



An den Grossen Rat

26.0219.01

BVD/P260219

Basel, 4. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 3. März 2026

Ratschlag

betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt in Form eines Beitrags am «Quartierparking Riehenring 120»

Inhalt

1. Begehren	3
2. Hintergrund: Quartierparkings und Parkplatzpolitik	3
3. Arealentwicklung Riehenring 120 (Messehalle 3)	4
4. Quartierparking Riehenring 120	5
4.1 Verkehrstechnische Lage.....	5
4.2 Parkplatzaufhebungen	5
4.3 Nutzungs- und Betriebskonzept.....	6
4.4 Qualitative Klimabilanz.....	7
5. Finanzielle Auswirkungen	8
5.1 Kosten	8
5.2 Wirtschaftlichkeit	8
5.3 Finanzierungsbeitrag aus Mobilitätsfonds.....	8
5.3.1 Beitragsgesuch.....	8
5.3.2 Beurteilung durch Geschäftsstelle und Mobilitätsfondsrat.....	9
5.3.3 Beurteilung durch Regierungsrat	9
5.4 Verfügbare Fondmittel.....	9
6. Prüfungen	10
7. Antrag	10

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem Beitrag des Kantons Basel-Stadt an das «Quartierparking Riehenring 120» über 3,964 Mio. Franken aus Mitteln des Mobilitätsfonds zuzustimmen. Die dafür nötigen finanziellen Mittel sind im Fonds vorhanden.

2. Hintergrund: Quartierparkings und Parkplatzpolitik

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, Boulevardgastonomie 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.

Damit eine solche Verlagerung vom Strassenraum auf Privatgelände funktioniert, muss die Parkierungsnachfrage generell gesenkt werden. Zudem müssen Massnahmen ergriffen werden, um die Anzahl der Parkierungsgelegenheiten auf Privatareal zu erhöhen, sowohl durch die effizientere Nutzung bestehender Tiefgaragen als auch durch den Bau neuer Quartierparkings.

Der Regierungsrat hat diese Parkierungspolitik im Ratschlag betreffend aktive Projektentwicklung Quartierparkings und Anpassung § 16 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt betreffend Parkplatzkataster (25.0393.01) umfassend beschrieben. Mit Beschluss vom 14. Oktober 2025 hat der Regierungsrat das Konzept genehmigt und zum Entscheid über die notwendige Finanzierung an den Grossen Rat überwiesen. Der Regierungsrat hat gleichzeitig die Mobilitätsfondsverordnung so angepasst, dass Quartierparkings bis zu 40% aus dem Fonds mitfinanziert werden können, um so die Wirtschaftlichkeit von Quartierparkings sicherstellen zu können. Die Behandlung des Geschäfts im Grossen Rat steht noch aus (Stand Februar 2026).

Im hier vorliegenden Ratschlag geht es um einen Kantonsbeitrag an die Realisierung eines Quartierparkings am Riehenring 120 auf dem Areal der heutigen Messehalle 3. Das geplante Projekt entspricht den Förderkriterien des Mobilitätsfonds und dem Konzept Quartierparkings. Ohne Beitrag aus dem Mobilitätsfonds würde die IBS auf den Bau des Quartierparkings verzichten.

Auch wenn die aktuelle Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» und die Klimaschutzstrategie grundsätzlich eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs verfolgen, ist die hier angestrebte Schaffung von ca. 151 Parkplätzen in einem neuen «Quartierparking Riehenring 120» aus folgenden Gründen sinnvoll:

- Quartierparkings sind 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.
- Mit einer angemessenen Anzahl Parkplätze wird dafür gesorgt, dass Autos so abgestellt werden, dass sie nicht eine Gefahr für den Fuss- und Veloverkehr werden und kein problematischer Parksuchverkehr entsteht.

¹ Quelle: Parkplatzkataster 2024

² Quelle: Städtevergleich 2015, hochgerechnet auf 2021

- Das geplante Quartierparking Riehenring 120 liegt überwiegend oberirdisch und soll mehrstöckig ausgestaltet werden. Es trägt dazu bei, dass der Verkehr weniger Fläche braucht. Das Quartierparking nutzt zudem eine bestehende Einfahrtsrampe und es ergeben sich Synergien mit den Parkplätzen, die für die Arealentwicklung notwendig sind.

3. Arealentwicklung Riehenring 120 (Messehalle 3)

Im Jahr 2019 fiel das Baurecht der MCH Group AG auf der Parzelle 250, Sektion 7 an die Einwohnergemeinde Basel-Stadt zurück. Seither sind die Messehalle 3, die Halle 1E sowie die Zufahrtsrampe zur Halle 1 im Eigentum der Einwohnergemeinde Basel-Stadt. Die beschriebene Parzelle Nr. 7/250 hat eine Grundstücksfläche von 8'023 m².

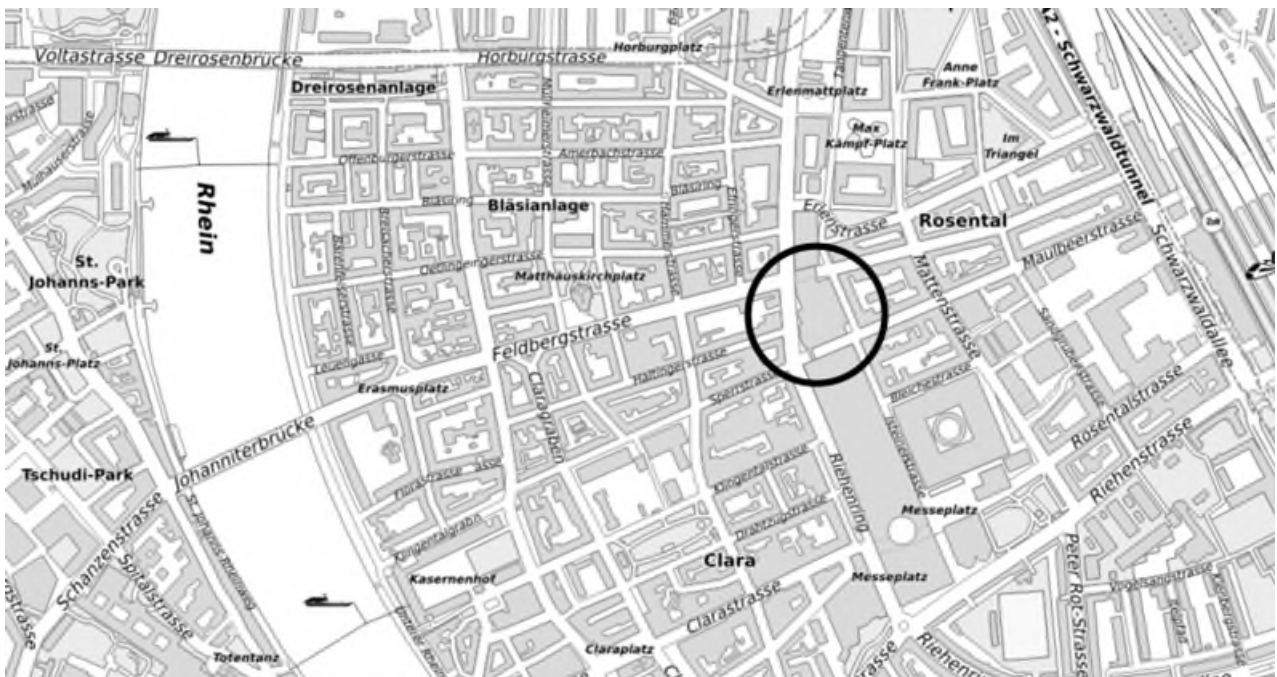


Abbildung 1: Lage geplante Arealentwicklung

Im April 2022 genehmigte der Regierungsrat die Planung einer Wohnüberbauung als Bestandteil des Wohnbauprogramms «1000+». Für diese Überbauung wurde 2024 ein Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebnis Mitte Januar 2026 publiziert wurde.

Zweckbestimmung / Nutzung	GF gem. SIA416	Anzahl
Wohnen («1000+»)	ca. 21'500 m ²	ca. 165
Appartementhaus (nicht relevant für Berechnung PKW-PP)	ca. 1'600 m ²	
Kindergarten mit Tagesstruktur	ca. 550 m ²	
Dienstleistungen, Gewerbe oder öffentliche Einrichtungen	ca. 1'000 m ²	

Tabelle 1: Nutzungsprogramm Wettbewerb Arealentwicklung Riehenring 120

Diese Arealentwicklung bietet die gute Chance, ein Quartierparking zu realisieren.

Die Wettbewerbsergebnisse sind aus dem Jurybericht ersichtlich (siehe Link: [Jurybericht Wettbewerb Riehenring 120, Wohnüberbauung³](#)). Das ausgewählte Projekt sieht unter anderem rund 170 Wohnungen, 56 Privatparkplätze sowie zusätzlich ca. 151 Parkplätze für das umliegende Quartier vor.

³ <https://www.bs.ch/verwaltung/bau-und-verkehrsdepartement/aemter-und-bereiche/staedtebau-architektur/baukultur/wettbewerbe/architekturwettbewerbe-und-weitere-verfahren/wettbewerb-riehenring-120-wohneueberbauung>

Immobilien Basel-Stadt werden das Siegerprojekt in den nächsten zwei Jahren zu einem Bauprojekt weiterbearbeiten. Der Baubeginn der Arealentwicklung ist ab Mitte 2028 vorgesehen. Die Inbetriebnahme soll ca. 2031 erfolgen.

4. Quartierparking Riehenring 120

4.1 Verkehrstechnische Lage

Die Parzelle ist erschlossen in naher Distanz zum Nationalstrassennetz aus Osten (Anschluss Wettstein) und Norden (Anschluss Wiesekreisel). Sie ist direkt ans übergeordnete städtische Strassennetz angebunden (Riehenring, Schönaustrasse). In den angrenzenden Quartieren sind die Parkplätze abends hoch bis sehr hoch ausgelastet (Erhebung 2023). Im Clara und im Matthäus liegt der Auslastungsgrad abends bei über 100%. D.h. es sind Fahrzeuge auch an Orten abgestellt, wo keine Parkierung vorgesehen ist. Im Rosental ist die Auslastung mit 95% bis 100% nur leicht geringer. Vormittags sind die Auslastungen etwas tiefer, aber im Matthäus immer noch zwischen 95% und 100%.

Die ÖV-Erschliessungsklasse ist mit A, d.h. «sehr gute Erschliessung», ausgezeichnet. Die Tram- und Bushaltestelle Riehenring liegt direkt neben der geplanten Überbauung.

Eine Verkehrsstudie hat 2023 aufgezeigt, dass der massgebende Knoten Riehenring/Feldbergstrasse eine Mehrbelastung durch die Wohnüberbauung und das Quartierparking von bis zu 1'140 Fahrten pro Tag auch in Spitzenstunden bewältigen kann. Diese zusätzliche Fahrtenanzahl entspricht einer Tiefgarage von ca. 450 Parkplätzen für Wohnnutzungen.

4.2 Parkplatzaufhebungen

Gestützt auf § 19^{bis} des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt müssen 95% der neu erstellten Parkplätze in einem Quartierparking innerhalb von 500 m kompensiert werden. Für die 151 geplanten Parkplätze müssen also 143 Parkplätze im öffentlichen Strassenraum aufgehoben werden. Im Rahmen der geplanten Entwicklungen an der Isteinerstrasse wäre eine Aufhebung dieser Parkplätze für die Stadtentwicklung sinnvoll. Im Rahmen anstehender Projekte wie «Sanierung Riehenring», «Tram Klybeck» sowie generellen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (vgl. Abb. 2) wurden im Kompensationsperimeter rund 300 Parkplätze identifiziert, die mittelfristig aufgehoben werden könnten.

Das Quartierparking befindet sich gemäss Stadtklimakonzept BS in einem Fokusgebiet, d.h. einem Gebiet mit einem hohen Handlungsbedarf für Hitzeminderungsmaßnahmen. Die mit dem Bau des Quartierparkings einhergehende Parkplatzkompensation im Strassenraum ermöglicht die Entsiegelung und Begrünung bisher versiegelter Parkplatzflächen. Solche möglichen Parkplatzaufhebungen zugunsten von Stadtgrün und zusätzlichen Bäumen sind – mit Ausnahme der Parkplätze zwischen bestehenden Baumrabatten – in der obigen Analyse noch nicht berücksichtigt.

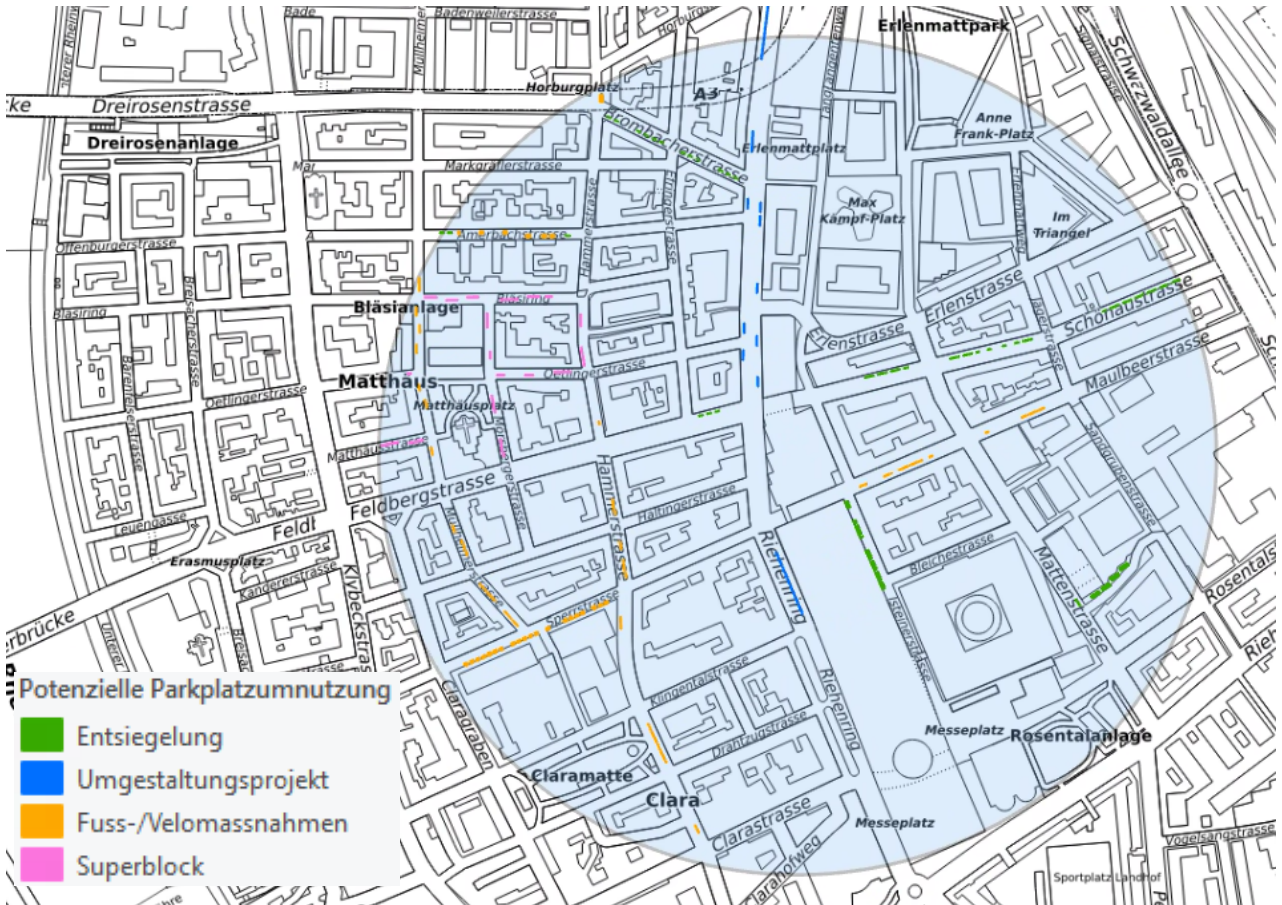


Abbildung 2: Kompensationsperimeter und Umnutzungspotenzial von Parkplätzen im Strassenraum

Im Kompensationsperimeter liegen auch 66 Parkplätze, die aktuell im Rahmen des Superblock Tests Matthäus temporär aufgehoben sind. Die Kompensation dieser Parkplätze in einem Quartierparking würde wesentlich dazu beitragen, dass eine permanente Einrichtung eines Superblocks akzeptiert würde.

Als Kompensation für das Quartierparking anrechenbar sind Parkplätze, die frühestens zwei Jahre vor der Baueingabe und spätestens ein Jahr nach der Inbetriebnahme des Quartierparkings aufgehoben werden. Es ist deshalb aktuell noch zu früh, um verbindlich festzulegen, welche Parkplätze als Kompensation aufgehoben werden. Die aktuellen Analysen zeigen aber, dass im Perimeter eine beachtliche Anzahl Strassenparkplätze vorhanden ist, deren Aufhebung zugunsten anderer Nutzungen zweckmässig wäre.

Die Konkretisierung der Parkplatzkompensation erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

4.3 Nutzungs- und Betriebskonzept

Das geplante Quartierparking wird in einem Teil der Tiefgarage der Arealentwicklung betrieben. Das Quartierparking bleibt im Eigentum der öffentlichen Hand und wird durch Immobilien Basel-Stadt (Parkhäuser BS) bewirtschaftet.

Für eine bessere Auslastung wird ein Konzept mit Mehrfachnutzungen angestrebt: Nachts soll das Quartierparking ausschliesslich den Bewohnerinnen und Bewohnern der Umgebung zur Verfügung stehen. Tagsüber nicht von Anwohnenden genutzte Parkplätze können für Besuchende und das Gewerbe freigegeben werden. Das konkrete Bewirtschaftungskonzept wird mit der Erarbeitung des

Bauprojekts entwickelt. Um auch später auf sich ändernde Nachfragen reagieren zu können, bleibt die Verteilung zwischen fest zugewiesenen und mehrfach genutzten Parkplätzen flexibel.

Die Abschätzung der Wirtschaftlichkeit basiert auf folgenden Annahmen und auf der Basis der marktüblichen Tarife:

- 40 Parkplätze (26% der PP) sind fest zum Preis von 190 Franken pro Monat vermietet.
- Für 111 Parkplätze (74% der PP) werden Dauerparkberechtigungen à 150 Franken pro Monat ausgegeben⁴.
- Im Mittel sind davon tagsüber ca. 25 Parkplätze frei. Diese werden als Kurzzeitparkplätze zu 2.00 Franken pro Stunde vermietet. Diese Parkplätze sind tagsüber während vier Stunden belegt.

4.4 Qualitative Klimabilanz

Einer klimaschonenden Bauweise wird grosses Gewicht beigemessen. Bereits im Wettbewerbsprogramm hat die IBS einen Zielwert betreffend der Treibhausgasemissionen des Quartierparkings vorgegeben (1.5kg Co₂-eq/mEBF₂/a). Das erstplatzierte Projekt unterschreitet diesen Zielwert deutlich. Unter anderem auch deshalb, weil die bestehende Rampe ins 1. UG für das künftige Parking genutzt werden kann.

Die IBS ist gemäss ihrem Leitbild und den Nachhaltigkeitszielen gemäss Klimaschutzstrategie verpflichtet, klimaschonend zu bauen. Das noch zu konkretisierende Pflichtenheft für das Quartierparking muss den Aspekten dieser Strategien Rechnung tragen. Eine genauere Quantifizierung der Treibhausgasemissionen beim Bau und Betrieb des Quartierparkings kann erst nach Vorliegen des Bauprojekts berechnet werden.

Das Quartierparking wird zudem eine gute Infrastruktur für die Elektromobilität schaffen und auf den Bedarf an Ladepunkten flexibel reagieren können. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird der bis zur Inbetriebnahme notwendige Anteil der Ladestationen geprüft und entsprechend projektiert. Unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Elektromobilität sind die gesetzlichen Grundlagen einzuhalten. D.h. mindestens 25% der Parkplätze werden mit Ladestationen ausgerüstet, bei weiteren 25% werden Stromleitungen bis zum Parkplatz gelegt, und bei allen übrigen Parkplätzen werden Ladestationen durch die Vorhaltung von Leerrohren vorbereitet.

Durch den Bau des Quartierparkings werden Treibhausgasemissionen in den folgenden Bereichen eingespart:

- Die direkte Zufahrt ins Quartierparking reduziert den Parksuchverkehr.
- Weniger Parkplätze im öffentlichen Strassenraum ermöglichen eine bessere Veloinfrastruktur.
- Ein attraktiver Veloverkehr ist eine wichtige Voraussetzung, dass vom Auto aufs Velo umgestiegen wird und dadurch Treibhausgasemissionen eingespart werden.
- Die Verlagerung von Parkplätzen aus dem Strassenraum ins Quartierparking erhöht die durchschnittlichen Parkierungskosten. Die Erfahrung zeigt, dass dadurch die Autobesitzquote leicht abnehmen wird. Infolgedessen können Treibhausgasemissionen bei der Fahrzeugproduktion und beim Betrieb eingespart werden;
- Weniger Parkplätze im öffentlichen Strassenraum ermöglicht zusätzliche Baumpflanzungen. Bäume sind wichtige CO₂-Speicher.

Grobe Abschätzungen dieser Effekte zeigen, dass diese Einsparungen der Treibhausgasemissionen die Emissionen aus dem Bau und Betrieb des Quartierparkings übertreffen.

⁴ Mit einer Dauerparkberechtigung ist das Parkieren zu jeder Zeit erlaubt. Es gibt aber keinen fest zugewiesenen Parkplatz.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1 Kosten

Die Erstellungskosten⁵ für die 151 Parkplätze im Quartierparking belaufen sich gemäss Kostenschätzung aus dem Wettbewerb auf 77'000 Franken pro Parkplatz, bzw. gesamthaft 11,63 Mio. Franken (inkl. MwSt.) bei einer Kostengenauigkeit von +/- 25%.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Aufgrund der Annahmen im Bewirtschaftungskonzept gemäss Kap. 4.3 ist mit einem jährlichen Bruttoertrag von 364'000 Franken insgesamt, bzw. durchschnittlich 2'411 Franken pro Parkplatz zu rechnen.

	Anzahl	Miete	Auslastung	Einnahmen pro Jahr
Fest vermietete PP	40	190 Fr/Monat	100%	91'200
Dauerparkberechtigung	111	150 Fr/Monat	100%	199'800
Kurzzeitparkplätze	25	2.00 Fr/Std	4 Std./d	73'000
Total				364'000
<i>Bruttoertrag pro Parkplatz und Jahr</i>				<i>2'411</i>

Tabelle 2: Abschätzung Erträge

Der Bruttoertrag enthält die möglichen Mieterträge in der Annahme, dass es keine Leerstände gibt. Bewirtschaftungskosten und Rückstellungen für Erneuerungen sind nicht abgezogen und müssen aus dem Bruttoertrag finanziert werden. Der Bruttoertrag wird mit einem Bruttozins von 4,75%⁶ kapitalisiert und ergibt damit einen Ertragswert von 50'749 Franken pro Parkplatz im Quartierparking.

Diesem Ertragswert stehen gemäss der aktuellen Kostenschätzung Erstellungskosten von ca. 77'000 Franken pro Parkplatz gegenüber. Die Investition ist damit grundsätzlich nicht wirtschaftlich, da eine Diskrepanz zwischen dem Ertragswert und den voraussichtlichen Erstellungskosten besteht. Würde der Ertragswert den Gesamtinvestitionen entsprechen, wäre das Quartierparking wirtschaftlich. Aufgrund der heutigen Annahmen besteht eine Differenz von 26'251 Franken pro Parkplatz bzw. 3,964 Mio. Franken insgesamt, was 34% der Baukosten entspricht.

5.3 Finanzierungsbeitrag aus Mobilitätsfonds

5.3.1 Beitragsgesuch

Um die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieses Quartierparkings zu ermöglichen, hat Immobilien Basel-Stadt als Eigentümerversammlung des Finanzvermögens im August 2025 beim Mobilitätsfonds (Pos. 369004 Zuschuss Fonds Eigenkapital, KST 6618400) einen Antrag auf einen Beitrag von 3,964 Mio. Franken – entsprechend der Differenz zwischen dem Ertragswert und den Erstellungskosten – gestellt.

Ohne Beitrag aus dem Mobilitätsfonds ergäbe sich eine Bruttorendite von 3.1%. Dies ist zu wenig, um die Kosten für den Betrieb, den Unterhalt, die Amortisation sowie das Risiko eines möglichen Leerstands zu decken.

⁵ Bauherrenleistungen und ein Entwicklungsrisiko von insgesamt 10% sind in den Erstellungskosten berücksichtigt.

⁶ Referenzzinssatz von 1,25% plus Zuschlag von 3.5%.

5.3.2 Beurteilung durch Geschäftsstelle und Mobilitätsfondsrat

Der für die Prüfung aller Beitragsgesuche eingesetzte Mobilitätsfondsrat⁷ hat in seiner Sitzung vom 1. Dezember 2025 das Gesuch behandelt und auf Antrag der Geschäftsstelle die Mitfinanzierung in Höhe von 3,964 Mio. Franken empfohlen.

Grundlage für die Prüfung und die Einholung der Finanzentscheide bilden der § 19^{ter} Umweltschutzgesetz (SG 780.100) und die Mobilitätsfondsverordnung (SG 780.300). Gemäss Umweltschutzgesetz sind Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings grundsätzlich mitfinanzierbar. Der Regierungsrat hat in seinem Ratschlag betreffend aktive Projektentwicklung Quartierparkings und Anpassung § 16 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt betreffend Parkplatzkataster (25.0393.01) ausgeführt, dass Quartierparkings in der Regel nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Er hat im Rahmen einer Teilrevision der Mobilitätsfondsverordnung deshalb beschlossen, dass eine maximale Beteiligung von 40% möglich ist, solange nicht mehr als 25% der gesamten Fondseinnahmen für Quartierparkings ausgegeben werden.

Ausschlaggebend für die Empfehlung zugunsten einer Mitfinanzierung waren für die Expertinnen und Experten des Mobilitätsfondsrats die angespannte Parkierungssituation im Matthäus Quartier und der grosse Nutzen, der durch die Aufhebung von Parkplätzen im Strassenraum geschaffen werden kann. Aufgrund der erheblichen Treibhausgasemissionen, die der Bau einer neuen unterirdischen Tiefgarage auslöst, hat der Mobilitätsfondsrat folgende ergänzende Empfehlungen formuliert:

- Berücksichtigung einer klimaschonenden Bauweise, insbesondere unter Verwendung bestehender unterirdischer Bauteile (siehe auch Kap. 4.4);
- Möglichst effiziente Bewirtschaftung der Parkplätze über ein Konzept mit Mehrfachnutzungen;
- Hoher, bei Bedarf über das gesetzliche Minimum hinausgehender Anteil der Parkplätze sollen mit Ladestationen für e-Fahrzeuge ausgerüstet werden.

Entsprechend den Aussagen gemäss Kap. 4.4 werden diese Wünsche in der weiteren Projektierung berücksichtigt.

5.3.3 Beurteilung durch Regierungsrat

Der Regierungsrat unterstützt die Beurteilung des Mobilitätsfondsrats. Er hat in Kenntnis des Wettbewerbsergebnisses der geplanten Wohnüberbauung Riehenring 120 dem Bau eines Quartierparkings zugestimmt und den vorliegenden Ratschlag zur Genehmigung an den Grossen Rat überwiesen. Der Regierungsrat erachtet die Finanzierung über den Mobilitätsfonds als zweckmässig, weil das Quartierparking notwendig, aufgrund der Marktpreise für Parkplätze aber nicht eigenwirtschaftlich finanzierbar ist. Der Mobilitätsfonds ist aus Parkgebühren gespiesen.⁸ Die Mitfinanzierung aus dem Fonds ist daher im weiteren Sinne verursachergerecht. Es werden keine allgemeinen Steuermittel eingesetzt.

5.4 Verfügbare Fondsmittel

Per Ende 2025 wird der Saldo des Mobilitätsfonds voraussichtlich 18,7 Mio. Franken betragen. Hiervon stammen 11,7 Mio. aus Einnahmen des Mobilitätsfonds seit August 2022. Gemäss Mobilitätsfondsverordnung sind maximal 25% der seit August 2022 verbuchten Einnahmen – also 2,9 Mio. Franken – für Quartierparkings verfügbar. Bis zur Auszahlung der letzten Beiträge an das Quartierparking Riehenring 120 im Jahr 2031 wird der für Quartierparkings verfügbare Betrag auf rund 8,9 Mio. Franken zugenommen haben. Mit dem beantragten Beitrag an das Quartierparking Riehenring 120 von 3,964 Mio. Franken wird demnach deutlich weniger als die Hälfte der prognostizierten, für die Mitfinanzierung von Quartierparkings verfügbaren Mittel gebraucht.

⁷ Der Mobilitätsfondsrat setzt sich aus Vertreter/innen des Kantons Basel-Stadt, der trinationalen Agglomeration Basel und Fachexperten/innen zusammen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat den Vorsitz inne.

⁸ 80% der Einnahmen der Pendler- und Besucherparkkarten sowie seit August 2022 auch 20% der Einnahmen der Anwohnerparkkarten

Die Mittel des Fonds lassen die beantragte Vergabe an das Quartierparking Riehenring 120 problemlos zu. Selbst mit dieser Vergabe wird der Fondsaldo in den nächsten Jahren eher weiter zunehmen.

6. Prüfungen

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

7. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag

betreffend finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt in Form eines Beitrags am «Quartierparking Riehenring 120»

(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:

1. die Gesamtausgaben in Höhe von Fr. 3'964'000 für den Beitrag an den Bau eines Quartierparkings Riehenring 120 zu Lasten des Mobilitätsfonds (Pos. 369004 Zuschuss Fonds Eigenkapital, KST 6618400) zu bewilligen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.