind. Dieses Potenzial hat Basel-Stadt erkannt und will es nutzen.

Ihre Firma hat in Zürich schon einige solcher Unternehmensparkings nutzbar gemacht. Warum braucht es in Basel dafür ein Pilotprojekt?

Wir machen es hier anders als in Zürich. Anstatt hier und dort einige Parkplätze oder einzelne Gebäude verfügbar zu machen, denken wir in Basel eine Nummer grösser. Wir haben eine Partnerschaft mit allen grossen Immobilienbesitzern ins Leben gerufen. Mit Swiss Life, UBS, Swiss und Weiteren. Wir haben also viele Standorte, die wir in diesem und im nächsten Jahr in Betrieb nehmen werden. Aber der Prozess war langwierig und neu – auch für die betroffenen Unternehmen. Sie hatten noch nie ein solches Modell für die Verwaltung von Parkplätzen. Viele Unternehmen, selbst solche, die intensiv mit KI arbeiten, machen ihre Parkplatzverwaltung häufig noch mit Excel-Listen. (lacht) Weil sich die Verwaltung von Parkplätzen

während über 100 Jahren nicht geändert hat, braucht die Stadt ein Tool, um den Unternehmen die Digitalisierung schmackhaft zu machen. Wir müssen den Firmen erklären, dass sie dafür kein Geld ausgeben müssen. Und dass sie viele Vorteile erhalten.

Welche denn?

Unser System schafft viel Platz. Wir haben bereits umfassende Daten, die das belegen. Zugleich reduziert sich der Verwaltungsaufwand für die Unternehmen um 95 Prozent, manchmal sogar 100 Prozent. Und das Beste: Es kommen wieder mehr Mitarbeiter ins Büro. Wir erhöhen damit aber nicht den Verkehr. Die Zahl der Parkplätze bleibt dieselbe. Sie werden nur besser genutzt. Die Leute kommen vielleicht bis zur Mittagspause. Am Nachmittag ist der Parkplatz wieder frei

«Es gibt nicht zu wenige Parkplätze. Sie sind nur entweder nicht verfügbar oder am falschen Ort.»

und kann von jemand anderem genutzt werden.

Wenn mehr am gleichen Tag von A nach B fahren, erhöht das doch den Verkehr!

Das Problem ist aber nicht, dass viele Leute von A nach B fahren. Sondern dass zu viele Autofahrer lange nach einem Parkplatz suchen und sich gegenseitig ausbremsen.

Welche Vorteile bringt das Pilotprojekt dem Kanton?

Viele Daten! Unser Projekt sieht vor, dass wir bis 2029 die Daten all dieser Unternehmen sammeln und sie analysieren. Danach können wir genau sagen, wie viele Parkplätze tatsächlich wo und zu welcher Zeit zur Verfügung stehen. Genau daran ist Basel interessiert. Was spannend ist: Basel ist die einzige Stadt weltweit, die das Projekt in dieser Grössenordnung angeht. Niemand sonst hat das jemals getan. Weder Singapur, Hongkong, Städte in den USA oder England. Niemand!

Im Moment findet man für Basel in Ihrer App nur öffentliche Parkhäuser, in die man sowieso fahren könnte.

Ja, das stimmt. Das wird sich aber ändern. Bereits heute sehen Sie auf der App die Preise dieser Parkplätze. Der Preis ist der einzige Grund, warum Menschen einen anderen Parkplatz wählen. Und vor allem sehen Sie frühzeitig, ob es überhaupt freie Parkplätze gibt. Wenn Sie zu einem bereits vollen Parking fah-

ren, verlieren Sie viel Zeit. Mit unserem Projekt können wir in Zukunft 50, 100 oder 150 neue Standorte hinzufügen. Es gab sie zwar bereits, aber niemand konnte sie bisher nutzen.

Manche dieser Standorte werden nur abends und am Wochenende verfügbar sein, nehme ich an.

Ja, aber das reicht häufig schon aus. Dann kann die Stadt beurteilen, ob es an einem Ort in der Nähe genügend verfügbare Parkplätze hat, um oberirdisch vielleicht Parkplätze zu entfernen. Unser System kann Tausende Strassenparkplätze in Basel überflüssig machen. Das gibt Platz für Grünflächen oder andere Nutzungen. Dann sind alle zufrieden. Die Entscheidung, ob die Parkplätze von der Strasse entfernt werden oder nicht, basiert dann rein auf Zahlen – und nicht auf Emotionen.

Braucht Ihr System Parkhäuser mit Parkplätzen, die nicht an eine bestimmte Person gebunden sind?

Nein. Es geht auch mit nummerierten Parkplätzen. Wenn das ganze Parkhaus so bewirtschaftet wird, wissen wir immer, welcher Parkplatz wann frei sein wird, und können die Kunden auf den richtigen Platz leiten. Das bedingt aber, dass die Unternehmen ihre Mitarbeiter dazu anhalten, ebenfalls über unsere Plattform den Parkplatz zu buchen. Das machen bereits viele grosse Unternehmen.

Viele Firmen mögen es aus nachvollziehbaren Gründen nicht, wenn Fremde in ihren Gebäuden herumspazieren. Um deren Parkplätze zu nutzen, braucht man Zugang zum Unternehmen, oder?

Nein, das ist nicht nötig. Jedes Parkhaus hat Notausgänge, die nutzbar gemacht werden können. Sie können das Parkhaus dann nur über den ausgewiesenen Ein- oder Ausgang verlassen.

Wenn alle privaten Parkplätze verfügbar gemacht und intelligent verwaltet werden, gibt es ein Überangebot. Rechnen Sie mit sinkenden Preisen?

Ich glaube, dass die Menschen letztendlich weniger Geld für das Parkieren ausgeben werden. Weil sie nur das bezahlen, was sie effektiv auch nutzen. Wie viel ein Parkplatz am Ende kostet, entscheiden die Immobilieneigentümer, nicht wir. Wenn sich die Auslastung der Parkhäuser aber von derzeit zwischen 40 und 60 Prozent auf später 80 Prozent erhöht, ist es gut möglich, dass der Preis langfristig um 20 oder 30 Prozent sinkt.

Was treibt Sie an?

Meine Kinder. Ich habe Angst, dass ihnen etwas passiert, wenn sie zwischen parkenden Autos auf die Strasse treten. Ich möchte die Art und Weise ändern, wie die Leute parkieren. Das ist meine Mission.

Aber Sie wollen mit Ihrem Unternehmen auch Geld verdienen. Natürlich. Wir sind keine NGO.