



An den Grossen Rat

25.0393.01

19.5087.04

BVD/P250393/P251429/P195087

Basel, 15. Oktober 2025

Regierungsratsbeschluss vom 14. Oktober 2025

Ratschlag

**betreffend aktive Projektentwicklung Quartierparkings und
Anpassung § 16 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt betreffend
Parkplatzkataster**

sowie

**Bericht zum Anzug Luca Urgese und Konsorten betreffend
«Planung von Quartierparkings»**

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Ausgangslage.....	3
3. Quartierparkings: Bedarf und mögliche Ausgestaltung	4
3.1 Bedarf Quartierparkings	4
3.2 Möglichkeiten für Quartierparkings	7
3.3 Konzept Quartierparkings.....	9
3.4 Weitere Grundsatzüberlegungen zu einem Quartierparking	9
4. Arbeitspakete aktive Projektentwicklung Quartierparkings	10
4.1 Statistische Grundlagen erfassen (Parkplatzmonitoring)	10
4.2 Quartierparkings Gundeli Ost entwickeln	12
4.3 Quartierparkings Basel-West entwickeln.....	13
4.4 Quartierparkings Kleinbasel: koordinieren und entwickeln.....	13
4.5 Umgang mit Arealentwicklungen/Quartierparking-Opportunitäten	14
4.6 Umgang mit Strassenprojekten mit relevantem Parkplatzabbau	14
4.7 Datenbank Quartierparking und Parkplatzkompensation.....	15
4.8 Termine	15
5. Schaffung einer gesetzlichen Grundlage	16
6. Teilrevision Mobilitätsfondsverordnung	17
7. Finanzielle Auswirkungen	17
7.1 Aufwand für Umsetzung Konzept Quartierparkings.....	17
7.2 Bau- und Betrieb eines Quartierparkings	18
7.2.1 Privates Quartierparking	18
7.2.2 Kantonseigenes Quartierparking	19
8. Prüfungen	19
9. Anzug Luca Urgese und Konsorten betreffend «Planung von Quartier- parkings»	19
10. Antrag.....	20

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, der Anpassung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 (USG BS, SG 780.100) betreffend Führung eines Parkplatzkatasters und den Ausgaben von 775'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung für die Umsetzung des Konzepts Quartierparkings zuzustimmen. Gleichzeitig beantragen wir, den Anzug Luca Urgese und Konsorten betreffend «Planung von Quartierparkings» als erledigt abzuschreiben.

2. Ausgangslage

Insgesamt gibt es in der Stadt Basel rund 25'900 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 (§ 16 Abs. 2^{bis} USG BS), 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 aufgrund erhöhter Ansprüche an die Verkehrssicherheit und neuer Normen infolge stetig breiter werdender Fahrzeuge entfallen. Insgesamt dürfte sich die Zahl der öffentlichen Strassenparkplätze in den nächsten Jahren erheblich reduzieren (vgl. Kap. 3.1).

Damit eine solche Verlagerung vom Strassenraum auf Privatgelände funktioniert, muss die Parkierungsnachfrage generell gesenkt werden. Hierfür ist der Regierungsrat 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 Tram-/Busnetz, Einrichtung Velostationen,
- Diverse Massnahmen zur Reduktion der Fahrzeugbesitzquote in Basel wie z.B. Förderung von Carsharing-Systemen, Veloverleihsystem, Sensibilisierungskampagnen,
- Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung, insbesondere Gebührenerhöhung für Anwohnendenparkkarte 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 beispielsweise eine Erhebung von nachfrageabhängigen Gebühren, sind aus politischen und sozialen Gründen nur teilweise bzw. nur in abgeschwächter Form umsetzbar. Auch nach der vom Regierungsrat beschlossenen Erhöhung der Gebühr der Anwohnendenparkkarte, die auf den 1. Januar 2027 in Kraft tritt, werden private Parkplätze ein Mehrfaches teurer sein⁴. Der Markt kann nicht genügend spielen.

Zur teilweisen Kompensation des Parkplatzabbaus im Strassenraum muss deshalb die Zahl der Parkierungsgelegenheiten auf Privatareal zunehmen. Hierfür stehen verschiedene Ansätze zur Verfügung.

¹ Quelle: Parkplatzkataster 2024

² Quelle: Städtevergleich 2015, hochgerechnet auf 2021

³ vgl. Mobilitätsstrategie vom Januar 2023, P211144

⁴ Die grosse Mehrheit der angebotenen Parkplätze kostet zwischen 150 und 250 Franken pro Monat. (Abfrage Immobilienportal Comparis vom 18.2.2025)

Massnahmen zur Vermehrung der Parkierungsgelegenheiten:

- Potenzial bestehender privater Parkierungsanlagen mit Mehrfachnutzungen und Reduktion von Leerständen besser ausschöpfen,
- Bau von Quartierparkings (vgl. Definition im Kap. 3.2),
- Umwandlung bestehender privater Parkierungsanlagen in Quartierparkings.

Das Potenzial der bestehenden privaten Parkierungsanlagen besser auszuschöpfen, hat oberste Priorität. Wie das gemacht werden kann, zeigt das entsprechende «Konzept Mehrfachnutzungen Privatparkplätze», welches der Regierungsrat am 27. Februar 2024 beschlossen hat.⁵ Im Herbst 2025 konnten die ersten zwei Pilotprojekte für Mehrfachnutzungen in privaten Tiefgaragen realisiert werden. Da das Potenzial und der Bedarf in den Quartieren nicht immer deckungsgleich sind, dürfte dies aber nicht ausreichen, um die wegfallenden Parkplätze im öffentlichen Raum zu kompensieren und die Nachfrage zu decken – auch dann nicht, wenn sich die Nachfrage gegenüber heute reduziert.

Mit dem in den folgenden Kapiteln dargelegten Konzept Quartierparkings zeigt der Regierungsrat deshalb auf, wie und wo Quartierparkings in der Stadt Basel erstellt werden sollten.

Auch wenn die aktuelle Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» und die Klimaschutzstrategie grundsätzlich eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anstreben, ist die hier postulierte Schaffung von Abstellplätzen in Quartierparkings aus folgenden Gründen zweckmässig:

- Eine ungenügende Parkplatzanzahl würde nur einen kleinen Beitrag zur Reduktion des Fahrzeugbestandes in der Stadt leisten. Ein Mangel an Parkplätzen bringt aber grosse Probleme mit sich, wie etwa an gefährlichen Orten abgestellte Fahrzeuge, Parksuchverkehr und unnötige politische Widerstände gegen Strassenumgestaltungsprojekte.
- Auch wenn Bau und Betrieb von Quartierparkings Ressourcen verbrauchen und Emissionen produzieren, sind Quartierparkings die Voraussetzung, um den erwünschten und erforderlichen Parkplatzabbau im Strassenraum zu erreichen und zugleich den Anwohnenden, die auf ein Auto angewiesen sind, eine adäquate Lösung anzubieten.
- Sofern Quartierparkings unter Gebäuden liegen oder mehrstöckig ausgestaltet werden, leisten sie einen Beitrag zur Reduktion des Flächenbedarfs des Verkehrs.

3. Quartierparkings: Bedarf und mögliche Ausgestaltung

3.1 Bedarf Quartierparkings

Der zukünftige Bedarf nach Parkplätzen in Quartierparkings kann nicht genau beziffert werden. Dies hat einerseits damit zu tun, dass es aktuell grosse Unsicherheiten gibt, wie sich der Fahrzeugbestand insgesamt entwickeln wird. So könnten der Klimawandel, die vermehrte Bereitschaft Fahrzeuge zu teilen und die Entwicklung hin zu automatisch fahrenden Fahrzeugen die Autobesitzquote deutlich reduzieren. Auf der anderen Seite erwartet der Kanton steigende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen. Von 2010 bis 2024 hat die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Kanton ausserhalb des Autobahnnetzes um 13% abgenommen. Im gleichen Zeitraum blieb die Anzahl der im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Personenwagen aber praktisch unverändert bei 61'400 Stück.⁶

Andererseits beeinflussen der Bau von privaten Parkplätzen und der Abbau von Parkplätzen im Strassenraum den Bedarf nach Quartierparkings massgeblich. Der Bau neuer Quartierparkings bzw. die Umwidmung einer bestehenden, ansonsten nicht mehr verwendeten Parkierungsanlage

⁵ <https://www.bs.ch/bvd/mobilitaet/grundlagen-und-strategien/strategien-und-konzepte/parkplatzstrategie#mehrfachnutzung-und-quartierparkings>

⁶ Quelle: Tabelle t11-1-08 Statistisches Amt Basel-Stadt; <https://statistik.bs.ch/files/webtabellen/t11-1-08.xlsx>

in ein Quartierparking ist auch die Voraussetzung dafür, dass im Strassenraum überhaupt Parkplätze in grösserem Stil abgebaut werden können, ohne negative Konsequenzen in Kauf nehmen zu müssen. Die Wechselwirkungen zwischen Quartierparkings und Strassenparkplätzen können damit als klassisches «Huhn-Ei-Problem» angesehen werden.

Erschwerend kommt hinzu, dass eine entsprechend den Zielsetzungen optimierte Parkplatzzahl eine wesentliche Voraussetzung für ein nachhaltiges Verkehrssystem ist. So machen zahlreiche Parkplätze am Zielort eines Weges den motorisierten Individualverkehr sehr bequem. Das führt zu Mehrverkehr und zu einem unerwünscht hohen Flächenverbrauch in der Stadt. Zu wenige Parkplätze hingegen führen zu einem grossen Parksuchverkehr und dazu, dass Fahrzeuge an ungeeigneten bzw. gefährlichen Orten abgestellt werden. Letzteres gilt besonders auch bei einer geringen Kontrolltätigkeit.

Trotz dieser komplexen Ausgangslage hat der Regierungsrat versucht, den wahrscheinlichen Bedarf an Parkplätzen in Quartierparkings für das Jahr 2030 aus einer verkehrlichen Sicht abzuschätzen (vgl. Abb. 1, linkes Bild). Ergänzend wurde auch der langfristige Bedarf prognostiziert (vgl. Abb.1, rechtes Bild).

Das Szenario 1 «wahrscheinlicher Bedarf» geht davon aus, dass bis 2030 im gesamten Stadtgebiet rund 2'500 Parkplätze im Strassenraum abgebaut werden.⁷ Gleichzeitig wurde angenommen, dass sich die Nachfrage nach Parkplätzen im Strassenraum infolge einer effizienteren Nutzung des privaten Parkraums und infolge Verlagerung auf andere Verkehrsmittel um 7,5% reduziert, was 1'650 Parkplätzen entspricht. Es ergibt sich aus diesen Annahmen ein Bedarf von 900 Parkplätzen in Quartierparkings.

Das Szenario 2 «langfristige Abschätzung» geht von einem deutlich stärkeren Rückbau des Angebots im öffentlichen Raum aus. Langfristig könnten ca. 6'100 Parkplätze zu Gunsten anderer Nutzungen, z.B. auch für autofreie Begegnungszonen/Superblocks, umgewandelt werden. Unter der Annahme, dass sich die Nachfrage um 15% (=3'300 Parkplätze) reduziert, ergibt sich ein Bedarf nach fast 2'700 Parkplätzen. Auch wenn dieses Szenario 2 mit grossen Unsicherheiten verbunden ist, zeigt es klar auf, dass der langfristige Bedarf den kurz-/mittelfristigen Bedarf übersteigen wird. Der Bau von mindestens 900 Parkplätzen in Quartierparkings gemäss Szenario 1 ist damit auch langfristig zweckmässig. Dies auch, weil in der Bedarfsschätzung ein Parkplatzabbau zugunsten von Stadtgrün/Entsiegelung nicht explizit eingeflossen ist. Der angenommene Parkplatzabbau führt aber zu freien Flächen, die teilweise auch für mehr Stadtgrün verwendet würden.

⁷ Grobe Abschätzung auf der Basis bekannter Strassenumgestaltungsprojekte und Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr.

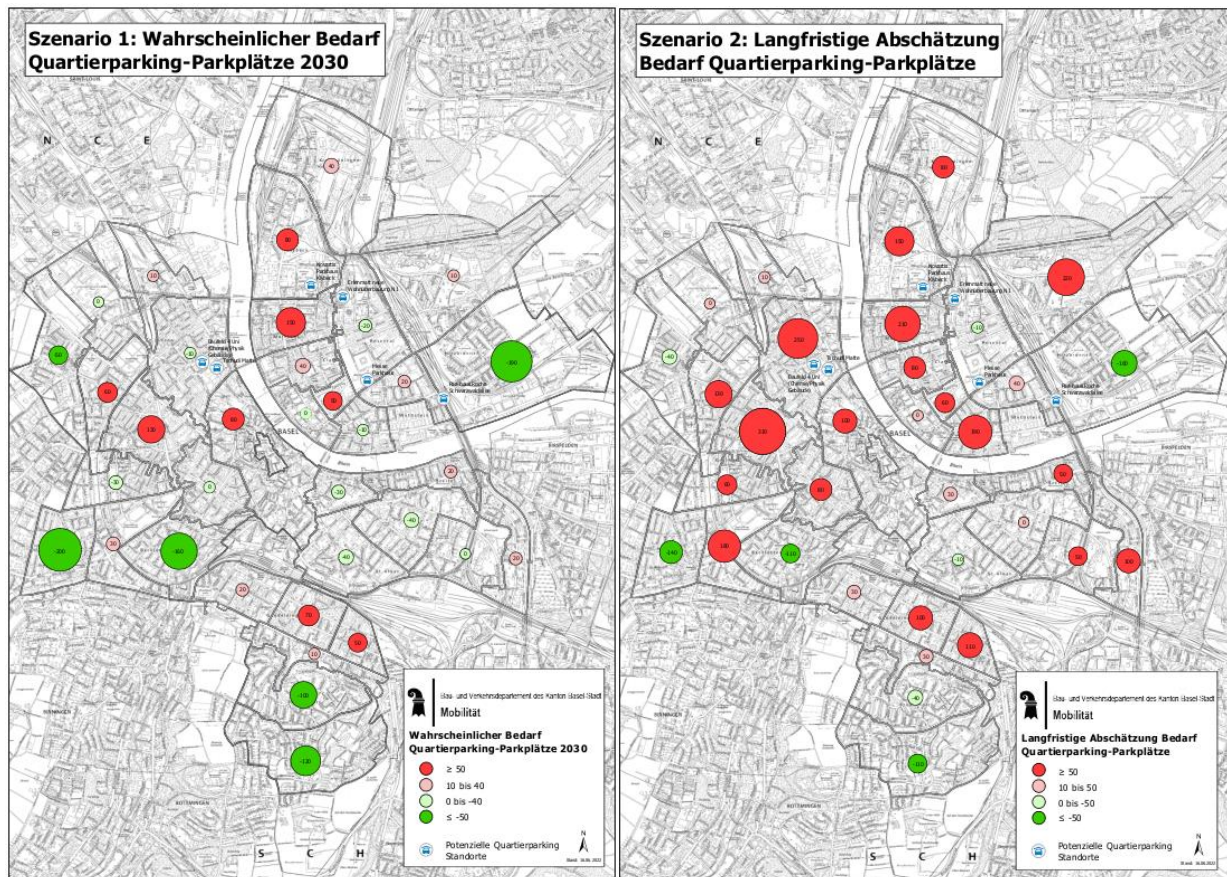


Abbildung 1: Abschätzung Bedarf nach Parkplätzen in Quartierparkings

Die Abschätzungen zeigen zudem, wo lokal der grösste Bedarf nach Quartierparkings herrscht. Es sind dies die folgenden drei Gebiete:

- Im Kleinbasel auf der Achse Klybeck–Matthäus–Clara
- In Grossbasel West im Bereich Gotthelf/Iselin
- In Grossbasel Ost im östlichen Gundeli

Die Analysen basieren auf einer Auslastungserhebung von 2019.⁸ Die Auslastung der öffentlichen Parkplätze wurde für ausgewählte Teststrecken zu sechs Zeitpunkten erfasst. Die Auslastung der privaten Parkplätze basiert auf einer ebenfalls 2019 durchgeführten Umfrage bei Hausbesitzenden.⁹ Auch wenn der Rücklauf grundsätzlich gut war, ist die Repräsentativität nicht für alle Quartiere gleichermassen gut gegeben. Erschwerend kommt hinzu, dass ein präziser Kataster über die Anzahl der privaten Parkplätze fehlt. Die Bedarfsabschätzung zeigt deshalb nur eine Grössenordnung an. Die ausgewiesenen Gebiete mit einem erheblichen Bedarf sind aufgrund des bekannten Privat-Parkplatzangebots sowie aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung plausibel. Eine präzise Festlegung der optimalen Parkplatzzahl für ein Quartierparking lässt sich daraus aber nicht ableiten.

Die Abbildung 1 zeigt auch, dass es in ein paar wenigen Quartieren (z.B. Bruderholz) mehr als genügend Parkplätze gibt. Ein Parkplatz, der mehr als 300 bis 500 m vom Ziel entfernt ist, wird von den Autofahrenden aber kaum genutzt, weshalb sich dieses Potenzial höchstens zu einem sehr geringen Teil ausnutzen lässt.

⁸ Eine Wiederholung der Auslastungserhebung für öffentliche Parkplätze 2023 hat für den Abend (=massgebendes Zeitfenster) eine insgesamt geringfügig tiefere Auslastung gezeigt. Der ausgewiesene Bedarf ändert sich dadurch nicht wesentlich, so dass auf eine Aktualisierung der Berechnungen aus Aufwandgründen verzichtet wurde.

⁹ Im Umfeld der Messehalle 3 liegt zudem eine Befragung aus dem Sommer 2023 vor.

3.2 Möglichkeiten für Quartierparkings

Die Ausgestaltungsmöglichkeiten für ein Quartierparking sind sehr gross. Gemäss § 19^{bis} Abs. 1 USG BS nimmt ein Quartierparking *«eine im öffentlichen Strassenraum bereits vorhandene Parkplatznachfrage»* auf. Darüber hinaus macht das Gesetz kaum Vorgaben. Das Quartierparking kann ein eigenständiges Parkhaus oder ein Teil einer anderweitig genutzten Parkierungsanlage sein. Die Parkplätze können fest vermietet oder öffentlich zugänglich sein.

Auch zur Trägerschaft macht das Gesetz keine Vorgaben. Ein Quartierparking kann also von privaten Personen/Firmen oder von öffentlichen Stellen erstellt und betrieben werden. Auch Mischformen sind möglich. Vorgeschrieben ist aber unabhängig von der Betriebsform, dass 95% der neu erstellten Parkplätze durch den Abbau von bestehenden Strassenparkplätzen kompensiert werden müssen.

Gemäss § 17 Abs. 1 USG BS ist *«jede finanzielle Unterstützung des Baus und des Betriebs von Parkierungsanlage für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton»* verboten. Ausgenommen von diesem Verbot sind *«Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings»*. Der Regierungsrat interpretiert diese Bestimmung wie folgt:

- Der Kanton darf den Bau und den Betrieb von privaten Quartierparkings nur dann unterstützen, wenn die Parkplätze durch Anwohnende genutzt werden. Für gemischte Quartierparkings, die sowohl Anwohnendenparkplätze als auch öffentlich zugängliche Kurzzeitparkplätze bzw. Parkplätze für Nichtanwohnende aufweisen, muss sich die Mitfinanzierung auf den Anteil der Anwohnendenparkplätze beschränken.
- Das Finanzierungsverbot betrifft nur die Unterstützung privater Vorhaben. Der Kanton darf eigene Parkhäuser mit einer beliebigen Bewirtschaftung erstellen und betreiben, z.B. als Teil einer Überbauung. Als Voraussetzung gilt auch dann, dass die zonenrechtlichen Voraussetzungen des Standortes eine Parkierungsanlage erlauben bzw. diese so angepasst werden (z.B. mit einem Bebauungsplan), dass die Anlage bewilligungsfähig wird.

Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb von Quartierparkings ist nur ausnahmsweise möglich, z.B. wenn eine bestehende Parkierungsanlage übernommen werden kann oder wenn die Erstellungskosten sehr tief ausfallen. Mit überdurchschnittlichen Erträgen, z.B. an einer sehr attraktiven Lage mit einer hoher Nachfrage und einer guten Kombination von Dauerparkplätzen und Kurzzeitparkplätzen, ist ebenfalls ein eigenwirtschaftlicher Betrieb denkbar.¹⁰

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit ist abhängig von den zukünftig erzielbaren Preisen für die Miete eines Privatparkplatzes. Bei gleichbleibender Kaufkraft könnten mit einer zunehmenden Verknappung des Angebots an Strassenparkplätzen in Zukunft höhere Erträge möglich sein. Dennoch haben die Abklärungen gezeigt, dass der bis anhin vorgesehene maximale Beitrag von 20% aus dem Mobilitätsfonds in der Regel nicht ausreicht, um ein Quartierparking eigenwirtschaftlich zu betreiben. Der Regierungsrat hat deshalb parallel zur Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes die Verordnung über den Mobilitätsfonds vom 27. Juni 2023 (Mobilitätsfondsverordnung, SG 780.300) angepasst, um neu Beiträge bis maximal 40% sprechen zu können (vgl. Kap. 6).

Vor diesem Hintergrund sind die folgenden zwei prototypischen Möglichkeiten für die Erstellung von Quartierparkings erfolgsversprechend:

- **Kantonseigenes öffentliches Parkhaus**
Der Kanton baut ein öffentlich zugängliches Parkhaus oder übernimmt ein bestehendes und betreibt es. Das Parkhaus dient einerseits dem Kurzzeitparken, bietet aber auch ein Sortiment unterschiedlicher Dauerparkkarten; z.B. Parkkarten, die nur nachts oder nur tagsüber zum Parkieren berechtigen. Daneben ist das Anbieten fest vermieteter Parkplätze

¹⁰ Quelle: Quartierparkings – ökonomische Rahmenbedingungen, BSS Volkswirtschaftliche Beratung, 26. Mai 2020

denkbar. Der ideale Mix zur Optimierung der Auslastung und damit der Einnahmen unter Berücksichtigung verkehrspolitischer Ziele muss ortsspezifisch unter der Prämisse der wirtschaftlichen Tragfähigkeit bestimmt werden.

Ein Quartierparking nach diesem Muster ist in der Regel ein eigenständiges Bauwerk mit mindestens 50 bis 100 Parkplätzen (Kurz- und Dauermietparkplätze) an einer verkehrsgünstigen Lage mit einer gewissen Nutzungsmischung (Wohnen/Einkaufen/Arbeiten) im Umfeld. Kleinere öffentlich zugängliche Parkieranlagen sind theoretisch möglich, können aber in der Regel nicht effizient betrieben werden.

Die Wahl eines geeigneten Standorts erfolgt unter Berücksichtigung bautechnischer Anforderungen. Die Unterbauung einer Grünanlage für ein solches Quartierparking ist hingegen nicht opportun, da damit u.a. Baumpflanzungen eingeschränkt würden. Die Unterbauung einer Strasse oder eines Platzes ist grundsätzlich denkbar, führt aufgrund der vorhanden Leitungen, der notwendigen Rampen und den städtebaulichen Ansprüchen aber zu sehr teuren und häufig dennoch städtebaulich unbefriedigenden Anlagen. Wichtig ist zudem ein technisch fortgeschrittenes Bewirtschaftungssystem, um eine hohe Auslastung und flexible Tarifangebote zu ermöglichen.

- **Privates Quartierparking für Anwohnende**

In einer ohnehin erstellten Parkieranlage (z.B. als Teil einer Wohn- oder Gewerbeüberbauung) werden zusätzliche Parkplätze gebaut, die über den Bedarf der ansässigen Nutzung hinausgehen. Diese Parkplätze werden an Anwohnende aus der näheren Umgebung vermietet. Der Bau kann mit Mitteln aus dem Mobilitätsfonds subventioniert werden, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit für die Parkplatzbetreibenden zu ermöglichen.

Ein Quartierparking nach diesem Muster bietet sich in der Regel dann an, wenn in einem Parkplatzgeschoss Restflächen verfügbar sind, die nicht für den Parkplatzbedarf des eigenen Gebäudes benötigt werden. Solche Anlagen bieten häufig Platz für zehn bis 30 Quartier-Parkplätze. Es können aber auch mehr sein, besonders falls mit vertretbarem baulichem Aufwand für das Quartierparking ein zusätzliches Untergeschoss erstellt werden kann.

Das hier vorliegende Konzept Quartierparkings konzentriert sich auf diese beiden Möglichkeiten. Im konkreten Projekt können auch Mischformen oder andere Bewirtschaftungsformen zweckmässig sein. Solche anderen Formen werden nicht ausgeschlossen, solange sie innerhalb des gesetzlichen Rahmens bleiben.

Das Konzept geht im Weiteren davon aus, dass in Quartierparkings marktübliche Parkgebühren verlangt werden. Allfällige Subventionen aus dem Mobilitätsfonds (vgl. Kap. 6) dienen dazu, den Investitionsaufwand zu reduzieren um die Wirtschaftlichkeit zu sichern und damit den Bau erst zu ermöglichen. Der Regierungsrat beabsichtigt nicht, Parkgebühren zu verbilligen und damit in den Markt der privaten Parkplatz anbietenden einzugreifen bzw. als Kanton diesen Markt mit unlauteren Mitteln zu konkurrenzieren.

Zu beachten ist auch das Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innerstadt vom 21. März 1990 (SG 952.700). Dieses verbietet in den Wohnvierteln Altstadt Grossbasel, Vorstädte Grossbasel und Altstadt Kleinbasel die Erstellung von öffentlichen Autoparkgaragen auf Allmend oder Grundstücken im Besitz des Kantons.

3.3 Konzept Quartierparkings

Auf der Basis des bisher gesagten ergeben sich für das Konzept Quartierparkings die sieben Arbeitspakete, die im Folgenden kurz hergeleitet und im Kap. 4 ausführlich beschrieben werden.

Für ein aussagekräftiges **Parkplatzmonitoring** fehlen sowohl die notwendigen Daten als auch die rechtlichen Voraussetzungen. Um mittel-/langfristig eine insgesamt optimale Parkplatzzahl im Kanton anbieten zu können, werden zwingend bessere statistische Grundlagen benötigt, die laufend nachzuführen sind. Solche Daten nützen nicht nur dem Thema Quartierparking, sondern liefern auch Hinweise, wie sich Angebot und Nachfrage nach Strassenparkplätzen und nach privaten Parkplätzen verändern und wo Parkplätze im Strassenraum problemlos aufgehoben werden könnten bzw. wo eine ersatzlose Aufhebung stark negative Konsequenzen hätte.

(→Arbeitspaket 4.1)

Die Bedarfsabklärung zeigt **drei Gebiete**, in denen aufgrund der Nachfrage ein relevanter Bedarf nach **Quartierparkings** besteht. In diesen drei Gebieten können bzw. müssen also Lösungen kurz-/mittelfristig aktiv gesucht und umgesetzt werden. Die vorliegenden Bedarfsschätzungen zeigen, dass in diesen Räumen Quartierparkings auch langfristig sinnvoll sind.

(→Arbeitspakete 4.2 bis 4.4)

Die Stadt Basel ist weitgehend bebaut. Eine geeignete Fläche für neue Quartierparkings ist nur sehr schwierig zu finden. Die Wahrscheinlichkeit für die Realisation eines Quartierparkings ist daher am grössten, wenn sie im Rahmen einer **Arealentwicklung** bzw. eines grösseren Neubauprojekts erfolgen kann. Es ist deshalb sinnvoll, bei jeder grösseren Baumassnahme in der Stadt den Bedarf und die Möglichkeit eines Quartierparkings lokal zu prüfen.

(→Arbeitspaket 4.5)

Quartierparkings sind besonders wichtig in Gebieten, in denen schon eine hohe Parkplatzauslastung herrscht und zusätzlich aufgrund eines **Strassenumgestaltungsprojektes** eine grössere Anzahl Parkplätze wegfällt. Es ist deshalb sinnvoll, bei jedem Projekt mit einem relevanten Parkplatzabbau lokal Ersatzmöglichkeiten durch den Bau eines Quartierparkings zu prüfen.

(→Arbeitspaket 4.6)

95% der in einem Quartierparking neu erstellten Parkplätze müssen durch einen Abbau von Strassenparkplätzen kompensiert werden. Diese **Kompensation** erstreckt sich über einen längeren Zeitraum. Dies macht es sehr wahrscheinlich, dass die zur Kompensation abgebauten Parkplätze im Projektverlauf Anpassungen erfahren (z.B. infolge Projektverzögerungen oder Einsparungen). Mit der zunehmenden Anzahl Quartierparkings wird die verlässliche Dokumentation der kompensierten Parkplätze wichtiger. Diese Dokumentation ist bisher nicht ausreichend systematisiert. Dies birgt das Risiko, dass zu Kompensationszwecken abgebaute Parkplätze im Zuge eines späteren Projektes wieder erstellt werden.

(→Arbeitspaket 4.7)

3.4 Weitere Grundsatzüberlegungen zu einem Quartierparking

Der lokale Bedarf und die zweckmässige Ausgestaltung eines Quartierparkings müssen im Einzelfall geklärt werden. Je nach Lage, Grösse und Zugänglichkeit sind unterschiedliche Aspekte relevant. Je grösser ein Quartierparking ausfällt, desto grösser wird sein Einzugsbereich und desto wichtiger ist die Einbettung ins übrige Verkehrssystem. Jedes Quartierparking muss zu Fuss gut erreichbar sein. Bei grösseren Quartierparkings (ab ca. 300 Parkplätzen) braucht es zudem eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und ans Veloroutennetz (inkl. genügend Veloabstellplätze). Auch eine Kombination mit Sharing-Angeboten ist grundsätzlich erstrebenswert.

Gestützt auf § 19^{bis} USG BS müssen die neuen Parkplätze in einem Quartierparking in der Regel innerhalb von 500 m kompensiert werden. Diese 500 m können als direkter Einzugsbereich der Mieterinnen und Mieter in einem Quartierparking angesehen werden. Der Entlastungseffekt eines neuen Quartierparkings geht aber über diese 500 m hinaus. Einige Personen, die in der Nähe eines neuen Quartierparkings wohnen, die ihr Auto heute aber auf einem weiter entfernten privaten Parkplatz abstellen, dürften den Parkplatz wechseln. Dies wiederum macht bestehende private Parkplätze am Rande des Einzugsbereichs des Quartierparkings frei für Personen, die ausserhalb des Einzugsbereichs wohnen. In diesem Sinne dürfte der erweiterte Einzugsbereich (=Bereich mit Entlastungswirkung) eines (grösseren) Quartierparkings deutlich weiter reichen. Abbildung 2 zeigt die Einzugsbereiche von 500 m bzw. 1'000 m rund um mögliche künftige Quartierparkings.



Abbildung 2: Einzugsbereich möglicher Quartierparkings (500m/1000m)

4. Arbeitspakete aktive Projektentwicklung Quartierparkings

4.1 Statistische Grundlagen erfassen (Parkplatzmonitoring)

Für eine belastbare und aussagekräftige Bedarfsanalyse für Quartierparkings in der Stadt Basel braucht es Daten zur Anzahl der Strassenparkplätze und der privaten Parkplätze. Zudem braucht es Informationen zum Verlauf der Auslastung über den Tag bzw. über die Woche und zur Aufteilung der Nutzenden auf verschiedene Kategorien mit unterschiedlichen Parkierungsbedürfnissen (z.B.

Anwohnende, Pendelnde, Kundschaft). Solche Marktdaten sind auch die Voraussetzung dafür, dass langfristig eine optimale, vollständig digitale Bewirtschaftung von Parkplätzen möglich wird.

Die Daten zum Angebot öffentlicher Parkplätze im Strassenraum (Anzahl und Bewirtschaftungsform) werden laufend digital nachgeführt und können für beliebige Perimeter ausgewertet werden. Die auf PLZ aggregierten Daten werden regelmässig im Parkplatzkataster publiziert. Seit dem Sommer 2024 sind die Daten auch auf dem Datenportal des Kantons verfügbar.¹¹ Per November 2024 bestanden im öffentlichen Strassenraum 25'884 Autoparkplätze. Die Auslastung dieser Parkplätze wird seit 2016 stichprobenmässig erfasst. Bisher liegen Resultate für eine Vormittagsstunde und eine Abendstunde aus 35 Teilgebieten der Stadt für die Jahre 2016, 2019 und 2023 vor. Diese Daten reichen für einen Überblick über die Stadt Basel und für eine Abschätzung der langfristigen Entwicklung. Präzise Aussagen für einzelne Strassenzüge liegen allerdings nicht vor. Ebenfalls fehlen aktuelle Daten zur Aufteilung der Strassenparkplätze auf verschiedene Nutzengruppen.

Zur Anzahl privater Parkplätze gibt es keine verlässlichen Zahlen. Eine Schätzung von 2015 ergab, dass damals ca. 78'000 Stellplätze bestanden und dass das Angebot seit 2000 stetig leicht zugenommen hatte. Heute dürften nach groben Annahmen der zuständigen Fachleute deutlich über 80'000 private Parkplätze vorhanden sein. Zahlen zur Auslastung liegen aus einer Stichprobenerhebung von 2019 vor. Demnach sind rund 4% aller privaten Parkplätze leer und für eine Dauervermietung verfügbar. Diese Leerstandsquote variiert aber je nach Quartier stark (0.7 bis 5,4%). Die höchsten Leerstandsquoten liegen meist in Gebieten mit einer unterdurchschnittlichen Auslastung der Parkplätze im Strassenraum (z.B. St. Alban, westliches Gundeldingen, Teile St. Johann). Auch diese Daten genügen nicht für spezifische Aussagen im Umfeld eines geplanten Quartierparkings.

Zur statistisch korrekten Erfassung aller Parkgelegenheiten in der Stadt Basel müssen daher folgende Arbeiten in Angriff genommen werden:

- Repräsentative Erfassung der Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Strassenraum:

Mit einer geeigneten automatischen Methode (fahrbares Kamerasystem) soll für verschiedene Wochentage und Tageszeiten sowie flächendeckend für die Stadt Basel die Auslastung der Strassenparkplätze erfasst werden. Um repräsentative Aussagen zu bekommen, braucht es ein geeignetes Erhebungskonzept um zeitliche und räumliche Unterschiede in genügender Präzision abzudecken. Hierzu ist geplant, eine regelmässige aber wenig häufige Befahrung der ganzen Stadt mit periodischen Verdichtungen in einzelnen Quartieren anzureichern. Für die Konzepterarbeitung und die Anschaffung der notwendigen Infrastruktur ist mit rund 50'000 Franken zu rechnen. Für die laufende Nachführung ist mit wiederkehrenden Aufwendungen von 50'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

- Erstellung eines Katasters über die vorhandenen Privatparkplätze:

Die Anzahl der privaten Parkplätze soll einmalig in einem externen Auftrag von einem Ingenieurbüro mittels einer Begehung der Stadt und mit einer ergänzenden Befragung für nicht direkt zugängliche Parkieranlagen erfasst werden. Die laufende Nachführung kann dann über Auswertungen der Baubewilligungen erfolgen. Hierzu besteht mit dem § 11b Abs. 1 der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung (PPV) bereits eine Verpflichtung auf Verordnungsebene. Für die erstmalige Erfassung der Anzahl der privaten Parkplätze ist mit Kosten von ca. 300'000 Franken zu rechnen. Die laufende Nachführung bedingt wiederkehrende Aufwendungen von ca. 10'000 Franken pro Jahr.

¹¹ <https://data.bs.ch> - Parkflächen

- Repräsentative Erfassung der Auslastung der Privatparkplätze sowie der Nutzendengruppen:

Mittels Umfragen bei Parkhausbesitzenden bzw. –betreibenden wird die Auslastung zu verschiedenen Tageszeiten sowie die Art der Parkplatznutzung (für Wohnen, Arbeiten, Einkauf etc.) erfragt. Für die ca. 100 grossen Parkierungsanlagen soll diese Umfrage jährlich stattfinden. Aus allen übrigen Parkierungsanlagen wird jährlich eine wechselnde Stichprobe befragt. Die Kosten für die erstmalige Erfassung der Auslastung belaufen sich auf ca. 150'000 Franken. Die jährliche Nachführung wird etwa 30'000 Franken pro Jahr kosten. Die Umfragen sollen durch das statistische Amt erfolgen.

Damit die Verwaltung einen solchen Parkplatzkataster sinnvoll erheben und führen kann, braucht es zudem eine explizite gesetzliche Grundlage (vgl. Kap. 5). Da die Parkraumbewirtschaftung eine kommunale Aufgabe ist, beschränkt sich der Kataster auf das Gebiet der Stadt Basel. Die Landgemeinden Riehen und Bettingen wurden angefragt und sehen keinen Bedarf für eine Erweiterung des Katasters auf den ganzen Kanton.

Für fest vermietete private Parkplätze bzw. Quartierparkings liegen keine Auslastungsziele vor. Um eine genügende Verfügbarkeit für Personen zu gewähren, die neu einen privaten Parkplatz mieten wollen, sollte der Leerstand mindestens 1,5 bis 2% betragen.¹²

Wichtiger als pauschale Auslastungsziele sind aber lokale Betrachtungen. Auch wenn es heute vermutlich insgesamt genügend Parkplätze in der Stadt Basel hätte, gibt es einige dicht besiedelte Quartiere, in denen sowohl die privaten als auch die öffentlichen Parkplätze überlastet sind (z.B. Matthäus).

4.2 Quartierparkings Gundeli Ost entwickeln

Das Gundeldingerquartier ist dicht und praktisch vollständig überbaut. Eine Chance für ein Quartierparking stellt deshalb die Arealentwicklung Dreispitz Nord dar (zur Lage und zum Einzugsgebiet vgl. Abbildung 2 im Kap. 3.4). Die Arbeiten am Bebauungsplan sind schon weit fortgeschritten, die öffentliche Planaufgabe ist im April/Mai 2024 erfolgt. Beschlüsse liegen aber noch nicht vor (Stand August 2025).

Die insgesamt auf dem Areal mögliche Parkplatzanzahl ergibt sich aus der Umweltverträglichkeitsprüfung. Zudem soll im Bebauungsplan ein Fahrtenkontingent festgelegt werden. Ein Quartierparking ist als Möglichkeit erwähnt, falls die neuen Nutzungen weniger Parkplätze benötigen, als der Bebauungsplan zulässt. Ob dies der Fall sein wird, ist offen.

Es ist denkbar, dass sich auf weiteren Teilgebieten des Dreispitzareals Chancen für eines oder mehrere Quartierparking ergeben. Aktuell lässt sich dies aber nicht abschliessend beurteilen.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich für die Entwicklung von Quartierparkings in Gundeli Ost die folgenden Aufgaben:

- Bedarf nach Parkplätzen in Quartierparkings im Umfeld von Dreispitz Nord konkretisieren,
- Alternative Areale suchen und deren Verfügbarkeit prüfen,
- Verhandlungen mit Projektentwicklern und Projektentwicklerinnen mit dem Ziel, private Quartierparkings zu erreichen,
- Prüfung, ob öffentliches Quartierparking im Umfeld Dreispitz Nord durch den Kanton betrieben werden kann.

¹² Bezogen auf den Wohnungsmarkt gilt ein Leerstand von unter 1,5% als Wohnungsmangel. Beträgt der Leerstand weniger als 1% spricht man von Wohnungsnot.

Für diese Arbeiten ist mit einmaligen Aufwendungen von ca. 50'000 Franken für Aufträge an Beratungsbüros zu rechnen.

4.3 Quartierparkings Basel-West entwickeln

Auch das Gebiet Grossbasel West ist dicht und weitgehend überbaut. Konkrete grössere Arealentwicklungen gibt es im nördlichen Bereich (Volta Mitte/Nord) und im Gebiet Uni-Campus (Schällenmätteli). Ein Quartierparking in diesem Bereich wäre lokal zweckmässig. Der grössere Bedarf nach einem Quartierparking besteht in den Quartieren Gotthelf und Iselin. Dies ist zu weit weg vom Uni-Campus.

Anders als im Gundeli (vgl. Kap. 4.2) bzw. als im Kleinbasel (vgl. Kap. 4.4) steht hier deshalb die Suche nach einem geeigneten Areal im Vordergrund.

Für die Entwicklung von Quartierparkingprojekten im Basel-West ergeben sich folgende Aufgaben:

- Geeignetes Areal suchen,
- Auswahl von 1–3 geeigneten Arealen,
- Lokale Bedarfsanalyse rund um diese Areale,
- Je nach Arealeignung:
 - Verhandlungen mit Arealbesitzenden mit dem Ziel, ein privates Quartierparking zu erreichen,
 - Prüfung, ob öffentliches Quartierparking durch den Kanton betrieben werden kann.

Für diese Arbeiten ist mit einmaligen Aufwendungen von ca. 100'000 Franken für Aufträge an Beratungsbüros zu rechnen. Die Summe ist doppelt so hoch wie beim Gundeli, da das zu untersuchende Areal deutlich grösser ist.

4.4 Quartierparkings Kleinbasel: koordinieren und entwickeln

Im Raum Kleinbasel gibt es verschiedene bestehende bzw. geplante Projekte deren Eignung als Quartierparking abgeklärt wurde. Als Ergebnis strebt der Regierungsrat im Kleinbasel eine Lösung mit zwei Quartierparkings an:

- Das bestehende Horburg-Parkhaus (ca. 1'100 Parkplätze) wurde per 1.1.2025 vom Kanton übernommen. Ein Teil des Parkhauses soll zu einem Quartierparking umgenutzt werden. Die IBS erarbeitet aktuell konkrete Nutzungsszenarien und den Sanierungsbedarf.
- Im Bereich der Messehalle 3 erstellt der Kanton (IBS) eine neue Wohnüberbauung mit Tiefgarage. Hier bietet sich die Integration eines Quartierparkings mit ca. 140 Parkplätzen an.

Weitere Möglichkeiten für Quartierparkings im Kleinbasel wurden geprüft und aus verschiedenen Gründen verworfen. So kann das bestehende provisorische Parkhaus Schwarzwaldstrasse nicht dauerhaft in ein Quartierparking überführt werden. Es mangelt unter anderem an Naturersatzflächen, und der Eigentümerin (DB) ist es nicht möglich das Land langfristig zur Verfügung zu stellen.¹³ Zudem wäre das Parkhaus für ein reines Quartierparking zu gross, dies umso mehr, da im Parkhaus Badischer Bahnhof ausserhalb gewisser Messezeiten noch erhebliche Reserven bestehen.

Beim geplanten Messenparkhaus (Rosenturm) werden von der Eigentümerin keine Quartierparking-Parkplätze vorgesehen. Der Grosse Rat hat im Bebauungsplan ein relativ kleines

¹³ Siehe Beantwortung Anzug Luca Urgese und Konsorten betreffend «Umnutzung des Roche-Parkhauses an der Schwarzwaldallee zu einem Quartierparking» (P235114)

Fahrtenkontingent festgesetzt. Der Investor wird deshalb nicht die maximal möglichen 1'143 Parkplätze erstellen, sondern die Zahl der Parkplätze auf den «Eigenbedarf» reduzieren.

Für die Entwicklung von Quartierparkingprojekten im Kleinbasel ergeben sich damit die folgenden Aufgaben:

- Erarbeitung und Umsetzung eines neuen Bewirtschaftungskonzeptes für das Horburg-Parkhaus mit zumindest teilweiser Nutzung als Quartierparking,
- Planung eines Quartierparkings in der Überbauung Messehalle 3 (vorbereitende Arbeiten wurden im Rahmen der Projektentwicklung bereits begonnen). Die Finanzierung ist nach Vorliegen von Wirtschaftlichkeitsberechnungen in einem separaten Verfahren sicherzustellen (siehe auch Kap. 7.2.2).

Diese konzeptionellen Arbeiten können mit bestehenden Ressourcen bewältigt werden. Es braucht keine zusätzlichen finanziellen Mittel.

4.5 Umgang mit Arealentwicklungen/Quartierparking-Opportunitäten

Um einen effizienten Bau und Betrieb einer Parkierungsanlage zu ermöglichen, braucht es ein Grundstück von mindestens 750 m² Fläche (entspricht ca. 30 Parkplätzen) und mit einer Breite von mindestens 18,5 m (entspricht einer Fahrgasse mit beidseitigen Senkrechtparkfeldern). Bei allen privaten oder kantonalen Projektentwicklungen, die diese Minimalgrössen übersteigen, soll geprüft werden, ob sich das Areal grundsätzlich für ein Quartierparking eignen würde.

Die Eignung ergibt sich dabei aus den lokalen Verhältnissen des Grundstücks (Grösse, Zufahrt, Baugrund, geplante Nutzungen, Verkehrsbelastung der umliegenden Knoten etc.), aus der latent vorhandenen lokalen Nachfrage und aus den Möglichkeiten, Parkplätze in der Umgebung sinnvoll umzugestalten.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich im Umgang mit Areal- und oder Projektentwicklungen folgende Arbeiten, um die Möglichkeiten eines Quartierparkings abzuklären:

- Beobachtung potenzieller Arealentwicklungen anhand von Kontakten zu Immobilienentwicklern und Immobilienentwicklerinnen, anhand der Prüfung genereller Baubeglehen und anhand von Einschätzungen zum Bauzustand,
- Aufbau des Kontakts zu Arealentwicklern und Arealentwicklerinnen, möglichst frühzeitig und Einbringen der Quartierparking-Idee, so dass der Arealentwickler/die Arealentwicklerin die Investition und den Betrieb eines solchen Parkings ernsthaft in Erwägung zieht.
- Lokale Bedarfsanalyse rund um anstehende Arealentwicklungen.
- Je nach Bedarf und Arealeignung:
 - Verhandlungen mit Arealbesitzenden mit dem Ziel, ein privates Quartierparking zu erreichen, evtl. auch mit inhaltlicher (z.B. Bedarfsanalyse) oder finanzieller (z.B. Mitfinanzierung aus Mobilitätsfonds) Unterstützung,
 - Prüfung, ob öffentliches Quartierparking durch den Kanton betrieben werden kann.

Diese Arbeiten werden weitgehend mit den bestehenden Personalressourcen erledigt. Für ergänzende, kleinere Aufträge an Beratungsbüros ist mit wiederkehrenden Kosten von ca. 10'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

4.6 Umgang mit Strassenprojekten mit relevantem Parkplatzabbau

Grössere Strassenumgestaltungen beginnen in der Regel mit einer Vorstudie. Auch wenn die Vorstudie noch keine konkreten Aussagen macht, kann auf dieser Basis festgestellt werden, ob die Wahrscheinlichkeit besteht, dass eine relevante Anzahl Parkplätze für die Umgestaltung entfällt. Ab einem möglichen Parkplatzabbau von rund dreissig Parkplätzen in einem einzelnen Projekt bzw.

in der Summe von mehreren Kleinprojekten in benachbarten Strassen ist von einer relevanten Anzahl auszugehen. Sollte dies der Fall sein und sich das Projekt in einem Gebiet mit einer hohen Parkplatzauslastung befinden, muss spätestens parallel zur Erarbeitung des Vorprojektes, besser noch während der Vorstudie, geprüft werden, ob es Möglichkeiten gibt, in der Umgebung ein Quartierparking zu erstellen. Die Aussicht auf einen Parkplatzerersatz in einem Quartierparking erlaubt in der Regel einen grösseren Spielraum für Parkplatzaufhebungen im Projekt.

Im Rahmen der Projektierung von Strassenumgestaltungsprojekten sind folgende Arbeiten notwendig, um die Möglichkeiten eines Ersatz-Quartierparkings abzuklären:

- Lokale Bedarfsanalyse rund um das Strassenumgestaltungsprojekt,
- Bei Bedarf geeignetes Ersatzareal suchen,
- Auswahl von einem bis drei geeigneten Arealen,
- Überprüfung/Verifizierung Bedarfsanalyse rund um diese Areale,
- Je nach Arealeignung:
 - Verhandlungen mit Arealbesitzenden mit dem Ziel, ein privates Quartierparking zu erreichen,
 - Prüfung, ob öffentliches Quartierparking durch den Kanton betrieben werden kann.

Diese Arbeiten werden weitgehend mit den bestehenden Personalressourcen erledigt. Für ergänzende, kleinere Aufträge an Beratungsbüros ist mit wiederkehrenden Kosten von ca. 10'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

4.7 Datenbank Quartierparking und Parkplatzkompensation

Gemäss § 19^{bis} Abs. 4 USG BS müssen 95% der in einem Quartierparking neu erstellten Parkplätze durch einen Abbau von Strassenparkplätzen kompensiert werden. An diese Kompensation anrechenbar sind auch Parkplätze, die weniger als zwei Jahre vor der Baueingabe abgebaut wurden. Die Kompensation muss bis spätestens ein Jahr nach der Eröffnung des Quartierparkings erfolgt sein (§ 19^{bis} Abs. 7 USG BS).

Die Kompensation erstreckt sich damit über einen längeren Zeitraum. Dies macht es sehr wahrscheinlich, dass die zur Kompensation abgebauten Parkplätze im Projektverlauf Anpassungen erfahren (z.B. infolge Projektverzögerungen oder Einsparungen). Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass sich die Kompensationsbereiche verschiedener Quartierparkings überlappen. Mit der zunehmenden Anzahl Quartierparkings wird die transparente und verlässliche Dokumentation der kompensierten Parkplätze wichtiger. Eine solche Dokumentation soll auch verhindern, dass einmal abgebaute Parkplätze im Zuge eines späteren Projektes wieder erstellt werden.

Alle Quartierparkings und die zugehörigen Parkplatzaufhebungen im Strassenraum müssen entsprechend in einer geeigneten Datenbank erfasst und laufend gepflegt werden.

Für die Ausarbeitung der Datenbank braucht es einmalige Kosten von ca. 10'000 Franken. Die laufende Aktualisierung und Weiterführung der Datenbank erfolgt weitgehend mit den bestehenden Personalressourcen. Für ergänzende, kleinere Aufträge an Beratungsbüros (Softwareupdates, Programmierungsanpassungen etc.) ist mit wiederkehrenden Kosten von ca. 5'000 Franken pro Jahr zu rechnen.

4.8 Termine

Der Regierungsrat sieht vor, die notwendigen Aufbauarbeiten zur Umsetzung dieses Konzepts in den nächsten zwei Jahren durchzuführen. Damit stehen dann ab 2028 das Parkplatzmonitoring und die Kompensationsdatenbank zur Verfügung. Das Thema Quartierparking soll ebenfalls ab 2028 in die Standardprozesse zu Arealentwicklungen bzw. zu Strassenprojekten integriert sein, wie das heute bereits bei Bebauungsplänen der Fall ist.

Für die konkrete Umsetzung der aus heutiger Sicht absehbaren Quartierparkings gelten folgende Termine:

- | | |
|---|------------------------------------|
| • Übernahme Horburg-Parkhaus | per 1. Januar 2025 bereits erfolgt |
| ○ Überprüfung Betriebsfähigkeit und Erarbeitung Nutzungskonzept | 2025 |
| ○ Provisorisches Quartierparking unsaniert | ab 2026 |
| • Messehalle 3 | |
| ○ Wettbewerb Wohnüberbauung | läuft |
| ○ Inbetriebnahme | ca. 2031 |
| • Grossbasel West | |
| ○ Arealsuche/Verhandlungen | 2026-2027 |
| ○ Inbetriebnahme | ca. 2031 |

Dieser Terminplan setzt voraus, dass das vorliegende Konzept Ende 2025/Anfang 2026 vom Grossen Rat genehmigt wird.

5. Schaffung einer gesetzlichen Grundlage

Beim vorgesehenen Privatparkplatzkataster handelt es sich um ein dynamisches Planungs- und Informationsinstrument, das einer regelmässigen Aktualisierung bedarf. Um einen verlässlichen Privatparkplatzkataster sinnvoll erstellen und auch langfristig führen zu können, braucht es die Mitwirkung der privaten Parkplatzeigentümerinnen und Parkplatzeigentümer. Die Erfassung des Parkplatzbestandes wäre ansonsten nur mit einem unverhältnismässig grossen Aufwand zu erreichen. Die Erfassung eines Leerstandes bzw. von Auslastungsdaten ist zudem ohne Mitwirkung der privaten Parkplatzeigentümer und Parkplatzeigentümerinnen gar nicht möglich.

Eine entsprechende Auskunftspflicht der privaten Parkplatzeigentümer und Parkplatzeigentümerinnen ergibt sich indes bereits aus Art. 46 Abs. 1 des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01). Danach sind alle verpflichtet, den Behörden die für den Vollzug erforderlichen Auskünfte zu erteilen, nötigenfalls Abklärungen durchzuführen oder zu dulden. Da der Vollzug von Umweltaufgaben gemäss Art. 46 USG in einem weiten Sinn zu verstehen und die Auskunftspflicht dementsprechend weit gefasst ist (vgl. Ursula Brunner, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Zürich 1999, N 16 zu Art. 46 USG), dürfte es zulässig sein, darauf gestützt von den privaten Parkplatzeigentümern und Parkplatzeigentümerinnen eine Auskunft betreffend die Anzahl und die aktuelle Nutzung der bestehenden Parkplätze zu verlangen. Dabei sind grundsätzlich sämtliche Eigentümer und Eigentümerinnen, Inhaber und Inhaberinnen sowie Besitzer und Besitzerinnen privater Parkplätze gemeint, d.h. auch Baurechtsnehmende oder Verwaltungen. Der Kreis der Auskunftspflichtigen wird durch das Verhältnismässigkeitsprinzip auf jene Personen eingeschränkt, die die für den Vollzug erforderlichen Angaben machen können. Das Begehren ist also primär an jene Personen zu richten, die den Informationen am nächsten stehen.

Als gesetzliche Grundlage für den Parkplatzkataster bietet sich eine Ergänzung des § 16 USG BS an. Abs. 2^{bis} dieser Bestimmung verpflichtet den Kanton dazu, für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichen Strassenraum auf Privatgelände zu sorgen. Eine solche Verlagerung kann jedoch nur geplant, umgesetzt und der Erfolg gemessen werden, wenn die entsprechenden Daten in einem Parkplatzkataster erfasst und auch langfristig gepflegt werden.

Ergänzung § 16 Abs. 2^{bis} USG BS

*Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichen Strassenraum auf Privatgelände. **Sie können dafür in einem Parkplatzkataster die Anzahl und die Auslastung von öffentlichen und privaten Parkplätzen erfassen.***

Die Ergebnisse des Parkplatzkatasters sind von öffentlichem Interesse. Sie werden deshalb publiziert. Aus Datenschutzgründen erfolgt die Publikation nur in aggregierter Form, so dass keine Rückschlüsse auf einzelne private Parkieranlagen möglich sind.

6. Teilrevision Mobilitätsfondsverordnung

Gemäss § 19^{ter} Abs. 2 USG BS können aus Mitteln des Mobilitätsfonds subsidiär auch Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings mitfinanziert werden. Den Grundsatz der Subsidiarität hat der Grosse Rat im Rahmen seiner Beratungen der künftigen Parkraumpolitik (18.1410) diskutiert und auf Gesetzesebene festgeschrieben. Der Regierungsrat hat den Grundsatz in der 2023 vorgenommenen Totalrevision der Mobilitätsfondsverordnung dergestalt umgesetzt, dass Projekte zu unterschiedlichen Prozentsätzen mitfinanziert werden können. So können gemäss bisheriger Mobilitätsfondsverordnung Projekte zur Verkehrsvermeidung bis zu 60%, Projekte zur Verkehrsverlagerung bis zu 40% und Projekte zur Verkehrsverbesserung bis zu 20% der Gesamtkosten mitfinanziert werden. Die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum in Quartierparkings ist dabei ein Beispiel für ein Projekt zur Verkehrsverbesserung, also mit maximal 20% subventionierbar.

Der Regierungsrat hat jedoch im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes zur aktiven Entwicklung von Quartierparkings festgestellt, dass eine Subvention in Höhe von maximal 20% in vielen Fällen nicht ausreicht, um ein Projekt für ein Quartierparking wirtschaftlich rentabel zu machen.

Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat am 14. Oktober 2025 eine Teilrevision der Mobilitätsfondsverordnung beschlossen und die maximal mögliche Subvention für Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings von 20% auf 40% erhöht. Um dem gesetzlich festgeschriebenen Prinzip der Subsidiarität Rechnung zu tragen, legt die Mobilitätsfondsverordnung neu zudem fest, dass maximal ein Viertel der Fondseinnahmen für Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings verwendet werden darf. Über Beiträge aus dem Mobilitätsfonds bis zu einem Betrag von 1.5 Mio. Franken entscheidet der Regierungsrat. Höhere Beiträge werden dem Grossen Rat zum Entscheid vorgelegt.

7. Finanzielle Auswirkungen

7.1 Aufwand für Umsetzung Konzept Quartierparkings

Für die Arbeitspakete gemäss Kap. 4 ist mit folgendem Aufwand zu rechnen:

Aufgabenpakete	Einmaliger Aufwand	Wiederkehrender Aufwand (pro Jahr)
4.1 statistische Grundlagen (Parkplatzmonitoring)		
- Auslastung Strassenparkplätze (automatisiert)	50'000	50'000
- Anzahl Privatparkplätze	300'000	10'000
- Auslastung/Nutzung Privatparkplätze	150'000	30'000
4.2 Quartierparking Gundeli Ost	50'000	-
4.3 Quartierparking Basel-West	100'000	-
4.4 Quartierparkings Kleinbasel	-	-
4.5 Opportunitäten nutzen	-	10'000
4.6 Umgang mit Strassenprojekten	-	10'000
4.7 Datenbank Quartierparking	10'000	5'000
Total	660'000	115'000

Tabelle 1: Kostenschätzung

Die Kosten für die Bereitstellung der statistischen Grundlagen sind hoch. Sie enthalten den einmaligen Initialaufwand für die Vorbereitungen sowie den wiederkehrenden Aufwand für eine automatisierte, stichprobenmässige Auslastungserhebung im öffentlichen Strassenraum und den Aufwand für die Erarbeitung und Pflege eines Privatparkplatzkatasters. Es ist geplant, das Equipment für die Auslastungserhebung im öffentlichen Strassenraum (sprich Fahrzeug mit diversen Sensoren/Kameras/Auswertesoftware) zu mieten, da günstiger.

Die übrigen Arbeiten können bzw. müssen¹⁴ in einem ersten Schritt auch ohne diese statistischen Grundlagen durchgeführt werden. Der Aufwand für die lokale Analyse des Bedarfs nach Quartierparkingplätzen ist ohne diese Grundlagen aber um einiges grösser und die Qualität der Ergebnisse ist geringer. Mittel- und langfristig braucht es die statistischen Grundlagen nicht nur für die Bedarfsanalyse von Quartierparkings, sondern generell für eine faktenbasierte Parkierungspolitik. Nur auf einer zuverlässigen Datengrundlage lassen sich Parkplatzbewirtschaftungsmassnahmen verlässlich planen und die Auswirkungen der Massnahmen überprüfen.

Die Aufwandschätzung für die Arbeitsschritte 4.2 bis 4.6 enthält die Kosten für die konzeptionellen Arbeiten für die Quartierparkings. Die konkrete Projektierung sowie die Erstellungs- und Betriebskosten einzelner Quartierparkings sind nicht enthalten (vgl. Kap. 7.2).

Die Aufgaben können mit den bestehenden Personalressourcen erledigt werden. Dies ist möglich, weil bereits im Budget 2024 eine zusätzliche Stelle im Bereich Arealentwicklungen/Bauherrenberatung bewilligt wurde, und weil wesentliche Arbeiten mittels Drittaufträgen abgewickelt werden.

Für die kurzfristig anstehenden Projekte und den Aufbau des Parkplatzmonitorings werden einmalige Ausgaben in der Höhe von 660'000 Franken benötigt.

Für die laufende Nachführung des Parkplatzmonitorings und für die laufende Prüfung möglicher Quartierparkings werden ab 2028 wiederkehrende Ausgaben in der Höhe von 115'000 Franken pro Jahr benötigt.

Diesen Kosten steht ein nicht direkt quantifizierbarer Nutzen durch die Verlagerung von öffentlichen Strassenparkplätzen in Tiefgaragen und durch die bessere Bewirtschaftung der Parkplätze insgesamt gegenüber.

7.2 Bau- und Betrieb eines Quartierparkings

7.2.1 Privates Quartierparking

Die Kosten für Planung, Bau und Betrieb von Quartierparkings privater Investoren und Investorinnen sind stark vom einzelnen Bauprojekt abhängig und lassen sich nicht pauschal abschätzen. Sie sind daher in der Aufwandschätzung nicht enthalten. Die jeweilige private Investorin muss die Kosten selber tragen bzw. aus den späteren Einnahmen des Parkhauses decken.

Ein privater Investor wird ein Quartierparking nur erstellen, wenn eine genügende Rentabilität zu erwarten ist. Auf Antrag kann ein Investitionsbeitrag aus dem Mobilitätsfonds die Rentabilität verbessern bzw. sicherstellen. Gelder stehen gemäss § 17 Abs. 2 lit. b USG BS aber nur für Parkplätze zur Verfügung, die von Anwohnenden benutzt werden. Kurzzeitparkplätze oder Parkplätze für Pendelnde können nicht subventioniert werden. Der Mobilitätsfonds kann zudem maximal 40% der Baukosten übernehmen.

¹⁴ Diverse Projekte sind aktuell in Bearbeitung und brauchen in absehbarer Zeit gute Entscheidungsgrundlagen (Messehalle 3, Roche-Parkhaus Schwarzwaldstrasse, Dreispitz Nord).

Die Kosten für Begleitung und Beratung einer privaten Investorin in Sachen Quartierparking sowie für die Koordination unter den kantonalen Dienststellen in Bezug auf die notwendige Kompensation der neu erstellten Quartierparkplätze durch den Abbau von Parkplätzen im Strassenraum sind in der Aufwandschätzung gemäss Kap. 7.1 enthalten.

7.2.2 Kantoneigenes Quartierparking

Der Aufwand für Planung, Bau und Betrieb kantonseigener Quartierparkings ist in der Aufwandschätzung ebenfalls nicht enthalten. Auch diese Kosten lassen sich nicht pauschal abschätzen, sondern sind im Einzelfall abzuklären.

Die Projektentwicklung und der Betrieb eines kantonseigenen Parkhauses werden – analog zu allen übrigen kantonalen Gebäuden – von Immobilien Basel-Stadt (IBS) übernommen. Ein Quartierparking im Finanzvermögen ist gemäss Finanzhaushaltsgesetz rentabel zu betreiben. Sämtliche Ausgaben sind über die Einnahmen der Parkierungsanlage zu decken.

Auch bei kantonseigenen Quartierparkings ist ein eigenwirtschaftlicher Betrieb kaum oder gar nicht zu erreichen (vgl. Kap. 3.2). Analog zu einem privaten Investor/einer privaten Investorin kann deshalb auch die IBS als Vertreterin des Finanzvermögens einen Antrag auf einen Investitionsbeitrag aus dem Mobilitätsfonds stellen, um die Rentabilität eines Quartierparkings sicher zu stellen.

8. Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz, SG 610.100) vom 14. März 2012 überprüft.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement hat den Erlass gemäss § 4 Abs. 1 des Gesetzes über Publikationen im Kantonsblatt und über die Gesetzessammlung des Kantons Basel-Stadt (Publikationsgesetz, SG 151.200) vom 19. Oktober 2016 in redaktioneller und gesetzestechnischer Hinsicht geprüft.

Die Regulierungsfolgenabschätzung hat gezeigt, dass Unternehmen, die Parkplätze besitzen oder verwalten, von der Vorlage betroffen sind. In der geplanten Erhebung werden von ihnen Auskünfte zur Anzahl und zur Auslastung der privaten Parkplätze abgefragt. Die Parkplatzzahl sollte für alle Unternehmen einfach verfügbar sein. Die Parkplatzauslastung wird nur stichprobenmässig alle paar Jahre abgefragt. Die Zusatzbelastung für die Unternehmen ist damit sehr begrenzt. Der Zusatznutzen durch eine bessere Parkraumplanung überwiegt deutlich.

9. Anzug Luca Urgese und Konsorten betreffend «Planung von Quartierparkings»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. April 2023 vom Schreiben 19.5087 des Regierungsrats Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den nachstehenden Anzug Luca Urgese und Konsorten dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Im Rahmen der Vorlage zur künftigen Parkierungspolitik des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) soll eine Revision der Parkraumbewirtschaftungsverordnung (PRBV), des Bau- und Planungsgesetzes (BPG) sowie des Umweltschutzgesetzes (USG) vorgenommen werden.

Kernanliegen der Vorlage ist die Realisierung eines Auslastungsquotienten von 90 bis 95% auf öffentlichen Strassenparkplätzen, so dass im Durchschnitt jeder zehnte bis zwanzigste Parkplatz frei ist. Dies soll die Erreichbarkeit des Standorts verbessern und den umweltschädlichen Parksuchverkehr verringern. Die Preise für Parkkartengebühren sollen in diesem Zusammenhang angehoben und über

den Pendlerfonds teilweise der Schaffung von Parkraum auf Privatgrund in Form von Quartierparkings zugeführt werden.

Was in der Vorlage und generell jedoch noch fehlt, ist eine konkrete Planung der Quartierparkings. So ist bislang unklar, wann diese errichtet werden können, welche Standorte für diese in Frage kämen, unter welchen konkreten Bedingungen eine Förderung möglich ist und wie hoch die finanziellen Beiträge aus dem Pendlerfonds sein werden.

Der Regierungsrat wird daher gebeten zu prüfen und zu berichten:

- wo (konkrete Standorte) und bis wann die Quartierparkings errichtet werden können;
- ob ein Objektblatt zu den Quartierparkings in den kantonalen Richtplan (KRIP) aufgenommen werden kann;
- ob die Quartierparkings ebenfalls in der Richtplankarte des KRIP aufgenommen werden können;
- unter Erfüllung welcher Kriterien eine Förderung der Quartierparkings in Frage kommt;
- in welcher Höhe finanzielle Mittel des Pendlerfonds zur Finanzierung der Quartierparkings vorgesehen sind.

Luca Urgese, Balz Herter, Beat Braun, Andrea Elisabeth Knellwolf, Beat K. Schaller, Joël Thüning, Jeremy Stephenson, Stephan Mumenthaler, André Auderset»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Mit dem vorliegenden Ratschlag zeigt der Regierungsrat zwei konkrete Standorte auf, an welchen grössere Quartierparkings geplant sind. Zwei weitere Standorte kommen aufgrund einer Bedarfsabschätzung in Frage, sie sind aber weder konkret lokalisiert noch in der Grösse festgelegt.

Der Regierungsrat führt aber auch aus, dass eine umfassende übergeordnete Planung von Quartierparkings nicht zweckmässig ist. Vielmehr ist es notwendig, in enger Abstimmung zwischen dem Kanton und Privaten laufende Opportunitäten in Arealentwicklungen zu prüfen und wo zweckmässig zu nutzen. Parallel dazu gilt es, bei Strassenumgestaltungsprojekten, bei denen eine grössere Zahl von Parkplätzen entfällt, Möglichkeiten für ein Quartierparking zu suchen und wo zweckmässig umzusetzen.

Ausser an den benannten Standorten werden Quartierparkings eher kleine Ergänzungen privater Tiefgaragen sein. Sie sind damit in der Regel nicht richtplanrelevant. Dies und die fehlende Möglichkeit einer umfassenden übergeordneten Planung zeigt, dass eine Aufnahme von Quartierparkings in den kantonalen Richtplan nicht notwendig und nicht zweckmässig wäre. Der Regierungsrat verzichtet deshalb darauf.

Der Mobilitätsfonds wies 2024 Einnahmen von rund 3,3 Mio. Franken auf. Ab 2027 werden die jährlichen Einnahmen auf ca. 4 Mio. Franken steigen. Der Mobilitätsfonds soll gemäss Umweltschutzgesetz nur «subsidiär» für Quartierparkings eingesetzt werden. Der Regierungsrat hat diese unscharfe Gesetzesbestimmung mit einer Anpassung der Mobilitätsfondsverordnung so interpretiert, dass maximal ein Viertel des Fonds für Quartierparkings verwendet werden sollen. Mittelfristig steht damit ca. 1 Mio. Franken pro Jahr für die Mitfinanzierung von Anwohnendenparkplätzen in Quartierparkings zur Verfügung.

10. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden Beschlussskizzen.

Zudem beantragen wir, den Anzug Luca Urgese und Konsorten betreffend «Planung von Quartierparkings» als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwürfe Grossratsbeschluss I und II
- Regulierungsfolgenabschätzung

Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)

Änderung vom [Datum]

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt,

nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Ratschlag-Nr.] vom [Datum] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission] vom [Datum],

beschliesst:

I.

Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 ¹⁾ (Stand 1. Juli 2024) wird wie folgt geändert:

§ 16 Abs. 2^{bis} (geändert)

^{2bis} Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen für eine Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichem Strassenraum auf Privatgelände. Sie können dafür in einem Parkplatzkataster die Anzahl und die Auslastung von öffentlichen und privaten Parkplätzen erfassen.

II. Änderung anderer Erlasse

Keine Änderung anderer Erlasse.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

[Behörde]

[Funktion 1]

[NAME 1]

[Funktion 2]

[NAME 2]



¹⁾ SG [780.100](#)

Grossratsbeschluss II

Aktive Projektentwicklung Quartierparkings

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I.

Für die Umsetzung des Konzepts Quartierparkings werden Ausgaben in der Höhe von Fr. 775'000 bewilligt.

Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

Fr. 660'000 als Sachkosten einmalig aufgeteilt auf die Jahre 2026 und 2027 für die Realisation der Massnahmen gemäss Konzept Quartierparkings zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität).

Fr. 115'000 als Sachkosten wiederkehrend ab 2028 für die laufende Prüfung von Quartierparkings und die Pflege des Parkplatzkatasters zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Amt für Mobilität).

II.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Teil B:

Fragenkatalog zur Durchführung einer Regulierungsfolgen-abschätzung (RFA)

Titel des Geschäfts: *Ausgabenbericht aktive Projektentwicklung Quartierparkings sowie Anpassung § 16 USG*

P-Nr.: P221302

Erlassform: ☒ Gesetz ☐ Verordnung

Federführendes Departement: ☐ PD ☒ BVD ☐ ED ☐ FD ☐ GD ☐ JSD ☐ WSU

I. Notwendigkeit staatlichen Handelns

1. Warum ist die staatliche Intervention gerechtfertigt? Welche Gründe sprechen für oder gegen staatliches Handeln?

- ☐ Nachvollzug von Bundesrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
☐ Nachvollzug von kantonalem Verfassungsrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
☐ Verordnung zu einem bereits verabschiedeten Gesetz: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
☒ Weitere Gründe: *Der gesetzliche Auftrag, Parkplätze vom Strassenraum auf Privatreal zu verlagern bedingt entsprechende Datengrundlagen*

2. Inwiefern können die Volkswirtschaft oder die Gesellschaft vom Vorhaben profitieren?

Der geplante Parkplatzkataster erleichtert und verbessert die Planung von Quartierparkings und die Bewirtschaftung des öffentlichen Strassenraums

II. Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

3. Hauptsächlich Betroffene des Vorhabens: ☐ Unternehmen ☐ Arbeitnehmende

☒ Andere (bitte präzisieren): *Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer, Parkplatz-Besitzende*

4. Löst das Vorhaben bei Unternehmen (Mehr-)Belastungen aus? ☒ Ja ☐ Nein
Falls ja, welcher Art?

- ☐ Finanziell: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
☒ Administrativ: *Ausfüllen von Fragebogen zur Parkplatzanzahl und Parkplatzauslastungen*
☐ Weitere: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*

5. Können baselstädtische Unternehmen durch das Vorhaben Vor- oder Nachteile gegenüber Konkurrenten an anderen Standorten entstehen? Hat das Vorhaben z.B. negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sowie Forschung und Entwicklung?

Vorteile: ☐ Ja ☒ Nein
Nachteile: ☐ Ja ☒ Nein

Worin bestehen die Vor- resp. Nachteile? *[Hier Text einfügen]*

6. Reichweite der Betroffenheit: *(Mehrfachnennung möglich)*

- ☒ Alle Unternehmen
☐ Überwiegend grosse Unternehmen
☐ Überwiegend kleine und mittlere Unternehmen (KMU)
☒ Branchenübergreifend
☐ Nur eine Branche

Nähere Ausführungen zur Reichweite der Betroffenheit: *Nur Unternehmen mit Parkplätzen*

7. Können durch das Vorhaben Arbeitsplätze gefährdet werden? ☐ Ja ☒ Nein

Falls ja, in welchem Ausmass? *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*

8. Kann das Vorhaben zum Erhalt oder zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Kanton Basel-Stadt beitragen?

Erhalt: ☐ Ja ☒ Nein
Schaffung: ☐ Ja ☒ Nein

Anmerkung: *[Hier Text einfügen]*

III. Zweckmässigkeit und Effizienz im Vollzug

9. Inwiefern wird das Vorhaben benutzerfreundlich umgesetzt? *(Leichte Verständlichkeit, Vermeidung von Doppelspurigkeiten, Koordination mit anderen Verfahren, E-Government, frühzeitige Information der Betroffenen, ausreichende Vorlaufzeit bis zur Umsetzung etc.)*

Nach einer Ersterhebung finden die Befragungen nur noch stichprobenartig statt. Es sind Online-Fragebögen geplant, die soweit möglich vorausgefüllt werden.

IV. Alternative Regelungen

10. Gäbe es für die Durchsetzung des Vorhabens alternativen Regelungen? *(anstatt eines Gesetzes oder einer Verordnung)*

(Diese Frage entfällt bei Nachvollzug von Bundesrecht oder kantonalem Verfassungsrecht)

☐ Ja ☒ Nein

Welche Optionen wurden geprüft? Weshalb haben diese keine Anwendung gefunden?

Ein Kataster, der sich auf die öffentlichen Parkplätze beschränkt würde lediglich rund ein Viertel aller Parkgelegenheiten umfassen. Er wäre deshalb nicht geeignet.

Die Regulierungsfolgenabschätzung (Teil B) ist, sofern eine Betroffenheit der Wirtschaft vorliegt, obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlags an den Grossen Rat. Zudem fasst ein separater Abschnitt im Bericht bzw. Ratschlag („Regulierungsfolgenabschätzung“) das Ergebnis der RFA kurz zusammen.

Empfehlung.

Um Auswirkungen eines Erlasses auf die baselstädtische Wirtschaft besser beurteilen zu können, empfiehlt der Regierungsrat – wo sinnvoll – die Konsultation Externer Sachverständiger. Zudem kann im Zusammenhang mit der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen das Amt für Wirtschaft und Arbeit konsultiert werden.