

Obwohl klare Regeln für das Parkieren existieren, werden diese häufig missachtet. Ein zentraler Grund dafür ist die unzureichende Kontrolle. Das führt einerseits zu gefährlichen Situationen, etwa vor Schulen, an Kreuzungen, in Begegnungszonen oder auf Bus- und Velospuren. Andererseits unterläuft es die Bemühungen, Parkplätze verursachergerecht zu bewirtschaften und das Parkieren stärker auf Privatgelände zu verlagern, wie es der gesetzliche Auftrag verlangt (§ 16 Abs. 2bis USG BS).

Ein deutliches Indiz für die mangelnde Kontrolle ist der Rückgang der Ordnungsbussen. Im Jahr 2024 wurden 101'908 Bussen ausgestellt, gegenüber 142'614 im Jahr 2020. Entsprechend sind auch die Einnahmen gesunken: im Vergleich zu 2019 waren es 2024 zweieinhalb Millionen weniger.

Gemäss der Norm 40 282 des Schweizerischen Verbands der Strassen und Verkehrsfachleute wären allein für die Kontrolle der über 25'000 öffentlichen Parkplätze in Basel rund 100'000 Kontrollstunden pro Jahr notwendig. Mit 25'100 Stunden im Jahr 2025 liegt Basel weit unter diesem Richtwert. Ein Vergleich der Jahre 2021 bis 2024 zeigt zudem, dass der Rückgang der Kontrollstunden um rund 20'000 Stunden mit einem Rückgang der ausgestellten Bussen einhergeht (vgl. SA 24.5311.02). Es ist sehr wahrscheinlich nicht so, dass weniger Übertretungen begangen würden, sie werden schlicht seltener kontrolliert. Der Vergleich mit der Stadt Zürich zeigt, dass Basel wenig Bussen ausspricht. In Zürich werden viermal so viele Bussen verteilt. Pro Parkplatz ca. doppelt so viel wie in Basel. Die Wissenschaft zeigt, dass die Kontrolldichte im Vergleich zur Höhe einer Strafe wichtig ist, um eine Delinquenz vorzubeugen. Eine konsequente Verkehrspolitik ist entscheidend, um die Sicherheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten, faire Bedingungen für Menschen mit und ohne Auto zu schaffen, die begrenzte Stadtfläche effizient zu nutzen und die Mobilitäts- und Klimaziele zu erreichen. Es ist deshalb dringend notwendig, die Kontrollstunden zu erhöhen.

Amsterdam, Paris, Oslo, Barcelona oder Lissabon setzen digitale Technologien zur Kontrolle des ruhenden Verkehrs ein. Auch in St. Gallen ist ein Pilotversuch geplant. Solche Ansätze könnten die Polizei entlasten und die Kontrollen erhöhen. Bei einer solchen Massnahme müsste aber sichergestellt sein, dass die gesammelten Daten nicht anders verwendet werden und ohne vorliegende Übertretung gelöscht werden.

Falls für die Umsetzung der Massnahmen eine Gesetzesanpassung nötig sein sollte, soll dem Grossen Rat eine entsprechende Gesetzesvorlage vorgelegt werden.

Der Regierungsrat wird aufgefordert: die Kontrolldichte im ruhenden Verkehr mit geeigneten Massnahmen zu erhöhen und dabei bis 2032 eine jährliche Kontrollleistung von 70'000 Stunden als Zielgrösse anzustreben. Über die Fortschritte bei der Umsetzung, einschliesslich der Anzahl ausgestellter Bussen, ist alle zwei Jahre zu berichten.

Leoni Bolz, Brigitte Kühne