



An den Grossen Rat

24.5493.02

Petitionskommission
Basel, 27. Oktober 2025

Kommissionsbeschluss vom 27. Oktober 2025

Bericht der Petitionskommission

zur Petition P492 «Keine Gebührenwillkür in BS! Nein zu überhöhten Parkkartengebühren»

1. Wortlaut der Petition

Basel führt ab dem 1. Januar 2025 grössenabhängige Gebühren für Parkkarten auf öffentlichem Grund ein. Die Parkkarten für Anwohner und Pendler sollen je nach Autogrösse um 50% bis 80% erhöht werden und eine weitere Vervielfachung des Betrages erfolgt per 1. Januar 2027 auf bis zu 160%. Pendler zahlen neu: CHF 860.-, CHF 950.- und CHF 1'040.-. **Das ist eindeutig zu viel!** Betroffen sind einmal mehr Familien, die auf grössere Fahrzeuge angewiesen sind. Die Regierung hat überdies die Empfehlung des Preisüberwachers, der den Maximalbetrag auf 322.- pro Jahr festsetzte, mehrfach ignoriert. Das geht so nicht! Andere Fahrzeuge müssen für die Allmendnutzung nichts zahlen, was ungerecht ist. Zudem verkauft der Staat mehr Parkkarten, als es überhaupt Parkplätze gibt. Ausserdem werden laufend weitere Parkplätze abgebaut. Deshalb: Die exorbitanten Parkkarten-Gebühren sind **unfair, unsozial und familienunfreundlich**.

Begründung:

Der TCS versteht sich auch als **Konsumentenschutzorganisation** gegenüber seinen Mitgliedern und Kunden. Wir haben uns sofort an den Schweizerischen Preisüberwacher gewandt, der bestätigte, dass die geplanten Preise zu hoch und ungerechtfertigt sind. Die Petition soll der Regierung zeigen, dass das Volk nicht hinter solchen Massnahmen steht, die einzig zum Ziel haben, die Autos aus der Stadt zu verdrängen. Es stellt die Anwohner vor vollendete Tatsachen und verteuert unnötig die Mobilität. Mit der Petition setzen wir ein Zeichen gegen **ungerechtfertigte Behördenwillkür!**

2. Kommissionsberatung

2.1 Vorgehen

Der Grosse Rat hat die Petition P492 «Keine Gebührenwillkür in BS! Nein zu überhöhten Parkkartengebühren» an seiner Sitzung vom 11. Dezember 2024 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 1. September 2025 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings eine Vertretung der Petentschaft und als Vertretung der Verwaltung einen Projektleiter aus der Abteilung Mobilitätsstrategie des Bau- und Verkehrsdepartements an.

2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Petition ist von der TCS-Sektion beider Basel lanciert und eingereicht worden. Am Hearing der Petitionskommission haben deren Präsident sowie die stellvertretende Geschäftsleiterin das Anliegen erläutert und begründet. Sie teilten mit, der TCS stehe für die Mobilitätsanliegen aller Verkehrsteilnehmenden ein und verstehe sich auch als Konsumentenschutzorganisation. Auslöser für die Petition sei die vom Regierungsrat auf den 1. Januar 2025 angekündigte und eingeführte Erhöhung der Preise für die Anwohner- und die Pendlerparkkarten gewesen.

Die Vertretung der Petentschaft hat darauf hingewiesen, dass der Regierungsrat ursprünglich eine moderate Erhöhung der Parkkartenpreise angekündigt hatte, die Preise dann aber massiv erhöht hat. Die Erhöhung ist aus ihrer Sicht asozial. Gemäss den zur Petition abgegebenen Kommentaren betreffe die Erhöhung vor allem Familien mit grösserem Auto und Leute mit tiefem Einkommen, die auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Die Mobilität dürfe nicht zu einem Luxusgut werden.

Gemäss einer Studie des Städteverbands sei die Basler Bevölkerung zwar mit der Verkehrssituation im Allgemeinen, nicht aber mit der Parkplatzsituation zufrieden. Störend sei u.a., dass es in mehreren PLZ-Gebieten mehr Parkkarten als Parkplätze gibt. Am höchsten sei der Parkierdruck in Quartieren, in denen viele Leute mit tiefen Einkommen wohnen. Über die ganze Stadt seien im Jahr 2024 bei knapp 20'500 Parkplätzen in der blauen Zone fast 19'700 Anwohnerparkkarten im Umlauf gewesen. Zudem würden laufend Parkplätze im öffentlichen Raum abgebaut und mehr Parkplätze für andere Fahrzeuge geschaffen. Mittlerweile gebe es etwa 17'500 Parkplätze für Zweiräder mit Gratisnutzung. Dass nur das Abstellen von Autos, nicht aber jenes von Cargo-Velos und

Motorrädern kostenpflichtig ist, sei eine ungerechte Ungleichbehandlung. Und eine Unterdeckung bei den Auto-Parkplätzen sei auch wettbewerbstechnisch problematisch.

Der Vergleich der Parkkartenpreise mit anderen Städten sei insofern unlauter, als es in diesen viel mehr Parkplätze gebe als in Basel. Könne man als Besitzer einer Anwohnerparkkarte sicher sein, immer einen Parkplatz zu finden, sei dies etwas anderes, als wenn man wie in Basel oft lange nach einem freien Parkplatz suchen müsse. Die Stadt Basel verkaufe Parkkarten, ohne den Käuferinnen und Käufern einen garantiert verfügbaren Parkplatz als Gegenleistung anzubieten. Auch der Vergleich mit anderen Nutzungen des öffentlichen Raums sei nicht statthaft. So verfolge ein Restaurant mit Aussengastronomie einen kommerziellen Zweck, während das Abstellen eines Autos im öffentlichen Raum keine kommerzielle Nutzung sei.

Infrage gestellt hat die Vertretung der Petentschaft weiter die auf den 1. Januar 2025 eingeführte, aus ihrer Sicht willkürliche Differenzierung der Parkkartenpreise nach der Länge der Fahrzeuge. Die meisten Parkplätze seien normiert. Es gebe aber für lange Autos keine «XXL-Parkplätze». Solange es in Basel keine Parkplätze für unterschiedlich lange Fahrzeuge gebe, werde mit der preislichen Differenzierung nach der Fahrzeuglänge eine nicht existierende Dienstleistung verkauft.

Weiter moniert hat die Vertretung der Petentschaft, der Regierungsrat habe bei der Erhöhung der Parkkartenpreise die Empfehlung des Preisüberwachers übergangen. Dieser habe für die Anwohnerparkkarte einen Höchstpreis von 322 Franken ermittelt, und zwar unabhängig von der Länge eines Fahrzeugs. Aufgabe des Preisüberwachers sei es, Wildwuchs und Wucher bei Preisen und Tarifen zu verhindern. Es stünde der Stadt Basel deshalb gut an, dessen Empfehlungen zu respektieren.

Die Vertretung der Petentschaft hofft, dass die auf den 1. Januar 2025 erfolgte Erhöhung der Parkkartenpreise dank der Petition rückgängig gemacht wird und die vom Regierungsrat auf Anfang 2027 angekündigte nächste Erhöhung nicht umgesetzt wird. Bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung sei es darum gegangen, den Anwohnenden zu ermöglichen, ihr Auto in der Nähe ihres Zuhauses abzustellen. Heute nutze sie der Regierungsrat, um Autos aus der Stadt zu verdrängen und die Leute dazu zu bringen, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Verteuere man das knappe Gut Parkplatz, betreffe dies primär jene Leute, die keine eigene Garage haben oder sich keinen privaten Abstellplatz leisten können, und sei deshalb asozial.

2.3 Stellungnahme der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements

Der Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements hat mit Bezug auf die Petition die Parkierungspolitik des Regierungsrats erläutert. Gemäss § 16 des kantonalen Umweltschutzgesetzes sind Parkplätze auf öffentlichem Grund zeitlich und monetär zu bewirtschaften. Die Gebühren orientieren sich an der Kostenwahrheit und am Verursachendenprinzip. Das Parkieren von Zweirädern auf öffentlichem Grund ist kostenlos. Der Kanton und die Gemeinden sorgen überdies dafür, dass Parkplätze vom öffentlichen Strassenraum auf Privatgelände verlagert werden.

Bei der Parkierungspolitik orientiert sich der Regierungsrat ausserdem an seiner Mobilitäts- und seiner Klimaschutzstrategie. Er möchte das Verkehrssystem umwelt- und klimafreundlicher machen und ergreift deshalb Massnahmen, die zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV, den Fuss- oder den Veloverkehr und damit auch zu einer Reduktion der Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum führen. Eine dieser Massnahmen ist die Parkraumbewirtschaftung. Um den Parksuchverkehr im Interesse der Wohnqualität möglichst gering zu halten, ist für den Regierungsrat gleichzeitig klar, dass es insgesamt – im öffentlichen Raum und auf privaten Parzellen zusammen – genug Parkplätze braucht.

Dieser Logik folgend hat der Regierungsrat im Rahmen der Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung den Preis der Anwohner- und der Pendlerparkkarte Anfang 2025 erhöht und neu von der Fahrzeuglänge abhängig gemacht. Die Grenze zwischen kleinen, mittleren und grossen Fahrzeugen definierte er so, dass etwa 80% aller Fahrzeuge in die mittlere Kategorie und je 10% in die beiden anderen Kategorien fallen. Statt bisher 284 Franken kostet die Anwohnerparkkarte seit dem Jahr 2025 332, 422 bzw. 512 Franken. Den Preis der Pendlerparkkarte hat der Regierungsrat für

kleine Fahrzeuge beim bisherigen Preis von 860 Franken belassen und für mittellange und lange Fahrzeuge auf 950 bzw. 1'040 Franken erhöht. Mit der preislichen Differenzierung will er kleinere Fahrzeuge gegenüber grösseren bevorzugen. Nach der Preiserhöhung im Jahr 2019 haben sich Autofahrende mit kleinen Fahrzeugen bei der Verwaltung darüber beschwert, dass sie gleich viel für die Parkkarte bezahlen müssen wie solche mit einem grossen SUV.

Dass der Regierungsrat, wie von der Petentschaft festgestellt, 2019 eine lediglich moderate Erhöhung der Parkkartenpreise ankündigte, hat der Vertreter des Departements bestätigt. Um den beiden vom Grossen Rat 2022 gesetzlich verankerten Prinzipien Verursachendenprinzip und Kostenwahrheit gerecht zu werden, reiche eine moderate Erhöhung allerdings nicht aus. Dafür brauche es im Gegenteil auch den für das Jahr 2027 bereits angekündigten nächsten Erhöhungsschritt.

Richtig sei auch, dass es keine Parkplätze für unterschiedlich lange Fahrzeuge gebe. Beim Grössteil der Parkplätze handle es sich allerdings nicht um einzeln markierte Parkfelder, sondern um längere Abschnitte, auf denen sich z.B. fünf kurze oder drei lange Fahrzeuge abstellen lassen. Das Argument, längenabhängige Parkkartenpreise seien ungerecht, da auf jedem Parkplatz nur ein (kurzes oder langes) Fahrzeug abgestellt werden könne, überzeuge deshalb nicht. Angedacht sei es, in einzelnen Fällen auf einem sechs Meter langen Parkfeld zwei je drei Meter lange Parkplätze für kurze Fahrzeuge zu markieren, da auf dieser Fläche nur *ein* langes oder mittellanges Auto Platz hätte. Auf längeren Parkfeldern wäre eine Unterteilung hingegen unsinnig, bräuchte es dann doch für jedes (kurze oder lange) Fahrzeug gleich viel Fläche.

Um in Basel genug Parkierungsmöglichkeiten anzubieten, laute ein weiteres Ziel der Parkierungspolitik, die privaten Parkierungsanlagen besser zu nutzen. Seit der vom Grossen Rat 2022 beschlossenen Möglichkeit zur Mehrfachnutzung können Parkplätze in Bürogebäuden und Einkaufszentren über die Nacht für Anwohnende freigegeben und damit effizienter genutzt werden. Da es in einzelnen Quartieren trotzdem weitere Parkplätze brauche, sei die Verwaltung zudem an der Erarbeitung einer Vorlage für die Entwicklung von Quartierparkings. Deren Zahl sei in Basel noch (zu) gering. Dass sich nicht mehr benötigte private Parkierungsanlagen wie das Horburg Parking in ein Quartierparking umnutzen lassen, sei optimal, aber nicht die Regel.

Gemäss dem Vertreter der Verwaltung ist die Bedeutung der Parkplätze auf privaten Parzellen (inklusive öffentlicher Parkhäuser) mit einer Zahl von etwa 80'000 deutlich grösser als jene der Parkplätze im öffentlichen Raum. Auch wenn Letztere zwischen 2015 und 2024 um etwa 2'000 auf 26'000 abgenommen haben, ist die Gesamtzahl von Parkplätzen in den letzten Jahren gestiegen (vgl. die Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements vom 2. Juli 2025 mit dem Titel «In Basel stehen insgesamt mehr Parkplätze zur Verfügung»). Trotz Parkplatzabbau sei die Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum in den letzten zehn Jahren in der relevanten Abendstunde über die ganze Stadt gesehen von 92% auf 89% gesunken. Dies ist laut Regierungsrat ein Indiz dafür, dass seine Parkierungspolitik die erwünschte Wirkung entfaltet. Die Erhöhung der Parkkartenpreise hat die Nachfrage erwartungsgemäss reduziert. Dies zeigte sich ein erstes Mal nach der Verteuerung der Anwohnerparkkarte von 140 auf 284 Franken Anfang 2019 und dürfte sich mit der Anfang 2025 vorgenommenen Erhöhung wiederholen. Das Amt für Mobilität rechnet damit, dass Ende 2025 etwa 2'000 Anwohnerparkkarten weniger im Umlauf sein werden als Ende 2024. Zu einer Reduktion hat auch die seit 2019 geltende Beschränkung auf eine Anwohnerparkkarte pro Person geführt. Umgekehrt ist die Entwicklung bei den Gewerbeparkkarten. Diese waren 2018 noch teurer als die Anwohnerparkkarten, sind heute mit einem unveränderten Preis von 200 Franken aber deutlich günstiger. Entsprechend sind die Verkaufszahlen gestiegen.

Für die Erhebung der Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum ist jedes statistische Wohnviertel in zwei bis drei Gebiete unterteilt worden. Ziel des Regierungsrats ist es, dass die Auslastung in allen Quartieren zu jeder Tageszeit 90-95% nicht übersteigt, also mindestens jeder zehnte bis zwanzigste Parkplatz frei ist.

Der Aussage der Petentschaft, der Preis der Anwohnerparkkarte sei deutlich zu hoch und überdies willkürlich, ist der Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements mit dem Argument begegnet, dass weder der aktuelle Preis noch der Preis nach dem auf das Jahr 2027 angekündigten nächsten

Erhöhungsschritt kostendeckend ist. In der Beantwortung der *Schriftlichen Anfrage Anita Lachenmeier-Thüring betreffend Kostenwahrheit bei öffentlichen Parkplätzen* hat der Regierungsrat im Jahr 2017 die Kosten eines Strassenparkplatzes auf 1'040 bis 1'845 Franken pro Jahr beziffert. Dieser Wert setzt sich zusammen aus Bau, Markierung und Unterhalt (115 Franken), Bewirtschaftung und Kontrolle (300 Franken) und dem Bodenwert (625 bis 1'430 Franken). Bei der Ermittlung des Bodenwerts hat sich der Regierungsrat auf den Wert möglicher anderer Nutzungen bezogen. Da der Bodenpreisindex seit 2017 gestiegen ist, führte eine analoge Berechnung heute zu einem noch höheren Wert.

Die Methodik, die der Preisüberwacher zur Kalkulation der Parkkartenpreise anwendet, stuft der Regierungsrat wie auch die Sektion «Städtekonferenz Mobilität» des Städteverbands als nicht angemessen ein. Der Preisüberwacher geht davon aus, dass der Wert der Parkplatzfläche einem dahinter liegenden Vorgarten entspricht; er rechnet deshalb die Landkosten (Baulandpreis) nur zu 25% an. Die Verwaltung geht hingegen davon aus, dass eine Parkplatzfläche alternativ für Boulevard-Gastronomie, Bäume oder Velostreifen genutzt würde. Würde man mit dem vollen Baulandpreis kalkulieren, wäre die Anwohnerparkkarte wesentlich teurer als die vom Preisüberwacher ermittelten 322 Franken. Nicht einverstanden ist der Regierungsrat auch mit der Meinung des Preisüberwachers, Parkplätze seien – dem Kostendeckungsprinzip widersprechend – teilweise aus allgemeinen Steuermitteln zu finanzieren, und es dürfe kein Lenkungszuschlag erhoben werden, da die Höhe der Parkkartenpreise keine Lenkungswirkung habe. Für den Regierungsrat zeigt die Praxis, dass der Preis eine lenkende Wirkung hat, führt doch ein höherer Preis zu weniger verkauften Parkkarten.

Ebenfalls als nicht statthaft stuft der Regierungsrat den vom Preisüberwacher alternativ angewendeten Vergleichsmarkt-Ansatz ein. Demnach resultiert aus einem Vergleich der Parkkartenpreise aller Kantonshauptorte ein angemessener Preis von 400 Franken. Relevanter als der Vergleich mit Orten wie Herisau, Liestal und Aarau wäre aus Sicht des Regierungsrats der Vergleich mit anderen grösseren Schweizer Städten. Dieser zeige, dass die in Basel ab 2027 geltenden Parkkartenpreise auf dem Niveau der Städte Luzern und Winterthur liegen. In Bern und Zürich sind die Preise heute noch tiefer, sie werden aber ebenfalls erhöht.

Was die soziale Gerechtigkeit anbelangt, hat der Vertreter der Verwaltung auf das Credo des Regierungsrats hingewiesen, Sozialpolitik und Verkehrspolitik zu trennen. Dass die Anwohnerparkkarte für einen Teil der Haushalte gemessen an ihrem Einkommen teuer ist, ist unbestritten. Über den Parkkartenpreis Sozialpolitik zu betreiben, wäre aber nicht zielführend. Von «subventionierten» Parkkarten würden alle Autobesitzenden profitieren («Giesskannen-Prinzip»), nicht aber (arme und reiche) Haushalte ohne Auto. Sozialleistungen können hingegen gezielt an Personen und Haushalte mit entsprechendem Bedarf ausgerichtet werden. Die durchschnittliche Zahl der Autos pro Haushalt nimmt notabene mit dem Einkommen zu. Von einer günstigen Anwohnerparkkarte würden deshalb mehrheitlich Haushalte mit eigenem Auto profitieren, die sich den höheren Preis leisten können.

Dass etwas mehr Anwohnerparkkarten verkauft werden, als es Parkplätze in der blauen Zone gibt, hat der Vertreter der Verwaltung bestätigt. Er hat dies als tagsüber unproblematisch bezeichnet, befinden sich dann doch 20-30% der Autos der Stadtbewohnerinnen und -bewohner ausserhalb von Basel. Die den Anwohnenden zur Verfügung stehenden Nachtparkplätze umfassen neben den Parkplätzen in der blauen Zone auch Güterumschlagflächen und Parkplätze mit Parkuhren. Seit der Preiserhöhung im Jahr 2019 ist die Zahl der Nachtparkplätze in allen PLZ-Gebieten höher als die Zahl der verkauften Anwohnerparkkarten. Einem allfällig zu geringen Parkplatzangebot (wie von der Petentschaft gefordert) mit tieferen Parkkartenpreisen zu begegnen, wäre nachgerade kontraproduktiv. Will man verhindern, dass die Nachfrage nach einem Gut grösser ist als das Angebot, muss man dessen Preis nicht senken, sondern erhöhen. Teure(re) Anwohnerparkkarten führen dazu, dass mehr Leute einen Parkplatz in einer Einstellhalle mieten oder ihre bislang anders genutzte Garage für ihr Auto nutzen. Mit höheren Parkkartenpreisen lassen sich zudem der Parksuchverkehr und die Flächenbeanspruchung durch im Strassenraum abgestellte Fahrzeuge reduzieren.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission stellt fest, dass es sich bei der Parkierungspolitik um ein hochemotionales und umstrittenes Thema handelt. Man kann diesbezüglich – wie die Petentschaft – anderer Meinung sein als der Regierungsrat. Dessen Handeln entspricht allerdings den vom Grossen Rat und von der Stimmbevölkerung gesetzten Leitlinien. Dass diese Leitlinien nicht in aller Interesse sind, ist unbestritten.

Das Argument der Petentschaft, die Preiserhöhung für die Anwohnerparkkarte sei asozial, kann ein Teil der Petitionskommission nur bedingt nachvollziehen. Die Vertreter der Petentschaft konnten ihre Aussage, es seien vor allem Haushalte in tiefen Einkommensklassen auf ein Auto angewiesen, nicht nachvollziehbar begründen. Von den Haushalten mit kleinen Einkommen dürften viele kein Auto besitzen. Und gemessen an den mit dem Besitz eines eigenen Autos verbundenen Gesamtkosten dürften die für das Parkieren anfallenden Ausgaben nicht erheblich sein. Den Preis der Anwohnerparkkarte für alle Autobesitzenden tief zu halten, weil es Leute gibt, die aus beruflichen Gründen auf ein eigenes Auto angewiesen sind, wäre aus den vom Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements genannten Gründen nicht zielführend.

Nicht schlüssig ist für die Petitionskommission weiter, wenn die Petentschaft die Parkplatzknappheit und den Parksuchverkehr als Argument gegen höhere Parkkartenpreise anführt, würde doch eine Reduktion der Parkkartenpreise oder sogar die Abschaffung der Parkkarten diese beiden Probleme erheblich verschärfen. Dennoch kann sie die Unzufriedenheit eines Teils der Bevölkerung mit der Parkierungspolitik des Regierungsrats nachvollziehen. Sie stellt gleichzeitig fest, dass sich ein anderer Teil der Bevölkerung weniger Parkplätze und eine andere Nutzung des öffentlichen Raums wünscht, beispielsweise für eine stärkere Begrünung und mehr Freiraum. Um die Behauptung der Petentschaft, es seien vor allem Haushalte mit tiefen Einkommen von den teurer gewordenen Anwohnerparkkarten betroffen, besser einordnen zu können, möchte die Petitionskommission dem Regierungsrat einige weitere Fragen stellen. Sie beantragt deshalb die Überweisung der Petition an den Regierungsrat zur Stellungnahme bzw. zur Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welcher Anteil der Haushalte mit eigenem Auto ist – aufgeschlüsselt nach PLZ-Zahl – im Besitz einer Anwohnerparkkarte?
2. Welcher Anteil der Haushalte mit eigenem Auto und Anwohnerparkkarte – aufgeschlüsselt nach PLZ-Zahl – verfügt gleichzeitig über einen eigenen Abstellplatz (Garage, gemieteter Parkplatz)?
3. Lässt sich eine belastbare Aussage darüber machen, ob Haushalte mit höherem Einkommen eher über eine eigene Garage oder einen privaten Parkplatz verfügen als solche mit niedrigerem Einkommen?
4. Lässt sich eine belastbare Aussage darüber machen, ob längenabhängige Parkkartenpreise vor allem zu Lasten von Familien mit kleinem Einkommen gehen, die auf ein grosses Auto angewiesen sind?
5. Lässt sich eine belastbare Aussage darüber machen, wie viele Autos, die mit Anwohnerparkkarte auf öffentlichem Grund abgestellt sind, primär für Freizeitaktivitäten und nicht für berufliche Verpflichtungen genutzt werden?
6. Inwiefern trifft die Aussage der Petentschaft zu, dass die Einnahmen aus dem Verkauf der Parkkarten nicht für den vorgesehenen Zweck – die Einrichtung von Quartierparkings und von Park-and-ride-Anlagen – verwendet werden?

Weitere Fragen betreffen die Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements vom 2. Juli 2025 mit dem Titel «In Basel stehen insgesamt mehr Parkplätze zur Verfügung». Darin heisst es, die Zahl der Parkplätze in der Stadt Basel habe zwischen November 2022 und November 2024 um rund 1'500 zugenommen. Im Strassenraum seien zwar rund 500 Parkplätze entfallen, auf privaten Parzellen gleichzeitig rund 2'000 neue entstanden.

7. Warum werden im Parkplatzkataster seit 2024 auch Spezialparkplätze erfasst? Darf man auf diesen mit Anwohnerparkkarte parkieren?
8. Wie wirkt sich die präzisere Erfassung der nicht markierten Parkplätze auf dem Bruderholz auf die Gesamtstatistik aus?
9. Ist es bei der Erfassung der Parkplatzzahlen zwischen 2022 und 2024 zu weiteren Anpassungen gekommen?

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 8:2 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Petition «Keine Gebührenwillkür in BS! Nein zu überhöhten Parkkartengebühren» an den Regierungsrat zur Stellungnahme innert einem Jahr zu überweisen. Sie hat ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission

Heidi Mück
Kommissionspräsidentin