

urbanista.ch

Parkieren im Quartier

St. Johann – Iselin – Gotthelf

Dokumentation Mitwirkungsprozess

August 2026

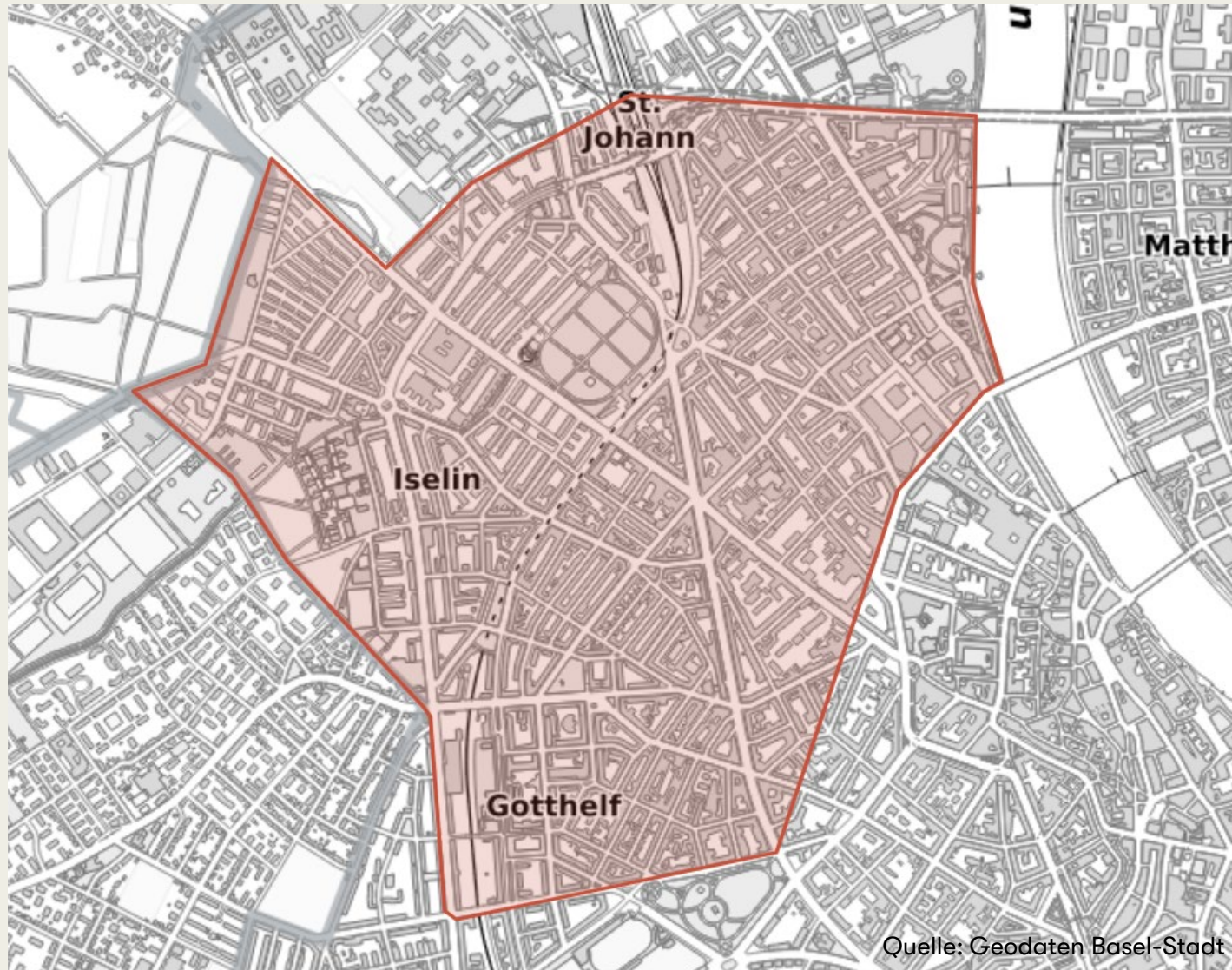


Die Ansprüche an den öffentlichen Raum wachsen: mehr Begrünung, entsiegelte Flächen, bessere Fuss- und Velowege, genügend Parkierungsmöglichkeiten sowie Platz für Boulevardgastronomie und Begegnung. Aktuell sind jedoch grosse Flächen exklusiv für das Abstellen von Autos reserviert. Gleichzeitig sind bestehende private Parkplätze häufig nicht ausgelastet.

Aus diesem Grund verfolgt der Kanton Basel-Stadt das politisch vorgegebene Ziel, die Parkplätze vom öffentlichen Grund auf Privatareale zu verlagern. Dazu werden neue Ansätze gesucht und geprüft.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens **„Parkieren im Quartier“ in Teilen der Quartiere St. Johann, Iselin und Gotthelf** wurden insbesondere folgende fachliche Fragen diskutiert und beleuchtet:

- **Wie kann das Parkieren in Teilen des St. Johann-, Iselin- und Gotthelf-Quartier künftig organisiert werden, damit mehr Raum für alle entsteht?**
- **Wie kann der öffentliche Raum von Parkplätzen entlastet werden? Welche Ansätze sind besonders geeignet?**



Quelle: Geodaten Basel-Stadt

Der Entwurf des Konzeptes zur aktiven Projektentwicklung von Quartierparkings sieht einen Bedarf im Raum Iselin/Gotthelf.

Für die Durchführung des Mitwirkungsverfahrens zum Thema „Parkieren im Quartier“ wurde der Perimeter so festgelegt, das sich ein hinsichtlich Parkierungsfragen sinnvoller Stadtraum ergibt.

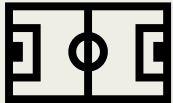
Der für das Verfahren festgelegte Perimeter umfasst Teile der Quartiere St. Johann, Iselin und Gotthelf.



In Basel-Stadt besitzen **48 % der Haushalte** ein Auto. Rund **40 %** dieser Autos werden **nur maximal einmal pro Woche** bewegt.



Entgegen der Wahrnehmung nimmt die Zahl der Parkplätze in der Stadt zu: Der Zubau an privaten Parkplätzen übersteigt den Rückgang der Strassenparkplätze. Mittlerweile liegen rund dreimal so viele Parkplätze auf Privatgrund wie im öffentlichen Strassenraum (80'000 private Parkplätze gegenüber 25'000 öffentlichen Parkplätzen).



Über 300'000 m² respektive **42 Fussballfelder** stehen für Parkfelder auf Allmend zur Verfügung. Dieser Raum steht entsprechend nicht für andere Bedürfnisse wie z.B. den Aufenthalt oder umweltfreundliche Mobilitätsformen zur Verfügung.



Die vorhandenen Allmend-Parkplätze sind stark nachgefragt, während private Parkplätze oft nicht ausgelastet sind. Insbesondere Parkplätze bei Bürogebäuden sind nachts und am Wochenende oft ungenutzt. Das Parkieren im öffentlichen Raum ist **rund zwei- bis viermal günstiger** als auf einem privaten Parkplatz, am Wochenende und in der Nacht teilweise sogar gratis, was die Nutzungspräferenz beeinflusst.



Um die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum auf Privatgelände zu erreichen, setzt der Kanton bei verschiedenen Massnahmen an:

- Die Reduktion der Parkierungsnachfrage z.B. durch den Ausbau der ÖV- und Veloinfrastruktur, die Erhebung oder Erhöhung von Parkgebühren sowie die Durchführung von Parkplatzkontrollen
- Die Erhöhung der Parkierungsmöglichkeiten abseits der Allmend, z.B. durch die Förderung der Mehrfachnutzung privater Parkplätze sowie den Bau von Quartierparkings



Die Erstellungskosten eines Parkplatzes im 1. Untergeschoss belaufen sich auf rund CHF 55'000-90'000 im Bau. Dies bedeutet, dass ein kostendeckender Mietzins bei CHF 220-360 pro Monat liegen müsste, wenn keine Quersubventionierung über Erträge durch das ganze Haus oder die öffentliche Hand erfolgt.



Durch die Verlagerung von Autoparkplätzen sollen insbesondere mehr Flächen für Stadtgrün, den Aufenthalt sowie sichere Wege für Velofahrende und Fussgänger:innen geschaffen und der Parksuchverkehr reduziert werden. Diese Parkierungspolitik ist Teil einer strategischen Ausrichtung, die mehrfach durch die Regierung, das Parlament und die Bevölkerung bestätigt wurde.

Hinweis: weitere Fakten zur Parkierung im Kanton Basel-Stadt finden sich im Faktenblatt im Anhang.

Wieso dieser Mitwirkungsprozess?

Aufgrund des grossen öffentlichen Interesses und der direkten Betroffenheit der lokalen Bevölkerung wurden mit dem Mitwirkungsprozess «Parkieren im Quartier» neue Wege und Methoden erprobt, wie die Bevölkerung enger in die Lösungsfindung einbezogen werden kann.

Neben den fachlichen Fragestellungen legte der Mitwirkungsprozess zudem einen Fokus auf die Rolle und den Handlungsspielraum der Bevölkerung sowie weiterer Akteure und Akteurinnen:

- **Welchen Beitrag kann die Bevölkerung bei der Umsetzung von Lösungsansätzen leisten?**
- **Welche Lösungsansätze können unter Beteiligung von weiteren Akteuren und Akteurinnen weiterverfolgt werden?**

In zwei Workshops sowie einer Online-Umfrage wurde lokales Wissen abgefragt, Ideen gesammelt und Lösungsansätze diskutiert. Die Ergebnisse dieser Mitwirkung sind im Nachfolgenden dokumentiert.

Aufgrund des Pioniercharakters des Mitwirkungsverfahrens wurde der Prozess bewusst ergebnisoffen konzipiert und die Zielgruppen der jeweiligen Formate wurden auf die Ziele abgestimmt festgelegt.

Durchführung Partizipationsprozess



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Mobilität

Parkieren im Quartier

Wie kann das Parkieren in Teilen des
St. Johann-, Iselin- und Gotthelf-
Quartiers künftig organisiert werden,
damit mehr Raum für alle entsteht?

Ideen gesucht!



Wir suchen neue Lösungen für die Parkierung im Stadtraum – gemeinsam mit Ihnen.

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum wachsen: Begrünung, entsiegelte Flächen, bessere Fuss- und Velowege, genügend Parkierungsmöglichkeiten sowie Platz für Boulevardgastronomie und Begegnung sind gefragt. Aktuell sind jedoch grosse Flächen exklusiv für das Abstellen von Autos reserviert. Gleichzeitig sind bestehende private Parkplätze häufig nicht ausgelastet.

Ideen sammeln

Ideen-Workshop

Überblick & Ideensuche zum
Parkieren im Quartier

MI 22. April, 18:00-20:30 Uhr

LoLa Quartiertreffpunkt St. Johann
Die Teilnehmendenzahl ist begrenzt

Ansätze spiegeln

Online-Umfrage

Umfrage zu neuen Ansätzen für
das Parkieren im Quartier

27. April - 24. Mai 2026

Teilnahme via QR-Code & Website

Lösungen entwickeln

Vertiefungsdialog

Lösungen & Massnahmen der
künftigen Parkierung erarbeiten

MI 17. Juni, 18:00-20:30 Uhr

LoLa Quartiertreffpunkt St. Johann
Die Teilnehmendenzahl ist begrenzt

Mitgestalten!

Anmeldung zu den Veranstaltungen und
Teilnahme an der Online-Umfrage unter
www.bs.ch/parkierenimquartier

Um möglichst viele
Menschen im Quartier zu
erreichen, wurde der
Mitwirkungsprozess mit
einem Flyer angekündigt.

Der Flyer wurde im
festgelegten Perimeter an
allen Hauseingängen von
Mehrfamilienhäusern
ausgehängt respektive in
sämtliche Briefkästen von
Einfamilienhäusern
verteilt.

The screenshot shows a web browser window with the address bar displaying 'bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strategien-und-konzepte/parkplatzstra...'. The website header includes the logo of Kanton Basel-Stadt, a language selector set to 'DE', and links to 'ePortal' and a search function. Below the header, there are two tabs: 'Themen' and 'Organisation', with 'Organisation' being the active tab. The main heading is 'Mitwirkung Parkieren im Quartier - St. Johann, Iselin, Gotthelf' in green. Below this, a paragraph states: 'Gemeinsam mit der Bevölkerung wollen wir neue Lösungen für das Parkieren in Teilen des St. Johann-, Iselin- und Gotthelf-Quartiers finden. Dazu werden zwei Workshops sowie eine Online-Umfrage durchgeführt.' A green box contains a list of links under the heading 'Auf dieser Seite': 'Worum geht es?', 'Wer kann mitmachen?', 'Workshops und Anmeldung', 'Online-Umfrage vom 27.04.-24.05.2026', and 'Kontakt'. At the bottom, the section 'Worum geht es?' is partially visible, with the text 'Die Ansprüche an den öffentlichen Raum wachsen: mehr Begrünung, entsiegelte Flä-' and a small circular logo.

Mitwirkung Parkieren im Quartier - St. Johann, Iselin, Gotthelf

Gemeinsam mit der Bevölkerung wollen wir neue Lösungen für das Parkieren in Teilen des St. Johann-, Iselin- und Gotthelf-Quartiers finden. Dazu werden zwei Workshops sowie eine Online-Umfrage durchgeführt.

Auf dieser Seite

- ↓ Worum geht es?
- ↓ Wer kann mitmachen?
- ↓ Workshops und Anmeldung
- ↓ Online-Umfrage vom 27.04.-24.05.2026
- ↓ Kontakt

Worum geht es?

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum wachsen: mehr Begrünung, entsiegelte Flä-

Auf der Website des Kantons Basel-Stadt wurden unter www.bs.ch/parkierenimquartier die Informationen zum Mitwirkungsprozess publiziert.

Zudem wurden Informationen zum Prozess im Netzwerk des Stadtteilsekretariats Basel-West geteilt.

Für den zweiten Workshop wurden neben Quartiervertretenden gezielt Akteure und Akteurinnen aus dem Bereich Parkierung und Mobilität angeschrieben.

Workshop I
(22.04.2026)

Online-Umfrage
(27.04.-26.05.2026)

Workshop II
(17.06.2026)

Ziele und Inhalte des Workshop I

In einem ersten Workshop am 22. April 2026 wurde die Quartierbevölkerung eingeladen, ihre **Wahrnehmung der Parkierungssituation** aus unterschiedlichen Perspektiven einzubringen und Bedürfnisse zu äussern.

An der Veranstaltung erfolgte zunächst ein **fachlicher Input**, um einen Überblick über die Ist-Situation zu geben und Parkierungsstrategien aus anderen Städten zu zeigen.

In den anschliessenden Workshop-Runden brachten die rund 40 Teilnehmenden ihr **lokales Wissen** ein, wodurch die bestehenden Daten ergänzt und abgestützt werden konnten. Nach der Zusammenfassung im Plenum wurde eine kurze Umfrage durchgeführt, um die Voraussetzungen für potenzielle Verhaltensänderungen auszuloten.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde ein **Stimmungsbild zu verschiedenen Lösungsansätzen** abgeholt.

Zum Einstieg wurden einige Zahlen zur Parkierung sowie Beispiele der Parkierungspolitik anderer Städte präsentiert:

- **Basel geht bei der Parkierung einen eigenen Weg:** Anders als andere Städte besteht in Basel keine Pflicht, Parkplätze im Rahmen von Wohnungsbau bereitzustellen.
- **Parkierung erzeugt Autoverkehr:** Städte mit mehr Parkplatzangebot weisen höhere Automodalplits auf.
- **Der Flächenbedarf von Autos ist gross:** Ein Parkplatz inkl. Erschliessung braucht rund 25 m². Auf ein Auto kommen mind. zwei Parkplätze, da sich sowohl am Ausgangspunkt (z.B. Wohnort) sowie am Zielort (z.B. Arbeitsort) je ein Parkplatz befindet. Dies resultiert in einem Flächenbedarf von mind. 50 m² pro Auto. Zum Vergleich: der durchschnittliche Wohnflächenbedarf pro Person in Basel beträgt 42 m².
- **Der wirtschaftliche Einfluss ist umstritten:** Der Anteil Personen, der mit dem Auto zum einkaufen in ein Geschäft kommt, wird oft überschätzt. Laut einer Studie stammt bspw. 75% des Umsatzes in der Zürcher Innenstadt von Fuss-, Velo- und ÖV-Kundschaft. Studien zeigen ausserdem, dass Parkplätze, welche sich in 100-500 m Entfernung zu Geschäften befinden, Laufkundschaft generieren und eine höhere Aufenthaltsqualität in Einkaufsbereichen ermöglichen. Aus wirtschaftlicher Sicht wird daher empfohlen, dass Parkplätze in Parkhäuser mit einer Distanz von 100-500 m zu Einkaufsstätten verlagert werden.
- **Städte nutzen sehr unterschiedliche Strategien, um die Parkierung zu steuern.** Tokio lässt bspw. keine Strassenparkierung zu und koppelt den Autokauf an einen Stellplatznachweis. Paris und Barcelona verlagern Strassenparkplätze in bestehende, wenig ausgelastete Parkhäuser. In Paris liegen bereits 82% aller Parkplätze in Garagen. Amsterdam erweitert die Flächen von bezahlungspflichtigen Parkplätzen und verlangt hohe Gebühren (bis 7,50 €/h). Durch verschiedene Massnahmen konnten in Amsterdam so bereits 17% der Nachfrage nach Strassenparkplätze und 2-3% des stadtweiten Verkehrs reduziert werden.

Hinweis: Die vollständige Präsentation befindet sich im Anhang.

Auswertung der Workshop-Runden

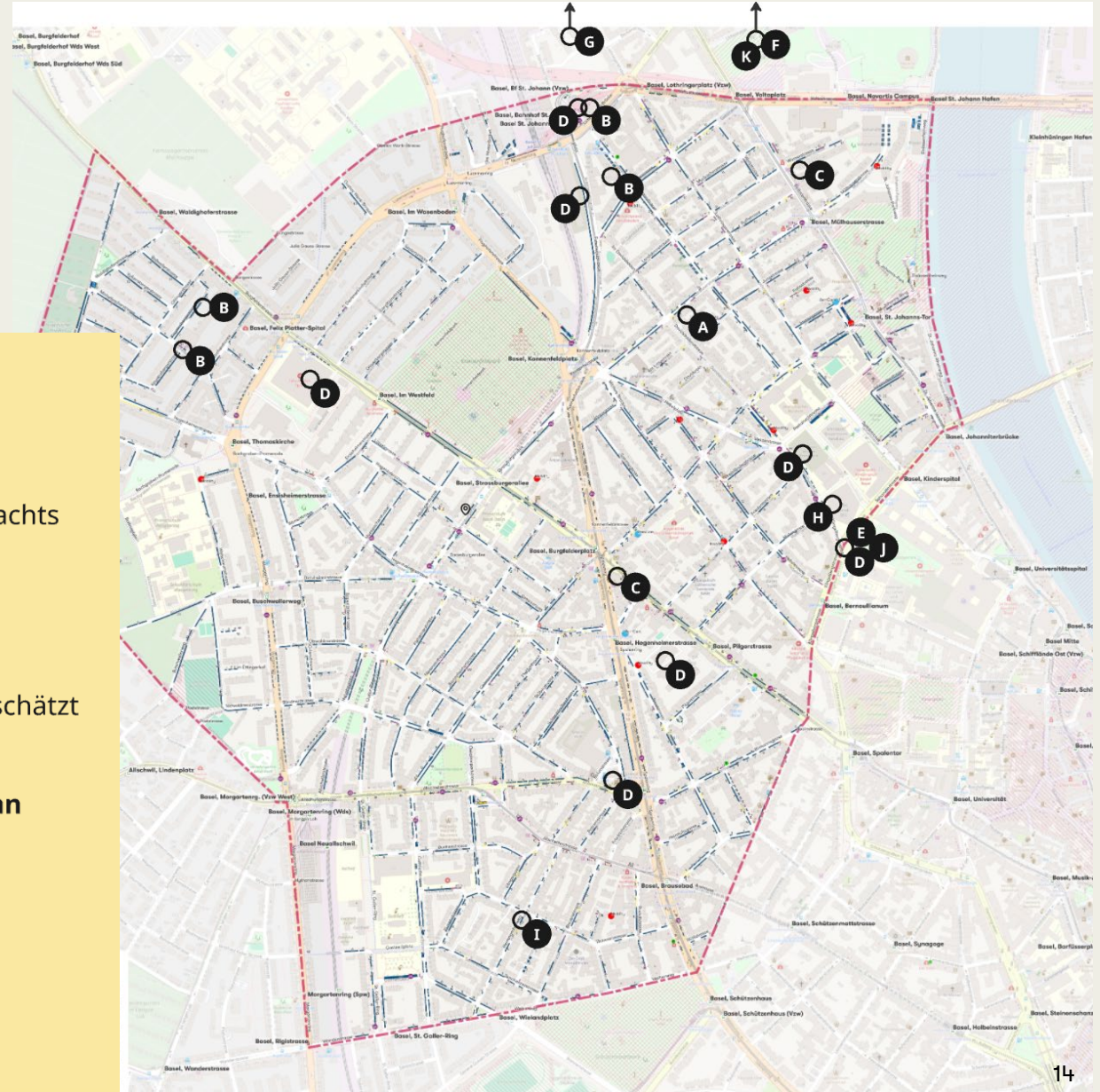
Arbeitsauftrag:

«Sind Ihnen Leerstände in bestehenden Parkierungsanlagen bekannt? (dauerhaft oder tageszeiten- / wochentagabhängig)»

- A Parkhaus mit "Leerständen"
- B Parkhaus mit vermieteten Parkplätzen
- C Warenhaus + vermietet
- D Parkmöglichkeit, aber nicht zugänglich
- E City Parking, Leerstände: 900 Parkplätze nachts
- F Novartis: Anzahl unklar
- G Baufeld 4 als Potenzial
- H Nutzung ETH?
- I Angespannt Herrengrabenweg Breite
- J City Parking nachts 6-6 leer, ca. 1000 PP geschätzt
- K Novartis Campus

Weitere Antworten ohne Verortung im Plan

Generell zu wenige PP Allschwilerstrasse
Iselin hat PP Potential
Provisorische PP
Parkkarte im Randbereich mehrere Zone
Poolparkplätze Vergleich private PP
Coop + Migros etc.
Wie finde ich ungenutzte Fläche?



Arbeitsauftrag:

«Gibt es Orte oder Lagen, an welchen die Parkierungssituation besonders angespannt ist (zu wenige oder zu viele Parkplätze, Parksuchverkehr, Nutzungskonflikte, andere)?»

1. Bachgraben: wenige Parkplätze, Falschparken, dem ÖV im Weg
2. Hegenheimerstrasse: dem ÖV im Weg
3. Superblockbereich, angespannte Situation: zu wenige Parkplätze, Fremdarker
4. Nutzungskonflikt mit mehr Grün: Zu viel Suchverkehr, Pendlerparkplatz, keine Grünfläche
5. Nutzungskonflikt mit mehr Grün: Suchverkehr, zu viele Parkplätze, keine Parkmöglichkeiten, 20er Zone, für Kannenfeldpark, FPS, Flughafen, keine Begrünung
6. Nutzungskonflikt mit mehr Grün: zu viele Parkplätze, Suchverkehr
7. Scientology Judenfriedhof Ecke
8. Zu wenig Tiefgaragen, alte Häuser abgerissen, keine neuen TG
9. Wie bei den Punkten 7. + 8., zu wenig Parkplätze
10. Westfeld, keine TG, aber Parkplätze weggenommen
11. Diverse Einstellhallen sind vollständig belegt und es bestehen mehrjährige Wartelisten

Weitere Antworten ohne Verortung im Plan

Zu viel Autoparkplätze

Camper

Wo und wie finde ich freie Parkflächen in Privatparkings

Lösungsansätze: Trottoir Nachtparkplätze gabs früher auch

St. Johann-Herbstmesse

Flohmi

Am Abend



Auswertung der Workshop-Runden

urbanista.ch

Arbeitsauftrag:

«**Welche Instrumente braucht es, um die Verlagerung zu erreichen?**»

Alle Antworten aus den Gruppen sind in der Abbildung rechts dargestellt und zeigen teils ähnliche und teils sehr kontroverse Meinungen aus den Gruppen.

Für die Bewertung standen die Ansätze a) bis j) zur Auswahl. Die Ansätze k) bis u) wurden von den Teilnehmenden während des Workshops ergänzt und nur von der jeweiligen Kleingruppe bewertet.



Auswertung der Workshop-Runden

Arbeitsauftrag:

«Welche Akteur:innen (Privatpersonen, Organisationen, Institutionen, Verwaltungen etc.) braucht es für die Umsetzung der Ideen und Ansätze? Was können die erfassten Akteur:innen zum Verlagerungspotenzial beitragen?»

Es wurden nachfolgende Akteur:innen und deren mögliche Beiträge genannt:

- Zivilgesellschaft
- Firmen → geteilte Firmenparkplätze
- Carsharing Anbieter
- Betriebe des öffentlichen Verkehrs
- Unispital
- Uni
- Novartis
- Coop
- Stadt
- Investoren
- Flexiblere Privatpersonen
- Soziale Haltung
- "Parkplatzpflicht" für Neubauer
- Privatparkplatzbesitzer → Wissen und Verfügbarkeit
- Autobesitzer → Reglemente und Versicherungsmodelle
- Kanton → Finanzierung
- Grosse Bauprojekte mit Untergrundparkplätzen

Welche Akteur:innen (Privatpersonen, Organisation, Institution, Verwaltung etc.) braucht es für die Umsetzung der Ideen und Ansätze?

Was können die erfassten Akteur:innen zum Verlagerungsziel beitragen?

- 1 Ziv. Gesellschaft
- 2 Firmen für geteilte Firmenparkplätze
- 3 Carsharing Anbieter
- 4 ÖV Betriebe
- 5
- 6
- 7
- 8

5

Welche Akteur:innen (Privatpersonen, Organisation, Institution, Verwaltung etc.) braucht es für die Umsetzung der Ideen und Ansätze?

Was können die erfassten Akteur:innen zum Verlagerungsziel beitragen?

- 1 Unispital
- 2 Uni
- 3 Novartis
- 4 Coop
- 5
- 6
- 7
- 8

5

Welche Akteur:innen (Privatpersonen, Organisation, Institution, Verwaltung etc.) braucht es für die Umsetzung der Ideen und Ansätze?

Was können die erfassten Akteur:innen zum Verlagerungsziel beitragen?

- 1 Stadt!
- 2 Investoren
- 3 Flexiblere Privatpersonen
- 4 Soziale Haltung
- 5 "Parkplatzpflicht" für Neubauer
- 6
- 7
- 8

18 5

Stimmungsbild zu Ansätzen im Workshop I

Arbeitsauftrag:

«Bewerten Sie die genannten Lösungsansätze:

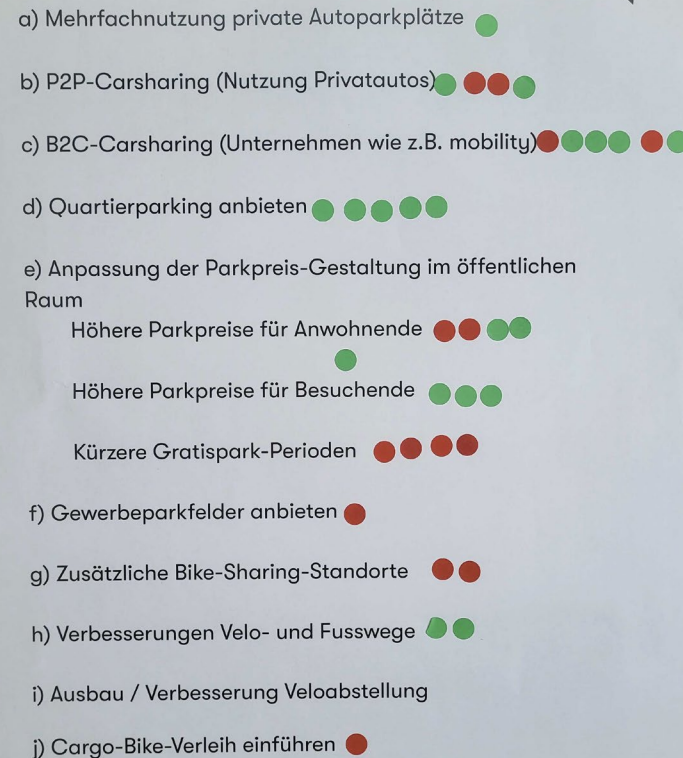
- **Drei favorisierte Ansätze mit je einem grünen Punkt**
- **Drei Ansätze, welche nicht weiterverfolgt werden sollen, mit je einem roten Punkt»**

Das Stimmungsbild zeigt, dass insbesondere Ansätze wie Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen, Quartierparkings sowie Verbesserungen von Velo- und Fusswegen favorisiert werden.

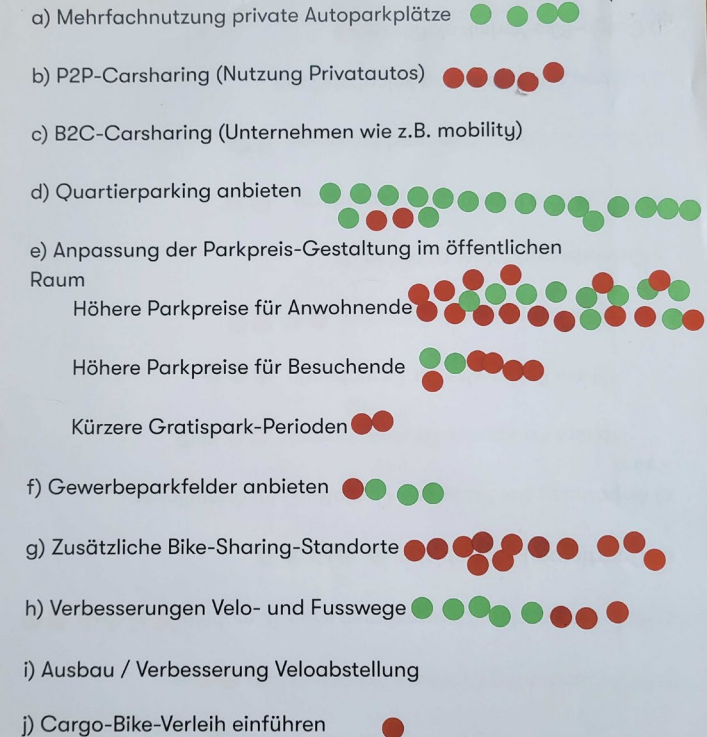
Nicht weiterverfolgt werden sollen aus Sicht der Workshopteilnehmenden vor allem Ansätze wie P2P-Carsharing, kürzere Gratispark-Perioden und zusätzliche Bike-Sharing-Standorte.

Sehr kontroverse Meinungen zeigten sich beim ersten Workshop zum Lösungsansatz von höheren Parkpreisen für Anwohnende.

Stimmungsbild zu den Ansätzen



Stimmungsbild zu den Ansätzen



Workshop I
(22.04.2026)

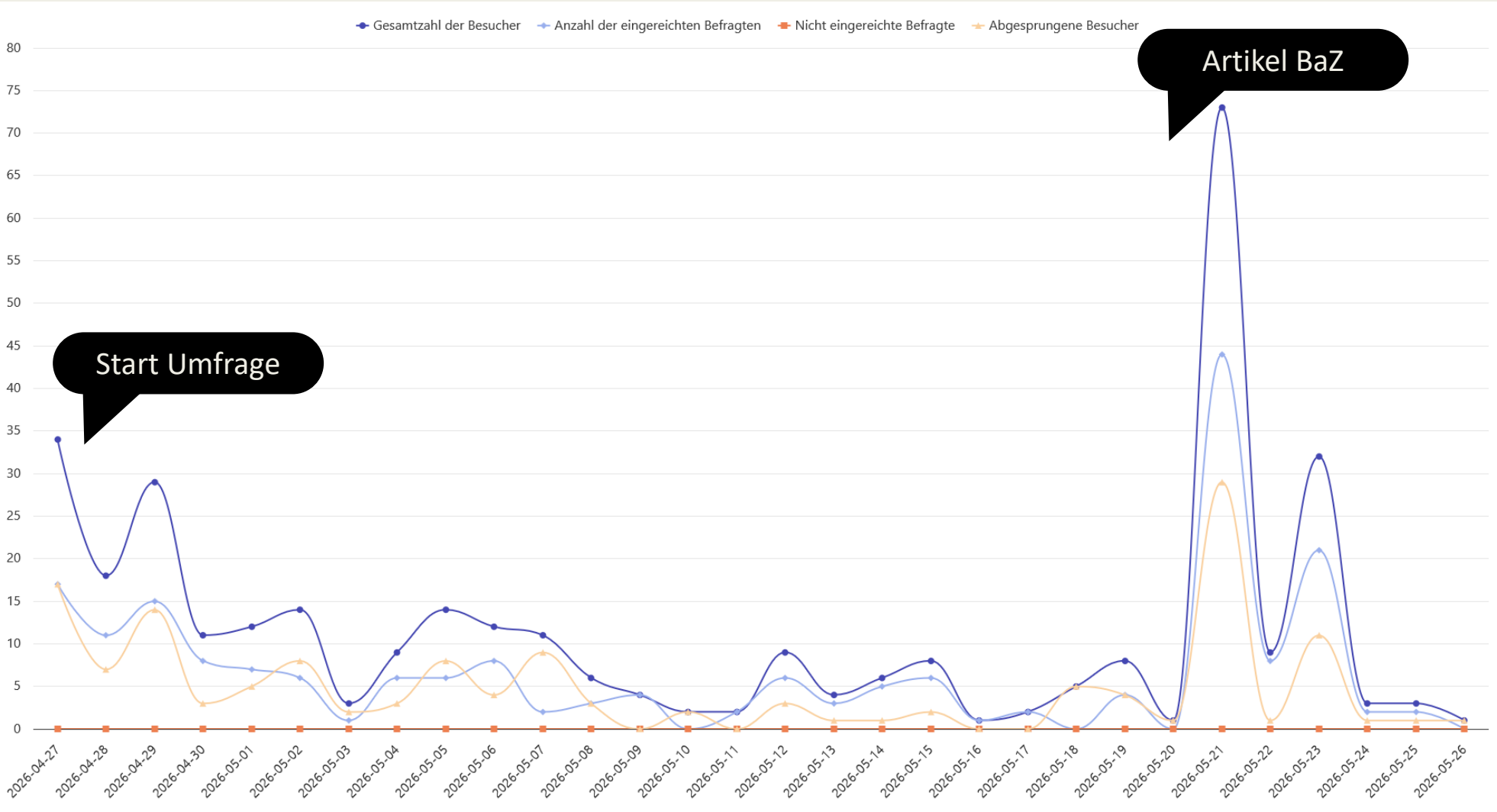
Online-Umfrage
(27.04.-26.05.2026)

Workshop II
(17.06.2026)

Vom 27. April bis zum 26. Mai 2026 wurde eine Online-Umfrage durchgeführt. Alle Personen im betroffenen Perimeter waren eingeladen, die Umfrage zu beantworten. Die Quartierbevölkerung (primär Anwohnende, aber auch Unternehmen und Gewerbe) wurde zu Lösungsvorschlägen befragt und konnte neue Ansätze für das Parkieren im Quartier bewerten, lokalisieren und ergänzen.

Durch die Umfrage konnte anknüpfend an den Workshop I weiteres lokales Wissen zur Parkierungssituation sowie Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten gesammelt werden. Die Umfrage ist aufgrund der Teilnehmendenzahl und der Zusammensetzung der Teilnehmenden nicht repräsentativ. Insbesondere Autobesitzende sind im gesamtstädtischen respektive quartierweiten Vergleich überproportional vertreten, wodurch das Stimmungsbild durch die Sicht dieser Gruppe geprägt wird. Aus diesem Grund wurden bei einzelnen Fragen zusätzlich ausgewertet, wie sie durch Autobesitzende sowie durch Nicht-Autobesitzende beantwortet wurden.

Umfrage-Teilnehmende im Umfragezeitraum



280 Teilnehmende

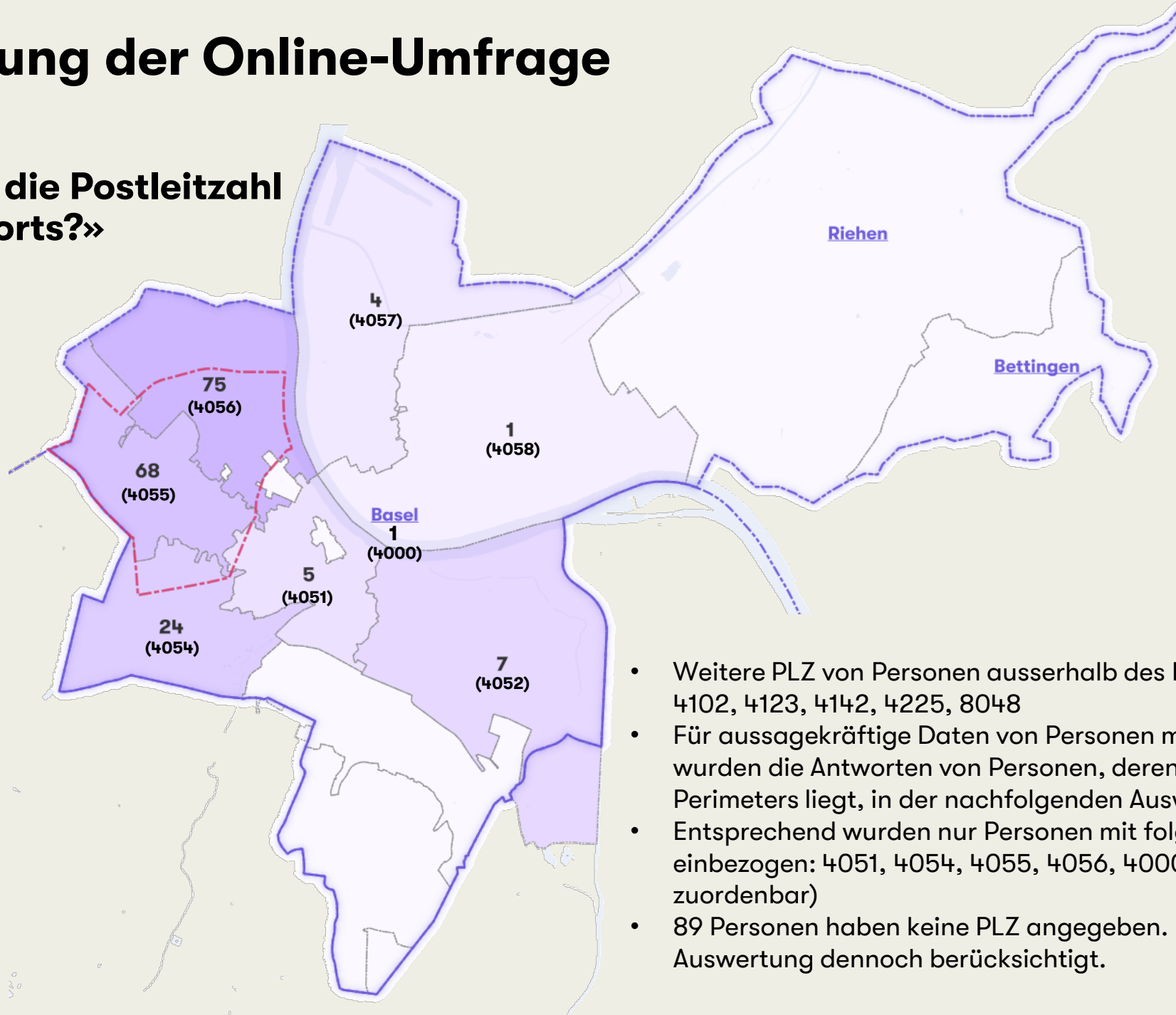
Auswertung der Online-Umfrage

urbanista.ch

191 / 280

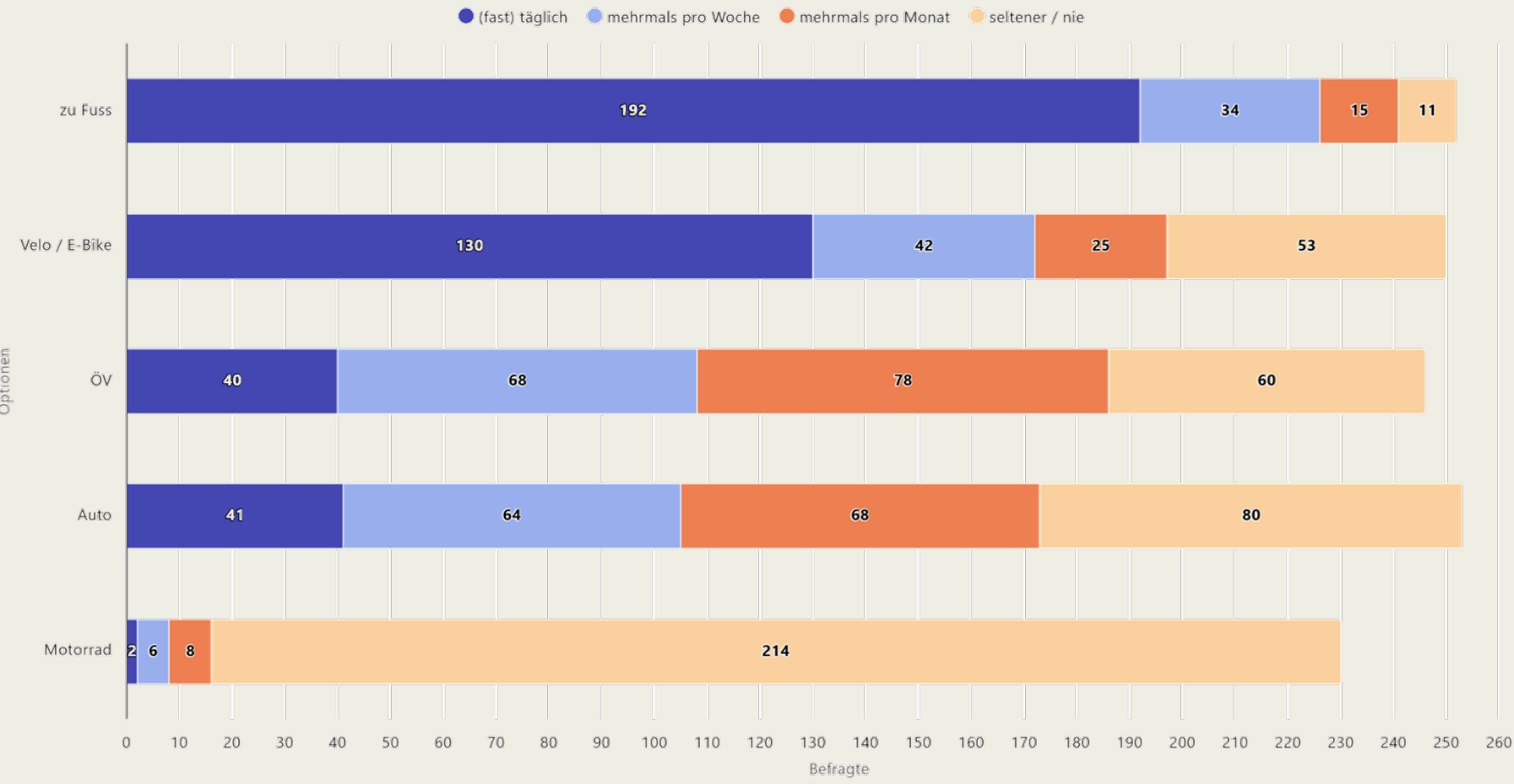
191 = Anzahl Teilnehmende, die diese Frage beantwortet haben
280 = Gesamtzahl Teilnehmende

«Wie lautet die Postleitzahl Ihres Wohnorts?»



- Weitere PLZ von Personen ausserhalb des Perimeters (je 1 Person): 4153, 4102, 4123, 4142, 4225, 8048
- Für aussagekräftige Daten von Personen mit Bezug zum Perimeter wurden die Antworten von Personen, deren PLZ klar ausserhalb des Perimeters liegt, in der nachfolgenden Auswertung nicht berücksichtigt.
- Entsprechend wurden nur Personen mit folgender PLZ in der Auswertung einbezogen: 4051, 4054, 4055, 4056, 4000 (letztere ist räumlich nicht zuordenbar)
- 89 Personen haben keine PLZ angegeben. Ihre Antworten sind in der Auswertung dennoch berücksichtigt.

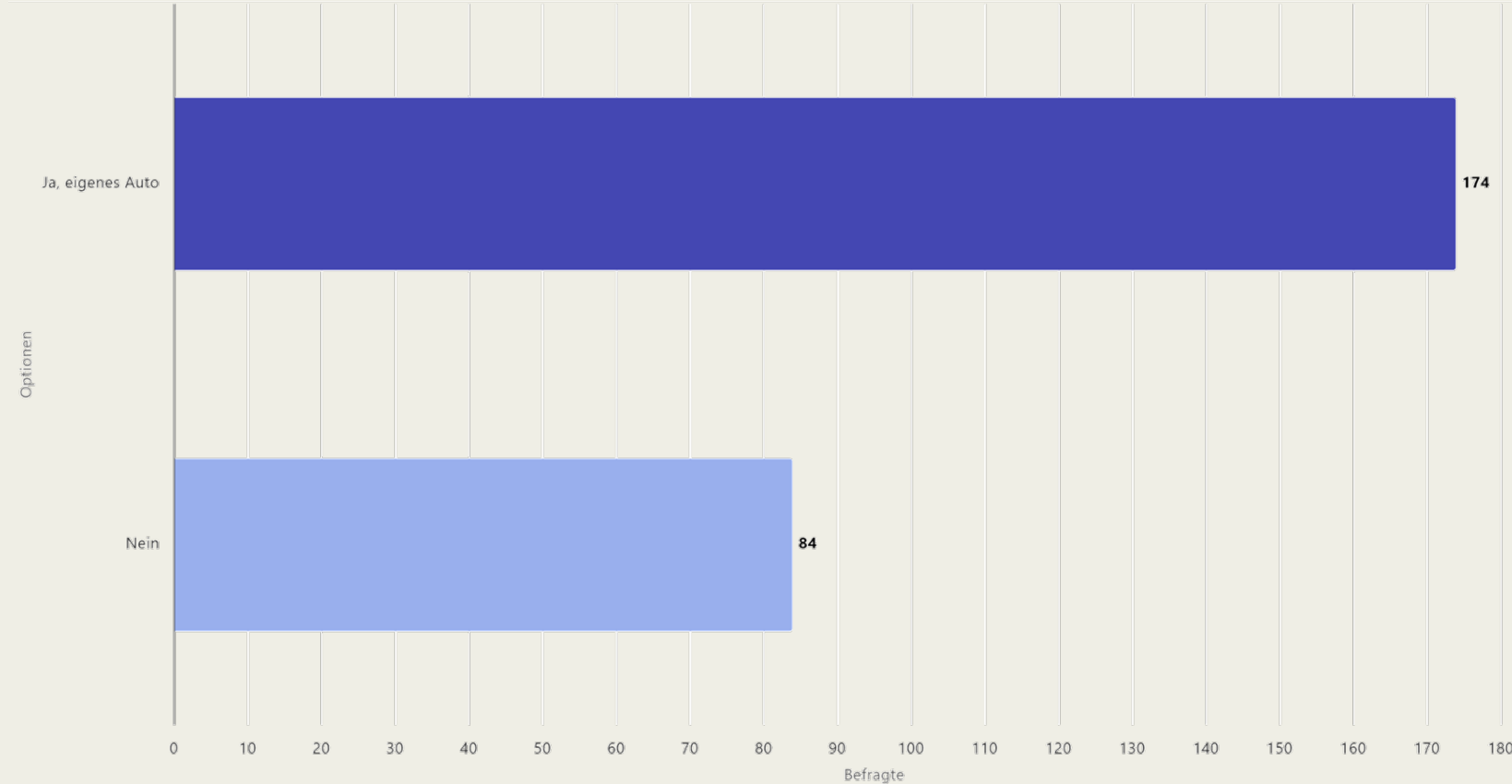
«Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?»



Der Fuss- und Veloverkehr sind die am häufigsten genutzte Mobilitätsformen der Teilnehmenden.

Das Auto wird von rund 40% der Teilnehmenden mehrmals pro Woche oder öfter benutzt.

«Besitzen Sie ein privates Auto?»

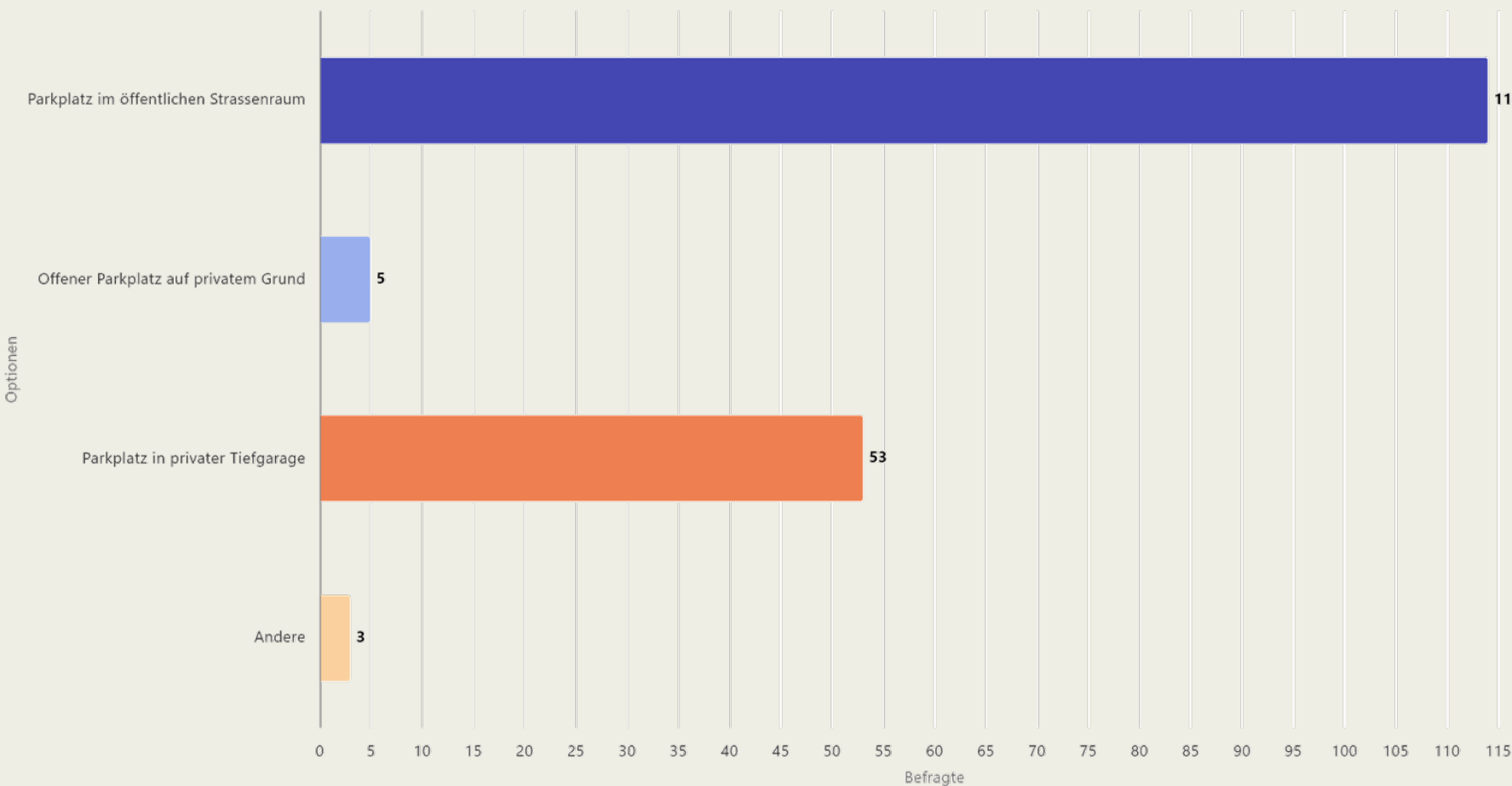


Rund zwei Drittel der Umfrage-Teilnehmenden besitzen ein eigenes Auto.

Zum Vergleich: nur rund 22 Prozent der Bevölkerung in den drei betroffenen Quartieren besitzen ein eigenes Auto. Die Umfrage wurde also überdurchschnittlich oft von Personen mit eigenem Auto ausgefüllt.

Rund 60 % der Teilnehmenden, die ein eigenes Auto besitzen, gaben an, dass sie das Auto mehrmals pro Woche oder öfters nutzen. Rund 40 % der Autobesitzenden nutzen das Auto mehrmals pro Monat oder seltener.

«Wenn Sie ein Auto besitzen: Wo stellen Sie es hauptsächlich ab?»

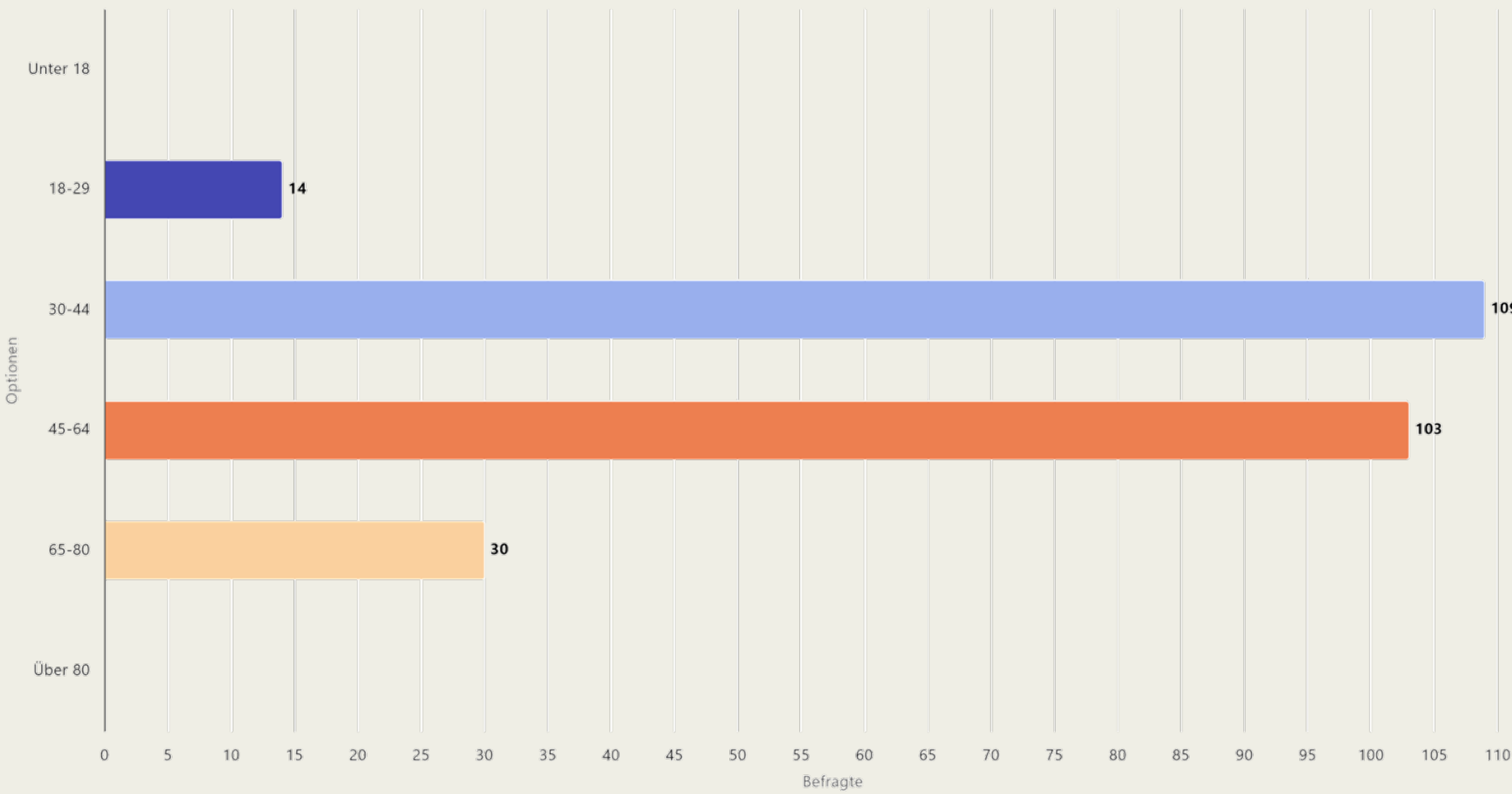


Rund zwei Drittel der Autobesitzenden nutzen einen Parkplatz im öffentlichen Strassenraum.

Rund ein Drittel nutzt einen Parkplatz in einer privaten Tiefgarage.

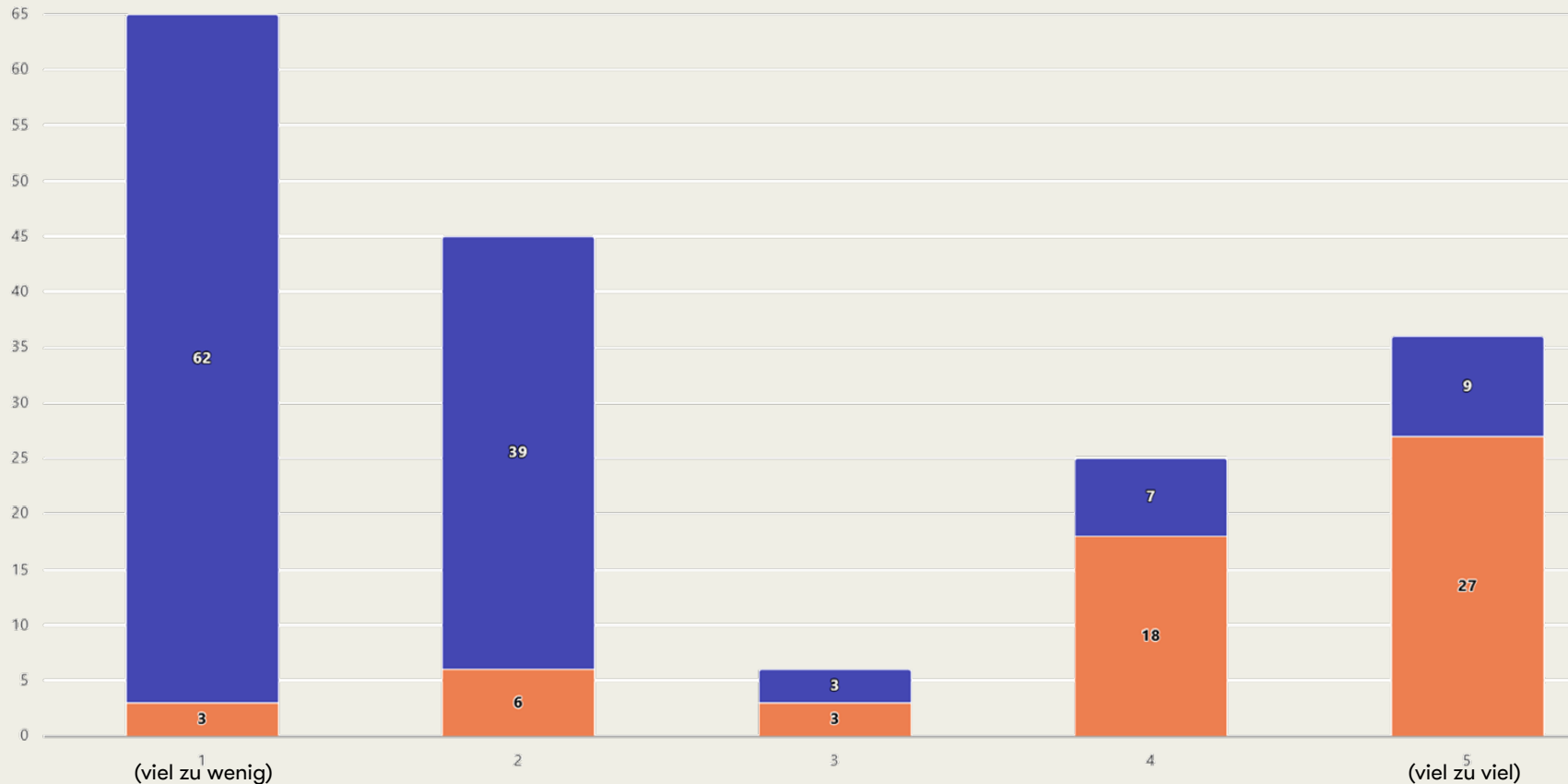
Wenige Autobesitzende stellen Ihr Auto auf einem offenen Parkplatz auf privatem Grund ab.

«In welcher Altersgruppe befinden Sie sich?»



Die Mehrheit der Teilnehmenden sind zwischen 30-64 Jahre alt.

«Wie beurteilen Sie das heutige Angebot an Autoparkplätzen im öffentlichen Strassenraum?»

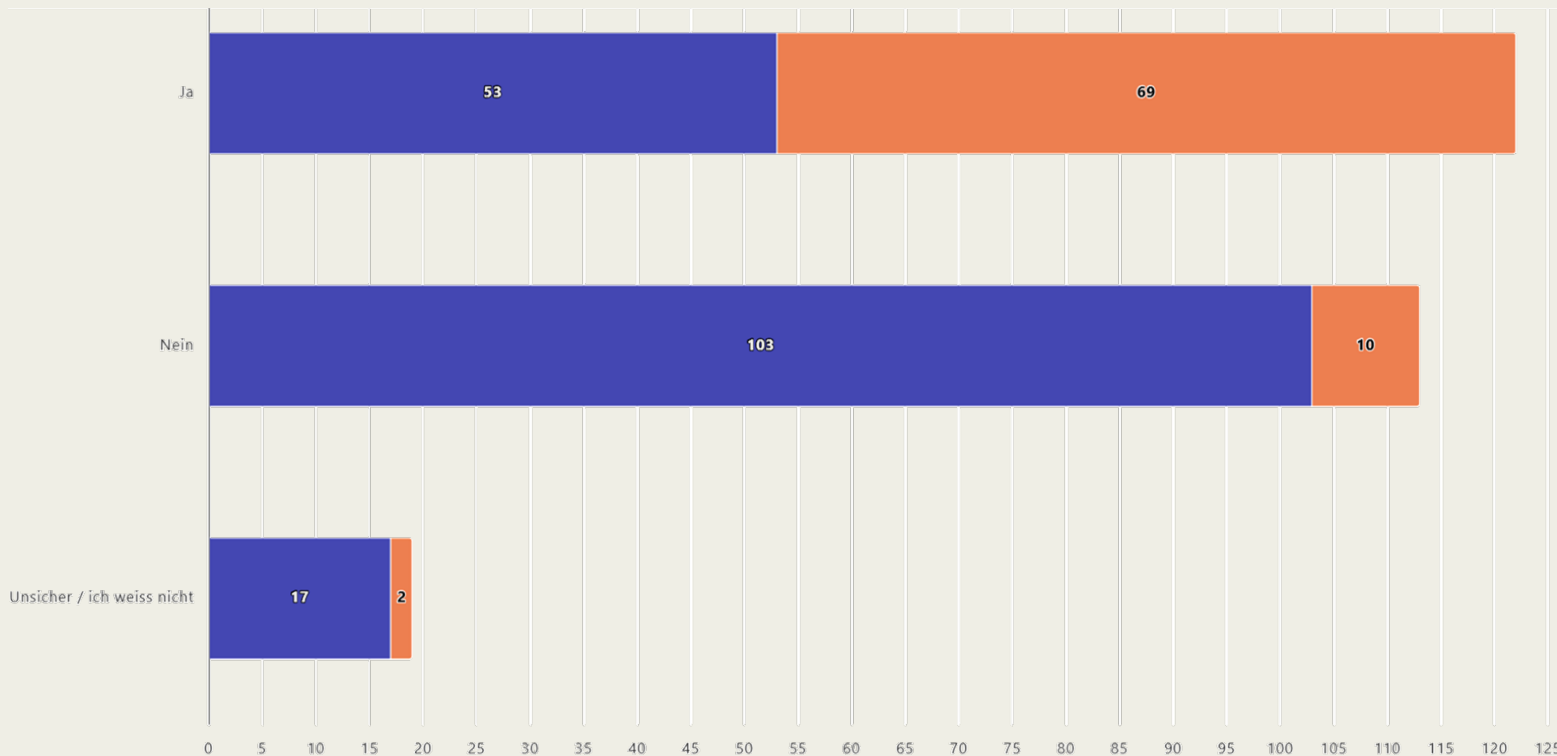


Rund 60 % der Teilnehmenden beurteilen das Parkplatzangebot im öffentlichen Strassenraum als ‚viel zu wenig‘ oder ‚eher zu wenig‘.

Demgegenüber stehen rund 35 % der Teilnehmenden, die das Parkplatzangebot als ‚viel zu viel‘ oder ‚eher zu viel‘ einschätzen.

Personen, die laut Umfrage ein Auto besitzen, schätzen das Parkplatzangebot eher als knapp ein. Personen ohne eigenes Auto wiederum schätzen das Angebot eher hoch ein.

«Sind Sie einverstanden, dass Flächen, die bisher ausschliesslich für den Autoverkehr zur Verfügung stehen, vermehrt für andere Nutzungen wie Stadtbegrünung, Veloverkehr oder Boulevardgastronomie verwendet werden?»



Die Gruppe der Zustimmenden und Ablehnenden ist relativ ausgeglichen, was die Umnutzung von bestehenden Flächen für den Autoverkehr anbelangt.

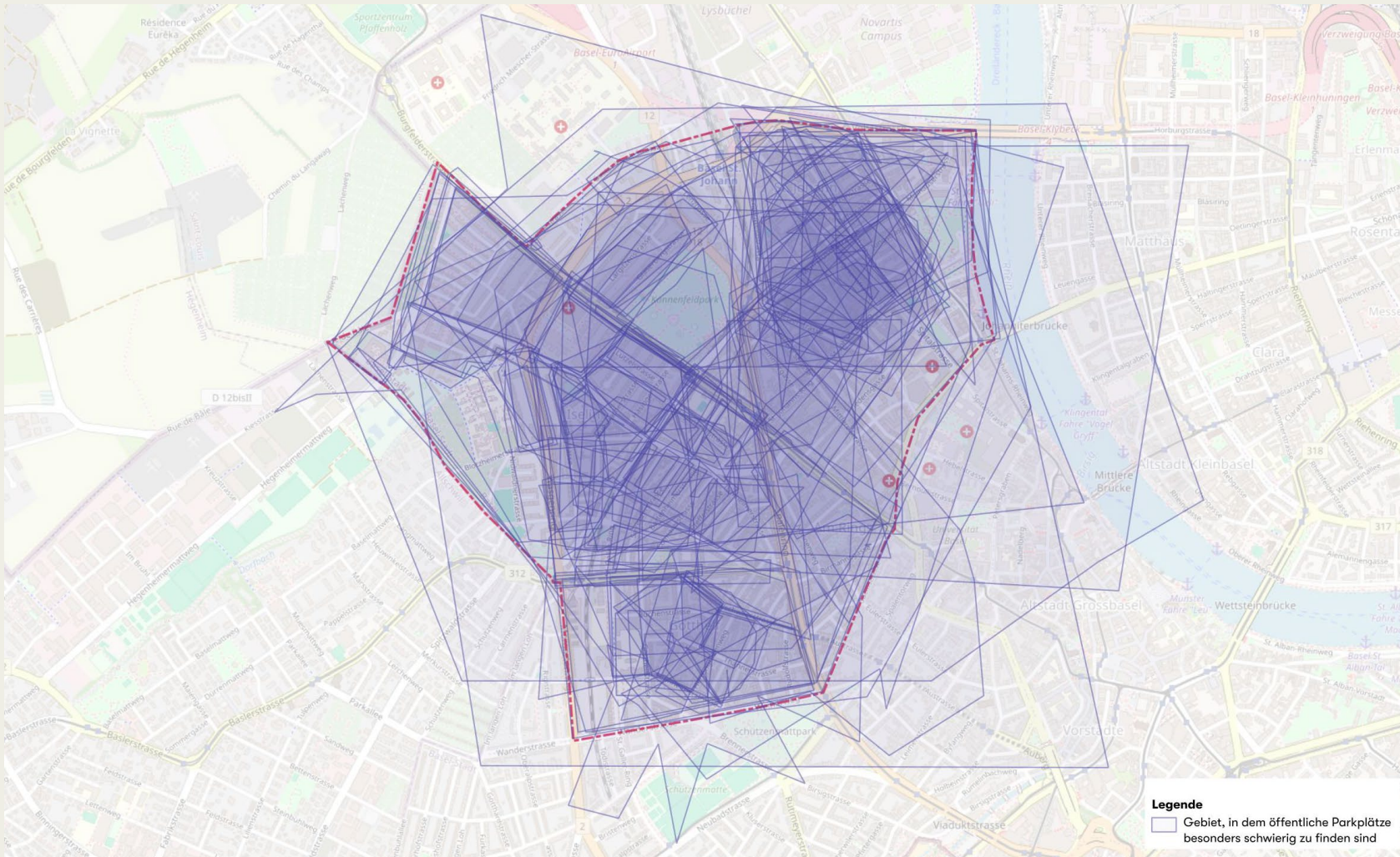
60 % der Autobesitzenden ist nicht einverstanden, dass Flächen des Autoverkehrs vermehrt für andere Nutzungen zur Verfügung stehen sollten. Rund 30 % der Autobesitzenden ist einverstanden.
85 % der Personen, die kein eigenes Auto besitzen, stimmen der Frage zu.

«Gibt es Gebiete, in denen es besonders schwierig ist, einen öffentlichen Autoparkplatz zu finden?»

98 Umfrageteilnehmende haben 126 verschiedene Gebiete lokalisiert.

Aufgrund der sehr zahlreichen eingezeichneten Gebiete lassen sich keine eindeutigen Orte identifizieren, in denen es besonders schwierig ist, einen öffentlichen Autoparkplatz zu finden. Tendenziell lassen sich jedoch Gebiete nordöstlich und südwestlich des Kannenfeldparks sowie östlich des Gotthelfplatzes lokalisieren.

Die Antwortvielfalt kann darauf hindeuten, dass die aktuelle Nachfrage nach Autoparkplätzen im gesamten Perimeter hoch ist.



«Kennen Sie bestehende (private) Autoparkierungsanlagen, die regelmässig oder zeitweise (tageszeiten- oder wochentagabhängig) leer stehen? (Mehrfachnennung möglich)
Wann ist diese Parkierungsanlage unterbelegt?»

26 Umfrageteilnehmende haben 38 Orte markiert.

Es wurden mehrere Orte mit freien Parkplätzen genannt, wo bspw. Schilder auf freie Parkplätze hinweisen. Zudem wurden Parkplätze für Kundschaft oder Mitarbeitende von Unternehmen genannt (Coop, Novartis, Aldi).

Als Eigentümer:in werden u.a. genannt:

- Novartis
- Kanton
- Livit
- Immobilien Basel-Stadt
- The Real Project
- Stiftung Habitat
- Genossenschaften
- Polizei
- Private

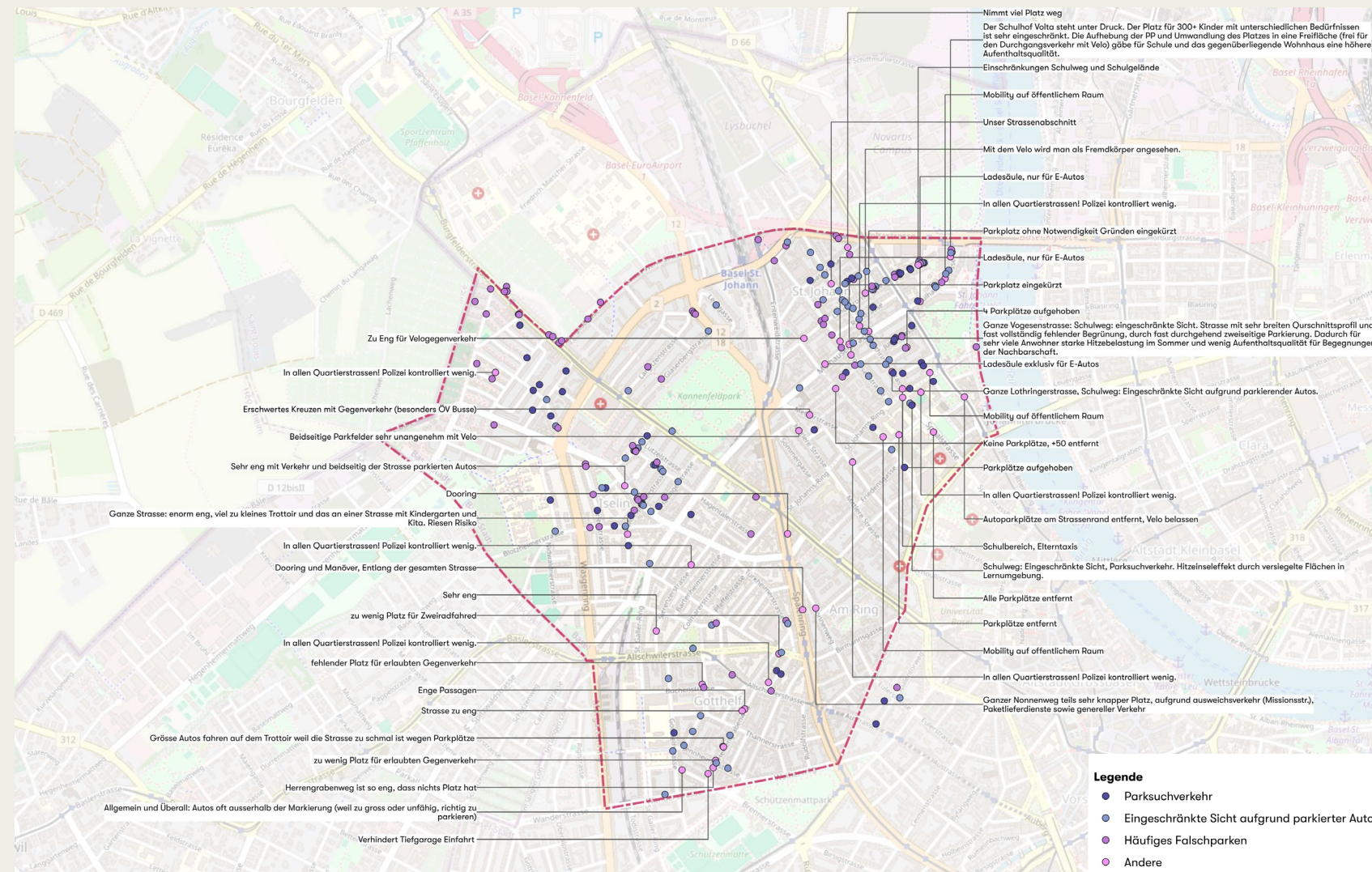


«Gibt es Orte, an denen parkierte Autos besonders stören?»

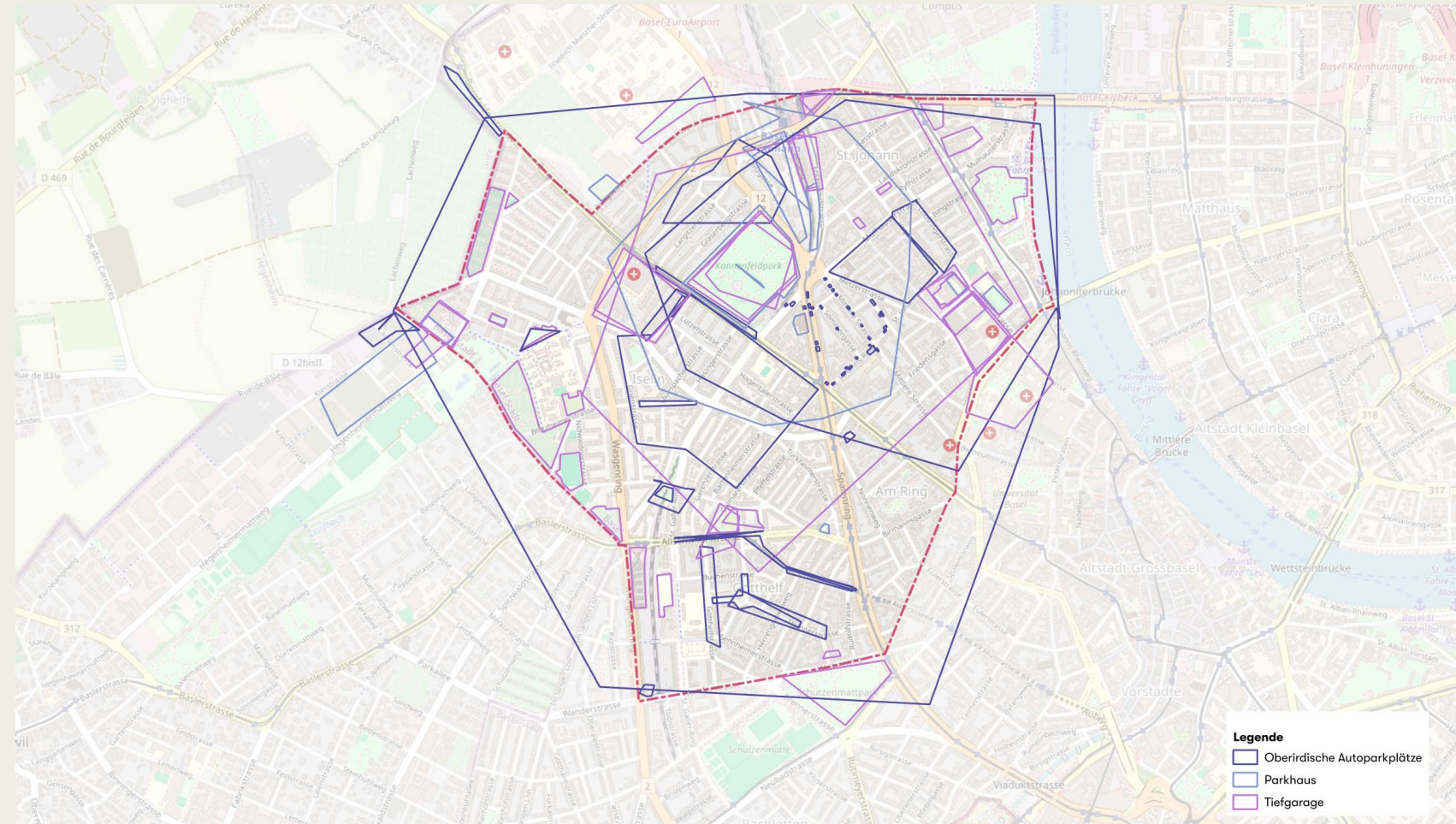
59 Umfrageteilnehmende haben 276 Orte markiert.

Es werden insbesondere folgende Bereiche genannt:

- Zwischen Elsässerstrasse und Vogesenstrasse → genannt werden v.a. eingeschränkte Sicht aufgrund parkierter Autos und häufiges Falschparken
- Zwischen dem Gotthelfplatz und Herrengrabenweg → genannt werden v.a. eingeschränkte Sicht aufgrund parkierter Autos und enge Platzverhältnisse
- Im Gebiet zwischen den Haltestellen Ensisheimerstrasse und Blotzheimerstrasse → genannt werden v.a. eingeschränkte Sicht aufgrund parkierter Autos und häufiges Falschparken
- Am Stadteingang an der Burgfelderstrasse → genannt wird v.a. häufiges Falschparken



«Gibt es Gebiete, in denen Sie Potenzial für neue oder erweiterte Auto-Parkierungsangebote auf privatem Grund (Quartierparkings) sehen? (Mehrfachnennung möglich)»



42 Umfrageteilnehmende haben 110 Gebiete markiert

Es werden diverse Gebiete mit Potenzial wahrgenommen, darunter:

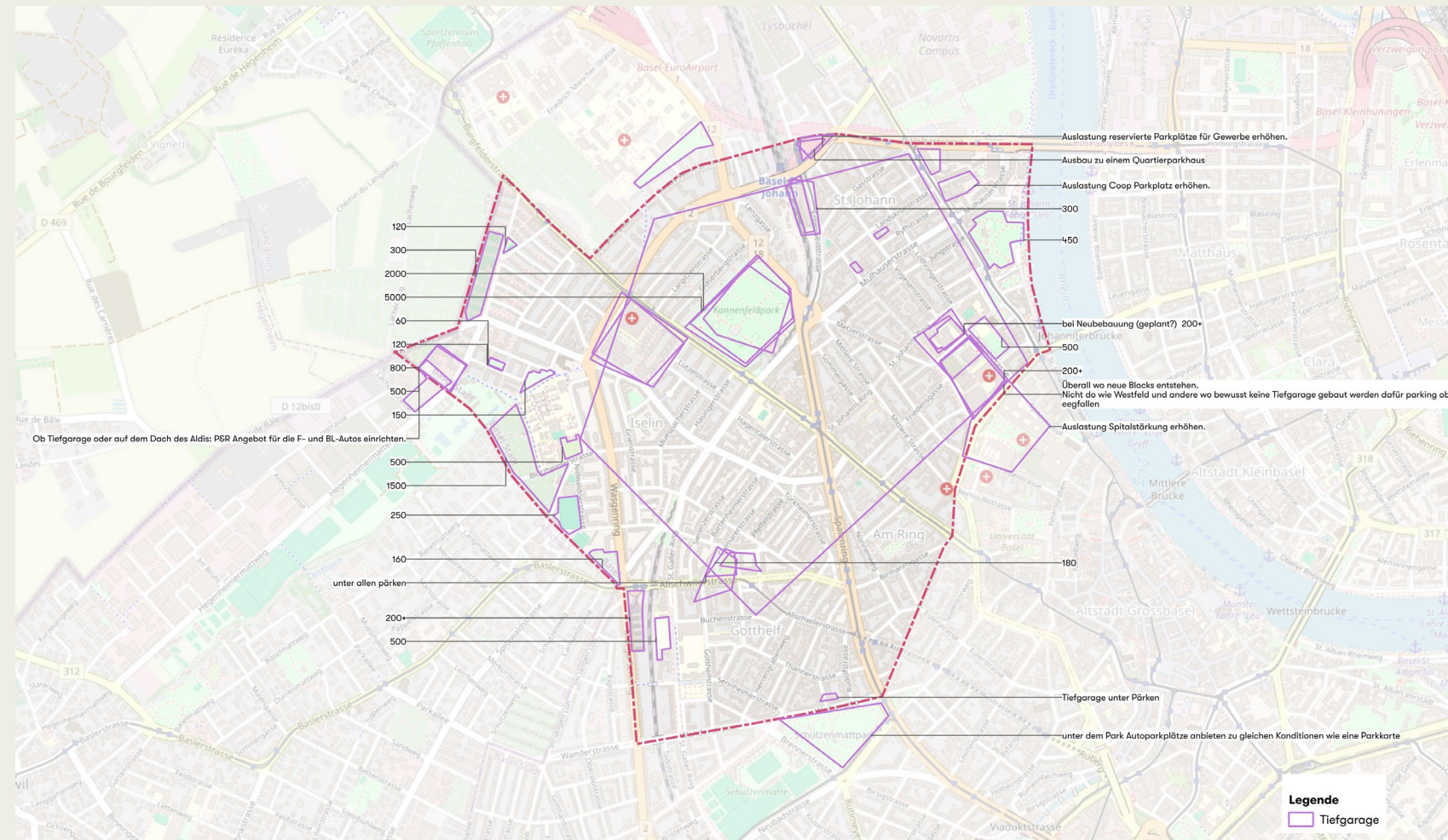
- Freiräume / Parks
- Rund um das Felix-Platter-Spital
- Im Bereich des Universitäts-Kinderspitals
- Beim Bahnhof Basel St. Johann
- Beim Gewerbegebiet Bachgraben
- Bei der Oekolampad-Anlage ³³

Für die Übersichtlichkeit werden in dieser Karte ausschliesslich diejenigen Gebiete dargestellt, welche ein Potenzial für oberirdische Autoparkplätze oder Parkhäuser aufweisen. Die Antworten zu Tiefgaragen sind auf der nachfolgenden Seite abgebildet.



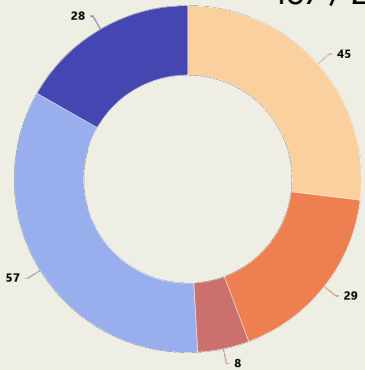
«Gibt es Gebiete, in denen Sie Potenzial für neue oder erweiterte Auto-Parkierungsangebote auf privatem Grund (Quartierparkings) sehen? (Mehrfachnennung möglich)
Wie viele Autoparkplätze könnten dort ca. erstellt werden?»

Für die Übersichtlichkeit werden in dieser Karte ausschliesslich diejenigen Gebiete dargestellt, welche ein Potenzial für Tiefgaragen aufweisen. Die Antworten zu oberirdischen Abstellplätzen und Parkhäusern sind auf der vorherigen Seite abgebildet.

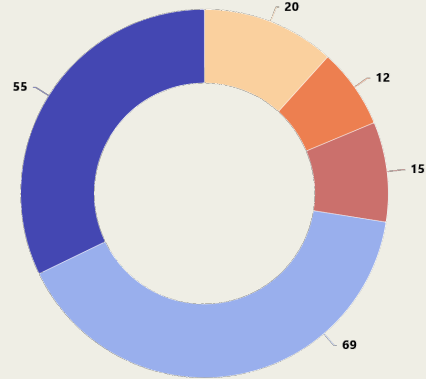


«Welche Instrumente sind aus Ihrer Sicht wirkungsvoll, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

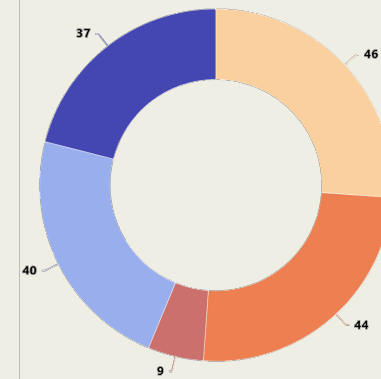
Mehrfachnutzung von privaten Autoparkplätzen
167 / 280



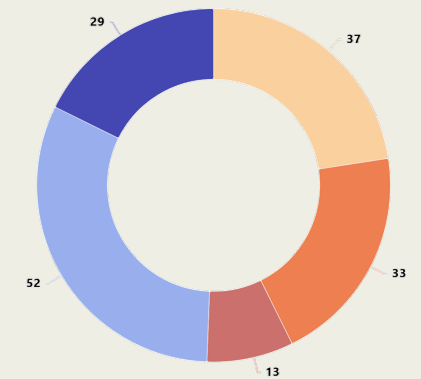
Realisierung von Quartierparkings
171 / 280



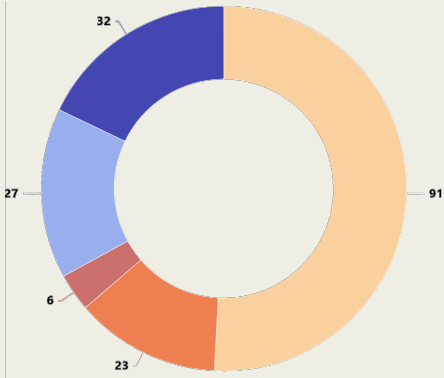
Ausbau von Car-Sharing Angeboten
175 / 280



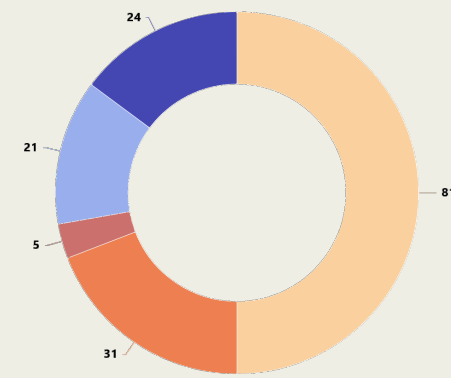
Digitales Parkleitsystem
164 / 280



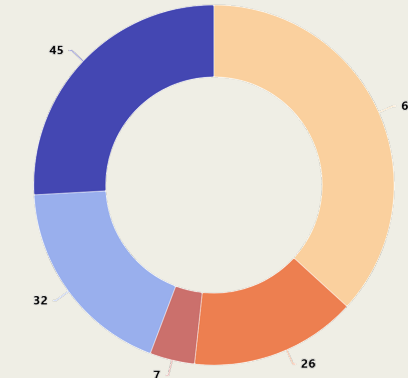
Höhere Parkpreise für Anwohnende und Besuchende
179 / 280



Ausbau von Bike-Sharing (inkl. Cargo-Bikes)
162 / 280



Verbesserung der Veloabstellmöglichkeiten
174 / 280



1 (Wenig wirkungsvoll) 2 3 4 5 (Sehr wirkungsvoll)

Eher wirkungsvoll werden bewertet:
Mehrfachnutzung, Quartierparkings,
digitales Parkleitsystem

Eher weniger wirkungsvoll werden
bewertet:
Höhere Parkpreise, Ausbau von Bike-Sharing

«Welche Instrumente sind aus Ihrer Sicht wirkungsvoll, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

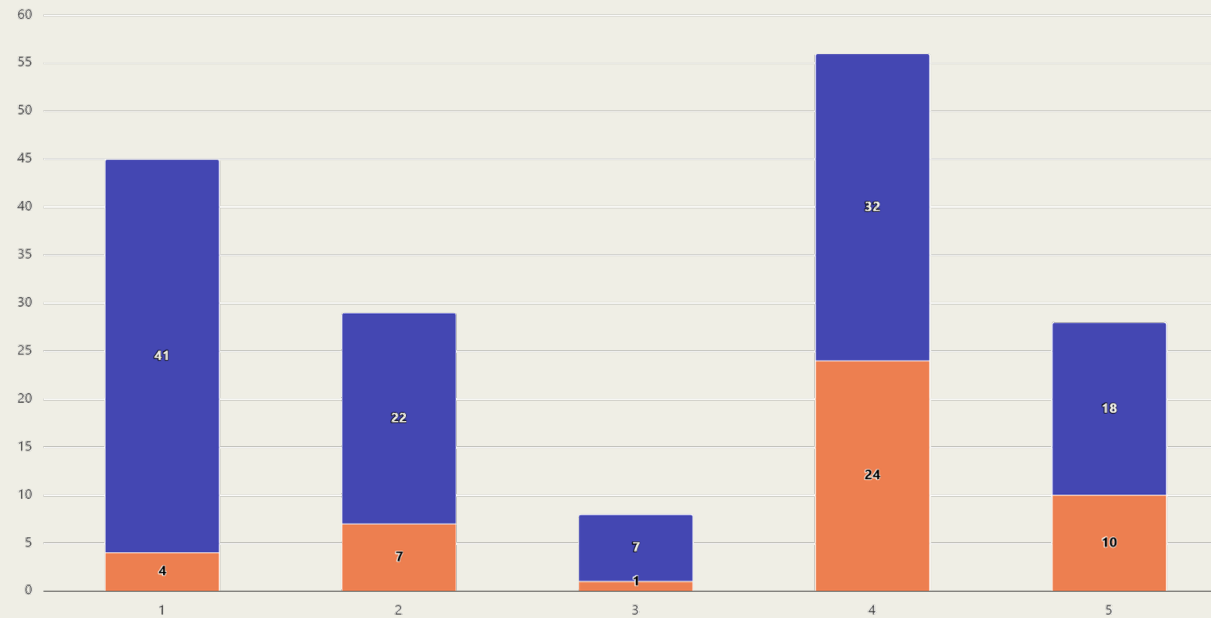
1 = wenig wirkungsvoll

5 = sehr wirkungsvoll

● = Teilnehmende, die ein privates Auto besitzen

● = Teilnehmende, die kein Auto besitzen

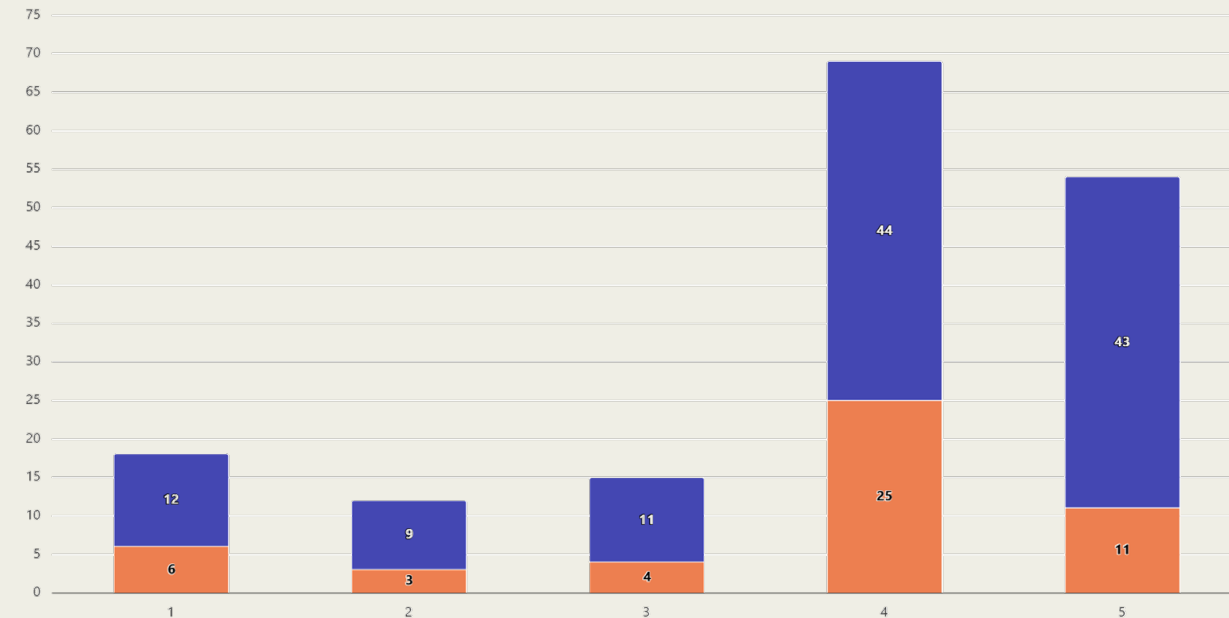
Mehrfachnutzung von privaten Autoparkplätzen



Autobesitzende bewerten die Mehrfachnutzung eher weniger wirkungsvoll.

Nicht-Autobesitzende bewerten die Mehrfachnutzung eher wirkungsvoll.

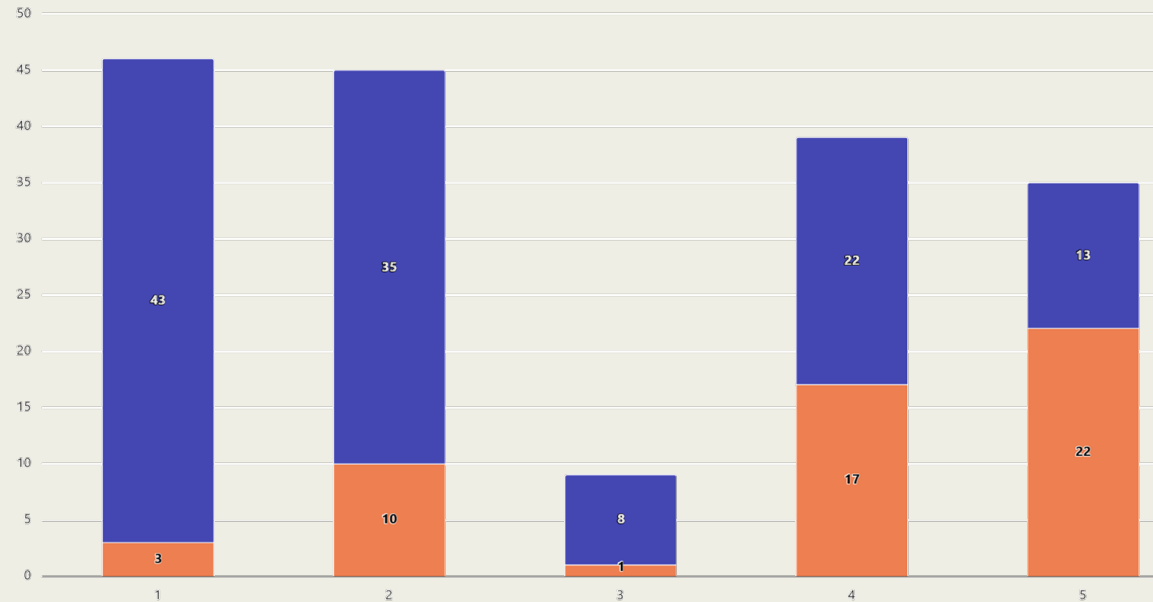
Realisierung von Quartierparkings



Autobesitzende und Nicht-Autobesitzende bewerten Quartierparkings eher bis sehr wirkungsvoll.

«Welche Instrumente sind aus Ihrer Sicht wirkungsvoll, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

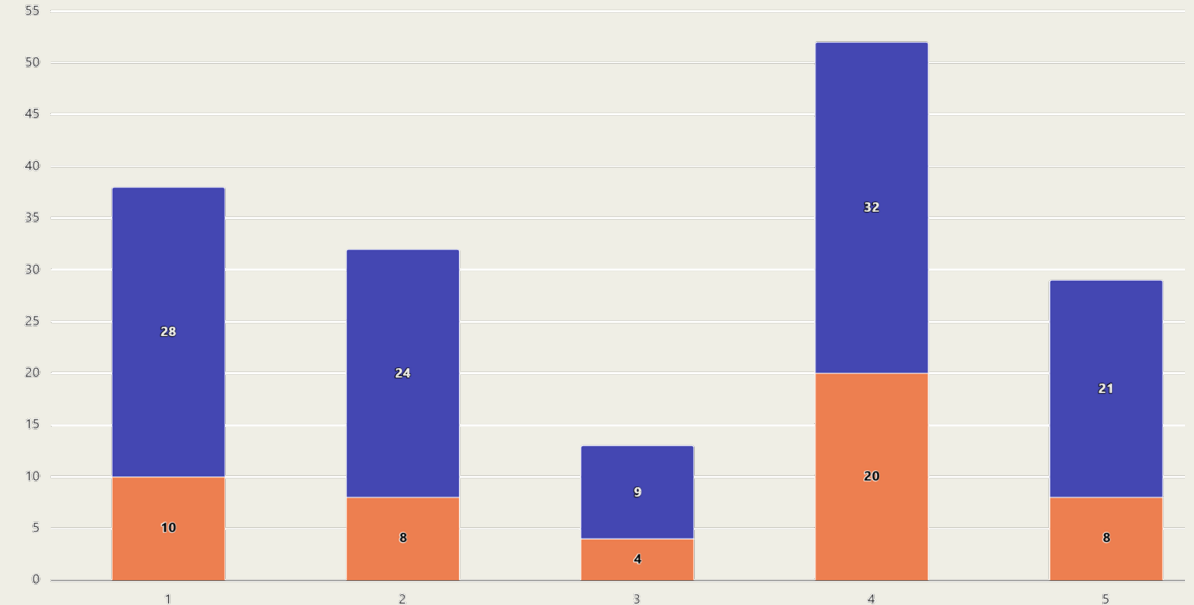
Ausbau von Car-Sharing Angeboten



Autobesitzende bewerten den Ausbau von Car-Sharing eher weniger wirkungsvoll.

Nicht-Autobesitzende bewerten den Ausbau von Car-Sharing eher wirkungsvoll.

Digitales Parkleitsystem



Bei den Autobesitzenden zeigt sich keine eindeutige Tendenz bei der Wirkung von digitalen Parkleitsystemen.

Nicht-Autobesitzende bewerten digitale Parkleitsysteme eher wirkungsvoll.

1 = wenig wirkungsvoll

5 = sehr wirkungsvoll

● = Teilnehmende, die ein privates Auto besitzen

● = Teilnehmende, die kein Auto besitzen

«Welche Instrumente sind aus Ihrer Sicht wirkungsvoll, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

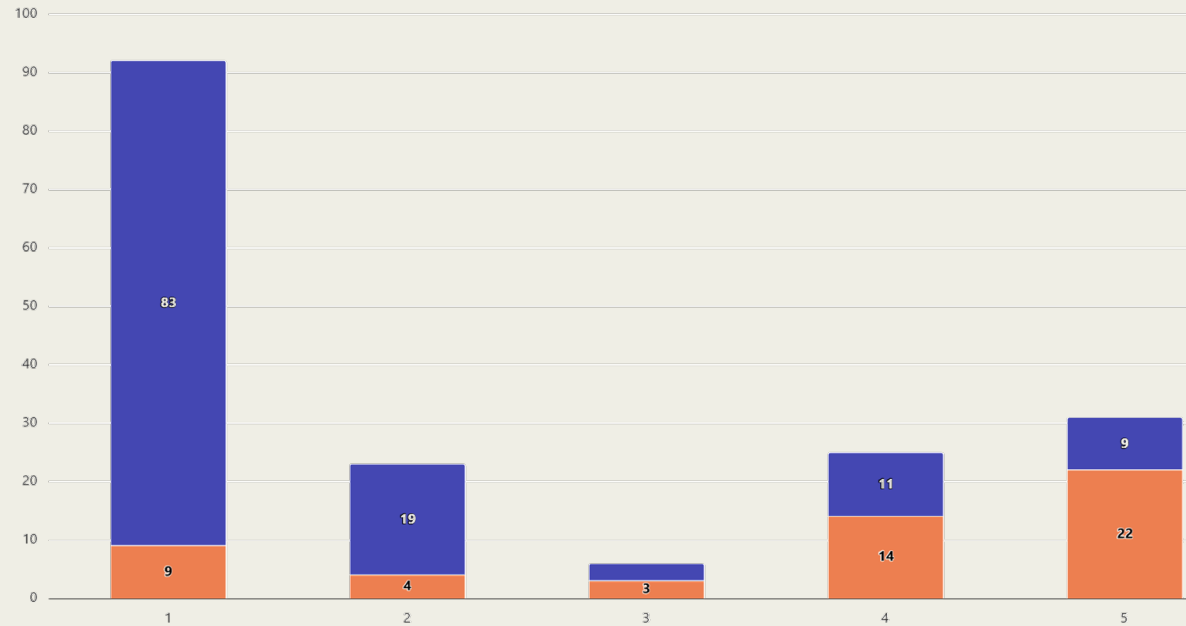
1 = wenig wirkungsvoll

5 = sehr wirkungsvoll

● = Teilnehmende, die ein privates Auto besitzen

● = Teilnehmende, die kein Auto besitzen

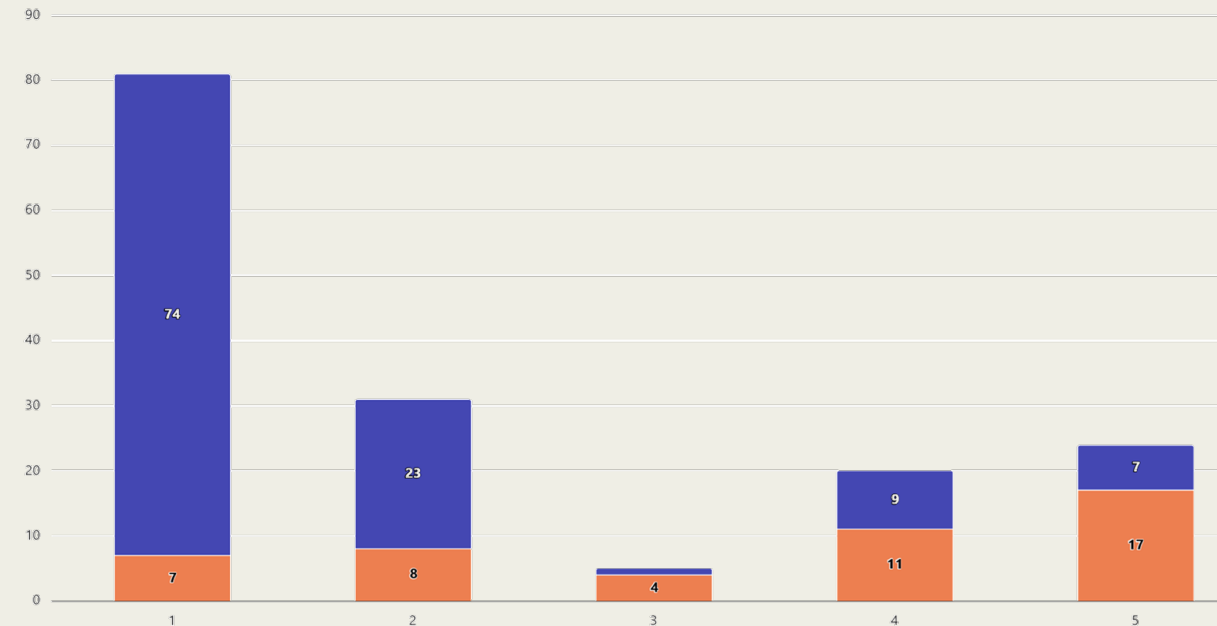
Höhere Parkpreise für Anwohner:innen und Besuchende



Autobesitzende bewerten höhere Parkpreise eher weniger wirkungsvoll.

Nicht-Autobesitzende bewerten höhere Parkpreise eher wirkungsvoll.

Ausbau von Bike-Sharing (inkl. Cargo-Bikes)



Autobesitzende bewerten den Ausbau von Bike-Sharing eher weniger wirkungsvoll.

Nicht-Autobesitzende bewerten den Ausbau von Bikesharing eher wirkungsvoll.

«Welche Instrumente sind aus Ihrer Sicht wirkungsvoll, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

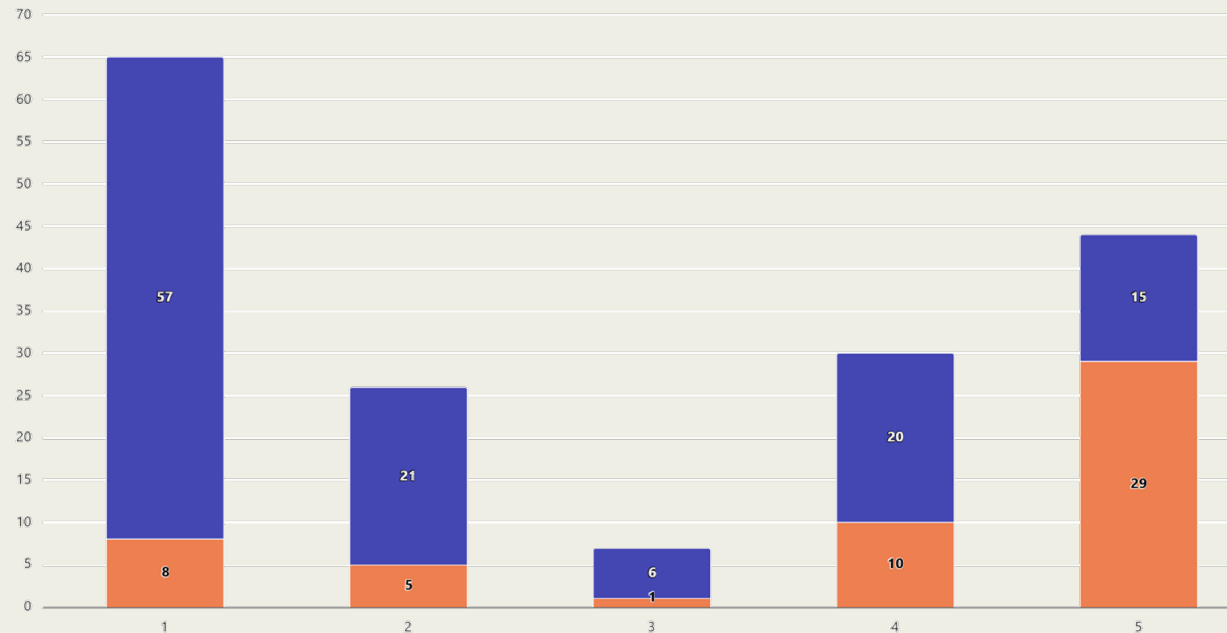
1 = wenig wirkungsvoll

5 = sehr wirkungsvoll

● = Teilnehmende, die ein privates Auto besitzen

● = Teilnehmende, die kein Auto besitzen

Verbesserung der Veloabstellmöglichkeiten



Autobesitzende bewerten eine Verbesserung der Veloabstellmöglichkeiten eher weniger wirkungsvoll.

Nicht-Autobesitzende bewerten eine Verbesserung der Veloabstellmöglichkeiten eher wirkungsvoll.

Fazit zu den verschiedenen Instrumenten:

Die Auswertung macht sichtbar, dass Autobesitzende und Nicht-Autobesitzende die genannten Instrumente meist sehr unterschiedlich beurteilen. Die Antworten bewegen sich auf der Skala oftmals in entgegengesetzte Richtungen, was auf unterschiedliche Bedürfnisse und Interessen hindeutet.

«Gibt es andere Instrumente, die aus Ihrer Sicht sehr wirkungsvoll sind, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

Zusammenfassung der wesentlichen Themen (1/2):

- **Tiefgaragen / Quartierparkings bauen**

Insbesondere zahlreiche Autobesitzende fordern den Bau von Tiefgaragen, unterirdischen Quartierparkings oder grösseren Parkhäusern (z. B. unter Parks oder beim Messeareal). Es wird dabei insbesondere gefordert, dass diese Angebote zu erschwinglichen Preisen (ähnlich wie die Parkkarte) angeboten werden. Es soll kein Abbau von Parkplätzen erfolgen.

- **Alternativen zum Auto fördern**

Mehrere Antworten insbesondere von Nicht-Autobesitzenden verlangen Massnahmen, wie z. B. einen attraktiveren und günstigeren öffentlichen Verkehr, teils sogar kostenlosen ÖV, um den Umstieg vom Auto realistisch zu gestalten. Auch Park & Ride Angebote besonders für Grenzgänger:innen sowie die Förderung von Velo, Tempo-30-Zonen und autofreie / verkehrsberuhigte Quartiersstrassen werden genannt.

- **Verzicht auf die Verlagerung von Parkierungsflächen**

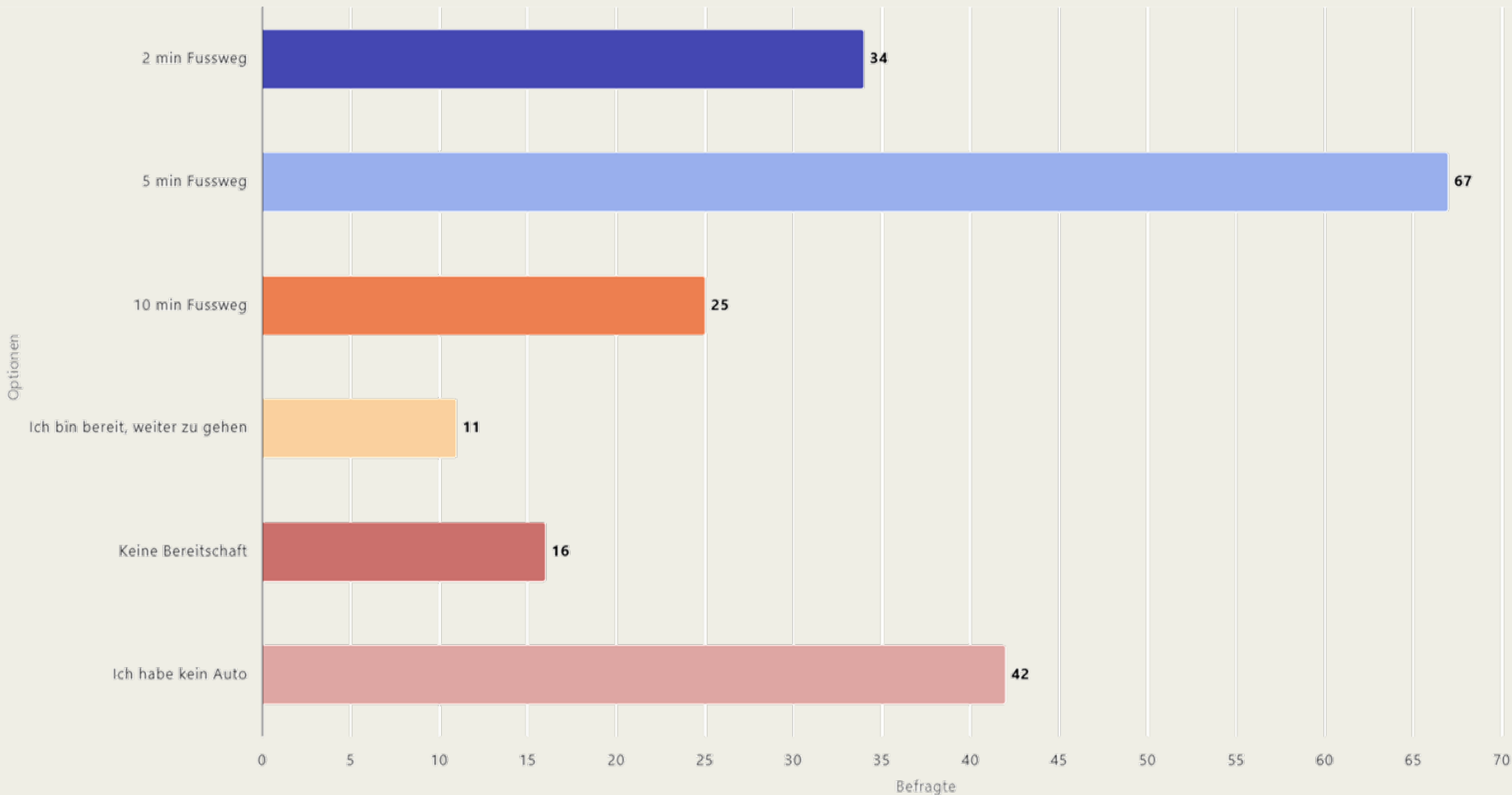
Einzelne Autobesitzende stellen in Frage, ob eine Verlagerung der Parkierung vom öffentlichen in den privaten Raum notwendig ist.

«Gibt es andere Instrumente, die aus Ihrer Sicht sehr wirkungsvoll sind, um die Verlagerung der Autoparkierung zu erreichen?»

Zusammenfassung der wesentlichen Themen (2/2):

- **Höhere Preise und Abgaben für Autofahrende**
Diverse Vorschläge von Autobesitzenden und Nicht-Autobesitzenden: kostendeckende Parkgebühren auf öffentlichem Grund, Mobility Pricing, gestaffelte Preise nach Fahrzeuggrösse/-gewicht, höhere Parkkarten-Gebühren, Mautgebühren für Grenzgänger:innen sowie die Abschaffung von Gratisparkieren.
- **Falschparkieren konsequenter kontrollieren**
Sowohl Autobesitzende als auch Nicht-Autobesitzende wünschen sich mehr Kontrollen und höhere Bussen für Falschparkierende, inklusive automatischer Überwachung und konsequentem Abschleppen – teils auch als Bedingung, wenn bestehende Parkplätze wegfallen.
- **Bestehende Parkhäuser und private Garagen besser nutzen**
Einzelne Autobesitzende schlagen vor, bestehende öffentliche Tiefgaragen oder Parkhäuser (z. B. Messe, Badischer Bahnhof, Spitäler) z. B. in den Geltungsbereich der Parkkarte aufzunehmen oder deren Auslastung anderweitig zu erhöhen.
- **Auswärtige / Grenzgänger einschränken**
Mehrere Autobesitzende und Nicht-Autobesitzende fänden es wirkungsvoll, das Parkieren für Auswärtige zu erschweren oder zu verteuern, da der Parkplatzdruck als Folge des Pendelverkehrs gesehen wird.

«Wären Sie bereit, ein Quartierparking oder einen privaten Parkplatz zu nutzen, wenn dieser nicht weiter vom Wohnort entfernt wäre als:»

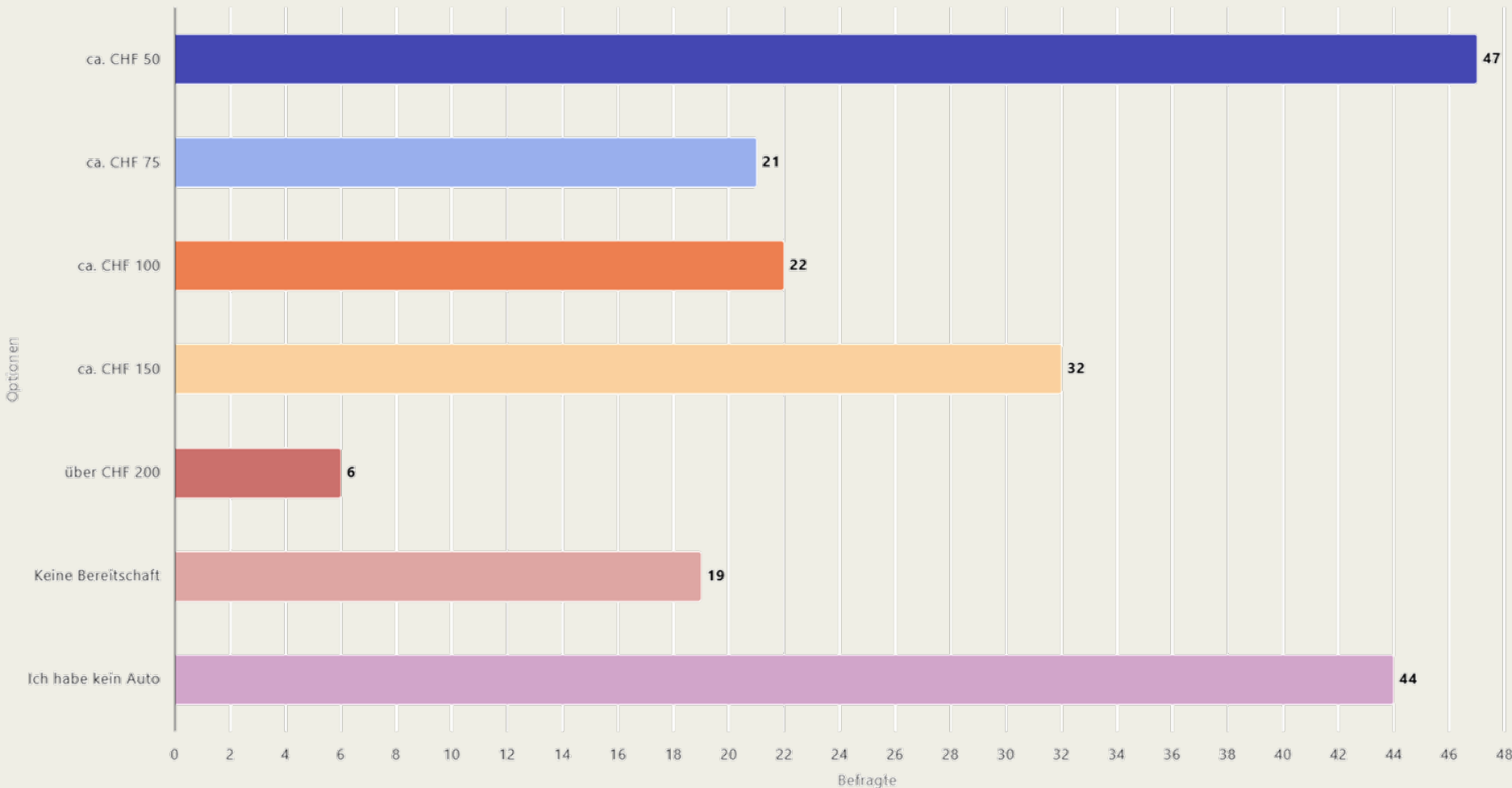


Eine Mehrheit der Teilnehmenden wäre bereit, einen Fussweg von 2-5 Minuten zum Parkplatz zu gehen.

Rund 10 % der Teilnehmenden sind nicht bereit, einen Parkplatz zu nutzen, welcher sich vom Wohnort entfernt befindet.

Rund 20% der Teilnehmenden verzichteten auf eine Angabe zur Bereitschaft mit dem Hinweis darauf, dass sie kein Auto besitzen.

«Wären Sie bereit, ein Quartierparking oder einen privaten Parkplatz zu nutzen, wenn dies monatlich nicht mehr kosten würde als:»

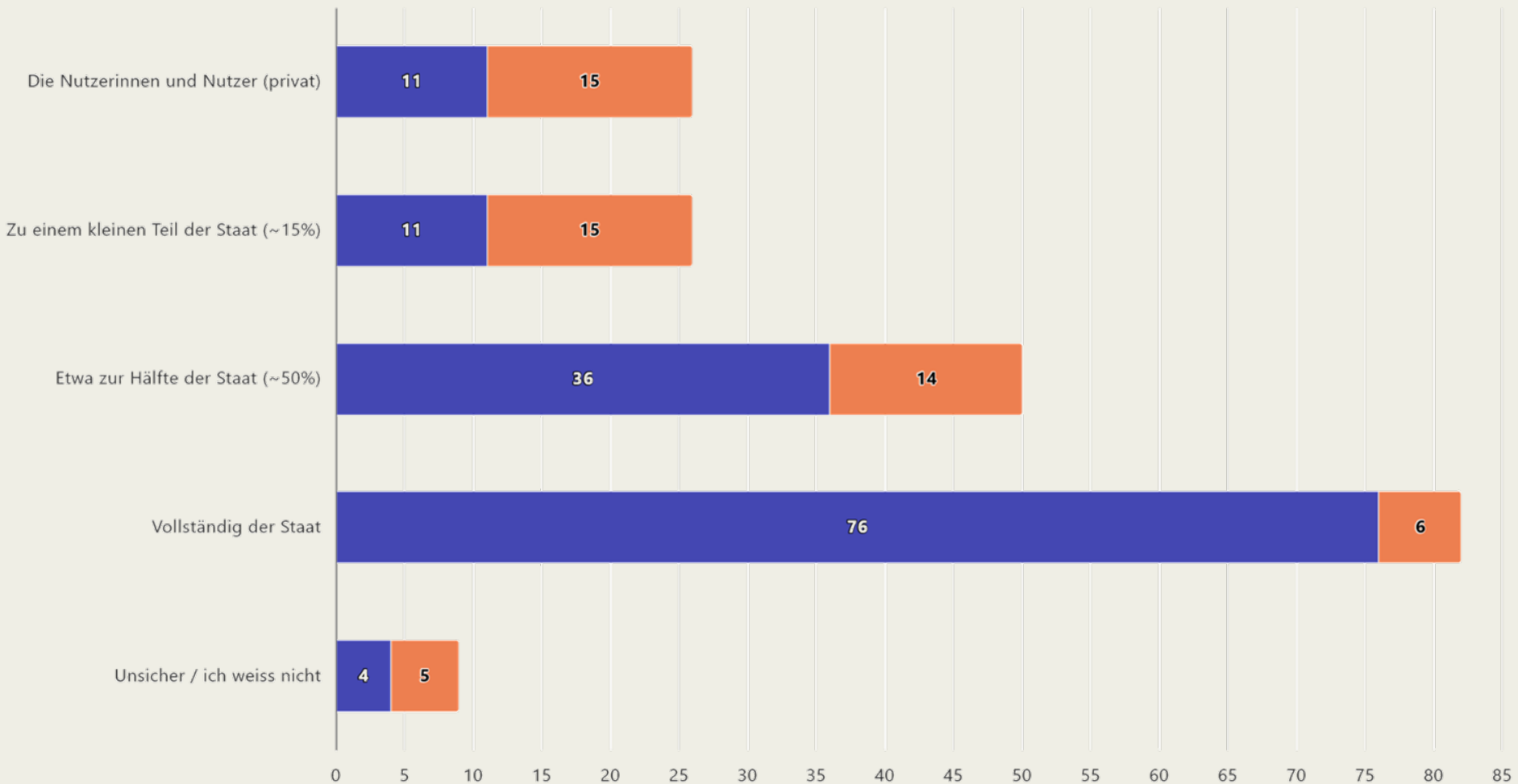


Rund 33 % der Teilnehmenden (exkl. der Antwort «Ich habe kein Auto») würden ein Quartierparking oder einen privaten Parkplatz nutzen, wenn das Angebot nicht teurer als CHF 50 wäre.

Bei monatlichen Kosten von CHF 150 für das Parkieren im Quartierparking würden nur rund 25 % der antwortenden Autobesitzenden dieses Angebot nutzen wollen.

«Wer soll den Bau von Quartierparkings hauptsächlich bezahlen?»

- = Teilnehmende, die ein privates Auto besitzen
- = Teilnehmende, die kein Auto besitzen



Rund 45 % der Teilnehmenden spricht sich für eine vollständig staatliche Finanzierung von Quartierparkings aus, wobei diese Antwort fast ausschliesslich von Autobesitzenden gegeben wurde.

Rund 25 % der Teilnehmenden spricht sich für eine vollständig oder überwiegend private Finanzierung aus. Diese Position wird von mehr als der Hälfte der teilnehmenden Nicht-Autobesitzenden vertreten.

«Was ist Ihnen beim Thema Parkieren im Quartier besonders wichtig, das Sie uns noch mitteilen möchten?»

Zusammenfassung der wesentlichen Themen (1/2):

- **Sicherheit im Verkehr / Kinder / Fussgänger**

Es wird von Nicht-Autobesitzenden sehr häufig angemerkt, dass Gefahrensituationen aufgrund von parkierten Autos auf Trottoirs, in Kurven oder in der Nähe von Kreuzungen bestehen. Auch rücksichtsloses Fahrverhalten von Auto- und Velofahrenden wird thematisiert. Sichere Velowege und Tempo-30 bzw. Tempo-20-Zonen sollen gefördert werden.

- **Flächengerechtigkeit**

Einige Nicht-Autobesitzende kritisieren, dass private Autos unverhältnismässig viel Fläche der Allmend belegen, die eigentlich allen Bürger:innen zusteht. Es wird gefordert, dass der öffentliche Raum umverteilt wird zugunsten von Grünflächen, Begegnungszonen o.ä.

- **Begrünung / Aufwertung des öffentlichen Raums**

Eng verbunden damit wird von Nicht-Autobesitzenden mehrfach genannt, dass sinnvoll genutzte Flächen entstehen sollen, wenn Parkplätze wegfallen (Grünflächen, Spielmöglichkeiten etc.).

- **Falschparkieren**

Insbesondere mehrere Nicht-Autobesitzende, merken an, dass Falschparkieren zu wenig konsequent gebüsst wird.

«Was ist Ihnen beim Thema Parkieren im Quartier besonders wichtig, das Sie uns noch mitteilen möchten?»

Zusammenfassung der wesentlichen Themen (2/2):

- **Ablehnung von Parkplatzabbau**
Einige Personen, die ein Auto besitzen, empfinden die bisherigen Streichungen von Parkplätzen als zu weitführend und verlangen, dass der Bestand erhalten bleibt.
- **Recht auf Parkierung / Gerechtigkeit über Steuern**
Einige Autobesitzende merken an, dass ein Anrecht auf Parkraum bestehen würde, da Steuern und die Parkkarte bezahlt werden.
- **Ablehnung von Superblocks**
Die Superblock-Tests (St. Johann, Matthäus) werden von mehreren Autobesitzenden kritisiert. Vorwurf: Superblocks würden den Suchverkehr ins angrenzende Quartier verlagern und die Anwohner:innen im Umfeld wurden nicht ausreichend einbezogen.
- **Ausnahmen für Gewerbe / Handwerk / Anlieferung / weitere aufs Auto angewiesene Personen**
Es wird sowohl von Autobesitzenden als auch Nicht-Autobesitzenden mehrfach angesprochen, dass Personen, die aus triftigen Gründen auf das Auto angewiesen sind (z. B. Gewerbe, ältere Menschen, Schichtarbeitende) von Massnahmen ausgenommen werden sollten. Insbesondere seien Handwerker:innen auf lokale Parkplätze angewiesen sind, um Aufträge auszuführen. Andererseits wird berichtet, dass Firmen blaue Zonen belegen, obwohl eigene Parkflächen vorhanden wären.

Workshop I
(22.04.2026)

Online-Umfrage
(27.04.-26.05.2026)

Workshop II
(17.06.2026)

Da im Rahmen des ersten Workshops und der Online-Umfrage bereits sehr viel lokales Wissen erhoben werden konnte, wurde der zweite Workshop vom 17. Juni 2026 bewusst in einer anderen Teilnehmenden-Konstellation unter dem Motto «Lösungen finden» durchgeführt.

Neben Vertreter:innen des Quartiers, die am Workshop I teilgenommen haben, wurden gezielt Akteur:innen eingeladen, von denen ein aktiver Beitrag zur Lösungsfindung erwartet wurde. Darunter befanden sich Unternehmen mit Parkplätzen, Organisationen im Bereich Parkraumbewirtschaftung sowie Shared Mobility, Immobilienbesitzende und -verwaltungen sowie Vertretende der Politik – alle mit direktem Bezug zum Quartier. Knapp 20 Personen sind der Einladung zum Workshop gefolgt.

Das Ziel war es, die Akteure und Akteurinnen an einen Tisch zu bringen und die gesammelten Lösungsansätze gemeinsam zu diskutieren, zu konkretisieren und Lösungen aufzugleisen.

Nach einer thematischen Einführung sowie einem Rückblick auf den bisherigen Prozess folgte eine Vorstellungsrunde mit dem Ziel der Vernetzung der Anwesenden. In der anschliessenden Plenumsdiskussion («Runder Tisch») wurden Probleme, Herausforderungen und erste Lösungsansätze zur Sprache gebracht. Anschliessend konnten sich die Teilnehmenden an drei Netzwerk-Tischen zur Lösungsfindung zusammenfinden und vertieft zu verschiedenen Themen diskutieren.

- 3 Vertretende der Quartierbevölkerung, Teilnehmende aus Workshop I
- 3 Vertretende aus der Politik (Grossräte glp, SP, SVP)
- 5 Vertretende von Mobilitätslösungen (Mobility, Stellos, Parcandi)
- 5 Vertretende von Immobilien- und Parkplatzbesitzenden oder -verwaltungen (Novartis, Stiftung Habitat, Genossenschaft wohnen und mehr, Apleona)
- 3 Vertretende Kanton Basel-Stadt, Amt für Mobilität
- 3 Fachpersonen aus Planungsbüros (RAPP und urbanista.ch)

Hinweis zum Einladungsprozess: Es wurde Wert gelegt auf eine ausgewogene Zusammensetzung der Workshop-Teilnehmenden. Leider konnten diverse Liegenschaftsbesitzende, -verwaltungen und Grossparkgaragenbesitzende trotz mehrmaliger Kontaktaufnahme nicht für eine Teilnahme gewonnen werden.

Im Rahmen des runden Tisches wurden Probleme, Herausforderungen und erste Lösungsansätze zur Sprache gebracht. Für die Lösungsfindung möglicherweise relevante Aspekte waren:

- Es gibt sehr viele Stakeholder beim Thema Parkierung, was bspw. die Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen erschwert. Es wird jedoch angenommen, dass eine grundsätzliche Zustimmung zur Mehrfachnutzung von Parkplätzen besteht.
- Immobilienbesitzende und -verwaltungen sind meist zufrieden, wenn alle Parkplätze vermietet sind. Die effektive Belegung und Auslastung der Parkplätze wird (noch) nicht berücksichtigt oder angestrebt. Mehrfachnutzung und die aktive Bewirtschaftung von Parkplätzen erfordern eine andere Handhabung als eine einfache Vermietung.
- Die Verlagerung von Parkplätzen ist ein langer Prozess. Oft schafft Veränderung zunächst Abwehrreaktionen, insbesondere wenn es zu schnell geht. Das Umdenken findet aktuell statt.

Wichtige Akteur:innen

- Anbietende von Mobilitätslösungen (z. B. Parcandi, Stellos) sind mögliche Partner für die Sensibilisierung und die Entwicklung von Lösungen mit einzelnen Parkplatzbesitzenden.
- Die Bewirtschafter:innen von Parkplätzen müssen aktiviert werden, um Mehrfachnutzung voranzutreiben.

Mögliche Lösungsansätze

- Es braucht Kommunikation, Vorstösse und politische Richtungsentscheide.
- Die Eigentümer:innen werden über Optionen und Vorteile in Zusammenhang mit der Parkplatzverlagerung sowie konkret der Mehrfachnutzung von Parkplätzen informiert.
- Das Prinzip der Mehrfachnutzung braucht Erklärung und Sensibilisierung: Warum ist es «nachhaltiger», wenn mehrere Autos denselben Parkplatz nutzen?
- Daten zu den Leerständen und Auslastungen von Parkplätzen könnten eine wichtige Grundlage sein, um einen Überblick über das effektive Parkplatzpotenzial zu haben.
- Parkplatzpooling (Mehrfachvermietung ohne fixe Parkplatzzuteilung) kann zu einer hohen Akzeptanz führen, da Parkplätze effizient genutzt werden können, während eine gute Verfügbarkeit von Parkierungsmöglichkeiten sichergestellt ist
- Carsharing (z. B. Mobility) kann das Quartier entlasten. Laut einer Studie ersetzt ein Mobility-Auto im Schnitt rund 18 Autos. In der Stadt Basel werden laut Studie sogar rund 23 Autos ersetzt. Damit Carsharing genutzt wird, braucht es aber Standorte in Wohnortnähe.
- Strategien aus anderen Städten können als Vorbild genommen werden (z. B. rigide Abschlepp- und Bussen-Praxis in Brighton)

Sonstiges

- Wahrnehmung: gedeckte Parkplätze sind inzwischen gefragter als offene Parkplätze im Strassenraum
- Es braucht die Unterscheidung von Parkplatzbedarfen: Verkehr von Gewerbetreibenden, Krankentransport, Transport für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch Campingfahrzeuge, die nur selten benutzt werden → Qualität statt nur Quantität des Parkplatzbedarfs
- Vorteil von Mehrfachnutzung im Vergleich zu einfach vermieteten und fix zugewiesenen Parkplätzen aus Sicht von Immobilienverwaltenden ist, dass private Gegenstände wie z. B. Autoreifen weniger auf den Parkplätzen deponiert werden (Thema Brandschutz)
- Parkplätze müssen auch fürs kleine Portemonnaie erschwinglich sein
- Als erschwerender Faktor kommt hinzu, dass die Fahrzeuggrössen im Vergleich zu früher zugenommen haben, weshalb ältere Garagen oft auf kleinere Autos ausgelegt sind und dadurch nicht mehr oder nur erschwert genutzt werden können

Netzwerk-Tisch 1

Welche Quick Wins im Zusammenhang mit der Verlagerung der Parkierung könnte es aus Ihrer Sicht geben und was oder wen braucht es für die Realisierung?

Quick Win Idee: Auf Eigentümer:innen zugehen

- Mobilitätslösungs-Anbietende (z. B. Parcandi), die Stadt sowie der Kanton Basel sollten auf Eigentümer:innen zugehen und Ihnen die Vorteile von z. B. Mehrfachnutzungen kommunizieren.
- Als nächste Schritte werden Anreize (z. B. über Gesetze), die Einflussnahme in Bauprojekte, technische Ausstattung von Parkierungsanlagen sowie die Unterstützung durch den Kanton (finanziell, personell, Know-how) genannt.
- Die Teilnehmenden persönlich könnten einen Beitrag leisten, indem sie z. B. die Gebäudeverwaltung informieren, wenn ein Parkplatz für eine längere Zeit leer steht.

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

Quick Win Idee: Auf Eigentümer zugehen

- 1 Wer muss mitmachen, damit es funktioniert?**
Parcandi, Stadt (hat Infos zu Eigentümern), Kanton (ist in der Verantwortung)
- 2 Wie kann dafür gesorgt werden, dass diese mitmachen?**
~~Gesetze~~ Incentives setzen
- 3 Was ist der nächste Schritt – und wer macht ihn?**
Anreize für Eigentümer -> Gesetze?
Einflussnahme in Bauprojekte -> Lösungsansätze von Anfang an mitdenken + einfordern
Parkierungsanlagen mit entsprechender Technik ausstatten
Unterstützung vom Kanton (finanziell, personell, know-how)
- 4 Welchen Beitrag kann «ich» dafür leisten – bis wann und mit welcher Unterstützung?**
Verwaltung des Gebäudes über Leerstand informieren

Netzwerk-Tisch 1

Welche Quick Wins im Zusammenhang mit der Verlagerung der Parkierung könnte es aus Ihrer Sicht geben und was oder wen braucht es für die Realisierung?

Quick Win Idee: Kanton als Vorbild (bei Bauprojekten)

- Der Kanton sollte eigene Flächen im Quartier so entwickeln, dass Parkierung effizient genutzt werden kann
- Weitere Akteure: Parcandi, Spitäler, Schule oder weitere Einrichtungen der öffentlichen Hand mit Parkplatzkapazitäten
- Es braucht als nächsten Schritt Schulungen und gute Praxisbeispiele, um das Know-how aufzubauen

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

Quick Win Idee: Kanton als Vorbild (bei Bauprojekten)

- 1** Wer muss mitmachen, damit es funktioniert?
Kanton, Parcandi, Spitäler, Schulen, weitere Akteure der öffentl. Hand mit Parkplatzkapazitäten
- 2** Wie kann dafür gesorgt werden, dass diese mitmachen?
- 3** Was ist der nächste Schritt – und wer macht ihn?
Schulungen, Praxisbeispiele
- 4** Welchen Beitrag kann «ich» dafür leisten – bis wann und mit welcher Unterstützung?

Die Bewertung erfolgte gemäss der Skala auf dem Bild rechts. Zudem wurden folgende Begründungen für die Lösungsansätze genannt:

- a. Höhere Parkpreise
 - Allmend
 - Sehr wirkungsvoll, aber nicht sozial verträglich (Differenzierung, Bedingungen für Parkplatz knüpfen)
- b. Mehr Kontrollen gegen Falschparkieren
 - «Falschparkieren ist Symptom von zu wenigen Parkplätzen»
- c. Ausbau von Bike-Sharing und Car-Sharing
 - Im urbanen Umfeld

Netzwerk-Tisch 2: Lösungsansätze

1 Wie bewerten Sie die Wirkung der folgenden Lösungsansätze? Welche sollten weiterverfolgt werden? Geben Sie Ihre Einschätzung auf der Skala ab und notieren Sie stichwortartig Ihre Begründung:

a. Höhere Parkpreise *Altkern sehr wirkungsvoll, aber nicht so sehr verträglich (Differenzierung Bedingungen für Parkpreise)*

b. mehr Kontrollen gegen Falschparkieren *Falschparkieren ist Symptom von zu wenigen Parkplätzen*

c. Einschränkungen für Auswärtige

d. Ausbau von Bike-Sharing und Car-Sharing *im urbanen Umfeld*

e. Verbesserung der Veloabstellmöglichkeiten

Netzwerk-Tisch 2:

Gibt es weitere sinnvolle Lösungsansätze für die Verlagerung der Parkierung?

- Sharing im Privaten
- Parkkarten nur für einzelne Strassen oder Zeiten (nachts/tagsüber/am Wochenende)
- Bevorzugung von Gewerbe
- Möglichkeiten vorweisen, dass man einen Parkplatz auf Privatgrund hat, um ein Auto anzumelden
- Konkurrenzierung von Anwohnenden durch Pendelnde (Kurzzeit- vs. Langzeitparkierung) → Bevorzugung von Anwohnenden bei Vergabe von privaten Parkplätzen
- Elektronische Leitsysteme

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

- Sharing im Privaten

Netzwerk-Tisch 2: Lösungsansätze

- Parkkarten nur für einzelne Strassen od. Zeiten (nachts/tagsüber/am Wochenende)

2 Gibt es weitere sinnvolle Lösungsansätze für die Verlagerung der Parkierung?

- Bevorzugung von Gewerbe
- Möglichkeiten vorweisen, dass man einen Parkplatz auf Privatgrund hat, um Auto anzumelden
- Konkurrenzierung von Anwohnenden durch Pendelnde → Kurzzeit vs. Langzeit
→ Bevorzugung von Anwohnenden bei Vergabe von privaten Parkplätzen
- Elektronische Leitsysteme in Verbindung mit

Netzwerk-Tisch 3:

Wie können die Ansätze eines Quartierparkings sowie von Mehrfachnutzungen von privaten Parkplätzen weiterverfolgt und konkretisiert werden?

- Insbesondere Genossenschaften könnten Projekte wie Quartierparkings oder Mehrfachnutzungen umsetzen
- Über Anreize und Subventionen kann Überzeugungsarbeit geleistet werden. Ausserdem sollten Neubauten angeregt sowie Nachtabos (inkl. Lösungen bei «Krankheit») angeboten werden
- Als nächsten Schritt sollte bei anstehenden Renovationen planerische Unterstützung erfolgen, um die Ansätze umzusetzen

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

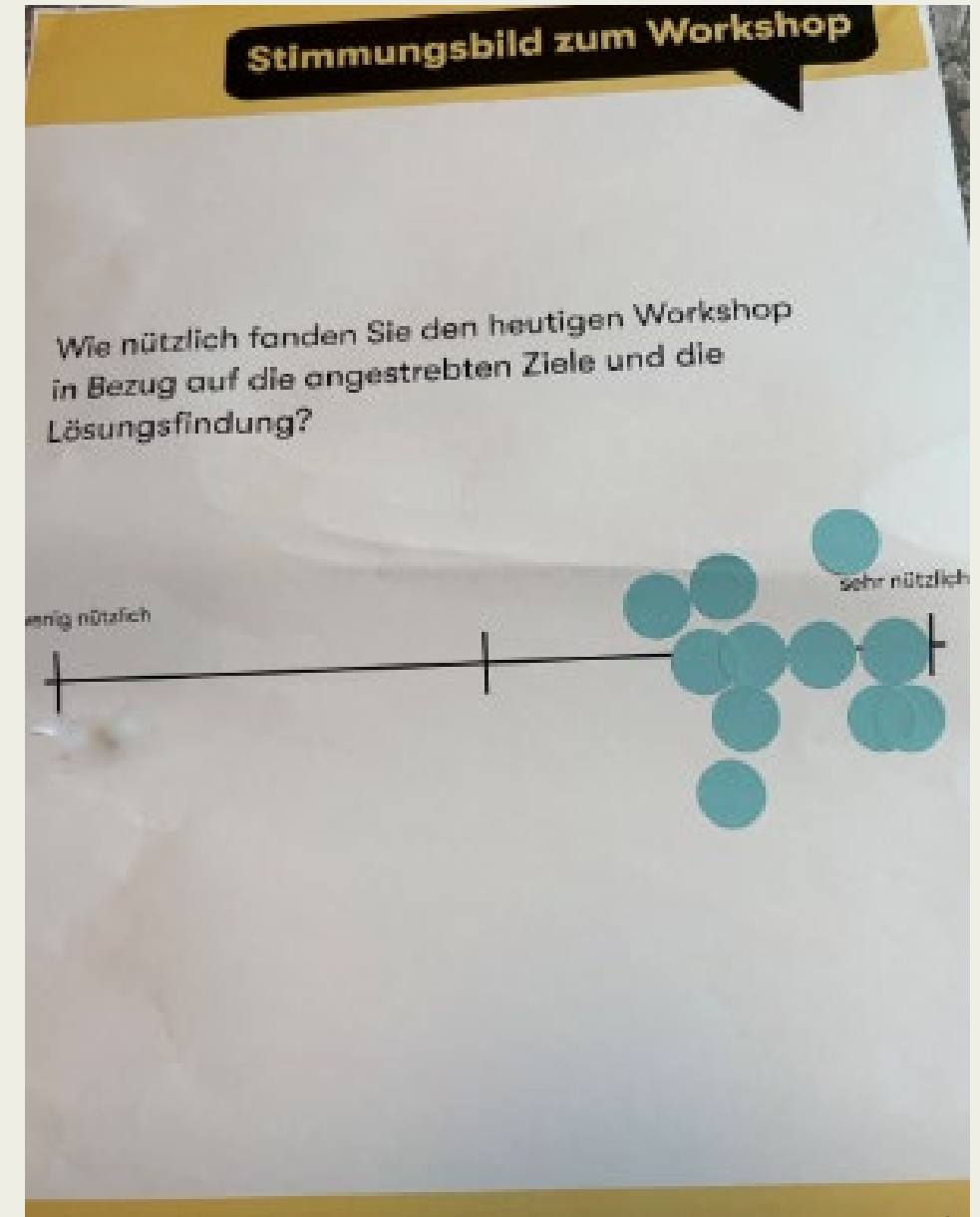
Netzwerk-Tisch 3: Quartierparking & Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen

Wie können die Ansätze eines Quartierparkings sowie von Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen weiterverfolgt und konkretisiert werden? Notieren Sie Ihre Einschätzung zu folgenden Fragen:

- 1** Wer muss mitmachen, damit es funktioniert?
Genossenschaften
- 2** Wie kann dafür gesorgt werden, dass diese mitmachen?
Anreize, Subventionen ; Auch Neubau anregen
Nachtabos: Lösungen, bei "Krankheit"
- 3** Was ist der nächste Schritt – und wer macht ihn?
Bei anstehenden Renovationen aufspringen, planerische Unterstützung
- 4** Welchen Beitrag kann «ich» zur Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen anbieten?

Stimmungsbild Workshop II

Der Workshop wurde von den Teilnehmenden insgesamt nützlich in Bezug auf die angestrebten Ziele und die Lösungsfindung bewertet.



**Erkenntnisse, Fazit
& nächste Schritte**

Folgende Lösungsansätze sollen gemäss Partizipation prioritär weiterverfolgt werden:

- Quartierparkings
- Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen
- Verbesserungen von Velo- und Fusswegen
- Digitales Parkleitsystem

In den Formaten wurden nur vereinzelt ergänzende Ideen zu denjenigen des Kantons vorgeschlagen. Dies kann als Indiz gewertet werden, dass die präsentierten Lösungsansätze bereits eine grosse Breite abgedeckt haben.

- Es sind diverse Hinweise auf **Leerstände** in privaten Parkieranlagen für Quartierparkings und Mehrfachnutzungen eingegangen.
- Die vorgeschlagenen **Standorte für neue Quartierparkings** werden in einem nächsten Schritt sorgfältig geprüft (siehe nächste Schritte).
- Bezüglich **Mehrfachnutzung** wurde festgestellt, dass die Parkplatzbesitzenden und -bewirtschaftenden aktuell noch schwer zu erreichen und zu motivieren sind.

Folgende Ideen wurden ergänzend zu den präsentierten Ansätzen genannt:

- Digitales Parkleitsystem mit Integration öffentlich zugänglicher Privatparkplätze
- Gemeinsame Nutzung von Privatfahrzeugen (sogenanntes «Peer2Peer-Carsharing»)
- Parkplatzbedarf vermehrt nach Zweck differenzieren (z. B. Mobilitätseingeschränkte Personen, Gewerbeverkehr, Camper etc.)
- Sensibilisierung der Bevölkerung und der Parkplatzeigentümerschaften für die Vorteile der Mehrfachnutzung, Kontakte zu Parkplatzbesitzenden, insbesondere auch Genossenschaften ausbauen
- Gültigkeitsbereiche der Anwohnerparkkarten reduzieren (einzelne Strassenzüge statt PLZ)
- Konsequenteren Kontrollen und Ahnden von Verstössen (Bussen, Abschleppen)

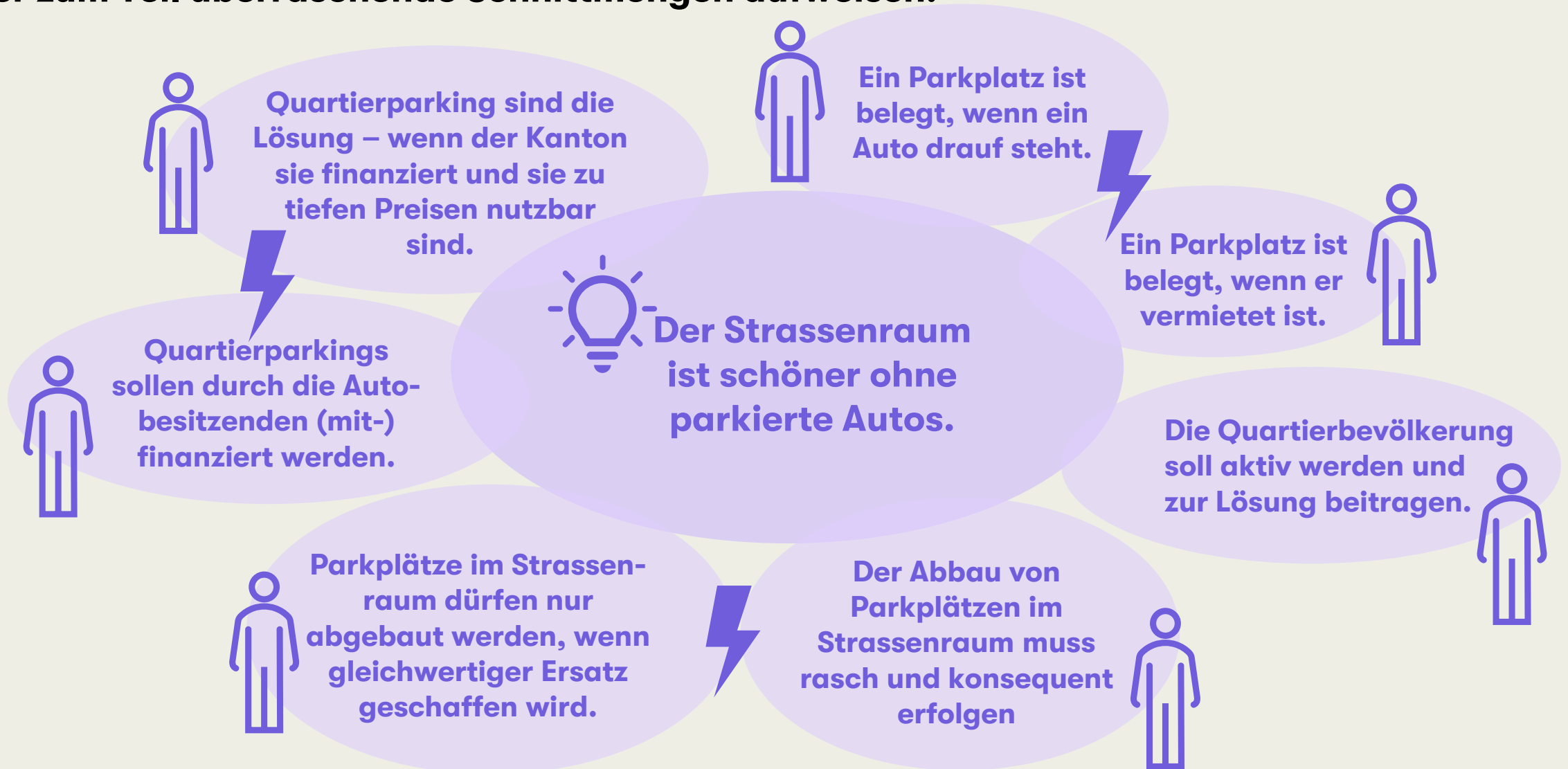
Hinweis: Die Machbarkeit und Akzeptanz dieser Ansätze ist offen und im weiteren Prozess zu klären.

Inhaltliche Erkenntnisse: Haltungen und Konsens

Thema	Abweichende Haltungen		Konsens
	Position A	Position B	
Parkplätze im Strassenraum	Kein weiterer Parkplatzabbau im Strassenraum ohne gleichwertige Ersatzparkplätze	Parkplatzabbau im Strassenraum soll rasch und konsequent fortgesetzt werden	Strassen ohne Parkplätze sind schöner
Quartierparkings	Finanzierung von Quartierparkings soll mehrheitlich durch den Staat erfolgen	Finanzierung von Quartierparkings soll mehrheitlich von Parkierenden geleistet werden	Quartierparkings sind ein wichtiger Lösungsbeitrag und sollen unbedingt weiter verfolgt werden
Mehrfachnutzung	Mehrfachnutzungen dürfen nur erfolgen, wenn gleichzeitig im Strassenraum Parkplätze abgebaut werden, sonst ergibt sich nur Mehrverkehr	Eigentumsfreiheit der PP-Besitzenden muss gewahrt bleiben; der Staat kann niemanden dazu zwingen	Mehrfachnutzungen bestehender Privatparkplätze sind ein wichtiger Lösungsbeitrag und sollen unbedingt weiter verfolgt werden
Parkplatz-auslastung	Ein Parkplatz ist belegt, wenn er vermietet ist	Ein Parkplatz ist nur dann belegt, wenn effektiv ein Auto darauf steht	-
Parkplatz-nachfrage	Die Nachfrage nach Autoparkplätzen ist konstant. Push und Pull Massnahmen haben kaum eine Wirkung auf den Autobesitz	Push und Pull Massnahmen können den Parkplatzbedarf in relevanter Weise reduzieren	-

Illustration einiger Inhaltlicher Erkenntnisse

Es treffen unterschiedliche Positionen und Betrachtungsweisen aufeinander, welche aber zum Teil überraschende Schnittmengen aufweisen.



Die vier Hauptbereiche, die seitens Teilnehmenden besonders häufig erwähnt wurden oder als prioritäre Lösungen eingeschätzt wurden, sollen wie folgt weiterverfolgt werden:

Quartierparkings

- Grossratsbeschluss zur aktiven Förderung von Quartierparkings (inkl. Finanzierung Parkplatzkataster und Planungsmittel)

Vorbehältlich Grossratsbeschluss:

- Fachlich vertiefte Überprüfung der Vorschläge für Standorte aus der Mitwirkung
- Erstellung Privatparkplatzkataster
- Konkrete Standortsuche für ein oder mehrere Quartierparkings

Was weiter möglich ist:

- Bereits heute können private Anbieter Quartierparkings erstellen und die Parkplätze zu Marktpreisen an Quartierbewohnende vermieten. Der Mobilitätsfonds unterstützt solche Projekte.

Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen

- Weiterführung der Umsetzung Konzept Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen (Beratungsangebot durch Rapp, weitere Bekanntmachung, Identifizierung weiterer Parkplatzbesitzenden und Interessierter, Auswertung Pilotversuche)
- Austausch BVD mit IBS bezüglich Mehrfachnutzungen und Prüfung von Angeboten für die Nacht- und Wochenendnutzung in den staatlichen Parkhäusern für Anwohnende
- Novartis prüft die Öffnung ihrer Firmenparkplätze für die Mehrfachnutzung (Kanton steht diesbezüglich im Austausch mit Novartis)
- Die Stiftung Habitat evaluiert die Wirkung ihres Pilotprojekts und schliesst eine allfällige Ausdehnung des Konzepts nicht aus.

Was es weiter braucht:

- Bereitschaft von privaten Firmen/Parkplatz-Verwaltungen, ihre Parkplätze für die Mehrfachnutzung zu öffnen. Der Mobilitätsfonds kann hierzu notwendige Investitionen mitfinanzieren.
- Bereitschaft von Privatpersonen, einen Parkplatz flexibel statt fest zugeteilt zu nutzen.

Verbesserungen von Velo- und Fusswegen

- Umsetzung von 40 Kilometer Velovorzugsrouten bis 2037 sowie Umsetzung von weiteren Velo-Haupt- und Nebenverbindungen
- Evaluation Superblock und basierend darauf ggf. Umsetzung weiterer Schritte

Was weiter möglich ist:

- Die Quartierbevölkerung hat die Möglichkeit, die Einführung von Begegnungszonen zu beantragen.

Digitales Parkleitsystem

- Die Umsetzung eines digitalen Parkleitsystems wird nach einer allfälligen Erstellung des Privatparkplatzkatasters (wird aktuell im Grossen Rat diskutiert) geprüft.
- Die Zweckmässigkeit eines solchen Systems ist abhängig von einem genügend grossen Angebot an öffentlich zugänglichen Privatparkplätzen.

Was bereits vorhanden ist:

- Die freien Parkplätze der öffentlichen Parkhäuser sind im Parkleitsystem Basel ersichtlich und die Daten stehen als OpenData zur Verfügung.
- Die freien Parkplätze, die über die Lösungen von Stellos und Parcandi zugänglich sind, stehen über die jeweiligen Apps digital zur Verfügung.

Weitere Themen, die der Kanton vorantreibt, die zu einer Entspannung der Autoparkiersituation beitragen:

- Förderung Carsharing
- Preiserhöhung Anwohnerparkkarte per 1.1.2027
- Anpassung der Motorfahrzeugsteuer
- Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren bzw. Reduktion Durchgangsverkehr in Quartieren
- Spezifische Parkplätze für kleine Fahrzeuge schaffen

Herzlichen Dank für Ihr Mitwirken!

Wir bedanken uns herzlich bei allen Teilnehmenden für ihr Interesse, ihre Zeit und ihre wertvollen Rückmeldungen. Die eingebrachten Ideen und Meinungen bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Planung.

**Bei Fragen zum Mitwirkungsprozess
wenden Sie sich bitte an:**

Arne Schöllhorn
Leiter Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt
arne.schoellhorn@bs.ch
+41 61 267 07 54

Anhang

- 1. Faktenblatt Parkierungspolitik Kanton Basel-Stadt**
- 2. Inputreferat Parkieren im Quartier (Workshop I)**
- 3. Grundlagenkarte Parkierung (Workshop I)**



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Parkierungspolitik kurz erklärt

1. Ausgangslage – Zahlen und Fakten

- Eine Mehrheit der Bevölkerung von Basel-Stadt besitzt kein eigenes Auto. Rund 300 von 1'000 Einwohnenden und weniger als die Hälfte der Haushalte (48 Prozent) haben ein Auto. Hingegen liegt die Autobesitzquote in der Agglomeration von Basel im Schweizer Durchschnitt. Dort besitzen 78 Prozent der Haushalte ein Auto.
- Die Anzahl der Parkplätze in Basel nimmt entgegen der Wahrnehmung nicht ab. Basel verzeichnet ein Plus von 1500 Parkplätzen in den letzten zwei Jahren (plus 2000 Privatparkplätze, minus 500 Parkplätze auf Allmend). Insgesamt gibt es etwa dreimal so viele Parkplätze auf Privatgrund wie im öffentlichen Strassenraum.
- Die meisten Parkplätze werden von den Anwohnenden benutzt. Die Anwohnenden nutzen mit 80 Prozent in der Nacht und 70 Prozent am Tag den grössten Teil der Parkplätze auf Allmend. Gleichzeitig werden in keinem PLZ-Gebiet mehr Anwohnerparkkarten verkauft, als es in der Nacht für Anwohnende verfügbare Parkplätze gibt.
- Autos von Baslerinnen und Baslern stehen mehr, als dass sie fahren. Rund 40 Prozent der in Basel immatrikulierten Autos werden weniger als 5000 Kilometer pro Jahr beziehungsweise maximal einmal pro Woche bewegt.
- Die Ansprüche an die öffentliche Fläche nehmen zu (Begrünung, Entsiegelung, Velo- und Fussgängerfreundlichkeit, Boulevard-Gastronomie...). Gleichzeitig sind grosse Flächen exklusiv für das Abstellen von Autos reserviert. Die Fläche der Parkfelder auf Allmend macht über 300'000 Quadratmeter aus. Das entspricht der Fläche von mehr als 42 Fussballfeldern, die aktuell nicht für den Aufenthalt oder umweltfreundliche Mobilitätsformen zur Verfügung steht.
- Die bestehenden Privatparkplätze sind oft nicht ausgelastet. Parkplätze in Bürogebäuden sind in der Nacht und an Wochenenden weitgehend ungenutzt. Ausser für Samstage trifft dies auch für viele Parkplätze von Einkaufsläden zu.
- Das Parkierungsangebot auf Allmend ist deutlich günstiger als das private Angebot. Das Parkieren auf einem öffentlichen Parkplatz kostet die Benutzenden rund zwei- bis viermal weniger als auf einem privaten Parkplatz. Damit sowie mit der Möglichkeit, während gewissen Zeiten oder bei kurzer Dauer sogar gratis im Strassenraum zu parkieren, konkurrenzieren öffentliche Parkplätze das private Angebot.

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

2. Ziele des Kantons

- Mehr Fläche für Stadtgrün, Aufenthalt, Veloinfrastruktur schaffen
- Parkplätze aus dem Strassenraum auf Privatgelände verlagern
- Parksuchverkehr reduzieren

3. Massnahmen des Kantons

Massnahmen zur Reduktion der Parkierungsnachfrage

- Massnahmen zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr (z.B. Ausbau Veloinfrastruktur, Ausbau S-Bahn-Angebot und Tram-/Busnetz)
- Massnahmen zur Reduktion der Fahrzeugbesitzquote (z.B. Förderung von Carsharing- und Veloverleihsystem, Anreize wie die Mobilitäts-Challenge oder die Umweltprämie für die Abgabe eines Fahrzeuges)
- Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung, insbesondere durch die 2024 beschlossene Gebührenerhöhung für Anwohnerparkkarte und Förderung kleiner Fahrzeuge über grössenabhängige Parkgebühren
- Erhöhung der Kontrolldichte im ruhenden Verkehr

Massnahmen zur Erhöhung der Parkierungsmöglichkeiten

- Mehrfachnutzungen in privaten Parkierungsanlagen fördern
- Leerstände in privaten Parkierungsanlagen reduzieren
- Bau von Quartierparkings
- Umwandlung bestehender privater Parkierungsanlagen in Quartierparkings

Quellen:

- Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt: www.bs.ch/mobilitaet
- Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt: www.bs.ch/statistik
- Mobilitätsstrategie Kanton Basel-Stadt: www.mobilitaetsstrategie.ch
- Bundesamt für Statistik: www.bfs.admin.ch
- Mikrozensus Mobilität und Verkehr
- Nachhaltige Ansätze zur Parkraumplanung, Forschungsprojekt VPT 20 05C 01 des ASTRA

https://media.bs.ch/original_file/c410d62dd9be1e339775b0719e5c9ff0b730d92f/faktenblatt-parkierungspolitik.pdf

urbanista.ch

Anhang 2: Inputreferat Parkieren im Quartier

Workshop 1

22. April 2026

Parkieren im Quartier - Begrüssung

Mitwirkung, 22.04.2026

Arne Schöllhorn, Leiter Mobilitätsstrategie, BVD

Autoabstellen ist ein emotionales Thema



Der Rahmen: begrenzter Raum, steigende Ansprüche

Weniger als die Hälfte der Haushalte in Basel-Stadt haben ein eigenes Auto.

25'000 Autoparkplätze auf öffentlichem Grund
Über 80'000 auf privatem Grund

40% der Autos werden nur maximal einmal pro Woche bewegt

Parkplätze in privaten Garagen stehen oft leer

Parkplätze im öffentlichen Raum sind günstig

§ Kanton sorgt für die «Verlagerung von Parkplätzen vom Strassenraum auf Privatgelände» (USG, 16 Abs. 2)

Es wird weniger Strassenautoparkplätze geben



Push- und Pull: Massnahmen, die ineinander greifen



Gemeinsam Lösungen finden – Ihr Quartier. Ihr Alltag. Ihre Ideen



Der öffentliche Raum gehört uns allen Gemeinsam entwickeln wir Lösungen, die Zählen. ♥

Fakteninput

Parkierung – vier wichtige Grundlagen

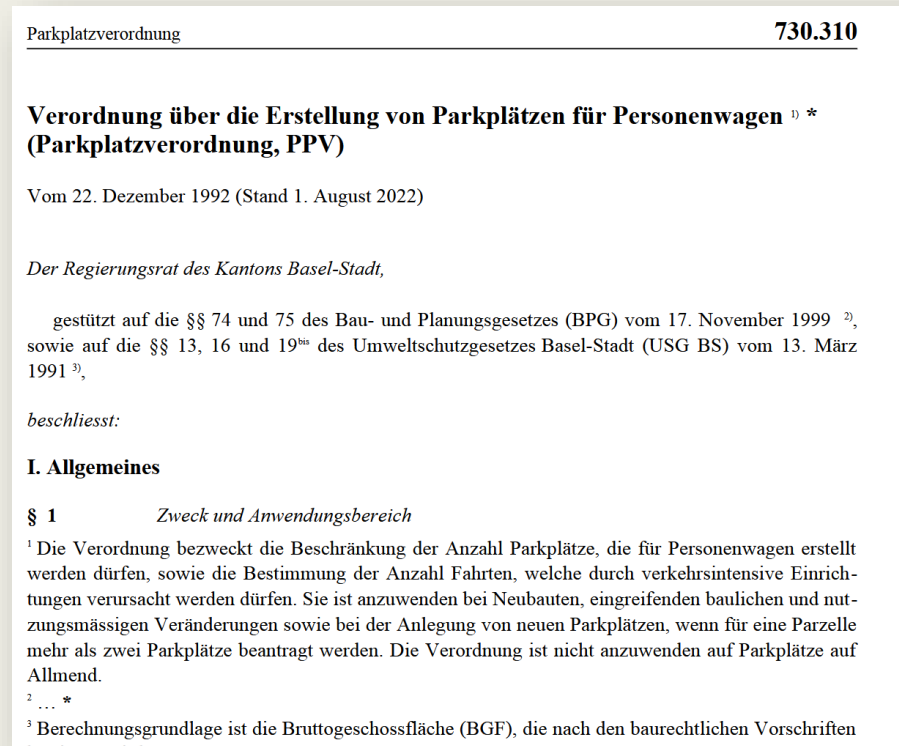
1. Parkierung ist grundsätzlich Aufgabe der Privaten

1939: Ursprünge in Deutschland: Reichsgaragenordnung

50er-Jahre: VSS-Normen in der Schweiz

70er-Jahre: Baupflicht in Gesetzen (bspw. Kanton Zürich)

Aber: BS geht eigenen Weg.

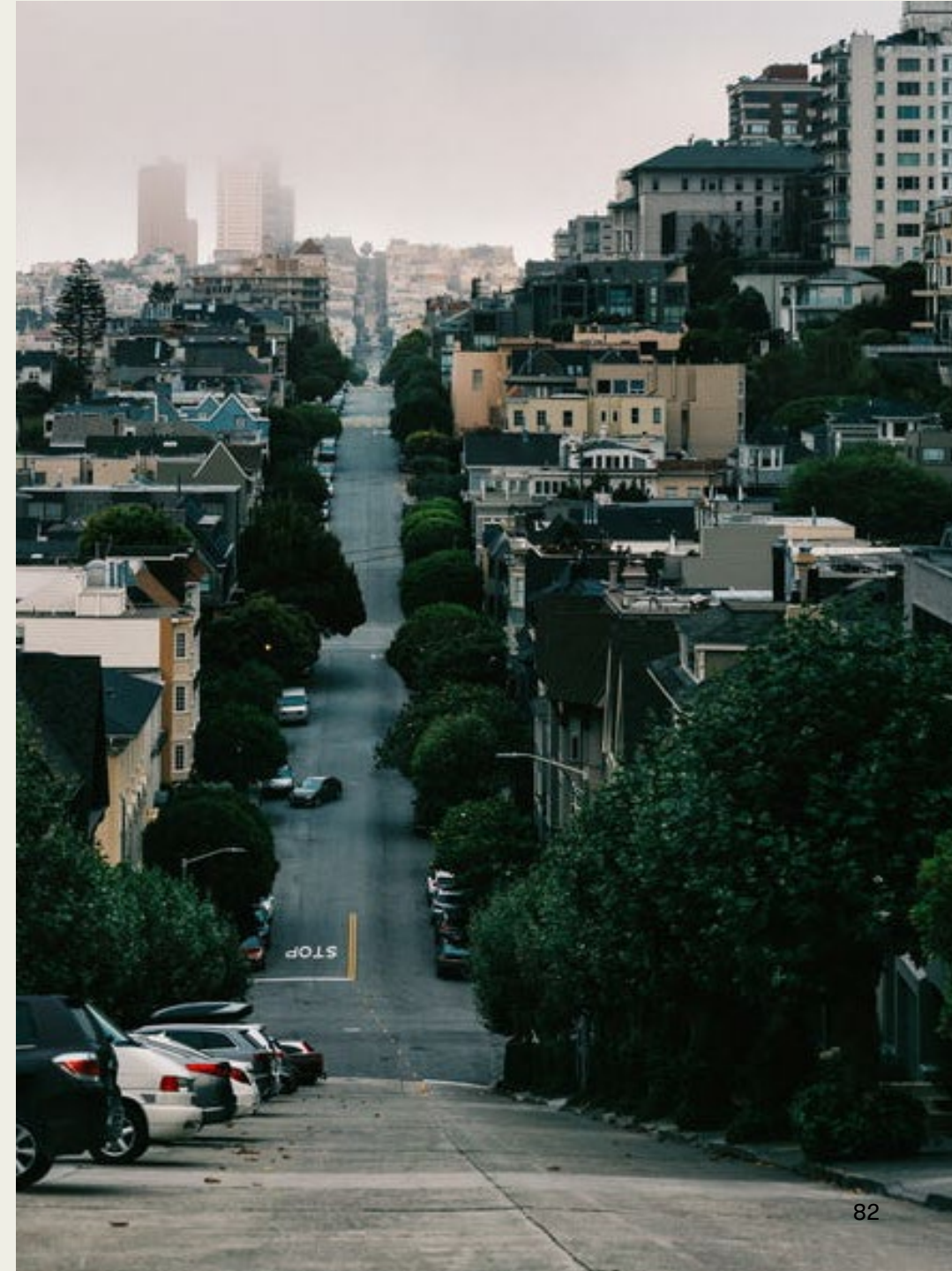


2. Parkierung erzeugt Autoverkehr

Städte mit mehr Parkplatzangebot weisen systematisch höhere Automodalsplits auf:

Eine Erhöhung von 0,1 auf 0,5 Stellplätze pro Einwohner entspricht einem Unterschied von rund 30 Prozentpunkten im Automodalsplit beim Pendelverkehr. (McCahill & Garrick, 2016)

Wo ÖV-Angebot und Bebauungsdichte stimmen, ist der Parkplatz der entscheidende Faktor für das Mobilitätsverhalten — mehr Parkplätze führen zu mehr Autobesitz und mehr Fahrten, weniger Parkplätze zu mehr ÖV-Nutzung, ohne negative Auswirkungen auf die Erwerbstätigkeit (Millard-Ball, 2021)



2. Parkierung erzeugt Autoverkehr

Graefekiez in Berlin

80 abgebaute Parkplätze (im grösseren Umfeld zusätzliche 320 PP) führten zu Umnutzung zugunsten von Begrünung, Entsiegelung und Anlieferzonen.

Begleitmassnahmen:

13 Jelbi-Mobilitätsstation (E-Bikes, Lastenräder, E-Scooter, Carsharing)

Anwohnende erhalten Vorzugskonditionen im angrenzenden Parkhaus (300 Personen machten davon Gebrauch), weiterhin freie Kapazitäten.

Resultat:

Reduktion des Autobesitzes um 9%.



2. Parkierung erzeugt Autoverkehr

Parksuchverkehr

Auf siedlungsorientierten Strassen bis zu 92% des Autoverkehrs ausmachen, auf verkehrsorientierten Strassen ebenfalls bis zu 30%.

Aber: Parkplatzabbau führt langfristig nicht zu mehr Autoverkehr.

Der Ansatz

Auslastung muss trotz tieferen Parkplatzzahlen unter 90-95% gehalten werden (bspw. durch dynamische Preise in SF oder Einschränkung des Dauerparkens in Berlin).



3. Der Flächenbedarf ist gross

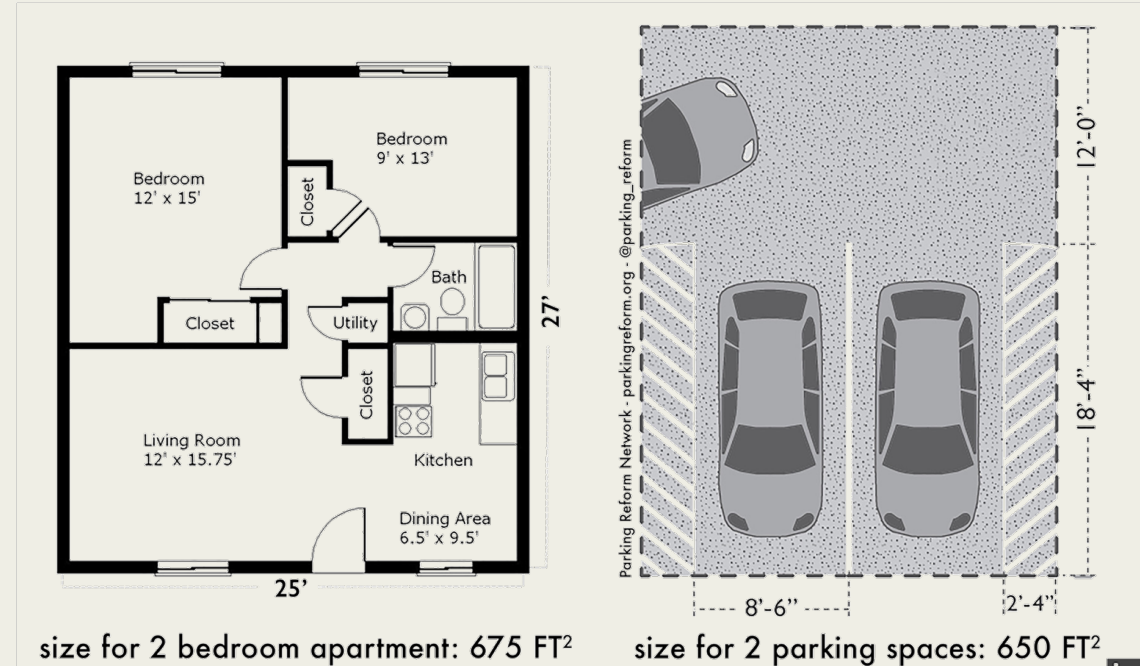
Der Parkplatz: 13m²

Mit den Erschliessungswegen: 25m²

Auf 1 Auto kommen min. zwei Parkplätze: 50m²

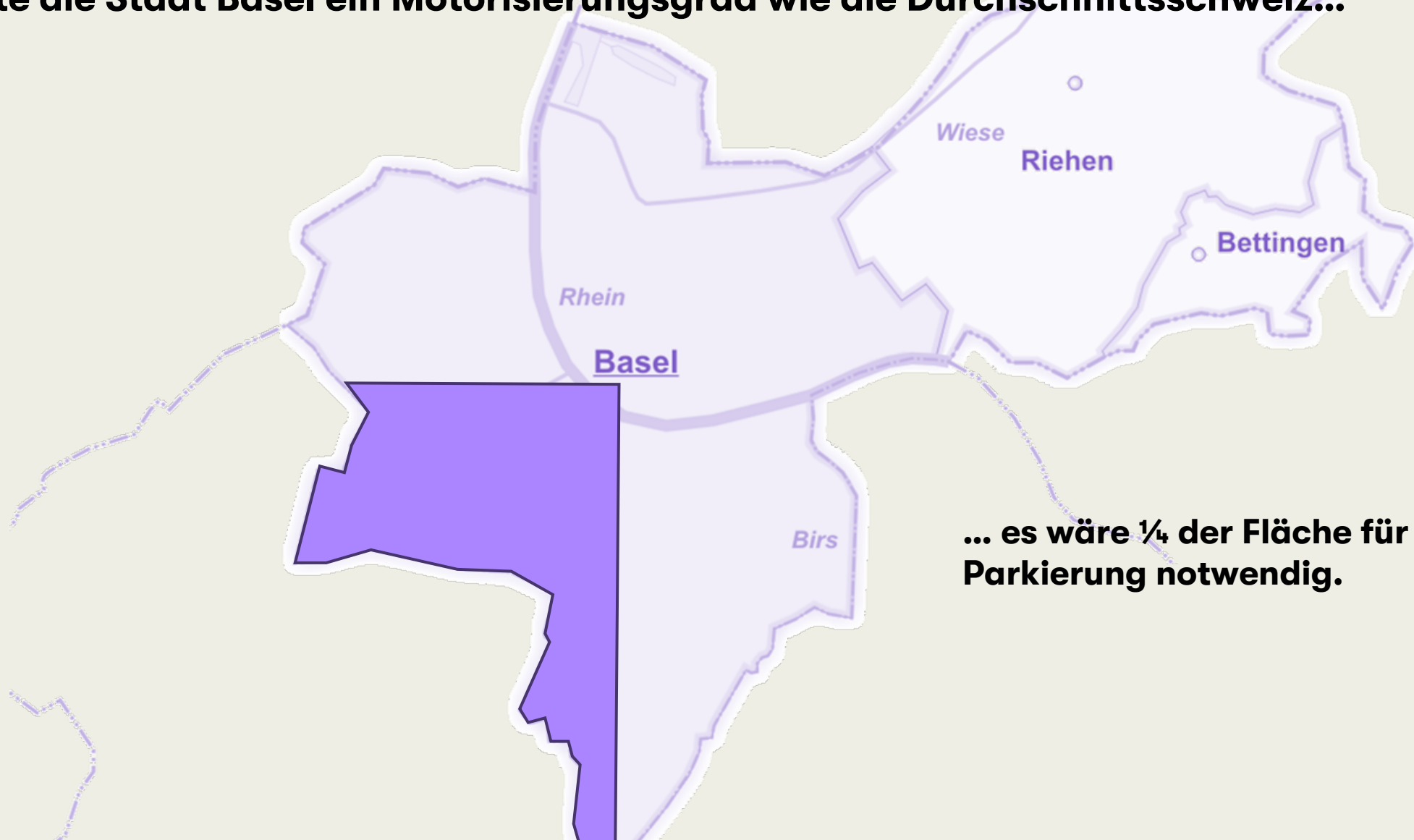
Zum Vergleich:

41 m² durchschnittlicher Wohnflächenbedarf pro Person in Basel.



3. Der Flächenbedarf ist gross

Hätte die Stadt Basel ein Motorisierungsgrad wie die Durchschnittsschweiz...

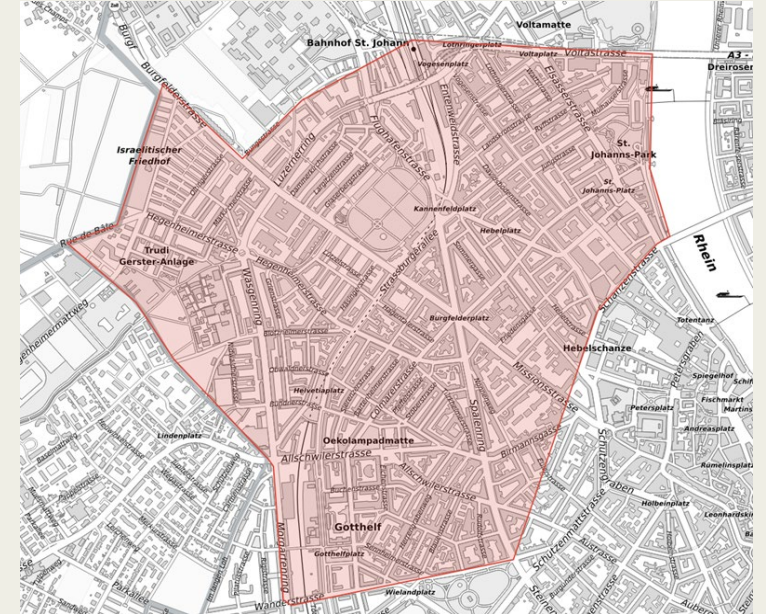


... es wäre $\frac{1}{4}$ der Fläche für
Parkierung notwendig.

Flächenverbrauch Parkierungsanlagen im Perimeter

urbanista.ch

Blaue Zone	49 000 m²
Autoparkplätze gebührenpflichtig	4 200 m²
Velos / Motorräder	3 200 m²
Parkverbotsfelder	2 900 m²
Velos	1 300 m²
Elektroladestationen	600 m²
Gehbehindertenparkplätze	450 m²
Motorräder	350 m²
Taxistand	250 m²
Carsharing	150 m²
Veloverleih	100 m²



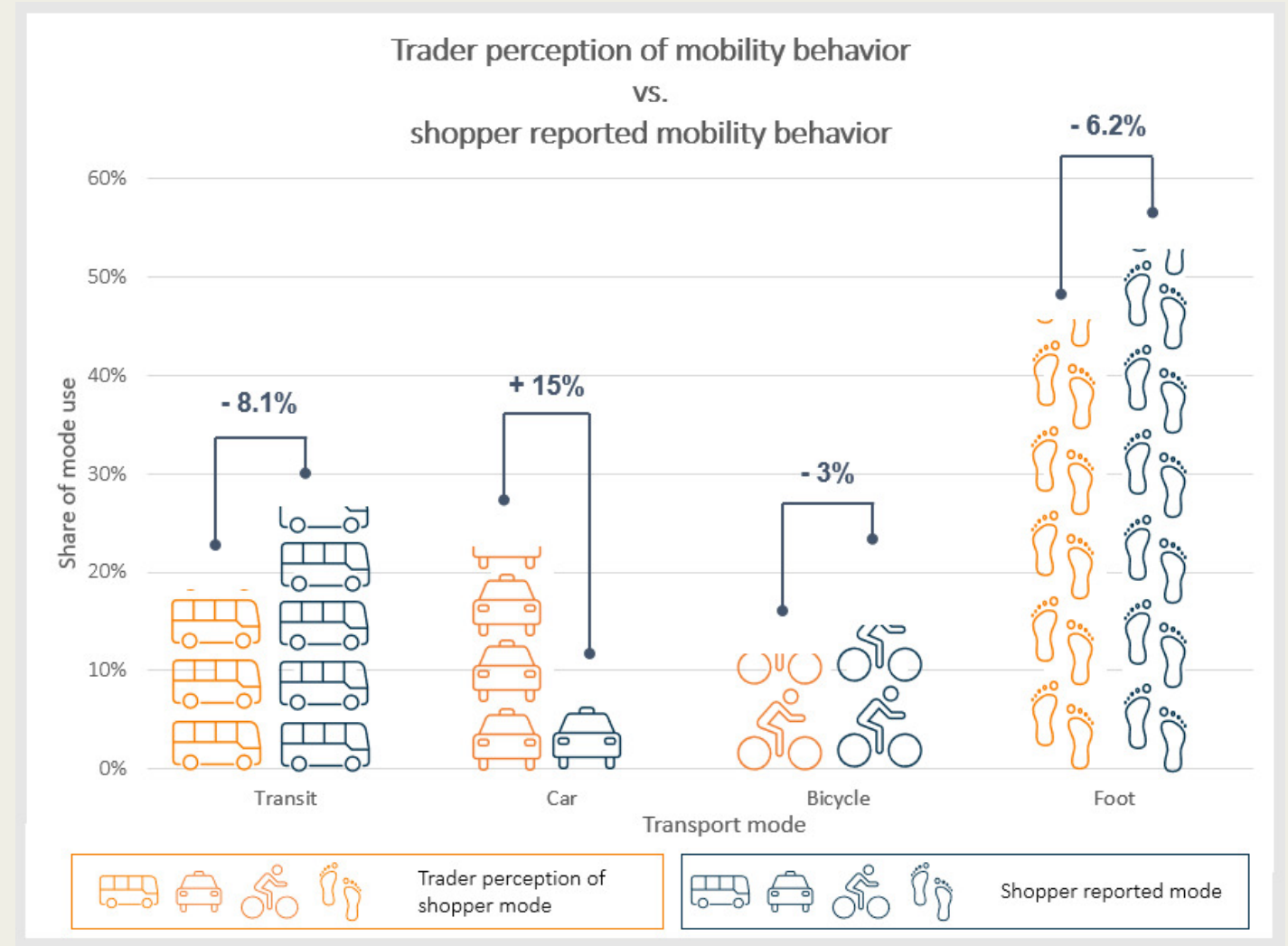
➤ **Überwiegender Grossteil der Parkplatzflächen als Blaue Zone genutzt**

4. Wirtschaftlicher Einfluss ist umstritten

7% der Kundschaft in der Berliner Innenstadt kommt mit dem Auto.

51% der Kundschaft in Berlin lebt unter 1 km vom Geschäft entfernt.

75% des Umsatzes in der Zürcher Innenstadt stammt von Fuss-, Velo- und ÖV-Kundschaft.



4. Wirtschaftlicher Einfluss ist umstritten

Parkplätze direkt vor der Tür schaden dem Geschäft

RWTH Aachen, *Journal of Transport Geography* (2023) — Analyse von ~400 Einzelhandelsmietpreisen, Aachener Innenstadt 2015–2022

Viele Strassenparkplätze direkt vor dem Geschäft → niedrigere Ladenmieten & weniger Attraktivität

Parkplätze in 100–500 m Laufdistanz (Parkhäuser) wirken sich dagegen positiv aus.

PP direkt vor der Tür

Senkt Mietwert der Einzelhandelsfläche. Autos vor der Tür reduzieren Aufenthaltsqualität und verdrängen Fussgänger — die eigentliche Kaufkraft.

PP in 100–500 m

Erhöht Attraktivität. ÖV-Haltestellen, Fussgängerzone und öffentliche Parkhäuser in Laufdistanz steigern den Mietwert — Erreichbarkeit bleibt gewährleistet, ohne den Strassenraum zu belasten.

→ Empfehlung

Parkieren in Parkhäuser verlagern, Strassenraum vor Geschäften für Fuss- und Veloverkehr freimachen. Erreichbarkeit sicherstellen — aber nicht auf Kosten der Aufenthaltsqualität.

**Was sind Strategien
in anderen Städten?**

Autokauf wird stärker reguliert

urbanista.ch



Tokio

Parkierung im Strassenraum generell nicht zugelassen; Autokauf nur möglich bei Nachweis zu PP-Verfügbarkeit.



Dänemark

Hohe Gebühren für den Import von Autos; in Neubauquartieren CPH nutzungsdurchmischte Quartiergaragen.



Singapur

Anzahl Autos ist gecapped; neue Autolizenzen (begrenzt auf 10 Jahre) werden über ein Auktionssystem verkauft.



Paris

Parkplätze werden abgebaut und in bestehende Parkhäuser verlagert, wo sich 82% der PP befinden. Die verbleibenden PP werden für besonders betroffene Nutzungen reserviert.



Barcelona

Im Superblock Sant Antoni wurde ein Parkhaus renoviert und die Oberflächen-PP in das Parkhaus verschoben.

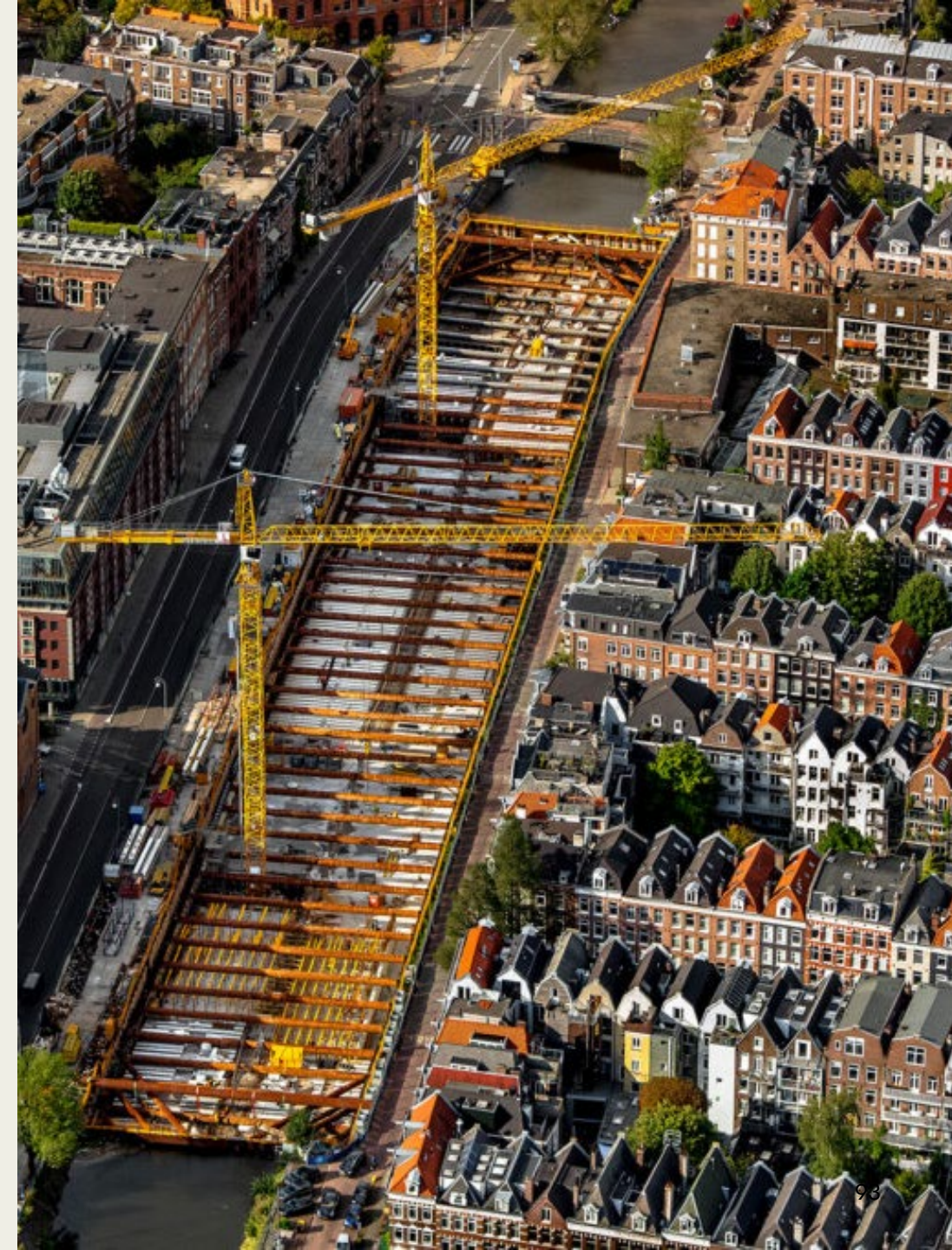
Integrierte Parkierungs-Policy

Amsterdam

- Ausweitung bezahlpflichtige Parkplätze (bis 7.50 Euro/h)
- Verschärfung PP-Standards für Neubauten
- Reduzierung Parking-Permits für Anwohnende/Betriebe
- Günstiges Park & Ride am Stadtrand; Parkierung in Garagen statt öffentlichem Raum (Pull)
- Jährlicher Abbau von ca. 1 500 Parkplätzen (stadtweit)

Resultate

- –17 % Nachfrage Strassenparkplätze
- –9 % Ankünfte / Fahrten; geringe Verlagerung in Parkhäuser
- –2–3 % stadtweiter Verkehr (v. a. Abendspitzenstunde)



**Das Thema «Parkierung
bewegt viele Städte ...**

**... aber jede Stadt findet für sich
individuelle Lösungen.**

Anhang 3:

Grundlagenkarte

Parkierung

St. Johann, Iselin- und Gotthelf-Quartier

ÖV-Haltestellen

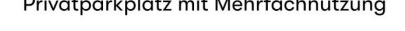
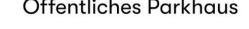


Mobility

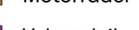
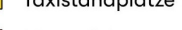
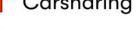


Velospot Verleihstation

Behinderten-Parkplatz



Blaue Zone



Parkverbotszone

