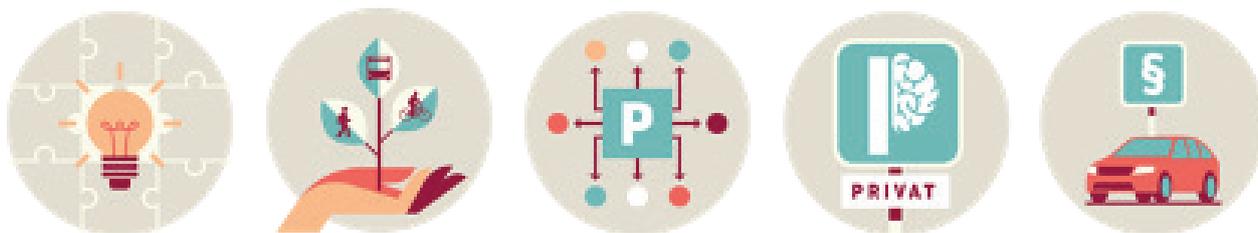




# Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung Agglomeration Basel

Charta – Definitive Version  
29. September 2020



Allschwil



Basel



Binningen



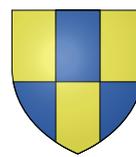
Birsfelden



Bottmingen



Grenzach-Wyhlen



Hégenheim



Huningue



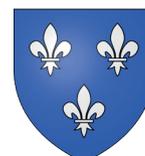
Muttenz



Münchenstein



Pratteln



Saint-Louis



Lörrach



Reinach



Weil am Rhein

## Vorwort

Das Agglomerationsprogramm Basel hat das Thema Parkierung bereits in der 3. Generation aufgenommen und das Ziel einer von den Gemeinden getragenen Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung formuliert. Dieses Ziel wurde nun in der 4. Generation angegangen und in einem gemeinsamen Prozess vorangebracht. Der auf langfristige Sicht hinaus und ergebnisoffen angelegte Prozess hat im Agglomerationsprogramm der 4. Generation eine strategisch wichtige Lücke geschlossen.

Handlungsbedarf bestand vor allem in urbanen Gebieten und Agglomerationsbereichen mit begrenzten räumlichen Ressourcen, stark belasteten Strassennetzen und einem hohen Parkierungsnachfragedruck. In der Stadt Basel und in einigen benachbarten Gemeinden erfolgte bereits vor der Harmonisierung eine Bewirtschaftung des Parkraums. Die Regelungen zwischen den Gemeinden in der trinationalen Agglomeration Basel unterschieden sich jedoch zum Teil stark. Dies schaffte nicht nur Unübersichtlichkeit, sondern führte teils zu unerwünschten Nebeneffekten.

In einer ersten Phase wurde das Thema dort angegangen, wo der Problemdruck am grössten und sichtbarsten war, nämlich in den direkt an Basel angrenzenden Gemeinden. Zu diesem Zweck wurde eine neue Arbeitsgruppe «Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung» gebildet. Die Arbeitsgruppe setzt sich aus Vertretern der Städte und Gemeinden sowie der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, dem Landkreis Lörrach, der Saint-Louis Agglomération (SLA) sowie der Geschäftsstelle Agglo Basel zusammen. Der Perimeter der Arbeitsgruppe umfasst die Gemeinden im ersten Agglomerationsgürtel inklusive der Kernstadt: Allschwil, Basel, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Grenznach-Wyhlen, Hégenheim, Huningue, Muttenz, Münchenstein, Pratteln, Saint-Louis, Lörrach, Reinach und Weil am Rhein. Die fünfzehn Gemeinden und Städte verstärken ihre Zusammenarbeit. Mit der Unterzeichnung einer Charta verpflichten sie sich, den Bereich Parkierung gemeinsam weiter zu entwickeln. Angestrebt wird die Festlegung von «Minimalstandards» für die selbstständige Bewirtschaftung der Parkierungsflächen im Rahmen der Parkierungsreglemente der Kommunen. Im Folgenden sind die aus der Arbeitsgruppe gemeinsam erarbeiteten Ziele in dieser Charta festgehalten.



## Grundsätze

### 1) Koordination der Parkraumbewirtschaftung



Die Gemeinden koordinieren die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums.

Die Gemeinden der Agglomeration Basel sind funktional eng miteinander verflochten. Die kommunal geregelten Bestimmungen zur Parkraumbewirtschaftung wirken über die Gemeindegrenzen hinaus. Aus diesem Grund koordinieren die Gemeinden die Art der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums. Dies bietet mehrere Vorteile:

- Durch die Koordination und den Austausch können negative Auswirkungen der Parkierung (Parksuchverkehr, Fremdparkierung etc.) offen gelegt werden.
- Widersprüchliche Regelungen können vermieden werden.
- Einzelne Gemeinden können von den Erfahrungen anderer Gemeinden profitieren (Synergieeffekte).

#### Wo ansetzen?

- Austauschgefäss zum Thema Parkierung als Koordinationsgefäss



Handlungsfeld 1 « Austauschgefäss Parkierung »

- Gemeinsame Ziel- und Massnahmendefinition bei Gebieten mit mehreren betroffenen Gemeinden (z. B. Bahnhofsgebiete)



### 2) Förderung von umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittel

Die Verkehrsabwicklung mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr soll gefördert werden. Damit kann der Druck auf die Parkierung reduziert werden.

Der motorisierte Verkehr braucht im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln wie dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr deutlich mehr Fläche und kann weniger siedlungsverträglich abgewickelt werden. Die Flächen für den ruhenden Verkehr sind oft nur monofunktional als Parkierungsflächen nutzbar.

Die Förderung von alternativen Verkehrsmitteln kann nebst positiven Effekten für die Umwelt (geringere Luft- und Lärmbelastung) mehrere Vorteile bringen: Flächen von Parkplätzen können effizienter genutzt und der Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden. Bei einer Umnutzung von Parkflächen müssen die Bedürfnisse derjenigen, die auf einen entsprechenden Parkraum angewiesen sind, angemessen berücksichtigt werden (z. B. Gewerbe).

#### Wo ansetzen?

- Gesamtheitliche Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse
- Bei Bedarf Verankerung wichtiger Planungsgrundsätze zur Förderung von umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittel in den Planungsdokumenten und Gesetzen
- Umsetzen von Massnahmen zur Förderung der geeigneten und effizienten Mobilitätsformen (z. B. attraktive Fusswege ins Zentrum)
- Mobilitätsmanagements mit Firmen, Behörden und sonstigen Dienstleistern erarbeiten



### 3) Öffentlichen Raum klug nutzen

Der öffentliche Raum ist wertvoll und gehört allen. Die Parkierung soll wo möglich auf Privatgrund stattfinden und der Verbrauch der öffentlichen Fläche für Parkierung optimiert werden. Die Nutzung des öffentlichen Raumes für die Parkierung ist angemessen abzugelten.

Der öffentliche Raum in Siedlungsgebieten ist ein Allgemeingut und aus sozialer, wirtschaftlicher und auch ökologischer Sicht äusserst wertvoll. Die Nutzung dieses Raumes für Parkplätze generiert einen verhältnismässig tiefen Mehrwert für die gesamte Gesellschaft. Entsprechend soll die Anzahl Parkplätze im öffentlichen Raum möglichst optimiert und der vorhandene Parkraum effizient genutzt werden.

#### Wo ansetzen?

- Gemeinsame minimale Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Strassenraum
  -  Handlungsfeld 2 «Minimale Differenzierung der Bewirtschaftung»
  -  Handlungsfeld 3 «Bewirtschaftung in Zentrumsbereichen»
  -  Handlungsfeld 4 «Bewirtschaftung in Wohnzonen»
- Positive Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung aufzeigen
- Voraussetzungen schaffen für Mehrfachnutzungen und zentrale Parkieranlagen (z. B. Quartierparkhäuser)



### 4) Bestimmungsgemässe Parkplatznutzung

Die öffentlichen Parkplätze sollen bestimmungsgemäss genutzt und Fremdparkierung minimiert werden. Damit kann die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität gewährleistet werden.

Parkplätze dienen diversen Nutzergruppen und Bedürfnissen. Für eine bestimmungsgemässe Parkplatznutzung muss vorab definiert werden, wer das Parkplatzangebot vorwiegend nutzen soll. Zu berücksichtigen sind hierbei auch die unterschiedlichen Formen von Sharing, welche oftmals auf den öffentlichen Raum für die Parkierung angewiesen sind. Daraus können Regelungen zur Bewirtschaftung und Nutzungsbeschränkung abgeleitet werden, um sicherzustellen, dass der Parkraum den vorgesehenen Nutzergruppen zur Verfügung steht.

#### Wo ansetzen?

- Sicherstellung der bestimmungsgemässen Nutzung des Parkraums
  -  Handlungsfeld 5 «Harmonisierung der Langzeitparkierung»
  -  Handlungsfeld 6 «Koordinierte Parkraumbewirtschaftung bei ÖV-Verknüpfungspunkten / an ÖV-Achsen»



## 5) Abstimmung mit Parkierung auf Privatgrund

Die Koordination von öffentlichen und privaten Flächen für die Parkierung führt zu einer effizienteren und zweckmässigeren Flächennutzung.

Die Anzahl und Bewirtschaftung von öffentlichen und privaten Parkplätzen (v. a. kostenpflichtige Einstellplätze) beeinflusst in Wechselwirkung die jeweilige Nutzung. Die Koordination der Anzahl, Lage und Gebühren von öffentlichen und privaten Abstellplätzen kann zu einer effizienteren Nutzung des vorhandenen Angebotes führen. Die Parkierung soll grundsätzlich auf Privatgrund stattfinden.

### Wo ansetzen?

- Gebietsspezifische Abstimmung von Angebot und Nachfrage
- Park&Ride Parkplätze möglichst quellnah anbieten
- Abstimmung mit Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum (Anzahl, Lage und Gebühren)
- Bestehende Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht lockern bzw. flexibilisieren, damit keine den Bedarf übersteigende Anzahl Parkplätze erstellt werden muss.



## Handlungsfelder Parkraumbewirtschaftung

Eine harmonisierte Parkraumbewirtschaftung ist das Ergebnis vieler Massnahmen. Folgende sechs Handlungsfelder zeigen konkreter auf, wo für eine wirksame und harmonisierte Parkraumbewirtschaftung anzusetzen ist.

### Handlungsfeld 1



#### Austauschgefäss Parkierung

Wissens- respektive Erfahrungsaustausch ist eine wichtige Basis für eine gemeinsame Zielerreichung. Es wird vorgeschlagen, sich in einem jährlichen Rhythmus für einen Austausch zu treffen. Zu diesem Zweck soll die Arbeitsgruppe Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung weitergeführt werden. Die Organisation des Austausches erfolgt dabei weiterhin durch die Geschäftsstelle der Agglomeration Basel. Zu diskutierende Themen sind unter anderem aktuelle Konflikte, Erfahrungen und angedachte Planungen sowie deren potentiellen Auswirkungen im Bereich Parkraumbewirtschaftung und Verkehrserzeugung. Durch den Austausch sollen Parkierungsthemen effizienter angegangen und umgesetzt werden. Negative Überraschungen wie beispielsweise Parkausweichverkehr durch Änderungen der Parkierungsregelungen im Nachbardorf sollen damit vermieden werden.

### Handlungsfeld 2



#### Minimale Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung

Die räumlichen Disparitäten sowie unterschiedliche kommunale Herausforderungen lassen keine einheitliche Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung bis ins Detail zu. Zielführender ist die Einführung einer Minstdifferenzierung der räumlichen Zonen, welche eine gemeinsame Basis in der Parkraumpolitik in den Gemeinden schafft und gleichzeitig gewisse Handlungsfreiheiten offen lässt. Die Parkierungszonen im öffentlichen Strassenraum sollen nach Nutzung und Parkierungsdruck differenziert werden. Dabei sollen in allen Gemeinden differenziert nach ihrer räumlichen Charakterisierung im Minimum folgende Räume ausgedehnt werden:

- **Zone Zentrum:** Als Zentrumszonen sollen die Ortszentren aber auch Subzentren (z. B. ein grösseres Quartierszentrum) ausgedehnt werden. Charakteristisch für Zentren sind vor allem eine hohe Nutzungsdichte/-vielfalt und damit verbunden ein hohes Verkehrsaufkommen. Dabei soll dem Gewerbe Rechnung getragen werden, so dass dieses trotz potentieller Umstrukturierungen in der öffentlichen Parkierung keine Einbussen hat.
- **Zone Wohnen:** Wohnzonen sind grundsätzlich bereits in den Bau- und Zonenordnungen festgelegt. Darin können Wohnquartiere mit hohem Parkierungsdruck und Wohnquartiere mit geringerem Parkierungsdruck unterschieden werden.

Die Differenzierung orientiert sich an den aktuellen Entwicklungen der Gemeinden. Mit Privilegierungen der entsprechenden Nutzergruppen kann die bestimmungsgemässe Nutzung der öffentlichen Parkplätze je Zone gesteuert werden.

## Handlungsfeld 3

**Bewirtschaftung in Zentrumsbereichen**

Um eine ausreichend hohe Verfügbarkeit der Parkplätze in den Zentren zu gewährleisten und gleichzeitig Anreize zu schaffen, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu nutzen, soll der Parkraum in allen Zentren bewirtschaftet werden. Eine angemessene Parkraumbewirtschaftung in den Zentrumszonen kann das Verkehrsaufkommen gezielter lenken. Dies schafft attraktivere Zentrumsbereiche, mehr Verkehrssicherheit aber auch eine höhere Verfügbarkeit von Parkplätzen. Die Tarife werden nach Zentralität abgestuft und weiter aussen (wie in der Schweiz) von der Blauen Zone abgelöst.

Die Gebührenerhebung liegt im Ermessen der Gemeinden. Es wird für Zentrumsgebiete eine Bandbreite von mind. 2.- bis 3.- CHF/h bzw. 1.- bis 1.50 €/h vorgeschlagen. Wichtig ist, dass die Parkplätze in den Ortszentren grundsätzlich nicht für Langzeitparkierung zur Verfügung stehen. Entsprechend ist die Parkdauer zu beschränken. Die Parkplätze an zentraler Lage sollen primär jenen zur Verfügung stehen, welche Besorgungen erledigen oder andere Dienstleistungen beziehen. Mit kurzer und gebührenpflichtiger Parkierung wird eine hohe Umschlaghäufigkeit angestrebt. Für Anwohnenden in Zentrumsbereich wird vorgeschlagen, separate Anwohnerkarten anzubieten, damit diese das Fahrzeug über einen längeren Zeitraum abstellen können.

## Handlungsfeld 4

**Bewirtschaftung in Wohnzonen**

Der öffentliche Parkraum in Wohnzonen soll primär den Anwohner\*innen zu Verfügung stehen und Fremdparkierung (z. B. durch Pendler\*innen) verhindert respektive an einen angemessenen Ort verlagert werden. Dritten wie beispielsweise Besucher\*innen soll die Möglichkeit der Parkierung in Wohnquartieren gegeben werden, eine zeitliche Begrenzung soll aber die Parkierung für Dritte künftig einschränken. Weiter ist der Nutzerkreis der Parkplätze für Anwohner\*innen und für Nachtparkierung weitgehend deckungsgleich. Entsprechend wird mit einer Parkkarte für Anwohner\*innen gleichzeitig die Nachtparkierung geregelt.

Um den öffentlichen Raum möglichst allen zur Verfügung zu stellen, soll die Parkierung in den Wohnzonen möglichst auf Privatgrund stattfinden. Die Parkierung im öffentlichen Raum sollte entsprechend nicht attraktiver als die Parkierung auf Privatgrund sein. Dies wird durch angemessene Gebühren<sup>1</sup> der Parkkarten für Anwohner\*innen sowie durch eine angemessene Anzahl Parkplätze im öffentlichen Raum erreicht.

Mit der räumlich verorteten Definition der Wohnzonen im Kontext der öffentlichen Parkierung kann gesteuert werden, ob die Parkierung tatsächlich den vorgesehenen Nutzergruppen dient. Bei der Vergabe von Parkkarten in Wohnquartieren wird entsprechend darauf geachtet werden, wer wie viele Parkkarten für Anwohner\*innen bezieht. Entsprechend können die Parkkarten in Wohnzonen kontingentiert werden. Ob diese auf eine erlaubte Anzahl pro Anwohner\*innen oder generelle Kontingente pro Zone oder Gemeinde definiert werden, bleibt dem Ermessen der Gemeinden überlassen.

<sup>1</sup> Wird in Deutschland durch die Strassenverkehrsordnung (StVo) geregelt.





## Handlungsfeld 5

### Harmonisierung der Langzeitparkierung

Für eine Harmonisierung der Langzeitparkierung (Parkdauer >4h) braucht es ein gemeinsames Basisvokabular der Nutzergruppen, welche Parkkarten beziehen können. Es wird empfohlen mindestens zu prüfen, dass die Anzahl angebotener Parkkarten nicht das vorhandene Platzangebot übersteigt. Eine Buchführung dient nicht zuletzt der Übersicht über Nachfrage und Angebot der öffentlichen Parkierung und bildet die Basis für eine mögliche Kontingentierung der Parkkarten. Den Gemeinden steht es frei, für welche Nutzergruppen und ob sie Parkkarten ausstellt sowie welchen genaueren Bedingungen die Nutzung unterlegen ist.

Mit den Preisen und Bezugsbedingungen pro Nutzergruppe soll auf die örtlichen Gegebenheiten und die daraus entstehende Parkraumsituation reagiert werden können. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Preise lenkungswirksam festzulegen, was je nach Gemeinde zu unterschiedlichen Tarifen führt.

#### Anwohner\*innen

Als Anwohner\*innen gelten in der Gemeinde wohnhafte Personen. Je nach Form der Kontingentierung der Parkkarten ist der Bezug von Parkkarten für das gesamte Gemeindegebiet oder für das entsprechende Wohnquartier möglich. Es wird empfohlen, die Parkkarten gebührenpflichtig zu machen. Je höher die Gebühren, desto grösser die Lenkungswirkung. Ziel sollte sein, dass die Einnahmen durch Anwohnerparkkarten mindestens den Aufwand<sup>2</sup> decken. Zudem wird empfohlen zu ermöglichen, dass mit der Anwohnerparkkarte ein Auto geteilt werden kann.

#### Besucher\*innen

Als Besucher\*innen gelten Personen, welche Anwohnende oder lokale Gewerbetreibende besuchen. Diesen werden Parkkarten zur verlängerten Parkierung in bewirtschafteten Zonen angeboten. Auch hier wird empfohlen, die Parkkarten gebührenpflichtig zu machen. Je höher die Gebühren, desto grösser die Lenkungswirkung. Es wird empfohlen, dass die Einnahmen durch Besucherparkkarten mindestens den Aufwand<sup>2</sup> decken.

#### Pendler\*innen

Als Pendler\*innen gelten Personen, welche nicht in derselben Gemeinde arbeiten, in der sie wohnen. Grundsätzlich sollte hier gelten, dass die Parkierung für Pendler\*innen auf Privatgrund stattfindet. Zu differenzieren sind hierbei zwei Gruppen:

- Personen welche das Auto am Arbeitsort abstellen. Diesen sollte grundsätzlich vom Arbeitgeber auf Privatgrund Parkplätze angeboten werden. Ist dies nicht möglich, kann eine Parkkarte für öffentliche Parkplätze in der bewirtschafteten Zone ausgestellt werden (entweder direkt an den Arbeitnehmer oder an den Arbeitgeber)<sup>3</sup>. Die Definition der Bedingungen<sup>4</sup> für die Ausgabe der Parkkarte liegt im Ermessen der Gemeinde.
- Personen, welche das Auto an einem Umsteigepunkt abstellen und in eine andere Gemeinde weiterreisen. Auch hier soll die Parkierung auf Privatgrund stattfinden (z. B. SBB P+R).

<sup>2</sup> Der «anrechenbare» Aufwand muss politisch festgelegt werden. Mögliche Komponenten sind der administrative Aufwand für die Erstellung und Ausgabe der Parkkarte, der polizeiliche Aufwand für die Kontrolle der Parkfelder, die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt der Parkfelder oder auch eine Abgeltung für den Bodenwert. Es steht jeder Gemeinde frei, selbst festzulegen, welche Aufwände die Parkkarte abdecken soll.

<sup>3</sup> Kann in Deutschland aufgrund der Strassenverkehrsordnung (StVo) nicht angewendet werden.

<sup>4</sup> Mögliche Bedingungen: Verhältnismässigkeit ÖV-Anreise, gesundheitliche Gründe, Fahrgemeinschaft, Schichtbetrieb, Kontingentierung pro Arbeitgeber



Die Pendlerparkkarte bietet sich je nach Ausgestaltung an, Carsharing attraktiver zu machen. Für die Tarife wird auch hier empfohlen, dass die Einnahmen mindestens den Aufwand<sup>2</sup> decken.

### **Spezialparkkarten**

Weitere Parkkarten wie z. B. für das Gewerbe, für Handwerker\*Innen<sup>5</sup>, den Pflegediensten oder auch Blaulichtdienste<sup>4</sup> werden mit speziellen Parkkarten geregelt, die die Gemeinden in ihrem Ermessen festlegen. Die Gemeinden streben hierbei eine Harmonisierung und so weit möglich gegenseitige Anerkennung von Spezialparkkarten an.

Handlungsfeld 6



### **Koordinierte Parkraumbewirtschaftung bei ÖV-Verknüpfungspunkten / an ÖV-Achsen**

Um die Flächen rund um Haltestellen des öffentlichen Verkehrs von übermässiger oder nicht nutzergerechter Parkierung zu entlasten, sollen diese Parkräume gemeindeübergreifend mit einem Mindeststandard reguliert werden. Es wird empfohlen, alle Parkplätze im Umfeld der relevanten Haltestellen zu bewirtschaften. Damit kann die Verkehrsmenge besser gesteuert und die nicht bestimmungsgemässe Nutzung der Parkplätze an diesen Orten eingegrenzt werden. Ob die Bewirtschaftung mittels Zeitbeschränkung und/oder Gebührenerhebung umgesetzt wird, ist den Gemeinden überlassen. Je nach Lage der Parkplätze fällt die Regulierung in die Bereiche der anderen Handlungsfelder und muss abgestimmt werden.

<sup>5</sup> Wird in Deutschland durch die Strassenverkehrsordnung (StVo) geregelt.



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Allschwil

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Stadt Basel

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Binningen

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Birsfelden

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Bottmingen

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Grenzach-Wyhlen

---

Datum

---

Unterschrift

---

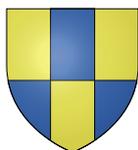
Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Hégenheim

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Hunningue

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Muttenz

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Münchenstein

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Pratteln

---

Datum

---

Unterschrift

---

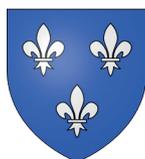
Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Saint-Louis

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Stadt Lörrach

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Gemeinde Reinach

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel



Unterzeichner der Charta zum Projekt Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung  
Agglomerationon Basel vom 29. September 2020.



Stadt Weil am Rhein

---

Datum

---

Unterschrift

---

Funktion

---

Stempel

