



An den Grossen Rat

25.5520.02

JSD/P255520

Basel, 11. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 10. März 2026

Schriftliche Anfrage Leoni Bolz betreffend «Kontrolle des ruhenden Verkehrs»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Leoni Bolz dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Trotz klarer Regeln für das Parkieren im Strassenraum werden diese in Basel zunehmend missachtet. Der Hauptgrund dafür liegt in einer ungenügenden Kontrolldichte. Besonders vor Schulen/Kindergärten/Kitas, an Kreuzungen, in Begegnungszonen sowie auf Trottoirs, Bus- und Velospuren entstehen dadurch gefährliche Situationen, die vermeidbar wären.

Ein deutliches Zeichen für die unzureichenden Kontrollen ist der Rückgang der ausgestellten Bussen. Parallel dazu sanken auch die entsprechenden Einnahmen.

Laut der Norm 40 282 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) wären allein für die Überwachung der rund 25 000 öffentlichen Parkplätze in Basel etwa 100 Personen oder 100 000 Kontrollstunden pro Jahr notwendig.

Eine konsequente Verkehrspolitik ist unerlässlich, um die gesetzten Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen, die Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen, die knappe Stadfläche effizient zu nutzen und faire Bedingungen sowohl für Autofahrende als auch für Personen ohne Auto zu schaffen. Andere Städte wie Amsterdam, Paris, Oslo, Barcelona, Lissabon oder jüngst Stuttgart setzen bereits erfolgreich technologische Hilfsmittel wie Parkraumsensoren oder Scan-Fahrzeuge ein, um falsch parkierte Fahrzeuge effizient zu erfassen. Eine weitere ressourcenschonende Möglichkeit, die zum Teil bereits praktiziert wird, besteht darin, städtische Dienste einzubeziehen, die falsch parkierte Fahrzeuge der Polizei melden.

In diesem Sinne dankt die Antragstellerin der Regierung für die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hat sich die Anzahl der ausgesprochenen Parkbussen und die damit verbundenen Einnahmen in den letzten 25 Jahren entwickelt (tabellarisch aufgelistet)? Welche Gründe sieht der Regierungsrat für den markanten Rückgang in dieser Zeit?
2. Wie sind die Anzahl Bussen bspw. im Jahr 2024 auf die Quartiere verteilt?
3. Wie viele Parkbussen pro Kopf werden in Basel im Vergleich zu anderen Städten ausgesprochen? Falls dieser Wert deutlich tiefer liegt als in anderen grösseren Schweizer Städten: Wie lässt sich das erklären?
4. Wie viele Kontrollstunden werden jährlich im Bereich des ruhenden Verkehrs geleistet? Plant der Regierungsrat, die laut VSS-Norm etwa notwendigen 100'000 Kontrollstunden künftig zu erreichen? Wenn ja, auf welche Weise?
5. Wie viele Stellen gibt es bei der Sicherheitsassistenz (unterteilt nach V&O, S+T) und wie viele sind davon besetzt?

6. Wie viele Stellen können durch Rekrutierung im 2025 neu besetzt werden (unterteilt nach V&O, S+T)?
 7. Wie viele Stellen wurden in den letzten 15 Jahren von der Sicherheitsassistenten (V&O) in andere Abteilungen verschoben?
 8. Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, innerhalb der Sicherheitsassistenten eine neue Stellenkategorie zu schaffen, die ausschliesslich für den ruhenden Verkehr zuständig ist und dafür eine verkürzte Ausbildung erhält? Wie sieht der Regierungsrat alternativ eine Zusammenarbeit mit städtischen Diensten?
 9. Wie lautet das Pflichtenheft der Sicherheitsassistenten (V&O) im Detail? Wie verteilen sich die Hauptaufgaben anteilmässig (in %) auf die verschiedenen Tätigkeitsbereiche – insbesondere auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs?
 10. Welcher Optimierungsbedarf hat der RR in der Abteilung Verkehr betreffend Aufgaben und Abläufe im Zusammenhang mit der Transformation der Polizei erkannt? Was sind die davon abgeleiteten Massnahmen?
 11. Wie wird die Kontrolle des ruhenden Verkehrs während der Nacht bzw. am Abend sichergestellt, wenn die Sicherheitsassistenten nicht im Einsatz ist?
 12. Welche Stelle ist für die Beantwortung von Einsprachen gegen Parkbussen zuständig? Wenn es im Falle der Polizist:innen die Polizist:innen selber sind, könnte da eine Entlastung angedacht werden?
 13. Wie hat sich die Anzahl Einsprachen in den letzten Jahren verändert?
 14. Welche technologischen Mittel zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs sind der Regierung aus anderen Städten (auch aus dem Ausland) bekannt, und welche davon könnten in Basel sinnvoll eingesetzt werden?
 15. Wie wird bei einem möglichen Einsatz solcher Technologien der Datenschutz gewährleistet?
- Leoni Bolz»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Allgemeines

Der Regierungsrat anerkennt die Anliegen der schriftlichen Anfrage. Die Kontrolle der Regeln zum Abstellen von Fahrzeugen leistet auf verschiedenen Ebenen einen Beitrag zu einem gelingendem Zusammenleben in Basel. Diese Kontrollen sind für die Umsetzung der Mobilitäts- und Parkierungsstrategie wichtig und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Besonders erwähnenswert in diesem Zusammenhang scheint dem Regierungsrat das erhöhte Sicherheitsbedürfnis im Umfeld, in dem sich besonders gefährdete Bevölkerungsgruppen aufhalten (beispielsweise im Umkreis von Schulen, Kindergärten und Kitas). Es ist ihm ein grosses Anliegen, Gefahrenstellen frühzeitig zu erkennen und zu adressieren, um Unfälle möglichst zu verhindern. Hierfür wurde über die Departemente hinweg bereits gut zusammengearbeitet und gezielt investiert, etwa zur Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen und weiteren Gefahrenzonen.

Verstösse gegen die Verkehrsregeln im ruhenden Verkehr werden geahndet, wenn diese anlässlich von Patrouillen durch Polizeiliche Sicherheitsassistentinnen und -assistenten (Pol SiAss) oder Polizistinnen und Polizisten visuell festgestellt werden. Dabei werden Parkfelder der Blauen Zone sowie gebührenpflichtige Parkfelder hauptsächlich durch Pol SiAss des Verkehrsdienstes anlässlich von Fusspatrouillen kontrolliert. Seit 2017 werden Ordnungsbussen (Bussenzettel mit QR-Code) mittels Smartphone und Bussen-App ausgestellt. Am operativen Vorgehen bei der Kontrolle der Strassen/des Parkraums hat sich hierdurch nichts geändert. Die Möglichkeiten, gesuchte Fahrzeuge¹ zu finden, haben sich aber dadurch deutlich verbessert.

¹ Ripol-Ausschreiben, Interne Fahndungen, Kontrollschildereinzüge etc.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie hat sich die Anzahl der ausgesprochenen Parkbussen und die damit verbundenen Einnahmen in den letzten 25 Jahren entwickelt (tabellarisch aufgelistet)? Welche Gründe sieht der Regierungsrat für den markanten Rückgang in dieser Zeit?*

Gemäss in der Open Government Data (OGD) Plattform hinterlegten Informationen ist folgende Entwicklung der ausgestellten Ordnungsbussen (OB) im ruhenden Verkehr festzustellen:

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ausgestellte OB | 126'907 | 114'130 | 120'617 | 142'614 | 127'081 | 115'526 | 105'860 | 101'908 |
| Summe OB (CHF) | 6'340'920 | 5'807'460 | 5'959'880 | 6'861'660 | 6'166'800 | 5'763'160 | 5'414'980 | 5'229'010 |

Ältere Zahlen stehen aufgrund von Löschfristen nicht zur Verfügung, und das Statistische Amt verfügt nicht über ältere Daten mit dem gleichen Detaillierungsgrad.

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass die Anzahl der ausgestellten (und bezahlten) Ordnungsbussen mit Ausnahme der COVID-Jahre 2020 und 2021 stetig zurück geht. Die Gründe für den Rückgang sind vielschichtig. Der Hauptgrund für die Rückläufigkeit der ausgestellten Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr ist allerdings im personellen Unterbestand der dafür vorgesehenen Einheiten der Kantonspolizei zu erkennen; hierzu trägt auch bei, dass die betreffenden Einheiten mit unterstützenden Aufgaben, die ebenfalls vom Unterbestand betroffenen Einheiten der polizeilichen Grundversorgung entlasten.

2. *Wie sind die Anzahl Bussen bspw. im Jahr 2024 auf die Quartiere verteilt?*

Um ein aussagekräftiges Bild zu erhalten, ist die Betrachtung der Anzahl der ausgestellten Ordnungsbussen je Quartier (Postleitzahl) in Relation zu den verfügbaren Parkplätzen zu setzen. Zu beachten ist zudem, dass gemäss VSS-Norm 40 282 Kontrollen dort vermehrt stattfinden, wo auch mit mehr Verstössen gerechnet werden muss. Somit ist die Verteilung der Ordnungsbussen auf die Postleitzahlen mit Vorsicht zu interpretieren.

| | Ausgestellte OB* | PW-Parkplätze** |
|--------|------------------|-----------------|
| 4051 | 15'997 | 1311 |
| 4052 | 13'534 | 3401 |
| 4053 | 11'943 | 2257 |
| 4054 | 4'352 | 3972 |
| 4055 | 5'553 | 2944 |
| 4056 | 6'229 | 2486 |
| 4057 | 18'711 | 3114 |
| 4058 | 21'378 | 4350 |
| 4059 | 1'242 | 1715 |
| 4125 | 2'519 | Nicht bekannt |
| 4126 | 274 | Nicht bekannt |
| Übrige | 176 | - |

* Im Jahr 2024

** gemäss Parkplatzkataster Stadt Basel (Stand 13.11.2025)

3. *Wie viele Parkbussen pro Kopf werden in Basel im Vergleich zu anderen Städten ausgesprochen? Falls dieser Wert deutlich tiefer liegt als in anderen grösseren Schweizer Städten: Wie lässt sich das erklären?*

Da vergleichbare Daten aus anderen Städten nicht zur Verfügung stehen, kann zu dieser Frage keine Aussage gemacht werden.

4. *Wie viele Kontrollstunden werden jährlich im Bereich des ruhenden Verkehrs geleistet? Plant der Regierungsrat, die laut VSS-Norm etwa notwendigen 100'000 Kontrollstunden künftig zu erreichen? Wenn ja, auf welche Weise?*

Die nachstehende Tabelle zeigt den Verlauf der Kontrollstunden von 2021 bis 2025.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Kontrollstunden* Ruhender Verkehr VO | 46'500 | 40'000 | 33'000 | 29.500 | 25'100 |
| Bestand SiAss VO (per 31.12.) in FTE | 65.9 | 60.8 | 59.1 | 48.5 | 43.3 |
| Kontrollstunden pro FTE | 706 | 658 | 558 | 608 | 580 |

*gerundet

Die Tabelle zeigt auf, dass der Rückgang bei den Kontrollstunden einerseits mit dem rückläufigen Personalbestand und andererseits mit zunehmender Belastung durch Anlässe zu erklären ist. Ein Zielwert von 100'000 Kontrollstunden ist momentan nicht realistisch.

5. *Wie viele Stellen gibt es bei der Sicherheitsassistenz (unterteilt nach V&O, S+T) und wie viele sind davon besetzt?*

Dem Ressort Sicherheit und Transport (S&T) ist ein SOLL-Bestand von rund 30 FTE zugewiesen. Die Stellenbesetzung zeigt einen Unterbestand von knapp 10%. Der Abteilung Verkehr & Ordnung (V&O) ist ein SOLL-Bestand von rund 63 FTE zugewiesen, welcher einen Unterbestand von ca. einem Drittel aufweist.

6. *Wie viele Stellen können durch Rekrutierung im 2025 neu besetzt werden (unterteilt nach V&O, S+T)?*

In der ersten polizeilichen Sicherheitsassistenz Schule 2025 (Pol SiAss Schule 2025-1) wurden sechs Aspirantinnen und Aspiranten in der Fachrichtung Gefangenenmanagement ausgebildet und im Sommer 2025 als Pol SiAss der Abteilung Haft und Transport (H&T) im Ressort S&T integriert.

Im Jahr 2025 konnte kein Lehrgang Sicherheitsassistenz mit Fachrichtung Verkehr durchgeführt werden, intern wurde jedoch eine Aspirantin S&T der Abteilung V&O zugewiesen. Sie wird im Frühjahr 2026 zusammen mit den Aspirantinnen und Aspiranten mit Fachrichtung Verkehr der Pol SiAss Schule 2025-2 die Ausbildung abschliessen können.

In der Pol SiAss Schule 2025-2 werden zurzeit 8 Aspirantinnen und Aspiranten in der Fachrichtung Gefangenenmanagement und 3 Aspirantinnen und Aspiranten in der Fachrichtung Verkehr ausgebildet. Sie werden voraussichtlich im März 2026 in die jeweilige Abteilung integriert werden können.

7. *Wie viele Stellen wurden in den letzten 15 Jahren von der Sicherheitsassistenz (V&O) in andere Abteilungen verschoben?*

Einige Sicherheitsassistenzen Fachrichtung Verkehr (SiAss Vrk) konnten in den vergangenen 15 Jahren aufgrund ihrer Eignung und Vertrautheit mit der Organisation sowie den internen Prozessen – auch zwecks Mitarbeitendenentwicklung – in anderen Abteilungen mit neuen Aufgaben betraut werden. Diese Abgänge konnten jedoch nicht immer kompensiert werden. Die exakte Zahl der verschobenen Stellen kann auch aufgrund von Softwareanpassungen nicht mehr eruiert werden.

8. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, innerhalb der Sicherheitsassistenz eine neue Stellenkategorie zu schaffen, die ausschliesslich für den ruhenden Verkehr zuständig ist und dafür eine verkürzte Ausbildung erhält? Wie sieht der Regierungsrat alternativ eine Zusammenarbeit mit städtischen Diensten?*

Die Besetzung der aktuellen Vakanzen in der Abteilung V&O, die Priorisierung der Aufgaben sowie die Einführung und Umsetzung von attraktiveren Arbeitsbedingungen erscheinen als zielführende Massnahmen, um die Kontrolltätigkeit im ruhenden Verkehr zu verbessern.

Besonders hervorzuheben ist die gezielte Steigerung der Arbeitsattraktivität für die Pol SiAss. Dazu zählen insbesondere die Weiterentwicklung der Profile, die Ausdehnung der Verantwortlichkeiten sowie die Einführung zusätzlicher Führungsfunktionen. Diese Anpassungen eröffnen neue Entwicklungs- und Karrieremöglichkeiten innerhalb der Berufsgattung und tragen zur nachhaltigen Stärkung der personellen Situation bei.

Die damit verbundenen Neueinreihungen wurden am 27. Januar 2026 durch die Regierung bewilligt. Im Rahmen des vom Regierungsrat am 27. Mai 2025 verabschiedeten Ratschlags betreffend Lohnmassnahmenpaket zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität sowie Ablösung der befristeten Arbeitsmarktzulage für Mitarbeitende der Kantonspolizei («Lohnmassnahmenpaket»; Geschäft Nr. 23.0198) ist eine weitere Verbesserung der Entlohnung der Pol SiAss vorgesehen. Über dieses Paket wird voraussichtlich im laufenden Jahr im Grossen Rat entschieden. Ziel ist es, die Attraktivität der Funktion im angespannten Arbeitsmarkt weiter zu stärken, um möglichst viele Personen für diesen Beruf zu gewinnen.

Die Schaffung einer neuen Stellenkategorie im Bereich der Sicherheitsassistenz schafft wohl kaum weitere Abhilfe. Eine Übertragung der Kompetenz zur Ausstellung von Ordnungsbussen zwecks Kontrolle des ruhenden Verkehrs ist derzeit keine Option.

9. *Wie lautet das Pflichtenheft der Sicherheitsassistenz (V&O) im Detail? Wie verteilen sich die Hauptaufgaben anteilmässig (in %) auf die verschiedenen Tätigkeitsbereiche – insbesondere auf die Kontrolle des ruhenden Verkehrs?*

Eine isolierte Betrachtung des Pflichtenhefts/Steb einer Sicherheitsassistenz in der Grundfunktion könnte ein unzureichendes Bild der Tätigkeitsbereiche vermitteln. Einerseits nehmen die administrative Verarbeitung von Feststellungen und Requisitionen, aber auch die Beantwortung von Anfragen, Einsprachen und Beschwerden rund ein Viertel des Pensums in Anspruch. Zudem erfordern Veranstaltungen, Demonstrationen, Aktionen und Anlässe immer stärker den Einsatz von Pol SiAss, um deren sichere Durchführung gewährleisten zu können und den Verkehrsfluss für die übrige Bevölkerung gefahrenfrei zu lenken. Diese Aufgaben nehmen in unterschiedlicher Intensität und ungleich über das Jahr verteilt, mittlerweile mehr als ein Fünftel des Pensums ein.

Nur rund die Hälfte des Pensums bleibt somit für die Hauptaufgaben übrig. Diese umfassen:

- Kontrolle und Sanktionierung des ruhenden Verkehrs (Kernaufgabe)
- Kontrolle und Sanktionierung des fahrenden Verkehrs im Übertretungsbereich
- Kontrolle und Sanktionierung kantonaler Gesetze im Übertretungsbereich
- Patrouillentätigkeit zu Fuss in den Quartieren
- Erledigung von Requisitionen und Aufträgen
- Erledigung eigener Feststellungen/Vornahme erster Massnahmen
- Fahndung nach Personen, Fahrzeugen und anderen Sachen
- Anordnung und Durchsetzung polizeilicher Massnahmen, insb. in Verkehrsbelangen
- Verkehrsregelung
- Sicherstellung oder Blockierung von Fahrzeugen und anderen Sachen
- Kontrolle von Signalisationen, Markierungen und verkehrspolizeilichen Anordnungen»

Die Priorisierung der Aufgaben richtet sich immer nach der aktuellen Lagebeurteilung und folgt dem Grundsatz, wonach Kontrollen schwerpunktmässig nach sicherheitsrelevantem Fehlverhalten zu richten sind (Art. 5 Abs. 1 Strassenverkehrsverordnung, SKV; SR 741.013).

10. *Welcher Optimierungsbedarf hat der RR in der Abteilung Verkehr betreffend Aufgaben und Abläufe im Zusammenhang mit der Transformation der Polizei erkannt? Was sind die davon abgeleiteten Massnahmen?*

Im Rahmen der Transformation der Kantonspolizei wurde in der Hauptabteilung Verkehr Optimierungsbedarf bei der Aufgabenwahrnehmung und den internen Abläufen identifiziert. Konkret zeigte sich, dass durch eine gezieltere Bündelung inhaltlich verwandter Aufgaben sowie durch klar strukturierte Arbeitsprozesse Synergien genutzt und Doppelspurigkeiten reduziert werden können. Ziel ist es, mit einem stärker spezialisierten Personalkörper eine höhere Wirkung zu erzielen und gleichzeitig personelle Ressourcen vermehrt für die polizeiliche Grundversorgung verfügbar zu machen.

Aus diesem Optimierungsbedarf wurden folgende Massnahmen abgeleitet:

- Vereinfachung der Aufbauorganisation und Strukturierung von Arbeitsprozessen innerhalb der Hauptabteilung Verkehr
- Zusammenführung inhaltlich ähnlicher Tätigkeiten zur besseren Nutzung von Fachkompetenzen
- Stärkung der Spezialisierung bei gleichzeitiger Reduktion von Schnittstellen

Die Abteilung V&O, welche für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs zuständig ist, ist noch nicht Gegenstand aktueller Reorganisationsmassnahmen. Eine Prüfung ihrer Aufgaben und Abläufe ist aber in einem nächsten Schritt vorgesehen.

11. *Wie wird die Kontrolle des ruhenden Verkehrs während der Nacht bzw. am Abend sichergestellt, wenn die Sicherheitsassistenz nicht im Einsatz ist?*

In den Nachtstunden, wenn die Sicherheitsassistenz nicht im Einsatz ist, kontrolliert die Sicherheitspolizei nach Möglichkeit bzw. nach dem Grundsatz «Sicherheit vor Ordnung» den ruhenden Verkehr. Stellen die Einsatzkräfte im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeit verkehrsbehindernd parkierte Fahrzeuge oder gefährliche Situationen im ruhenden Verkehr fest, werden entsprechende Massnahmen – wie zum Beispiel das Ausstellen einer Ordnungsbusse oder gar die Abschleppung des Fahrzeugs – ergriffen.

12. *Welche Stelle ist für die Beantwortung von Einsprachen gegen Parkbussen zuständig? Wenn es im Falle der Polizist:innen die Polizist:innen selber sind, könnte da eine Entlastung angedacht werden?*

Die Beantwortung von Einsprachen gegen Ordnungsbussen liegt ausschliesslich bei der oder dem ausstellenden Mitarbeitenden und kann nicht an eine andere Person delegiert werden.

13. *Wie hat sich die Anzahl Einsprachen in den letzten Jahren verändert?*

Die Entwicklung von Einsprachen auf Ordnungsbussen im ruhenden Verkehr haben sich seit 2018 bis 2025 wie nachstehend tabellarisch dargestellt entwickelt.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Einsprachen | 3320 | 2799 | 3532 | 3463 | 3078 | 3044 | 3954 | 2608 |

14. Welche technologischen Mittel zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs sind der Regierung aus anderen Städten (auch aus dem Ausland) bekannt, und welche davon könnten in Basel sinnvoll eingesetzt werden?

Dem Regierungsrat sind aus dem In- und Ausland kamerabasierte bzw. fahrzeuggestützte Systeme (beispielsweise in Amsterdam, Paris, Warschau oder Genf), digitale Parkraumbewirtschaftungslösungen sowie datenbasierte Instrumente zur Parkraumsteuerung bekannt. Entsprechende Vorhaben sind insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung des Datenschutzes und erforderliche Anpassungen der Rechtsgrundlagen sehr anspruchsvoll.

15. Wie wird bei einem möglichen Einsatz solcher Technologien der Datenschutz gewährleistet?

Der Regierungsrat und auch die Kantonspolizei messen dem Datenschutz einen hohen Stellenwert bei. Bei Projekten der Kantonspolizei wird die Datenschutzberaterin der Kantonspolizei bereits im Rahmen der Initialisierungsphase involviert und steht mit der Datenschutzberaterin des JSD sowie der kantonalen Datenschutzbeauftragten im Austausch.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin