

## Parkraumbewirtschaftung Allschwil Konzept



## Bericht zuhanden Einwohnerrat

873810B Bericht v03-00-00.docx / Version 03-00-00 [2] / 09.05.2014 / Stö, hot



DokName / Version	Versions- datum	Kommentar	Status	Geprüft
873810B Bericht v00-00-01.docx / 00-00-01	16.11.2012		In Bearbeitung	hot
873810B Bericht v00-00-01.docx / 00-00-01	22.11.2012		Zur internen Prüfung	Stö
873810B Bericht v00-01-00.docx / 00-01-00	26.11.2012		Zur externen Prüfung	Arbeitsgruppe
873810B Bericht v00-02-00.docx / 00-02-00	11.12.2012		Zur externen Prüfung	Arbeitsgruppe
873810B Bericht v01-00-00.docx / 01-00-00	18.12.2012		Freigegeben	
873810B Bericht v01-01-00.docx / 01-01-00	18.03.2013		Zur externen Prüfung	Arbeitsgruppe
873810B Bericht v02-00-00.docx / 02-00-00	20.06.2013		Freigegeben	H. Schäfer
873810B Bericht v03-00-00.docx / 03-00-00	09.05.2014		Freigegeben	

### Impressum

Auftragsnummer: 873810.0000  
 Datei: 873810B Bericht v03-00-00.docx  
 Version/Datum: 03-00-00 [2] / 09.05.2014  
 Speicherdatum: 09.05.2014  
 Autor(en): Stöcklin Markus, Hohl Thomas  
 Qualitätssicherung: SQS-zertifiziertes Qualitätssystem nach ISO 9001:2000 (Reg.Nr. 34856)  
 © Copyright: Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG  
 Hinweis geistiges Eigentum: Dieses Dokument ist geistiges Eigentum der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG und ist urheberrechtlich geschützt. Die Nutzungsrechte des Bauherrn sind vertraglich geregelt.  
 Die Rechte Dritter, welche rechtmässig in den Besitz des Dokumentes kommen, sind ebenfalls durch deren Verträge mit dem Bauherrn geregelt. Eine über diese Verträge hinausgehende Verwendung wie kopieren, vervielfältigen, weitergegeben etc. sind nur mit Zustimmung der Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG erlaubt.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung und Vorgehen	4
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN</b>	<b>5</b>
2.1	Bisherige Parkierungsstudien	5
2.1.1	Verkehrsplanung Allschwil 1992	5
2.1.2	Parkierungskonzept Allschwil 1999	5
2.2	Politische Vorstösse	5
2.3	Parkplatz-Inventar	6
2.4	Fahrverbot-Inventar	6
<b>3</b>	<b>ERHEBUNGEN</b>	<b>7</b>
3.1	Vorgehen	7
3.2	Parkplatzbelegung	7
3.3	Anteil Fremdparkierer	8
3.4	Belegung Fremdparkierer	8
3.5	Beurteilung der Parkierungssituation	10
<b>4</b>	<b>PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT</b>	<b>11</b>
4.1	Vorgehen	11
4.2	Mögliche Massnahmen	11
4.3	Perimeter "blaue Zone mit Anwohnerparkkarte"	12
4.4	Zonen-Signalisation	14
4.5	Parkieren gegen Gebühr	16
4.6	Grobkostenschätzung	18
4.7	Grundsätze Parkierungsreglement	19
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG/EMPFEHLUNG</b>	<b>20</b>

## **1 EINLEITUNG**

### **1.1 Ausgangslage**

Das Projekt zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Gemeinde Allschwil wurde am 19.10.2008 mittels Gemeinderatsbeschluss gestartet. Im Vorfeld gab es bereits diverse politische Vorstösse aus dem Einwohnerrat in diese Richtung. Für das Jahr 2012 wurde ein Planungskredit ins Budget aufgenommen.

Innerhalb des Gemeinderats besteht Einigkeit darüber, dass eine nicht flächendeckende Parkraumbewirtschaftung entlang der Linien des ÖV in den nächsten Jahren über kurz oder lang auch in Allschwil eingeführt werden muss. Bis anhin hat Allschwil eher eine abwartende Haltung eingenommen und die Entwicklungen in Basel-Stadt sowie die Bestrebungen in Bezug auf eine gemeinsame Gewerbeparkkarte verfolgt.

### **1.2 Aufgabenstellung und Vorgehen**

Der vorliegende Bericht dient als Grundlage bzw. Bestandteil für die Vorlage des Gemeinderats an den Einwohnerrat. Er gibt über folgende Punkte Auskunft:

- Objektive Beurteilung der Parkierungssituation (Parkplatzbelegung, Herkunft der parkierten Fahrzeuge) zur Lokalisierung von Problempunkten
- Vorschläge von Massnahmen zur Verbesserung der erkannten Problempunkte
- Grobe Kostenschätzung für die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen

Die Erarbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts erfolgte in einer engen Zusammenarbeit zwischen der Gemeindeverwaltung Allschwil und Rudolf Keller & Partner (RK&P). An mehreren Sitzungen wurde das Konzept gemeinsam erarbeitet. Die Arbeitsgruppe setzte sich wie folgt zusammen:

- T. Pfaff (Gemeinderat Einwohnerdienste - Sicherheit)
- H. Schäfer (Hauptabteilungsleiter Einwohnerdienste - Sicherheit)
- A. Meyer (Hauptabteilungsleiter-Stv. Einwohnerdienste - Sicherheit)
- M. Stöcklin (RK&P)
- T. Hohl (RK&P)

Der fachtechnische Teil und die Durchführung der erforderlichen Erhebungen lagen bei RK&P.

Am 30. Januar 2013 wurde der Berichtsentwurf dem Gemeinderat Allschwil vorgestellt. In der Folge wurde eine Konsultativkommission eingesetzt. Das Konzept wurde im Laufe der 5 Kommissionssitzungen besprochen und bereinigt. Die daraus resultierenden Änderungen sind im vorliegenden Konzept berücksichtigt.

## 2 GRUNDLAGEN

### 2.1 Bisherige Parkierungsstudien

Die Frage der Anwohner-Bevorzugungsmöglichkeit beim Parkieren beschäftigt die Gemeinde Allschwil schon seit längerer Zeit. Auslöser dafür war schon in früherer Zeit die Befürchtung, dass der Parkdruck in Allschwil zunehmen könnte, wenn Basel-Stadt blaue Zonen mit Anwohnerparkkarten einführt:

#### 2.1.1 Verkehrsplanung Allschwil 1992

Die Parkplatzsituation in Allschwil wurde erstmals vor 20 Jahren im Rahmen der Verkehrsplanung Allschwil (RK&P, 1992) beurteilt. Auslöser war damals u.a. die bevorstehende Einführung von Anwohnerparkkarten in den angrenzenden Postleitzahl-Kreisen von Basel-Stadt. Der Parkdruck wurde zum damaligen Zeitpunkt nicht als kritisch eingestuft. Es wurde jedoch festgehalten, dass im Bereich Baslerstrasse - Grabenring und in gewissen Quer- und Längsachsen viele Parkplätze durch Fahrzeuge mit französischen Kennzeichen belegt sind. Es wurde deshalb für diesen Bereich die Einführung einer "blauen Zone mit Anwohnerparkkarte" empfohlen. Von einer vorsorglichen Einführung der Anwohnerparkkarte auf dem übrigen Gemeindegebiet wurde abgeraten.

#### 2.1.2 Parkierungskonzept Allschwil 1999

Aufgrund von mehreren Hinweisen auf einen steigenden Parkdruck wurde im Jahr 1999 die Parkierungssituation in Allschwil erneut detailliert untersucht. Im Rahmen des Parkierungskonzepts Allschwil (RK&P, 1999) wurde die Parkplatzbelegung und die Herkunft der Fahrzeuge erhoben. Ein hoher Parkdruck wurde dabei nicht flächendeckend, sondern in den Problemgebieten Bachgraben, Spitzwaldstrasse/Bohrerhof, Baslerstrasse und Migros Paradies festgestellt. Aus diesem Grund wurde die Einführung einer Anwohnerparkkarte über das ganze Allschwiler Gemeindegebiet als nicht zweckmässig beurteilt. Als Massnahmen wurden empfohlen, in den Bereichen Gemeindeverwaltung und Lindenplatz blaue Zonen einzuführen und im Bohrerhof die bestehenden Signalisationsmassnahmen (Fahrverbot mit Zubringerdienst) besser durchzusetzen. Für das Gebiet Migros Paradies wurde die Entwicklung eines Verkehrsberuhigungskonzepts vorgeschlagen.

### 2.2 Politische Vorstösse

Im Vorfeld des vorliegenden Projekts gab es mehrere politische Vorstösse aus dem Einwohnerrat in Richtung Parkplatzbewirtschaftung:

- 15.11.2005: Postulat (SP/EVP Fraktion) betreffend Parkplatzsuchverkehr
- 04. 09 2007: Dringliche Interpellation (SP/EVP Fraktion) betreffend Aufhebung der Gratisparkplätze in Basel-Stadt
- 12.11.2008: Budgetpostulat (SP/EVP Fraktion) bezüglich Parkplatzbewirtschaftung
- 19.10.2008: Projektauftrag des Gemeinderats Nr. 95064
  - Stand Projekt 31.12.2009: Investitionskredit vom ER mit Budget 2010 genehmigt.
  - Stand Projekt 30.06.2010: Verschiebung Planungskredit durch GR ins 2012 (Beschluss 375) wegen Verzögerung der Parkraumbewirtschaftung in Basel-Stadt.
  - Stand Projekt 31.12.2011: Planungskredit am 14.12.2011 durch ER genehmigt.
- 12.12.2008: Einwohnerrats-Fragestunde (Grüne Allschwil) bezüglich Parkraumbewirtschaftung

## 2.3 Parkplatz-Inventar

Als Grundlage zur Erfassung des Parkplatz-Bestands auf öffentlichem Grund diene das Parkplatz-Inventar des Parkierungskonzepts 1999. Dieses wurde bei der Erhebung der Parkplatzbelegung überprüft und wo nötig korrigiert und ergänzt. Dargestellt im **ANHANG 1** sind die Parkplätze auf öffentlichem Grund. Ebenfalls erfasst wurden die blauen Zonen (blau eingerahmt), welche hauptsächlich entlang der Baslerstrasse und der Binningerstrasse vorhanden sind. Andere Parkplatz-Kategorien (z.B. gebührenpflichtige Parkplätze) existieren heute in Allschwil nicht.

Insgesamt stehen auf öffentlichem Grund rund 2'995 Parkplätze zur Verfügung. Davon befinden sich 155 PP in einer blauen Zone. Parkplätze auf privatem Grund sind in dieser Grundlage nicht enthalten, da sie nicht Gegenstand des Parkraumbewirtschaftungskonzepts sind.

## 2.4 Fahrverbot-Inventar

Ein gewisser Zusammenhang mit Parkierungsbeschränkungen kann sich aus Fahrverbots-Regelungen ergeben. Verschiedene Gebiete Allschwils sind mit Fahrverbot für Motorfahrzeuge (ausgenommen Zubringerdienst) belegt (siehe **ANHANG 2**). Diese Regelungen sind aus unterschiedlichen Gründen eingeführt worden:

- Gebiet Bohrerhof: Schutz der Anwohnerschaft vor Besucherverkehr des Restaurants Zic Zac
- Gebiet Gartenhof: Schulhäuser
- Gebiet Grabenring: Unterbindung des Durchgangsverkehrs Dorfkern Allschwil - Hegenhaimer Zoll
- Gebiet Herrengärten: Unterbindung des Durchgangsverkehrs Oberwilerstrasse - Binningerstrasse
- Gebiet Rosenberg: Unterbindung von Verkehr Richtung Grenze.
- Gebiet Ziegelei: Unterbindung des Durchgangsverkehrs Spitzwald - Im Letten

## 3 ERHEBUNGEN

### 3.1 Vorgehen

Die vorgenommenen Erhebungen haben zum Ziel, den Parkdruck in der Gemeinde Allschwil möglichst objektiv zu beurteilen und die Auswirkung der Einführung einer blauen Zone mit Anwohnerparkkarte abschätzen zu können. Dazu wurden folgende **Erhebungen** durchgeführt:

- Parkplatzbelegung (Parkplatzangebot, Anzahl abgestellte Fahrzeuge)
- Herkunft der abgestellten Fahrzeuge (Kennzeichen)

In einem **ersten Schritt** wurde die Parkplatzbelegung auf sämtlichen Strassenabschnitten des Gemeindegebiets erfasst (siehe Kapitel 3.2). Aufgrund der Ergebnisse wurde in einem **zweiten Schritt** in den Gebieten mit einem hohen Parkdruck auch eine Kennzeichenerfassung vorgenommen (siehe Kapitel 3.3 und 3.4).

Als **Erhebungstage** wurden der Donnerstag, 13.09.2012 (Parkplatzbelegung) und der Dienstag, 23.10.2012 (Herkunft der Fahrzeuge) gewählt. An diesen beiden Tagen waren weder Schulferien, noch fanden spezielle Veranstaltungen in Allschwil oder in der nahen Umgebung statt. Während den Erhebungen wurden keine besonderen Vorkommnisse festgestellt. Die Erhebungen wurden jeweils am Morgen und am Nachmittag durchgeführt.

### 3.2 Parkplatzbelegung

Die Resultate der Erhebung der Parkplatzbelegung sind im **ANHANG 3** in zwei Übersichtsplänen (Morgen und Nachmittag) dargestellt. Die Parkplatzsituation präsentierte sich zum Zeitpunkt der Erhebung wie folgt:

- Eine **geringe Belegung** wurde in den Gebieten Rosenberg, Strenji/Himmelrich und im oberen Bereich der Herrengärten festgestellt.
- Eine **teilweise hohe Belegung** ist in den Quartieren Grabenring/Lindenbaum und Bohrerhof anzutreffen. Hier weisen einzelne Strassenabschnitte zwar eine hohe Belegung auf, in den angrenzenden Strassen finden sich jedoch immer noch viele freie Parkplätze. Folglich ist in Fusswegdistanz jeweils ein freier Parkplatz verfügbar und keine angespannte Parkierungssituation vorhanden.
- Eine **flächendeckend hohe Belegung** ist in sämtlichen übrigen Gebieten der Gemeinde vorhanden. In diesen Gebieten sind praktisch alle Strassenabschnitte zu mehr als 70% belegt. Vielerorts liegt die Belegung gar zwischen 90% und 100%. Die Parkplatzsituation wird deshalb als angespannt betrachtet.

Die Belegung ist entgegen den früheren Beobachtungen nicht nur entlang der ÖV-Achsen (Baslerstrasse, Binningerstrasse, Spitzwaldstrasse) sehr hoch. Auch in den Seitenstrassen in mehreren 100m Entfernung zur nächsten ÖV-Haltestelle ist die **Parkierungssituation angespannt**. Der starke Parkdruck beschränkt sich folglich nicht nur auf einzelne "Hotspots", sondern ist ein flächendeckendes Problem.

Die **bestehenden blauen Zonen** weisen teilweise eine deutlich tiefere Belegung als die angrenzenden Strassenabschnitte auf. Da die Parkierungszyklen aufgrund der Parkzeitbeschränkung in diesen Zonen kurz sind, kann die Belegung relativ starken Schwankungen unterworfen sein. Die Erhebung stellt deshalb umso mehr eine Momentaufnahme dar.

In weiten Teilen Allschwils ist ein **hoher Parkdruck** vorhanden. Die angespannte Parkierungssituation beschränkt sich somit nicht auf einzelne "Hotspots", betrifft andererseits aber auch nicht das gesamte Gemeindegebiet.

### 3.3 Anteil Fremdparkierer

Die **Erfassung der Kennzeichen** der Fahrzeuge als zweite Erhebung beschränkte sich auf die Gebiete mit einer flächendeckend oder teilweise hohen Belegung (siehe Kapitel 3.2). Bei den abgestellten Fahrzeugen wurde zwischen **Fremdparkierern und Anwohnern** unterschieden:

- Als Fremdparkierer gelten sämtliche Fahrzeuge, deren Fahrzeughalter nicht in Allschwil wohnhaft sind.
- Umgekehrt gilt jedes Fahrzeug aus Allschwil als Anwohner.

Auf den beiden Übersichtsplänen im **ANHANG 4** ist der Anteil Fremdparkierer an den gesamten abgestellten Fahrzeugen pro Strassenabschnitt dargestellt:

$$\text{Anteil Fremdparkierer} = \frac{\text{Fremdparkierer}}{\text{alle abgestellte Fahrzeuge}}$$

Hohe Anteile an Fremdparkierern wurden in folgenden Gebieten festgestellt:

- Bereich Knoten Baslerstrasse/Spitzwaldstrasse
- Bereich Tramhaltestelle Kirche und Alterszentrum am Bachgraben
- Bettenacker
- Knoten Baslerstrasse/Binneringerstrasse sowie Lettenweg
- Parkplatz Römerweg
- Bereich Allschwilerweiher

### 3.4 Belegung Fremdparkierer

Im Gegensatz zum Anteil Fremdparkierer berücksichtigt die Belegung durch Fremdparkierer auch das Parkplatzangebot, ist also eine kombinierte Aussage aus Kapitel 3.2 (Parkplatzbelegung) und Kapitel 3.3 (Anteil Fremdparkierer):

$$\text{Belegung Fremdparkierer} = \frac{\text{Fremdparkierer}}{\text{Parkplatzangebot}}$$

Dadurch werden hohe Anteile an Fremdparkierern bei einer niedrigen Belegung relativiert. Dies veranschaulicht das folgende Beispiel:

Anwohner	Fremd	frei							
----------	-------	------	------	------	------	------	------	------	------

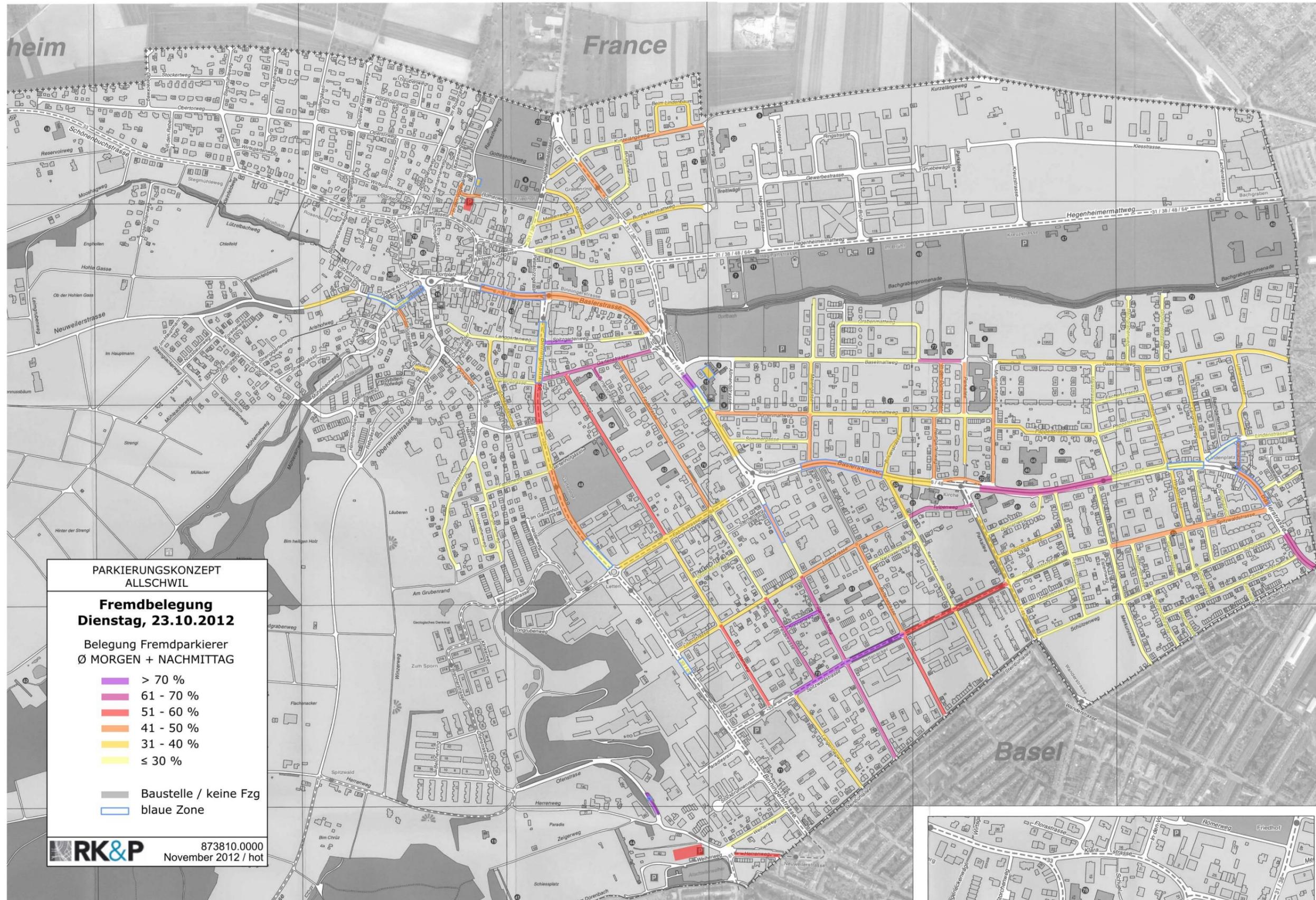
- Anteil Fremdparkierer = 50%
- Belegung Fremdparkierer = 10%

Die Belegung durch Fremdparkierer ist im nebenstehenden Übersichtsplan dargestellt. Zur Vereinfachung der Interpretation wurde zudem ein Mittelwert ( $\emptyset$  Morgen + Nachmittag) gebildet. Hohe Fremdbelegungen (>50%) treten vor allem in folgenden Gebieten auf:

- Tramhaltestelle Kirche
- Bettenacker
- Gartenhof
- Parkplatz Römerweg
- Bereich Allschwilerweiher

Mögliche Ursachen für die hohe Fremdbelegung sind wildes Park+Ride, Schulhäuser, Gewerbebetriebe ohne eigenes Parkplatzangebot und Einkaufsverkehr.

Hohe Belegungen durch **Fremdparkierer** treten hauptsächlich in Gebieten mit ÖV-Haltestellen, Schulhäusern und Gewerbe auf.



### 3.5 Beurteilung der Parkierungssituation

Die Parkplatzbelegung in Allschwil ist in vielen Gebieten sehr hoch (siehe ANHANG 3). Betroffen sind nicht nur einzelne Strassenabschnitte oder Bereiche entlang der ÖV-Achsen, sondern ganze Quartiere. Diese **quartierweise hohe Parkplatzbelegung** führt zu einem starken Parkdruck, welcher zum Teil Parkplatzsuchverkehr zur Folge hat. Die hohe Belegung hat unterschiedliche Ursachen:

- Die Belegung durch Fremdparkierer ist im Bereich gewisser ÖV-Haltestellen sowie in der Umgebung von Schulen und Gewerbebetrieben hoch (z.T. deutlich über 50%). Es handelt sich bei den fremden Fahrzeugen vermutlich um Pendler in die Stadt (wildes Park+Ride) und Arbeitnehmende in den Schulen und Gewerbebetrieben.
- In den übrigen Gebieten mit starkem Parkdruck ist die Belegung durch Fremdparkierer geringer. Oft wird aber immer noch rund 1/3 der Parkplätze durch auswärtige Fahrzeuge belegt.

Die teilweise bereits hohe Belegung der Parkplätze durch die Anwohner führt zusammen mit den Fremdparkierern in vielen Gebieten zu einer **angespannten Parkierungssituation**.

**Keine Parkierungsprobleme** gibt es in den Gebieten Rosenberg, Strengi/Himmelrich und im oberen Bereich der Herrengärten. In den Quartieren Grabenring/Lindenbaum und Bohrerhof ist der Parkdruck ebenfalls geringer wie in den übrigen Allschwiler Strassen. Diese Quartiere sind zu grossen Teilen mit einem Fahrverbot (ausgenommen Zubringerdienst) belegt.

Die Parkierungssituation ist in vielen Gebieten Allschwils angespannt (**hoher Parkdruck**). Die Belegung durch Fremdparkierer ist insbesondere im Bereich von ÖV-Achsen, Schulen und Gewerbebetrieben hoch.

## 4 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT

### 4.1 Vorgehen

Ausgehend von den durchgeführten Erhebungen und der Beurteilung der aktuellen Parkierungssituation werden Massnahmen vorgeschlagen, wie sich der Parkdruck in den ermittelten Problemgebieten verringern lässt. In erster Linie soll dabei sichergestellt werden, dass die frei verfügbaren, öffentlichen Parkplätze nicht von aus der Stadt verdrängten Pendlern benutzt werden, sondern der Allschwiler Bevölkerung und dem lokalen Gewerbe zur Verfügung stehen.

### 4.2 Mögliche Massnahmen

Zur Privilegierung der Anwohnerschaft und Linderung des Parkdrucks sind folgende **Massnahmen** denkbar:

- Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte: Die Einführung einer blauen Zone bedeutet, dass das Parkieren tagsüber nur während 60 Minuten erlaubt ist. Lediglich die Anwohner, welche über eine entsprechende Parkkarte verfügen, sind zum unbeschränkten Parkieren berechtigt. Je nach Regelung können auch die ansässigen Betriebe Parkkarten für die Mitarbeitenden beziehen. Der Parkdruck sinkt, da die fremden Langzeitparkierer (i.d.R. Pendler) entfallen, was gleichzeitig zu einer Verkehrsberuhigung führt.
- Andere Parkzeitbeschränkung (z.B. 3 Stunden): Eine andere Parkzeitbeschränkung hat je nach maximaler Parkdauer einen ähnlichen Effekt auf die Parkplatzbelegung wie eine blaue Zone (Parkzeitbeschränkung 60 Minuten). Auch Ausnahmen (z.B. für die Anwohnerschaft) sind grundsätzlich möglich. Gegenüber der „normalen“ blauen Zone weist eine andere Parkzeitbeschränkung jedoch mehrere Nachteile auf:
  - unbekannte, unvertraute Lösung, keine Konsistenz mit angrenzenden Gebieten (Basel-Stadt, Binningen, etc.) → schwierige Nachvollziehbarkeit, hoher Kontrollaufwand
  - hoher Signalisationsaufwand (zusätzliche Beschilderung an den Parkfeldern resp. spezielle Markierung) → keine Kosteneinsparungen
- Fahrverbot (mit Zubringerdienst): Ein Fahrverbot (mit Zubringerdienst) bewirkt, dass „quartierfremde“ Fahrzeuge (z.B. Pendler) nicht mehr fahrt- und parkierungsberechtigt sind. Diese Massnahme bringt jedoch verschiedene Nachteile mit sich:
  - schwierige Kontrolle → keine nachhaltige Wirkung
  - auf Sammelstrassen nicht anwendbar → Ungleichbehandlung der Anwohnerschaft
  - Senkung der Parkplatzbelegung nicht unbedingt gegeben (z.B. hohe Belegung im unteren Bereich Herrengärten und Gartenhof) → Effekt unsicher
- Bewirtschaftung mit Parkuhren: In kleineren Bereichen, welche hauptsächlich durch Kurzzeitparkierer genutzt werden (insbesondere Bereiche mit Verkaufsgeschäften und öffentlichen Nutzungen), ist zur Senkung des Parkdrucks die Bewirtschaftung mittels Parkuhren geeignet. Durch diese verschärfte Bewirtschaftung kann die Belegung gegenüber der blauen Zone weiter gesenkt werden. Durch einen hohen Umschlag können beispielsweise den Kunden der Verkaufsgeschäfte freie Parkplätze an bester Lage zur Verfügung gestellt werden.

Als geeignete Massnahmen zur Senkung der Parkplatzbelegung werden die Einführung von **blauen Zonen mit Anwohnerparkkarte** sowie allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt die punktuelle Bewirtschaftung mit Parkuhren vorgeschlagen. Damit wird eine konsistente Lösung mit den übrigen Gemeinden im Grossraum Basel angestrebt.

### 4.3 Perimeter "blaue Zone mit Anwohnerparkkarte"

Aufgrund der Beurteilung der Parkierungssituation werden östlich der Achse Binningerstrasse – Grabenring **vier unterschiedliche Ausdehnungen** des Perimeters „blaue Zone mit Anwohnerparkkarte“ (Varianten „Klein“ bis „Gross“) geprüft. Diese unterscheiden sich insbesondere durch den Einbezug bzw. das Weglassen der folgenden Gebiete:

① Bohrerhof

Das Quartier Bohrerhof ist mit einem Fahrverbot (mit Zubringerdienst) belegt. Dadurch ist der Parkdruck in diesem Gebiet etwas geringer, da Fremdparkierern (insbesondere Gäste des Restaurants Zic Zac) die Zufahrt untersagt ist. Bei einem Ausschluss aus dem Perimeter würde das Bohrerhof-Quartier eine rundherum durch blaue Zonen eingeschlossene Insel darstellen.

② Baselmatt

Das Gebiet zwischen Baselmattweg und Bachgraben (inkl. Baselmattweg ab Höhe Maingasse) liegt in einiger Distanz zur Baslerstrasse als ÖV-Achse, und der Anteil Fremdparkierer ist hier etwas geringer als in den Gebieten näher zur Baslerstrasse. Auf der anderen Seite würde ein Verzicht auf das Gebiet Baselmatt eine schwierig verständliche Signalisation ergeben.

③ Gartenhof

Das ganze Gebiet Gartenhof ist mit einem Fahrverbot (ausgenommen Zubringerdienst) belegt. Es gehört jedoch bezüglich Belegungsgrad und Anteil Fremdparkierer zu den stark ausgelasteten Gebieten.

④ Lindenbaum

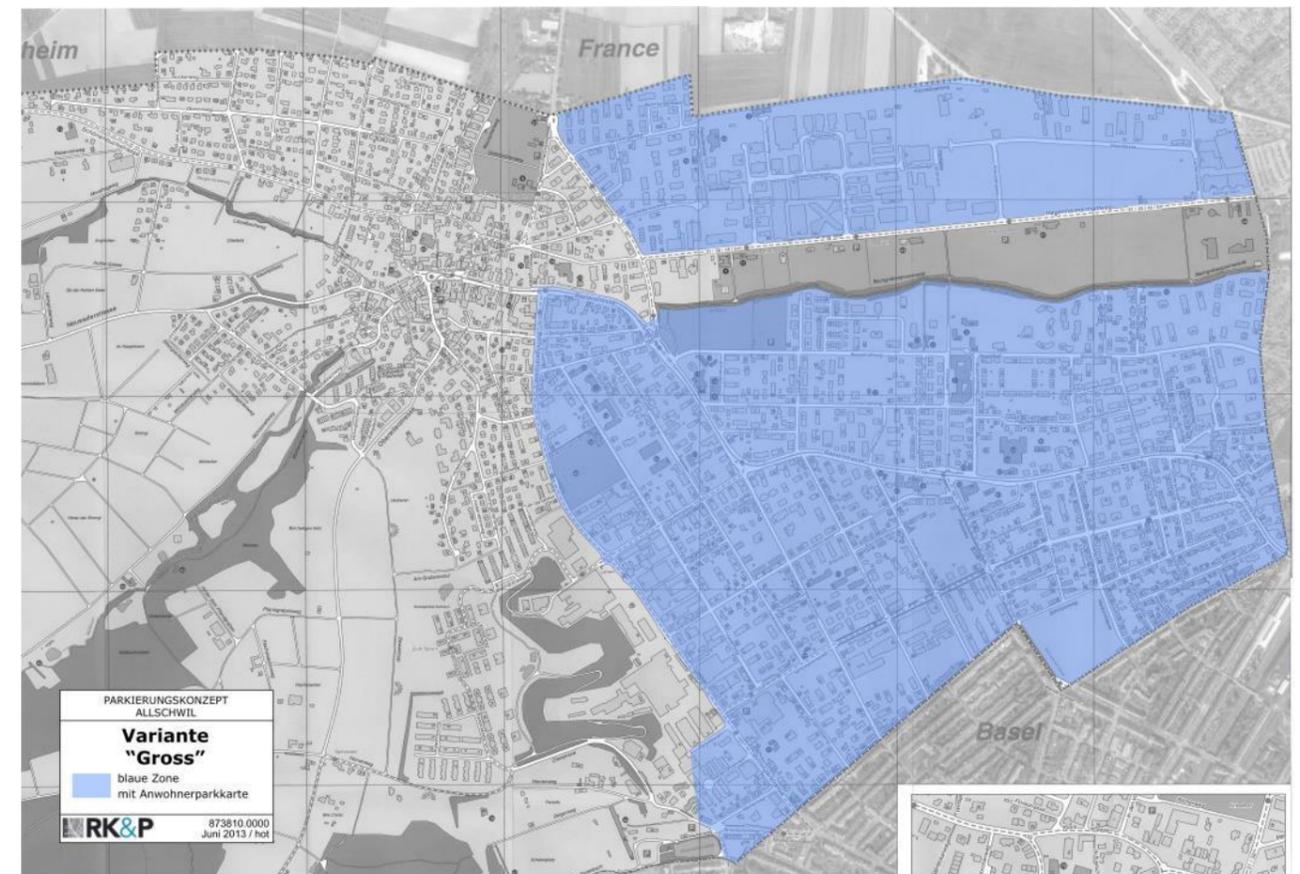
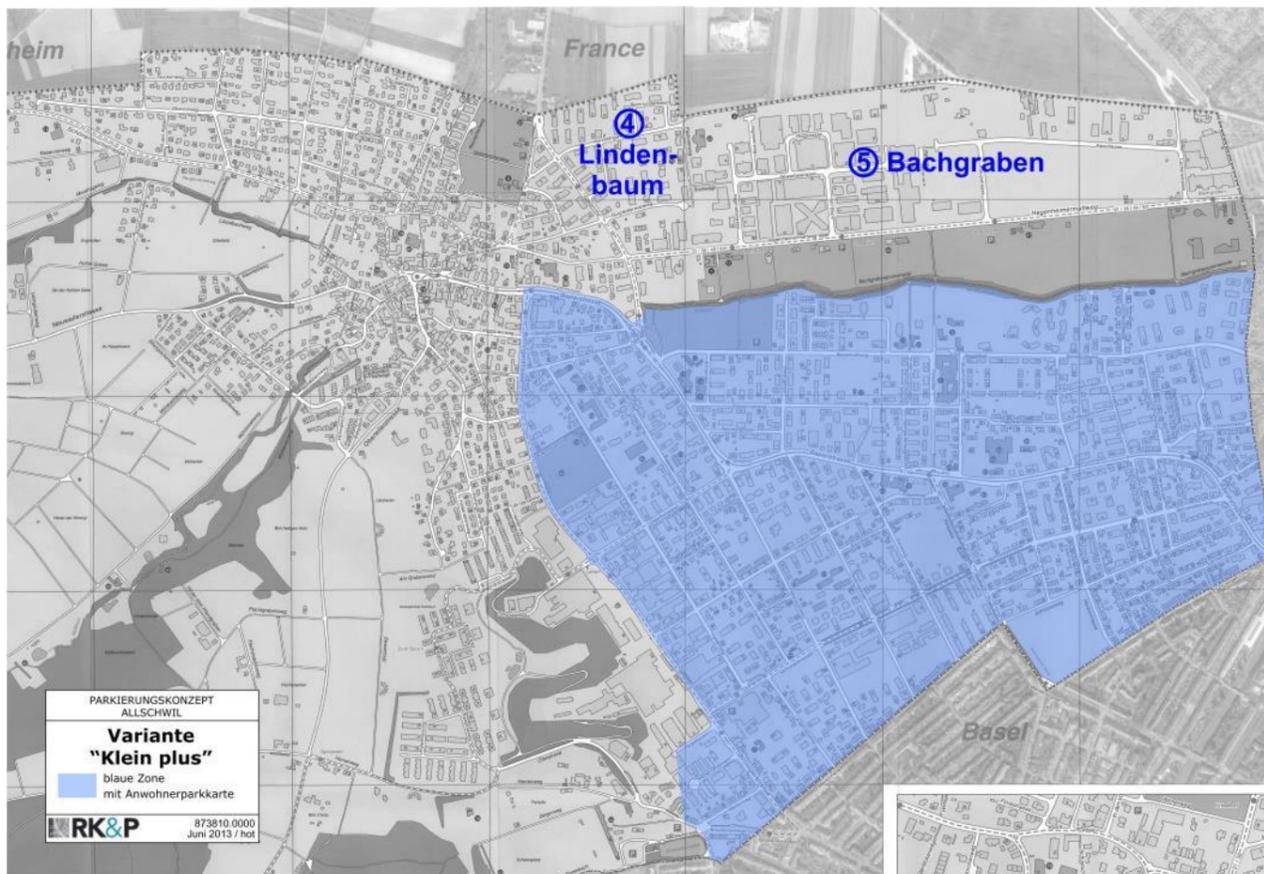
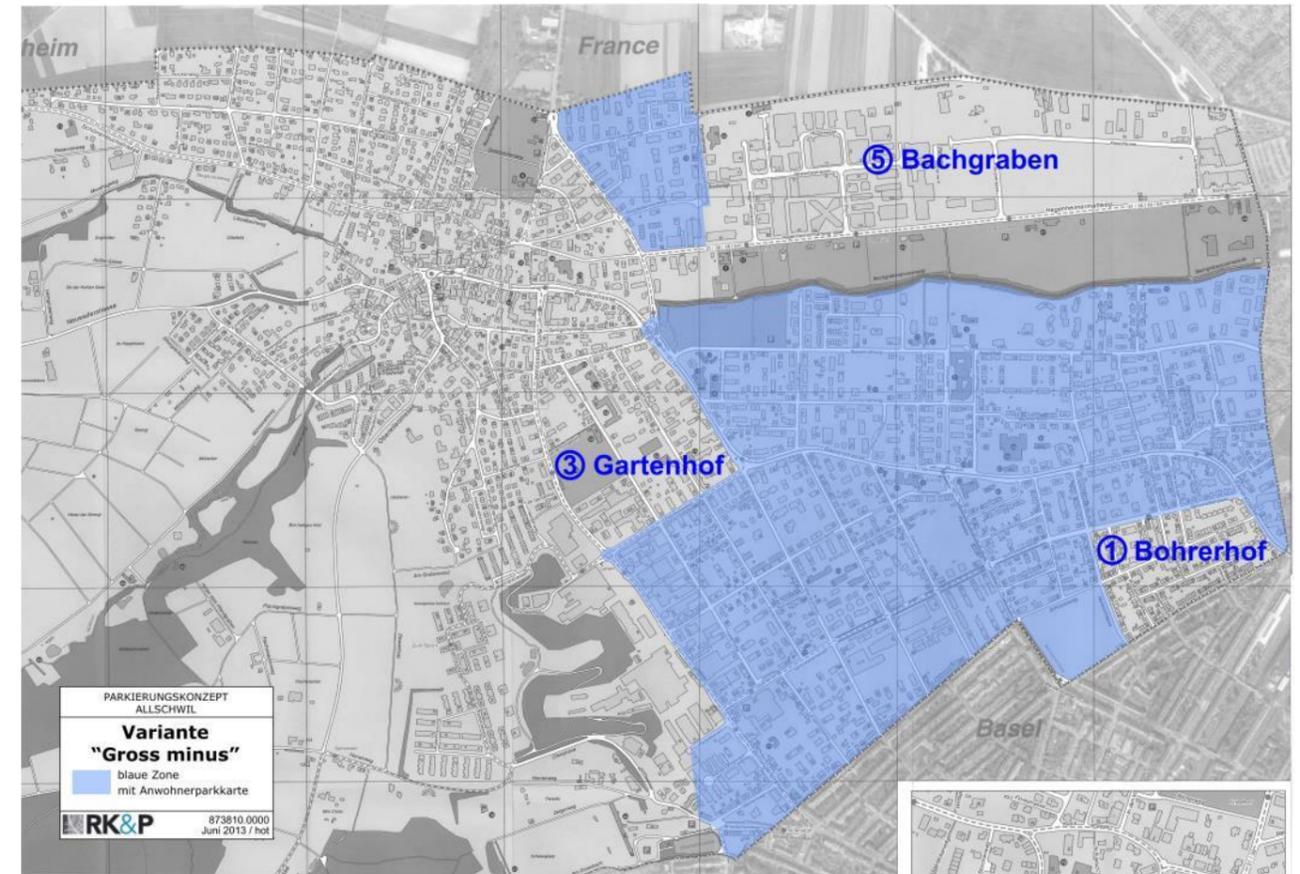
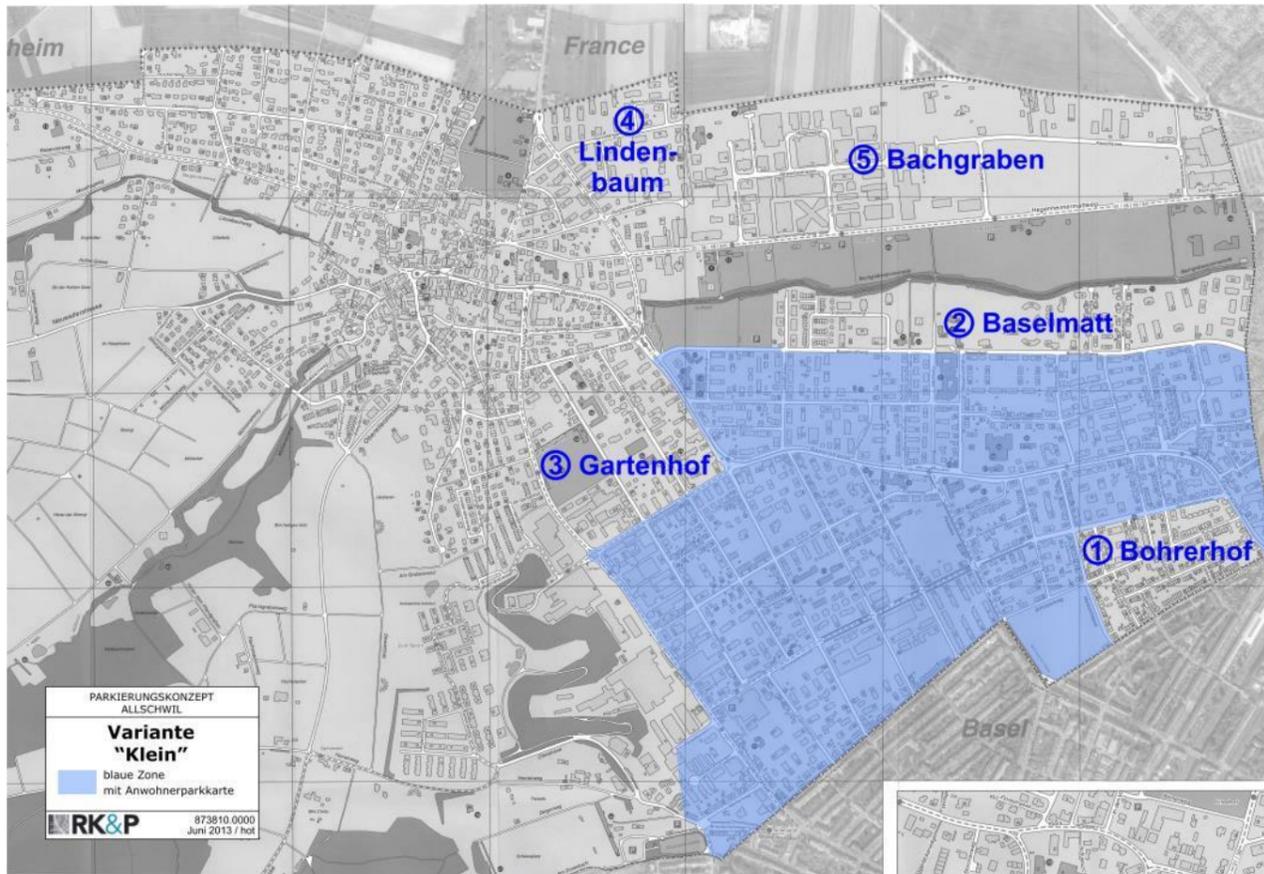
Das Gebiet Lindenbaum weist heute (noch) eine etwas geringere Belegung auf. Der Anteil Fremdparkierer ist mittelhoch.

⑤ Bachgraben

Im Gebiet Bachgraben könnten die Parkplätze auf den Strassen ebenfalls bewirtschaftet werden, wenn die Mitarbeiter des ansässigen Gewerbes gegen Gebühr eine Parkkarte beziehen können. Davon soll jedoch abgesehen werden, da dies nicht dem Ziel entspricht, die Pendler aus den Wohnquartieren zu verdrängen.

Es wird vorgeschlagen, die möglichst einfach nachvollziehbare Begrenzung gemäss **Variante "Klein plus"** einzuführen. Dadurch werden schwierig begründbare Ungleichbehandlungen der Anwohner weitgehend vermieden. Der Perimeter folgt klar nachvollziehbaren und wahrnehmbaren Grenzen, was ein Ausweichen aus der blauen Zone auf benachbarte weisse Parkplätze verhindert. Eine spätere Ausdehnung des empfohlenen Perimeters ist jederzeit möglich.

Aufgrund der klar nachvollziehbaren Zonengrenzen (einfachere Orientierung) und um zu verhindern, dass der Parkdruck lediglich in angrenzende Strassen verschoben wird, steht der Perimeter der Variante **"Klein plus"** im Vordergrund.



#### 4.4 Zonen-Signalisation

Im Rahmen der Konzepterarbeitung hatte sich die Frage gestellt, ob die **Kantonsstrassen** (Baslerstrasse, Binningerstrasse, Fabrikstrasse) ebenfalls in die Regelung der blauen Zone mit Anwohnerparkkarte miteinbezogen werden können oder nicht.

In der Folge wurde der Kanton **Basel-Landschaft** diesbezüglich angefragt. Mit Schreiben vom 11. Juni 2013 teilt das Tiefbauamt BL mit, dass Parkplätze zum Strassenraum und damit zur Hoheit des Kantons gehören. Das Tiefbauamt BL hat daher in der Vergangenheit mit verschiedenen Gemeinden bereits entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen und Rahmenbedingungen geregelt (z.B. Einsatz von Parkuhren). Zum Vornherein ausgeschlossen bleibt jedoch das Angebot von Langzeitparkplätzen auf Kantonsstrassen (z.B. mit Anwohnerparkkarten).

Es wird empfohlen, die Parkplätze auf den Kantonsstrassen ebenfalls **blau zu markieren** (blaue Zone, d.h. Parkieren mit Parkscheibe, jedoch ohne Anwohner-Privilegierung) oder mit Parkuhren auszustatten (Parkieren gegen Gebühr, siehe Kapitel 4.5). Sonst würden ausgerechnet die an den öV-Achsen sowie in der Nähe der Verkaufsgeschäfte gelegenen Parkplätze als „Überlauf“ für die aus den Quartieren verdrängten Fahrzeuge sowie als Langzeitparkplätze für Pendler dienen, falls diese lediglich weiss markiert wären (unbeschränkte Benutzung).

Wie aus der nebenstehenden Abbildung hervorgeht, steht die Zonensignalisation bei der **Einfahrt in die Querstrassen** (Quartierstrassen), wie dies auch in der Stadt Basel sowie in verschiedenen Vorortsgemeinden (z.B. Binningen, Birsfelden, Muttens, etc.) üblich ist.

Mit Hilfe der **Zonensignalisation** ("blaue Zone" mit Parkkarte 4123 unbeschränkt) kann die Anwohnerparkkarten-Regelung in den auf diese Weise abgegrenzten Wohnquartieren von Beginn (Einfahrt ins Quartier) bis zum Ende-Signal (Ausfahrt aus dem Quartier) auf einfache Weise angezeigt werden (siehe auch Abbildung auf der folgenden Seite):



Abbildung: Signalisation "blaue Zone"

Die Zonensignalisation setzt eine blaue **Markierung** der öffentlichen Parkfelder in sämtlichen Strassen voraus (heute sind z.B. die Parkfelder im Bachgrabenweg und in der Grünfeldstrasse noch nicht markiert). Die Planung der Um- resp. Neumarkierung der Parkfelder, der Signalisation und der Standorte der Parkuhren erfolgt im Detailprojekt.

Die blaue Zone mit Anwohnerparkkarte wird mit Hilfe der Zonensignalisation (Anfang- und Ende-Signale) angezeigt. Die Parkfelder innerhalb der Zone sind blau zu markieren.

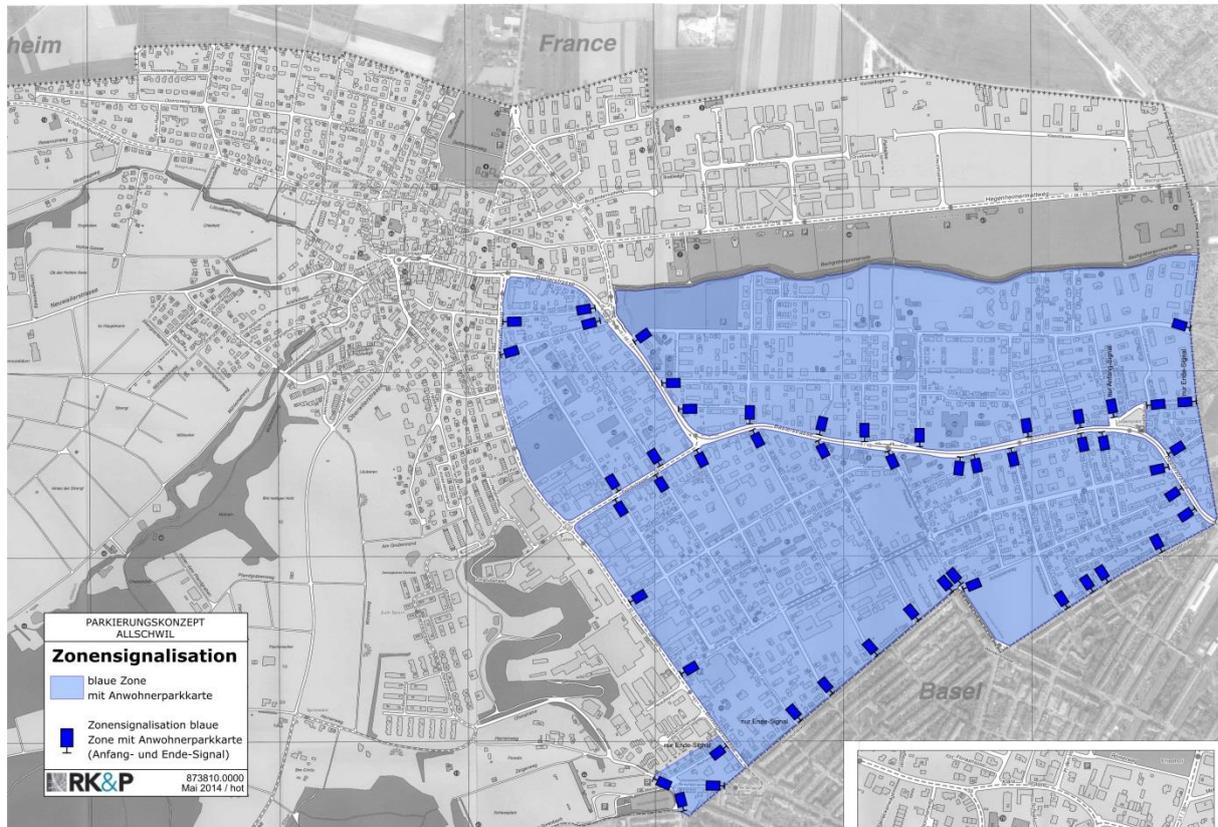


Abb.: Standorte der Zonensignalisation

#### 4.5 Parkieren gegen Gebühr

Heute gibt es im Bereich von Verkaufsgeschäften und öffentlichen Einrichtungen vereinzelt blaue Parkfelder (Parkieren mit Parkscheibe, Parkdauer tagsüber = 60 Minuten). Um den Kunden und Besuchern der Verkaufsgeschäfte und öffentlichen Einrichtungen freie **Kurzzeitparkplätze** anbieten zu können, könnte an diesen Stellen eine gegenüber der blauen Zone verschärfte Bewirtschaftung gegen Gebühr eingeführt werden. Die Gebühr wird in der Regel mit Hilfe von **Sammelparkuhren** erhoben. Die Höhe der Gebühren sowie die maximale Parkierungsdauer sind im Reglement über die Parkraumbewirtschaftung festzulegen.

Bei der Frage, an **welchen Stellen** Gebühren erhoben werden sollen, könnte wiederum vom Grundsatz ausgegangen, dass im Kleinen begonnen und später allenfalls erweitert werden könnte. Parkieren gegen Gebühr (Parkuhren) steht auf den in der folgenden Karte dargestellten Parkflächen zur Diskussion:

Um den Kunden und Besuchern von Verkaufsgeschäften und öffentlichen Einrichtungen genügend freie Kurzzeitparkplätze anbieten zu können, könnte im Bereich von Verkaufsgeschäften bei Bedarf vereinzelt eine Bewirtschaftung gegen Gebühr eingeführt werden (Sammelparkuhren). Das Parkieren gegen Gebühr (Sammelparkuhren) ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, nachdem die Anwohnerparkkarte eingeführt ist und deren Auswirkungen bekannt sind.



Abb.: mögliche gebührenpflichtige Kurzzeit-Parkplätze mit Sammelparkuhr

#### 4.6 Grobkostenschätzung

Die grobe Schätzung der **Kosten** zur Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts beinhaltet folgende Leistungen (Genauigkeit  $\pm 25\%$ ):

- Detailprojekt
- Aufstellen der Signale (inkl. Tiefbauarbeiten)
- Um- und Neumarkieren von Parkfeldern (inkl. teilweiser Demarkierung)
- Installation von Parkuhren (inkl. Anschluss ans Stromnetz und Tiefbauarbeiten)

##### Blau Zone mit Anwohnerparkkarte

Massnahme	Bestandteile	Preis	Anzahl	Kosten
Detailprojekt	- Signalisations- und Markierungsplan	ca. CHF 20'000.-		<b>CHF 20'000.-</b>
Signalisierung	- Verkehrsschild 50x70cm	ca. CHF 200.-/Stk.	91	CHF 18'200.-
	- Signalträger 230cm	ca. CHF 220.-/Stk.	60	CHF 13'200.-
	- Betonfundament (inkl. Lieferung & Versetzung)	ca. CHF 750.-/Stk.	60	CHF 45'000.-
	- Montage Signale	ca. CHF 3'000.-		CHF 3'000.-
Markierung	- PP-Markierung blau (inkl. Demarkierung)	ca. CHF 5.00/m	ca. 10'800m	CHF 54'000.-
Diverses/Unvorhergesehenes (15%)				CHF 23'010.-
<b>Zwischentotal</b>				<b>CHF 176'410.-</b>
Mehrwertsteuer (8%)				CHF 14'113.-
<b>TOTAL</b>				<b>CHF 190'523.-</b>

Tabelle 1 Grobkostenschätzung blau Zone mit Anwohnerparkkarte (Genauigkeit  $\pm 25\%$ )

##### Parkieren gegen Gebühr (Sammelparkuhren)

Massnahme	Bestandteile	Preis	Anzahl	Kosten
Detailprojekt	- Detailprojekt Parkuhren	ca. CHF 10'000.-		CHF 10'000.-
Parkuhr	- Parkuhr (inkl. Montage)	ca. CHF 15'000.-/Stk.	5	CHF 75'000.-
	- Betonfundament (inkl. Lieferung & Versetzung)	ca. CHF 1'000.-/Stk.	5	CHF 5'000.-
	- Anschluss Stromnetz	ca. CHF 5'000.-/Stk.	5	CHF 25'000.-
Signalisierung	- Verkehrsschild 50x70cm	ca. CHF 200.-/Stk.	28	CHF 5'600.-
	- Signalträger 230cm	ca. CHF 220.-/Stk.	14	CHF 3'080.-
	- Betonfundament (inkl. Lieferung & Versetzung)	ca. CHF 750.-/Stk.	14	CHF 10'500.-
	- Montage Signale	ca. CHF 1'500.-		CHF 1'500.-
Markierung	- PP-Markierung weiss (inkl. Demarkierung)	ca. CHF 4.50/m	ca. 400m	CHF 1'800.-
Diverses/Unvorhergesehenes (15%)				CHF 20'622.-
<b>Zwischentotal</b>				<b>CHF 158'102.-</b>
Mehrwertsteuer (8%)				CHF 12'648.-
<b>TOTAL</b>				<b>CHF 170'750.-</b>

Tabelle 2 Grobkostenschätzung Parkieren gegen Gebühr (Genauigkeit  $\pm 25\%$ )

Für das Detailprojekt und die baulichen/technischen Massnahmen zur Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzepts (blaue Zone mit Anwohnerparkkarte) werden die **Kosten** auf ca. **CHF 190'000.-** geschätzt (Genauigkeit  $\pm 25\%$ ).  
 Falls zu einem späteren Zeitpunkt das Parkieren gegen Gebühr (Sammelparkuhren) eingeführt wird, ist zusätzlich mit Kosten von ca. CHF 170'000.- zu rechnen

Im weiteren Verlauf der Bearbeitung sind auch Angaben für die **laufenden Kosten** zu machen, wobei ev. auch auf Vergleichswerte von Nachbargemeinden wie z.B. Binningen zurückgegriffen werden kann:

- Einnahmen (je nach Höhe der Gebühren)
- Ausgaben für die erforderliche Administration und die Kontrollen

#### **4.7 Grundsätze Parkierungsreglement**

An dieser Stelle soll lediglich darauf hingewiesen werden, dass ein Parkierungsreglement aufgrund der Beschlüsse der Konsultativkommission ausgearbeitet wurde.

## 5 ZUSAMMENFASSUNG/EMPFEHLUNG

Wie die Erhebungen zeigen, ist die Parkierungssituation in weiten Teilen Allschwils (aber nicht in allen) angespannt, und eine weitere Verschärfung infolge einer zunehmenden Parkraumbewirtschaftung in Basel-Stadt sowie in verschiedenen Vorortsgemeinden zeichnet sich ab. In den Wohngebieten herrscht insbesondere zwischen der Binningerstrasse und der Bachgrabenpromenade sowie im Gewerbegebiet Bachgraben ein **hoher Parkdruck**. Somit kann für diese Gebiete nur eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung zielführend sein. Ansonsten würde es lediglich zu lokalen Verlagerungen kommen. Es gilt, mit einer möglichst einfach nachvollziehbaren, auf die betroffenen Gebiete zugeschnittenen Lösung den Parkdruck zu reduzieren.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept sieht als Massnahme eine **blaue Zone mit Anwohnerparkkarte** östlich der Binningerstrasse, d.h. in den Wohnquartieren zwischen Binningerstrasse und Bachgrabenpromenade vor. Dadurch kann in diesen Gebieten eine Entschärfung der angespannten Parkierungssituation erreicht werden. Der Perimeter ermöglicht eine einfache Orientierung aufgrund der klar nachvollziehbaren Zonengrenzen.

Die **Kantonsstrassen** sind von der Anwohnerparkkarten-Regelung ausgenommen. Die Parkfelder auf den Kantonsstrassen sollen zwar ebenfalls blau markiert werden (Parkieren mit Parkscheibe, jedoch ohne Anwohner-Privilegierung), damit sich der Parkdruck der Langzeitparkierer nicht auf die Kantonsstrasse verlagert. Um den Kunden und Besuchern der Verkaufsgeschäfte und öffentlichen Einrichtungen **Kurzzeitparkplätze** anbieten zu können, kann zu einem späteren Zeitpunkt (nach Einführung der Anwohnerparkkarte) an diesen Stellen eine verschärfte Bewirtschaftung gegen **Gebühr** geprüft werden (Sammel-parkuhren).

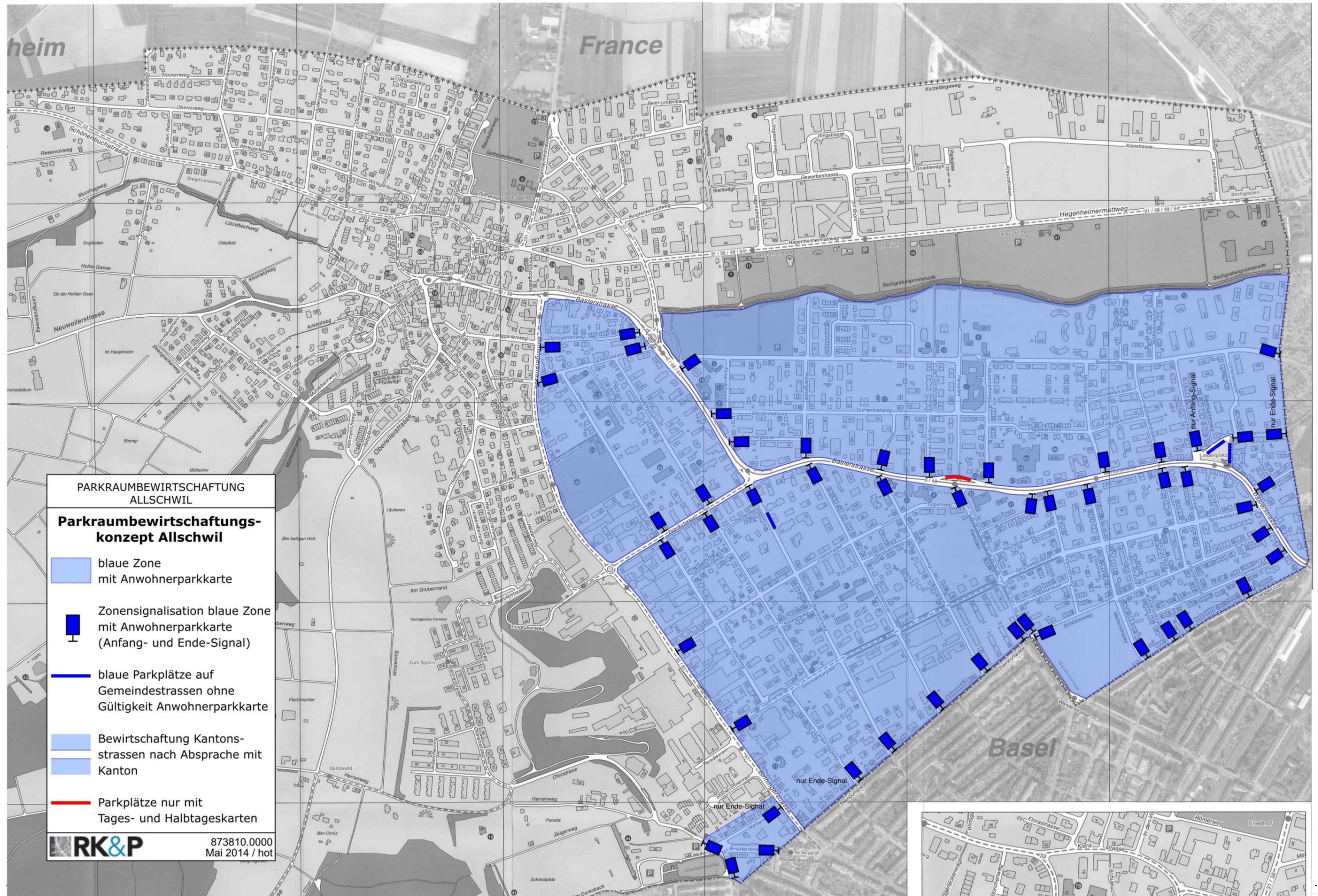
Für den nächsten Schritt (Detailprojekt und bauliche/technische Massnahmen zur Umsetzung der blauen Zone mit Anwohnerparkkarte) werden die **Grobkosten** auf rund CHF 190'000.- (Genauigkeit  $\pm 25\%$ ) geschätzt.

Das vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftungskonzept ermöglicht es, zu einem **späteren Zeitpunkt** mit relativ geringem Aufwand die blaue Zone mit Anwohnerparkkarte zu erweitern, sollte der Parkdruck auch in anderen Gebieten Allschwils weiter ansteigen.

Rudolf Keller & Partner  
Verkehringenieure AG

Muttenz, den 9. Mai 2014

M. Stöcklin      T. Hohl



**PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG ALLSCHWIL**

**Parkraumbewirtschaftungskonzept Allschwil**

- blaue Zone mit Anwohnerparkkarte
- Zonensignalisation blaue Zone mit Anwohnerparkkarte (Anfang- und Ende-Signal)
- blaue Parkplätze auf Gemeindestrassen ohne Gültigkeit Anwohnerparkkarte
- Bewirtschaftung Kantonsstrassen nach Absprache mit Kanton
- Parkplätze nur mit Tages- und Halbtageskarten

**RK&P** 873810.0000  
Mai 2014 / hot

# ANHANG

# **ANHANG 1**

## Parkplatz-Inventar



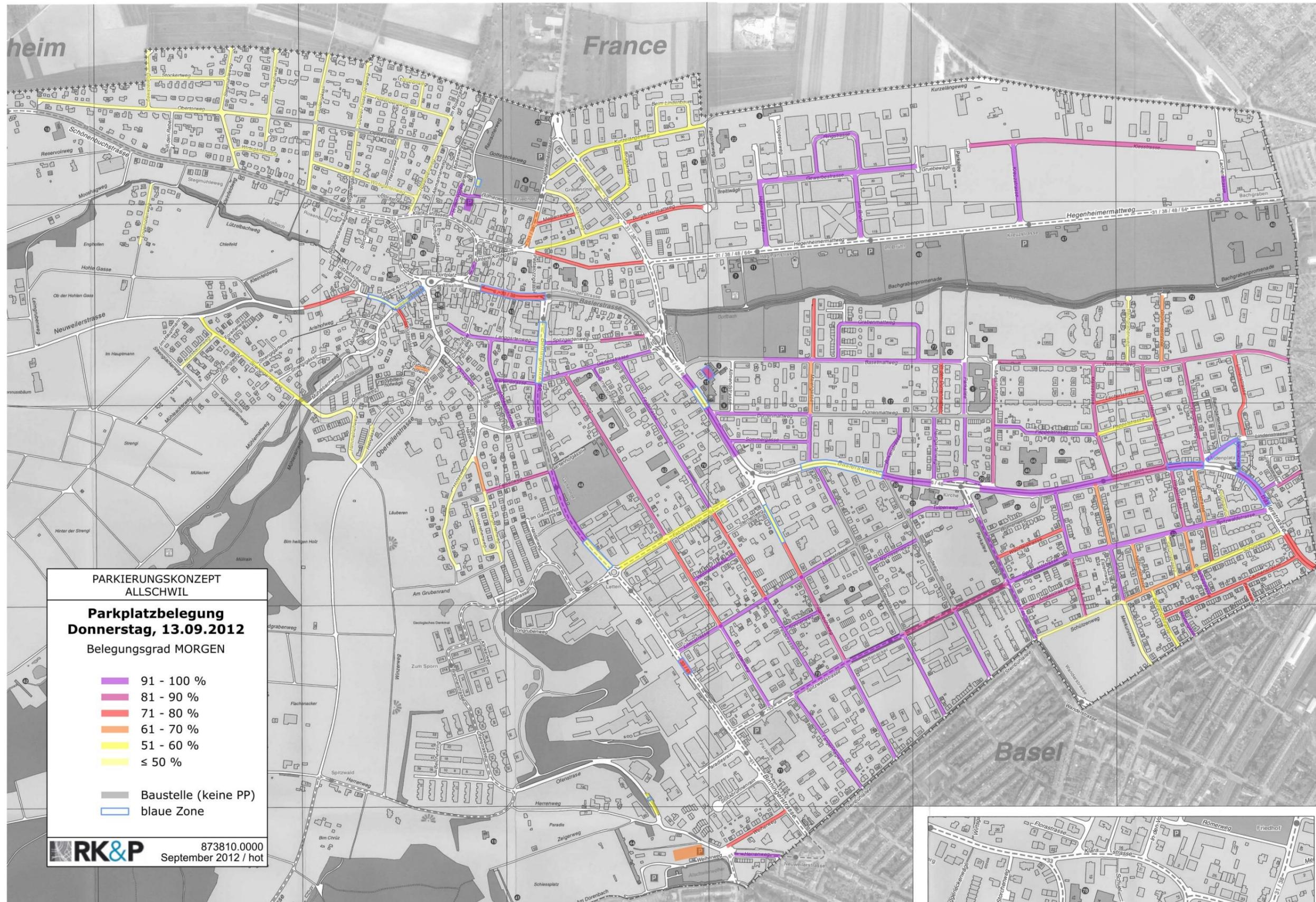
# **ANHANG 2**

## Fahrverbot-Inventar



# **ANHANG 3**

## Parkplatzbelegung



**PARKIERUNGSKONZEPT  
ALLSCHWIL**

**Parkplatzbelegung  
Donnerstag, 13.09.2012**  
Belegungsgrad MORGEN

- 91 - 100 %
- 81 - 90 %
- 71 - 80 %
- 61 - 70 %
- 51 - 60 %
- ≤ 50 %
- Baustelle (keine PP)
- blaue Zone

**RK&P** 873810.0000  
September 2012 / hot



# **ANHANG 4**

## Anteil Fremdparkierer



**PARKIERUNGSKONZEPT  
ALLSCHWIL**

**Fahrzeugherkunft  
Dienstag, 23.10.2012**

Anteil Fremdparkierer MORGEN

- > 70 %
- 61 - 70 %
- 51 - 60 %
- 41 - 50 %
- 31 - 40 %
- ≤ 30 %

- Baustelle / keine Fzg
- blaue Zone

**RK&P** 873810.0000  
November 2012 / hot

