



An den Grossen Rat

24.5437.02

Petitionskommission
Basel, 31. März 2025

Kommissionsbeschluss vom 31. März 2025

Bericht der Petitionskommission

zur Petition P484 «Stoppt den Parkplatzabbau ohne Alternativen!»

1. Wortlaut der Petition

In unserem Kanton Basel-Stadt besteht ein anhaltendes Parkplatzproblem, das allgemein bekannt ist. Laut Angaben der Verkehrspolizei Basel-Stadt gibt es 5000 mehr Anwohner-Parkkarten als verfügbare Parkplätze. Das fortwährende Verschwinden weiterer Parkplätze erschwert den Alltag der Bevölkerung und des Gewerbes, die auf ein Auto angewiesen sind. Die Bedürfnisse der Bevölkerung werden ignoriert, ohne dass konkrete Lösungen geschaffen werden. Der Beschluss der UVEK, 95% der auf der Oberfläche verschwindenden Parkplätze unterirdisch zu ersetzen, wird nicht umgesetzt. Durch die Bauaktivität im Rahmen der Klimaziele 2037 werden viele Parkfelder in der blauen Zone durch Baustelleninstallationen zusätzlich "besetzt". Die Parkierdefizite werden damit noch verschärft.

Mit den ab 2025 geplanten Erhöhungen der Anwohner-Parkkarten muss klar kommuniziert werden, dass vonseiten der Regierung Leistungen gekürzt werden, die nicht gerechtfertigt sind, insbesondere da die Bevölkerung bereit ist, diese Kosten mitzutragen, jedoch keine angemessene Gegenleistung erhält.

Ziel der Petition:

- Wir, die Unterzeichnenden, fordern eine Verbesserung der Auto-Parkiermöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Detailhandel und das Gewerbe in der Stadt Basel. Zudem soll der Suchverkehr reduziert werden. Insbesondere fordern wir die Schaffung zusätzlicher oberirdischer Auto-Parkplätze (blaue Zonen), mindestens über den Abend und die Nacht, und den Stopp weiterer Abbaumassnahmen.
- Wir appellieren an die kantonalen Behörden, den Forderungen dieser Petition nachzukommen und insbesondere keine weiteren Parkplätze im Kanton zu streichen, sofern keine Alternativen geschaffen werden.

2. Kommissionsberatung

2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P484 «Stoppt den Parkplatzabbau ohne Alternativen!» an seiner Sitzung vom 16. Oktober 2024 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 17. Februar 2025 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings drei Vertreter der Petentschaft sowie aus dem Bau- und Verkehrsdepartement den Leiter des Amts für Mobilität und den Abteilungsleiter Mobilitätsstrategie an.

2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Vertretung der Petentschaft hat es als Aufgabe der Politik bezeichnet, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu verstehen, Lösungen zu finden und umzusetzen. Dies geschieht ihrer Ansicht nach bei der Parkierungspolitik nicht. Da es im öffentlichen Raum immer weniger Autoparkplätze gebe, werde es immer schwieriger, einen Abstellplatz zu finden. Die Vielzahl an Baustellen habe zudem zur Folge, dass weitere Parkplätze vorübergehend aufgehoben werden. Problematisch sei die Situation für Anwohnende vor allem am Abend und in der Nacht. Handwerksbetriebe verlören aber mangels Parkplätzen auch tagsüber oft viel Zeit.

Viele Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Basel haben gemäss den Vertretern der Petentschaft keinen eigenen Abstellplatz und könnten sich einen solchen je nach finanziellen Verhältnissen auch gar nicht leisten. Parkplätze sollten allerdings kein Luxusgut sein. Der Kanton habe den Preis der Anwohnerparkkarte in den letzten Jahren zweimal markant erhöht und verkaufe damit eine Leistung, die er gar nicht erbringt. Gemäss einer Anfrage bei der Verkehrspolizei würden in der Stadt Basel nämlich 5'000 Anwohnerparkkarten mehr verkauft, als Parkplätze in der blauen Zone existieren.

Die Verwaltung komme einem Beschluss der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) nicht nach, gemäss dem 95% der Parkplätze, die oberirdisch abgebaut werden, unterirdisch zu kompensieren sind. Und selbst wenn die Kompensation in diesem Ausmass erfolgen würde, wäre damit nur ein Teil des Problems gelöst, sind doch Einstellhallenplätze deutlich teurer als Parkplätze auf öffentlichem Grund.

Für einkommensschwächere Leute, die auf ein eigenes Auto angewiesen sind, wird die Parkplatzknappheit gemäss der Petentschaft immer mehr zur Qual. Es geht um Familien, die sich kein Generalabonnement leisten können, um Menschen mit nicht ÖV-kompatiblen Arbeitszeiten oder Arbeitsorten, und um Menschen, die ihren Arbeitsalltag mit dem Auto bestreiten. Gewerbebetriebe würden aus der Stadt vertrieben, wenn sie keine Parkplätze finden.

Der Petentschaft ist bewusst, dass in Basel eine politische Mehrheit hinter den Anliegen steht, die zu einem Abbau von Parkplätzen führen. Ziel der Petition sei es, dass auch die Bedürfnisse der politischen Minderheit nicht untergehen. Um diesen in Zukunft besser nachzukommen, haben die Vertreter der Petentschaft drei konkrete Vorschläge vorgebracht. Es sollen neue Parkiermöglichkeiten evaluiert werden, die bisher nicht in Betracht gezogen worden sind. Mit einer geeigneten Kommunikation soll darauf hingewirkt werden, dass die Autofahrenden mit weniger Abstand parkieren. Und es soll nach zusätzlichen Abstellflächen gesucht werden, die (nur) über die Nacht genutzt werden können.

Die von den Vertretern der Verwaltung präsentierten Statistiken (vgl. Kapitel 2.3) sind von der Vertretung der Petentschaft hinterfragt worden. Es sei zwar richtig, dass bei neuen Überbauungen wie jener auf dem Westfeld zusätzliche unterirdische Parkplätze entstehen, diese würden aber den dort einziehenden Leuten zur Verfügung stehen, nicht jenen, die im umliegenden Quartier wohnen. Auch das Parking Kunstmuseum sei kein Angebot für die im Quartier wohnenden Menschen, obwohl im Zuge dessen Inbetriebnahme Parkplätze auf der Allmend aufgehoben worden sind. Unklar bleibe zudem, in welchen Teilen der Stadt sich das Angebot an Parkplätzen in den letzten Jahren dank neuer unterirdischer Abstellplätze effektiv erhöht habe. Unbeantwortet geblieben sei auch die Frage, wie wegen Bauarbeiten (aktuell z.B. auf der Achse der Missionsstrasse – Burgfelderstrasse) nicht zur Verfügung stehende Parkplätze ersetzt werden.

2.3 Stellungnahme der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die beiden Vertreter aus dem Amt für Mobilität haben bestätigt, dass in Basel Flächen auf öffentlichem Grund anderen Zwecken zugeführt werden und deshalb weniger Parkplätze zur Verfügung stehen. Gründe dafür sind die Klimastrategie des Kantons (Adaption an die Folgen des Klimawandels), damit verbunden eine stärkere Begrünung und Entsiegelung des öffentlichen Raums, die steigenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit und der höhere Platzbedarf für den Fuss- und Veloverkehr. Gemäss Auftrag des Grossen Rats soll auch der Ausbau des Fernwärmennetzes genutzt werden, um den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern und Flächen zu begrünen und zu entsiegeln. In den letzten acht Jahren seien aus diesen Gründen 6% der am Tag und 8% der in der Nacht im öffentlichen Raum angebotenen Parkplätze aufgehoben worden. Aktuell gibt es in Basel im öffentlichen Raum rund 25'000 Parkplätze auf einer Fläche von etwa 300'000 Quadratmetern.

Da die Erfassung von privaten Abstellplätzen nicht einfach ist, hat der Regierungsrat die Einführung eines Parkplatzkatasters beschlossen. Auch ohne dieses lässt sich gemäss den Fachleuten aus dem Amt für Mobilität konstatieren, dass die Zahl der Parkplätze auf privaten Parzellen dank neuer Überbauungen und Parkgaragen zunimmt. Aktuell dürfte es in Basel über 80'000 Parkplätze auf privaten Parzellen geben. Entgegen der Intuition nimmt die Summe aus privaten und öffentlich zugänglichen Parkplätzen nicht ab, sondern zu.

Der Regierungsrat fördert die vom Umweltschutzgesetz vorgegebene Verlagerung der Parkierung von öffentlichen auf private Parzellen mit Massnahmen wie der Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z.B. Öffnung von Geschäftsiegenschaften für Anwohnende) und der Erstellung von Quartierparkings. Mehrfachnutzungen seien heute allerdings noch nicht sehr verbreitet. Es sei nicht einfach,

Eigentümerinnen und Eigentümer zu motivieren, ihre Einstellhallen für Dritte zugänglich zu machen. Anfang 2025 hat der Kanton das Parking Horburg übernommen, um es zu einem Quartierparking umzufunktionieren. Im Raum steht auch die Übernahme des Parkings an der Schwarzwaldstrasse. Beim Parking Kunstmuseum handelt es sich nicht um ein Quartierparking. Der Grosser Rat habe aber im Bebauungsplan festgehalten, dass in einem Radius von rund 500 Metern rund um das Parking 60% der neu entstehenden Parkplätze auf Allmend dauernd aufgehoben werden müssen und der gewonnene Freiraum der Aufwertung des öffentlichen Raums zugutekommen muss.

Die Erhöhung der Parkkartenpreise und auch deren Differenzierung nach der Fahrzeulgänge dient aus Sicht der Verwaltung dazu, die Nachfrage zu reduzieren und die von der Petition geforderte Verbesserung der Parkiermöglichkeiten für Autos zu erreichen. Es gibt Autobesitzende, die ihren privaten Abstellplatz anderweitig nutzen und ihr Fahrzeug mit Anwohnerparkkarte auf öffentlichem Grund parkieren. Der öffentliche Raum dient auch zum Abstellen von nur selten genutzten Fahrzeugen. Untersuchungen zeigen, dass mehr als ein Drittel der in Basel auf öffentlichem Grund abgestellten Autos innerhalb der jeweils letzten Woche nicht bewegt worden ist. Teurere Anwohnerparkkarten führen einerseits dazu, dass mehr Leute ihr Auto auf einer privaten Parzelle abstellen (und keine Anwohnerparkkarte mehr kaufen), und erhöhen anderseits besonders für Wenigfahrende den Anreiz, geteilte Fahrzeuge (Car-Sharing) zu nutzen und auf ein eigenes Auto zu verzichten. Ein Ziel der Parkierungspolitik des Regierungsrats ist es gemäss dem Ratschlag zur künftigen Parkierungspolitik vom 31. Oktober 2018, dass Autofahrende möglichst immer und überall ohne langes Suchen einen Parkplatz finden. Teurere Parktarife reduzieren die Nachfrage und erhöhen das Angebot an freien Parkplätzen. Eher schwierig dürfte es hingegen sein, geringere Abstände beim Parkieren durchzusetzen.

Beim im Petitionstext erwähnten Beschluss der UVEK, gemäss dem 95% der auf der Oberfläche aufgehobenen Parkplätze durch unterirdische ersetzt werden müssen, dürfte es sich gemäss den Vertretern der Verwaltung um ein Missverständnis handeln. Der Grosser Rat hat auf Antrag der UVEK beschlossen, dass Quartierparkings nur erstellt werden dürfen, wenn im Umfeld der Anlage bis zu einer Distanz von rund 500 Metern 95% der neu erstellten Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Die UVEK hielt im Rahmen der Diskussion über die Parkraumbewirtschaftung 2021 fest, Ziele der Parkierungspolitik seien die Reduktion der Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkplätze, die Reduktion des Parksuchverkehrs und die Verlagerung der Parkierung von der Allmend auf private Parzellen. In ihrem Bericht zur *Volksinitiative Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer* stellte sie überdies fest, ein (von der Initiative geforderter) qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz von aufgehobenen Parkplätzen in einem Radius von 200 Metern sei komplett unrealistisch, da die entsprechenden Flächen nicht vorhanden sind. Und in ihrem Bericht zur *Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren* schrieb sie, eine Reduktion der Parkkartenpreise würde die Parkplatznachfrage erhöhen und deshalb das Problem nicht lösen.

Als nicht korrekt bezeichnet haben die Vertreter der Verwaltung auch die Behauptung der Petentschaft, der Regierungsrat kürzte Leistungen. Wer eine Anwohnerparkkarte oder eine andere Parkkarte kauft, erhält seit der Preiserhöhung dieselbe Gegenleistung wie zuvor. Eine Anwohnerparkkarte berechtigt zum beliebigen Überschreiten der mit Parkscheibe erlaubten Parkzeit in der blauen Zone, eine Besucherparkkarte zum Parkieren in der blauen Zone während eines ganzen Tages. In der Verordnung zur Parkraumbewirtschaftung ist festgehalten, dass mit dem Kauf einer Parkkarte kein Anspruch auf einen (freien) Parkplatz verbunden ist.

Der Preis der Parkkarten ist im Urteil der Vertreter der Verwaltung gemessen am Wert der beanspruchten Fläche nach wie vor günstig. Wer ein Parkfeld für eine Baustelle beansprucht, bezahlt dafür über 1'000 Franken pro Jahr. Der Kanton stellt Flächen für Baustelleninstallationen also nicht unentgeltlich zur Verfügung. Dass es für Baustellen Flächen braucht und deshalb Parkplätze temporär aufgehoben werden müssen, dürfte nachvollziehbar sein, und ebenso, dass kein direkter Ersatz geschaffen werden kann. Dafür müssten beispielsweise Stadtpärke oder Spielplätze zu Parkflächen umfunktioniert werden.

Ebenfalls als unzutreffend bezeichnet worden ist von den Vertretern der Verwaltung die im Petitionstext gemachte Aussage, es gebe in Basel mehr Anwohnerparkkarten als verfügbare Parkplätze. Seit der Preiserhöhung im Jahr 2019 ist die Zahl der permanent signalisierten Parkplätze in der blauen Zone in allen Quartieren höher als jene der verkauften Anwohnerparkkarten. Vor 2019 gab es Quartiere, in denen es umgekehrt war. Die Erhöhung der Preise auf Anfang 2025 hat gemäss einem ersten Trend zu einem weiteren Rückgang der Anwohnerparkkarten um 9% gegenüber dem Vorjahr geführt. Dies entspricht dem erwarteten Effekt. Die Verfügbarkeit an freien Parkplätzen dürfte seit Anfang Jahr also gestiegen sein.

Zuletzt haben die Vertreter der Verwaltung darauf hingewiesen, dass sich der Regierungsrat bei der Parkierungspolitik auf Beschlüsse des Grossen Rats und der Stimmbevölkerung abstützt. Die *Volksinitiative Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer* ist im Jahr 2020 mit fast 58% Nein-Stimmen, die *Volksinitiative für erschwingliche Parkgebühren* im Jahr 2021 mit fast 56% Nein-Stimmen abgelehnt worden. Weitere Grundlagen für die Parkierungspolitik sind die vom Regierungsrat verabschiedete Mobilitätsstrategie, die Klimaschutzstrategie, die einen Rückgang des MIV um ein Drittel bis 2037 fordert, sowie das Stadtlimakonzept, das die Schaffung zusätzlicher Grünflächen im öffentlichen Raum fordert.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stuft die Umsetzung der beiden Forderungen im Petitionstext – die Schaffung zusätzlicher oberirdischer Autoparkplätze (blaue Zone) und der Verzicht auf die Streichung weiterer Parkplätze ohne gleichwertigen Ersatz – als unrealistisch und auch nicht zeitgemäß ein. Beides würde den von den Vertretern der Verwaltung erwähnten politischen Beschlüssen sowie den Stossrichtungen, die im Kanton Basel-Stadt in Bezug auf die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums verfolgt werden, diametral widersprechen. Es ist im Gegenteil damit zu rechnen, dass in den kommenden Jahren noch viele weitere Parkplätze im öffentlichen Raum wegfallen werden.

Nachvollziehen kann die Petitionskommission den Unmut von Autobesitzenden, die trotz Anwohnerparkkarte regelmässig keinen Parkplatz finden. Die von der Petentschaft eingebrachte Idee, die Autofahrenden bezüglich des Parkierens mit möglichst geringem Abstand zu anderen Fahrzeugen zu sensibilisieren, erachtet sie als prüfenswert. Eine Wirkung haben könnte auch eine Informationskampagne, die aufzeigt, dass für Leute, die ihr Auto nur selten nutzen, eine Mobility-Mitgliedschaft deutlich günstiger ist. Dass sich der Parkierdruck im öffentlichen Raum damit wesentlich reduzieren lässt, glaubt die Kommission allerdings nicht. Diesbezüglich dürfte der Ansatz des Regierungsrats, die Nachfrage über die Höhe der Parkkartenpreise zu steuern, deutlich effektiver sein. Dass davon die Leute mit dem kleinsten Portemonnaie am stärksten betroffen sind, ist ein anderes Problem. Das grundsätzliche Ziel der Parkierungspolitik, dass man im öffentlichen Raum möglichst immer und überall ohne langes Suchen einen Parkplatz finden soll – und zwar nicht über eine Erhöhung der Parkplatzzahl, sondern mit anderen Massnahmen –, stuft die Kommission als richtig ein. Parksuchverkehr verursacht nicht nur Frust und Ärger, sondern auch unnötige Emissionen und reduziert überdies die Lebensqualität und die Sicherheit.

Die Petitionskommission stellt weiter fest, dass der Parkierdruck in den Basler Quartieren unterschiedlich hoch ist. Er kann nicht nur am Verhältnis von Parkplätzen in der blauen Zone und verkauften Anwohnerparkkarten festgemacht werden. Am Abend werden in einzelnen Gebieten der Stadt auch viele gewerbliche Fahrzeuge abgestellt. Die vom Regierungsrat verfolgten Ansätze, mit der Mehrfachnutzung von privaten Abstellplätzen und der Erstellung von Quartierparkings Raum für eine andere Nutzung der Allmend zu schaffen, begrüsst die Petitionskommission. Das Potenzial dafür wird heute aber noch zu wenig genutzt. Als weitere Möglichkeit zur Reduktion des Parkierdrucks könnte sich die Petitionskommission eine Beschränkung der Parkdauer auch mit Anwohnerparkkarte vorstellen. Wie am Hearing zum Ausdruck gekommen ist, werden einzelne im öffentlichen Raum abgestellte Fahrzeuge während Wochen oder sogar Monaten nicht bewegt.

Die Petitionskommission stellt fest, dass ein Teil der Bevölkerung das Gefühl hat, die Politik gehe bewusst gegen die Autofahrenden vor und wolle sie schikanieren. Möglicherweise kann diesem Gefühl mit einer proaktiven Kommunikation begegnet werden. Deshalb beantragt die Petitionskommission dem Grossen Rat einstimmig, die Petition zur abschliessenden Behandlung an den Regierungsrat zu überweisen. Die bisherigen politischen Beschlüsse und die vom Regierungsrat verfolgten Stossrichtungen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums stellt sie nicht infrage.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 10:0 Stimmen, die Petition «Stoppt den Parkplatzabbau ohne Alternativen!» an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Sie hat ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission

Heidi Mück
Kommissionspräsidentin