



Konzept Mehrfachnutzungen Privatparkplätze

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	2
2. Lösungsansatz Mehrfachnutzung	3
3. Arbeitspakete	4
3.1 Aufarbeitung der Grundlagen.....	4
3.2 Zwei bis drei prototypische Parkieranlagen umsetzen (Pilotversuch)	4
3.3 Bereitstellung der Grundlagen	5
3.4 Beratungsangebot.....	6
3.5 Projektmanagement und Dokumentation.....	6
4. Aufwand	6
5. Organisation und Termine	6

1. Ausgangslage

Insgesamt gibt es in der Stadt Basel rund 27'000 Parkplätze im öffentlichen Strassenraum¹ und über 80'000 Parkplätze auf privatem Grund². Hiervon befinden sich rund 5'000 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern. Der Anteil öffentlicher Parkplätze im Strassenraum ist im Quervergleich mit anderen Schweizer Städten überdurchschnittlich hoch.

Der Kanton hat den gesetzlichen Auftrag für eine «*Verlagerung von Parkplätzen vom Strassenraum auf Privatgelände*» zu sorgen (USG § 16 Abs. 2^{bis}), damit mehr öffentlicher Raum für andere Nutzungen (Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, Bäume, Boulevardgastronomie etc.) zur Verfügung gestellt werden kann. Zudem werden in Zukunft weitere öffentliche Strassenparkplätze unabhängig von alternativen Nutzungen entfallen. Dies aufgrund erhöhter Ansprüche an die Verkehrssicherheit und neuer Normen infolge stetig breiter werdender Fahrzeuge. Insgesamt dürften in den nächsten Jahren je nach Annahmen zwischen 2'000 und 6'000 öffentliche Strassenparkplätze entfallen.

Damit eine solche Verlagerung funktioniert, muss die Parkierungsnachfrage generell gesenkt werden. Hierfür werden verschiedene Massnahmen angegangen:

Massnahmen zur Reduktion der Parkierungsnachfrage³:

- Diverse Massnahmen zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr wie z.B. Ausbau Velorouten, Ausbau S-Bahn-Angebot und Tramnetz, Einrichtung Velostationen
- Diverse Massnahmen zur Reduktion Fahrzeugbesitzquote in Basel wie z.B. Förderung von Carsharingsystemen, Sensibilisierungskampagne
- Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung, insbesondere Gebührenerhöhung für Anwohnerparkkarte und Förderung kleiner Fahrzeuge über grössenabhängige Parkgebühren und kleine Parkfelder
- Optimierung der Kontrolldichte im ruhenden Verkehr

Die Reduktion der Parkierungsnachfrage wird aber nicht ausreichen, um in Zukunft in allen Quartieren eine insgesamt genügende Anzahl Parkplätze anbieten zu können. Wirkungsvolle, monetäre Ansätze, wie die Erhöhung der Gebühren für Parkkarten oder eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer, sind aus politischen und sozialen Gründen nur teilweise bzw. nur in abgeschwächter Form umsetzbar. Der Markt kann deshalb nicht genügend spielen.

Eine zu geringe Anzahl Parkplätze reduziert tendenziell den PW-Verkehr mit Ziel Basel. Der Autobesitz selber ist aber von vielen anderen Faktoren abhängig (Lebensstil, Arbeitsort, Familiensituation etc.). Eine mangelnde Parkplatzverfügbarkeit würde deshalb die Anzahl Fahrzeuge der Baslerinnen und Basler nur sehr beschränkt reduzieren. Eine ungenügende Anzahl Parkierungsgelegenheiten führt aber zu gefährlich und widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen und zu unerwünschten Parksuchverkehr.⁴ Zur teilweisen Kompensation des Parkplatzabbaus im Strassenraum muss deshalb die Zahl der Parkierungsgelegenheiten auf Privatreal zunehmen. Hierfür stehen verschiedene Ansätze zur Verfügung:

Massnahmen zur Vermehrung der Parkierungsgelegenheiten:

- Potenzial bestehender privater Parkierungsanlagen mit Mehrfachnutzungen und Reduktion von Leerständen besser ausschöpfen.
- Bau von Quartierparkings, inkl. Umwandlung bestehender privater Parkierungsanlagen in Quartierparkings

¹ Quelle : Parkplatzkataster 2021

² Quelle: Städtevergleich 2015, hochgerechnet auf 2021

³ vgl. Mobilitätsstrategie vom Januar 2023, P211144

⁴ Erhebungen aus den Jahren 2014 bis 2016 haben gezeigt, dass in den zehn erfassten Quartierstrassen der Parksuchverkehr rund 20 bis 50% der gesamten Verkehrsmenge ausmacht.

Das Potenzial der bestehenden privaten Parkieranlagen besser auszuschöpfen, hat oberste Priorität. Wie das gemacht werden kann, zeigt das hier vorliegende «Konzept Mehrfachnutzungen Privatparkplätze», welches vom Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitet wurde. Dieses Potenzial zu nutzen, wird aber nicht reichen, um die wegfallenden Parkplätze im öffentlichen Raum zu kompensieren und die Nachfrage zu decken – auch wenn diese gegenüber heute reduziert sein sollte.

Das parallel erarbeitete «Konzept Quartierparkings 2030» zeigt deshalb auf, wie und wo Quartierparkings erstellt werden sollten. Beide Konzepte sind miteinander koordiniert und auf die Verkehrspolitik des Kantons abgestimmt. Mit den Konzepten erfüllt das Bau- und Verkehrsdepartement den Auftrag des Regierungsrates vom 22. November 2022 (RRB 22/35/36, P221302).

2. Lösungsansatz Mehrfachnutzung

Die Mehrfachnutzung von Privatparkplätzen war bis Mitte 2022 gesetzlich nicht klar geregelt. Seither ist die Nutzung von Abstellplätzen grundsätzlich frei. «*Mehrfachnutzungen sind zulässig, solange dadurch nicht wesentlich mehr Verkehr entsteht, als bei einer bewilligungsgemässen Nutzung im Durchschnitt entstehen würde*» (§ 74 Abs. 2 Bau und Planungsgesetz). Die Bestimmung ist neu. Die Betreiberinnen und Betreiber von Parkieranlagen konnten sich noch nicht daran anpassen.

Konzepte von Mehrfachnutzungen sind auch in der übrigen Schweiz und in unseren Nachbarländern noch nicht wesentlich verbreitet. Es herrscht deshalb eine grosse Verunsicherung, ob bzw. wie solche Konzepte funktionieren können. Offensichtlich ist, dass sehr einfache Systeme, wie die Reservation eines Parkplatzes tagsüber (von 8–18 Uhr) für eine Pendlerin und die Reservation des gleichen Parkplatzes in der Nacht (von 18–8 Uhr) für einen Anwohner, den Nutzenden zu wenig Flexibilität bieten und deshalb nicht funktionieren. Vielmehr müssen zweckmässige Bewirtschaftungskonzepte – unter Verzicht auf fest zugeordnete Parkplätze – dafür sorgen, dass verschiedene Nutzergruppen das Parkplatzangebot im Tagesverlauf möglichst vollständig und möglichst gleichmässig ausnutzen.

Ein weiterer relevanter Hinderungsgrund für Mehrfachnutzungen ist die Tatsache, dass die Zugänglichkeit von Tiefgaragen oft nicht von der darüberliegenden Überbauung getrennt ist. Das heisst, der Zugang zur Tiefgarage erlaubt auch den Zugang zum Treppenhaus der gesamten Überbauung. Das ist häufig zumindest unerwünscht, je nach Gebäudenutzung aber auch aus Sicherheitsgründen absolut ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund braucht es zur Förderung von Mehrfachnutzungen insbesondere:

- Konkrete, gut funktionierende und wirtschaftlich erfolgreiche **Beispiele** mit Vorbildwirkung
- **Informationen** über die (neuen) rechtlichen Grundlagen, über technische Zugangslösungen und über zweckmässige sowie wirtschaftliche Bewirtschaftungskonzepte
- **Finanzielle Unterstützung** für die notwendigen Investitionskosten zur Anpassungen von Zugangssystemen

Die Berücksichtigung von Mehrfachnutzungen in der Planung neuer Parkieranlagen führt in der Regel kaum zu Mehrkosten. Hingegen bringt die Öffnung bestehender Parkieranlagen deutlich grössere Herausforderungen mit sich. So müssen die Bewirtschaftungssysteme (Zugänglichkeit, Gebühren) angepasst und Übergangslösungen für bestehende Dauermieter gefunden werden. Die Förderung von Mehrfachnutzungen muss deshalb differenziert nach bestehenden Parkieranlagen und nach neuen Projekten erfolgen.

Wichtig ist zudem, dass die Mehrfachnutzungen im Rahmen der gesetzlichen Schranken erfolgen, d.h. die Parkieranlagen dürfen auch mit der Mehrfachnutzung nicht wesentlich mehr Fahrten

generieren, als die ursprünglich bewilligte Nutzung durchschnittlich erzeugen würde. Die konkreten Grenzen sind in der Parkplatzverordnung definiert.

Die neue Gesetzeslage bezüglich Mehrfachnutzungen, die neuen digitalen Möglichkeiten sowie die zunehmende Verknappung und Verteuerung der Strassenparkplätze sollte dazu führen, dass effiziente, auf Mehrfachnutzungen ausgelegte Bewirtschaftungskonzepte in einigen Jahren den erwünschten Standard bilden werden. Die Verwaltung privater Parkplätze liegt heute mehrheitlich in den Händen der Gebäudebesitzenden, die in der Regel keine spezifische Kompetenz in der Bewirtschaftung von Parkplätzen haben. Um dennoch möglichst rasch auf einen neuen Standard zu kommen, braucht es in den nächsten drei bis fünf Jahren zielgerichtete Unterstützungsleistungen seitens des Kantons.

Aufgrund des befristeten Aspektes und des notwendigen spezifischen Fachwissens, soll ein spezialisiertes Unternehmen mit der umfassenden Förderung von Mehrfachnutzungen beauftragt werden.

3. Arbeitspakete

3.1 Aufarbeitung der Grundlagen

Die Grundlagen und das Potenzial von Mehrfachnutzungen sind in der Literatur nachgewiesen. Aktuell erarbeitet eine gemeinsame Forschungsarbeit der Fachhochschule Nordwestschweiz und des Ingenieurbüros Büro EBP «*Nachhaltige Ansätze zur Parkraumplanung*». Es geht in dieser Arbeit darum, das Potenzial von Mehrfachnutzungen für verschiedene Situationen zu konkretisieren und das Parkierungsverhalten in dichten Stadtquartieren für unterschiedliche Parkgebühren zu prognostizieren.

Diese theoretischen Grundlagen gilt es so aufzuarbeiten, dass für typische Beispiele zweckmässige **Bewirtschaftungskonzepte** vorliegen. Diese Konzepte sollen unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Basel bezüglich Effizienz der Parkplatzauslastung und bezüglich möglicher Einnahmen aus Parkgebühren optimiert sein. Konkret geht es darum aufzuzeigen, welcher Mix aus Tarifangeboten (Kurzzeit, fest vermietete Parkplätze, Dauerparkkarten ohne fixen Parkplatz, Nachtparkkarten, Tagesparkkarten etc.) für welchen Mix aus Parkplatznutzenden (Anwohnende, Pendelnde, Besucherinnen und Besucher, Kundinnen und Kunden, Touristinnen und Touristen etc.) geeignet ist.

In analoger Art und Weise braucht es eine Zusammenstellung der **technischen Möglichkeiten** der Parkplatzbewirtschaftung. Es geht also darum aufzuzeigen, welche Zugangssysteme (z.B. Schranken mit automatische Nummernschilderkennung) und welche Bezahlösungen (z.B. Bezahl-App) auf dem Markt existieren, wie diese Systeme zusammenspielen, für welche Parkhaustypen und für welche Bewirtschaftungskonzepte diese geeignet sind.

3.2 Zwei bis drei prototypische Parkierungsanlagen umsetzen (Pilotversuch)

Die beste Reklame für Mehrfachnutzungen sind funktionierende Vorbilder, also Parkierungsanlagen, die nach dem Prinzip der Mehrfachnutzungen funktionieren und die betriebswirtschaftlich erfolgreich sind. Zweckmässige Bewirtschaftungskonzepte, das Potenzial von Mehrfachnutzungen und die Ausgestaltung einer Übergangsphase vom heutigen Zustand zu einem Zustand mit Mehrfachnutzungen sind stark vom Hauptzweck der Parkierungsanlage abhängig. Es braucht deshalb mehrere Pilotversuche, die mindestens zwei bis drei der folgenden Situationen abdecken:

- Besucherparkplätze eines Einkaufszentrums in der Nacht für Anwohnende öffnen.
- Fest vermietete Parkplätze für Anwohnende für Besucherinnen und Besucher und evtl. auch Pendlerinnen und Pendler öffnen.

- Pendlerparkplätze eines Bürogebäudes in der Nacht für Anwohnende öffnen.
- Kapazität einer gemischt (Anwohnende/Pendelnde) genutzten Parkierungsanlage mit fest vermieteten Parkplätzen durch flexible Tages-/Nachtparkkarten ohne Parkplatzbindung erhöhen.

Die Hauptaufgabe besteht darin, geeignete Parkierungsanlagen zu finden, deren Besitzer/-innen an einem entsprechenden Pilotversuch interessiert sind. Gemeinsam mit den Besitzern bzw. Betreibenden der Parkierungsanlage muss dann ein Projekt entwickelt und umgesetzt werden. Um Pilotprojekte realisieren zu können, muss der Kanton (bzw. das beauftragte Büro auf Kosten des Kantons) aktiv an der Projektentwicklung und allenfalls auch an der Projektumsetzung mitwirken. Je nach Aufwand und Konzept ist eine Mitfinanzierung zum Beispiel bei den Investitionskosten für eine Anpassung des Zugangssystems durch den Kanton möglich. Denkbar sind auch Unterstützungsleistungen bei baurechtlichen Abklärungen und beim Nachweis, dass die Mehrfachnutzungen die erlaubte Fahrtenanzahl nicht übersteigen wird.

Die IBS verwaltet im Finanzvermögen auch verschiedene Parkierungsanlagen mit unterschiedlichen Bewirtschaftungskonzepten, teilweise auch bereits mit Mehrfachnutzungen (z.B. Theaterparking für Theaterbesucher/-innen und Dauermieter/-innen). Es wäre denkbar, dass ein Prototyp zusammen mit der IBS entwickelt werden könnte.

Ebenfalls prüfenswert wäre, für einen solchen Prototypen zwei bis drei benachbarte Parkierungsanlagen zu einer «Betriebsgemeinschaft» zusammenzufassen und so die Flexibilität weiter zu erhöhen.

Eine weitere Möglichkeit für einen «reduzierten» Prototyp wäre, die Untervermietung von fest vermieteten Parkplätzen zu erleichtern. Dazu müsste der Betreiber einer Parkierungsanlage das Zutrittssystem so anpassen, dass einzelne Parkplatzmieter/-innen ihren Parkplatz sehr einfach zu bestimmten Zeiten weitervermieten könnten. Als Möglichkeit hierzu bietet sich z.B. das System einer nummernschildbasierten Zugangskontrolle an, wie das die Firma Parcandi bereits anbietet.

3.3 Bereitstellung der Grundlagen

Die Aufbereitung der Grundlagen ist nur dann wirkungsvoll, wenn die Entscheidungsverantwortlichen zielgruppengerecht informiert werden. Dazu sind also Planende, Investierende und Betreibende von Parkierungsanlagen anzusprechen. Die Kommunikation richtet sich damit an:

- Besitzer/-innen und Betreiber/-innen von bestehenden Parkierungsanlagen
- Architektinnen und Architekten sowie Planerinnen und Planer
- Immobilienfirmen, Pensionskassen und Ähnliche als Investoren in Parkierungsanlagen

Die Kommunikationskanäle sind zielgruppengerecht zu wählen. Aus heutiger Sicht könnte ein (elektronisches) Merkblatt und/oder eine Webseite einen zweckmässigen Weg darstellen. Inhaltlich müssen die Informationen zwischen bestehenden Parkhäusern und geplanten Neubauten unterscheiden und mindestens die folgenden Aspekte abdecken:

- Was heisst Mehrfachnutzung?
- Welche rechtlichen, organisatorischen, finanziellen und technischen Voraussetzungen sind notwendig für zweckmässige Mehrfachnutzungen?
- Welche verschiedene Bewirtschaftungsformen und Tarifsysteme gibt es?
- Welche technischen Lösungen gibt es, was kosten diese und wie können sie finanziert werden?
- Beispielrechnungen zur Erlösabschätzung
- Wie könnte ein Übergang einer Tiefgarage mit fest vermieteten Parkplätzen hin zu Mehrfachnutzungen ablaufen?

3.4 Beratungsangebot

Neben der eher «passiven» Verbreitung der Informationen gemäss Kap. 3.3. müssen potenzielle Projektträger zielgerichtet aktiv informiert und beraten werden. Das Themenfeld Parkierung wird tendenziell in Arealentwicklungen eher untergeordnet behandelt. Zudem sind Mehrfachnutzungen noch kein gebräuchliches Instrument. Das Know-how der verschiedenen beteiligten Planerinnen und Planer bzw. Investorinnen und Investoren ist entsprechend tief. Zur Entwicklung sinnvoller Projekte braucht es deshalb eine umfassende Beratung bis hin zur Übernahme einzelner Planungsarbeiten. Das Beratungsangebot soll auch Kontaktangaben zu Herstellern und Vertreibern von Parkierungslösungen vermitteln (z.B. Parcandi).

3.5 Projektmanagement und Dokumentation

Die verschiedenen Arbeitspakete müssen so koordiniert werden, dass eine effiziente Bearbeitung unter Nutzung möglicher Synergien sichergestellt werden kann. Alle Bemühungen und alle erreichten Resultate sind vom Auftragnehmer so zu dokumentieren, dass bei Bedarf eine Fortsetzung der Arbeiten mit kantonsinternen Ressourcen bzw. in einem Folgeauftrag möglich wäre.

Die Dokumentation dient auch als Basis für ein Monitoring, das zeigen soll, wie Mehrfachnutzungen den Parkplatzbedarf bzw. das Fahrtenaufkommen reduziert haben.

4. Aufwand

Gemäss Kap. 2 sind die Arbeiten befristet und werden bei einer spezialisierten Planerfirma über einen Zeitraum von fünf Jahren eingekauft. Beim Kanton fallen entsprechend nur Sachkosten und keine Personalkosten an.

Für die Arbeitspakete gemäss Kap. 3 ist in etwa mit folgendem Aufwand zu rechnen:

	Annahmen/Grundlagen	Aufwand [CHF]
Aufarbeitung Grundlagen	ca. 15 Arbeitstage	22'500
2–3 prototypische Anlagen umsetzen	- Auswahl geeignete Anlagen: ca. 10 AT - Konzept, Begleitung Umsetzung: ca. 5 AT pro Prototyp - Unterstützung Investitionen in Zugangssystem: 20'000 pro Prototyp	97'500
Bereitstellung der Grundlagen	Ca. 15 Arbeitstage	22'500
Beratungsangebot für 4 Jahre	1 Anfrage pro Monat, 50% einfach (2 Std.), 25% mittel (8 Std.), 25% aufwändig (24 Std.): ergibt ca. 54 AT	81'000
Projektmanagement und Dokumentation	4 Std pro Monat während 5 Jahren ergibt ca. 30 AT	45'000
Reserve		21'500
Total		290'000

5. Organisation und Termine

Die Ausschreibung der Leistungen soll Anfang 2024 durch das Amt für Mobilität erfolgen. Damit wären eine Vergabe und ein Arbeitsbeginn per Mitte 2024 möglich. Die Arbeiten sollen bis 2029 gemäss dem folgendem Terminplan geleistet werden:

	2023		2024				2025				2026				2027				2028				2029				
	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
Konzept Mehrfachnutzungen	■	■																									
Beschlussfassung Mehrfachnutzungen		x																									
Ausschreibungsverfahren			■	■																							
Aufbereitung Grundlagen					■																						
Pilotprojekt 1						■	■																				
Pilotprojekt 2							■	■																			
Pilotprojekt 3								■	■																		
Bereitstellung Grundlagen									■	■																	
Beratungsangebot																											

Abbildung 1: Terminplan

Eine Verlängerung der Beratungsleistungen durch Externe über diesen Zeithorizont hinaus ist aus heutiger Sicht nicht notwendig, da bis dahin genügend gute Beispiele vorliegen werden. Der Bedarf nach Beratungsleistungen über diesen Zeithorizont hinaus dürfte deutlich zurückgehen. Allfällige Anfragen nach 2029 werden mit den bestehenden Personalmitteln intern bearbeitet.