

# BastA!

Basels starke Alternative



## **STRATEGIEPAPIER STÄDTISCHE MOBILITÄT**

**RAUM FÜR ALLE - BASEL LEBT!**

Verabschiedet von der Mitgliederversammlung (Koordination) am 27.09.2021

# RAUM FÜR ALLE - BASEL LEBT!

## AUSGANGSLAGE

Das Stadtbild wird von Asphalt-Strassen und motorisiertem Verkehr dominiert und Basel ist weitestgehend auf die Nutzung mit Kraftfahrzeugen ausgerichtet. Das ist mit Blick auf die Klimakrise und die Lebensqualität in der Stadt keine zukunftsfähige Lösung und stellt für die meisten Bewohner\*innen eine grosse Ungerechtigkeit betreffend der Verteilung des verfügbaren Lebensraums dar. Ausserdem entstellen der Beton und die Motorfahrzeuge die oft schönen Strassenzüge mit ihren interessanten Gebäuden. An dieses Bild hat man sich leider viel zu sehr gewöhnt. Das kann und soll sich aber wieder ändern. Wir wollen allen Bewohner\*innen eine schöne und lebenswerte Stadt bieten, in der das Leben pulsiert.

Die stetig steigende Mobilität in Kombination mit immer dichter bewohnten Stadtgebieten führt zunehmend zu Nutzungskonflikten bei welchen die Ansprüche der Interessensgruppen in keiner Weise gleichberechtigt vertreten sind. Es herrscht das Gesetz des Stärkeren: ‚Je schwächer und langsamer, desto weniger Platz und Recht‘. Dies muss geändert werden. Bei knappen Platzverhältnissen sollen, mit Blick auf die Flächeneffizienz, die schwächeren vor den mächtigeren und gefährlicheren Verkehrsteilnehmenden geschützt und diesen gegenüber bevorzugt werden.

In Basel besitzt nur ein Drittel der Menschen ein Auto. Für diese Minderheit stellen wir nicht nur ein Viertel der gesamten Kantonsfläche als Verkehrs- und Abstellfläche zur Verfügung. Wir opfern auch das gesamte Stadtbild für die Bequemlichkeit von Autofahrer\*innen und verzichten auf ein riesiges Potenzial an schönen und gesunden Lebensräumen und Begegnungszonen.

Das sind keine angemessenen Relationen. Wir wollen deshalb einen grossen Anteil der heutigen Verkehrsfläche an die Bevölkerung zurückgeben.

Diese Forderung deckt sich mit dem [Konzept öffentlicher Raum](#) der Basler Regierung, in welchem u.a. die folgenden Zielsetzungen definiert wurden:

- *Der öffentliche Raum gehört allen*
- *Der öffentliche Raum ist vielfältig nutzbar*
- *Der öffentliche Raum ist sicher und gepflegt*
- *Der öffentliche Raum macht die Stadt grün*

Die Menschen, die in Basel leben, sollen sich mit dem öffentlichen Raum identifizieren können und Verantwortung dafür übernehmen.

Selbstverständlich anerkennen und respektieren wir, dass viele Menschen, z.B. aufgrund von Mobilitätseinschränkungen oder aus gewerblichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind. Es geht uns nicht darum, diese zu behindern. Vielmehr wollen wir die sozialen Verhältnisse verbessern und für mehr Gerechtigkeit sorgen in Bezug auf die Verteilung des verfügbaren Freiraums. Wir wollen eine hohe Lebensqualität, mehr Freiheit und eine schöne Stadt, in der sich alle verantwortungsvoll, mit Rücksicht und Respekt in ihrem eigenen Tempo fortbewegen und Leben können.

## BASEL AUTOFREI

Das übergeordnete Ziel von BastA! beim Thema Mobilität ist ein «auto-freies Basel». Da dieser Begriff sehr unpräzise ist und deshalb zu viel Interpretationsspielraum und Angriffsfläche bieten würde, fokussiert sich BastA! auf die positiv formulierte Vision «Raum für alle – Basel lebt!». Damit wird das rote neben dem grünen Element betont, denn Verkehrspolitik ist immer

eingebettet in Raumpolitik und damit stellen sich auch soziale Fragen und Forderungen wie die nach Partizipation, Gleichberechtigung und (Um)Verteilung.



## VISION

Stell dir vor...

Basel ist eine lebendige und schöne Stadt, bietet «Raum für alle» und dieser Platz wird von Menschen und Tieren zum Leben und Sein genutzt.

## ZIELE

- Gerechte Umverteilung des Stadt- und Lebensraumes
- Entflechtung und Entschleunigung für mehr Lebenszeit
- Solidarität und Stärkung der kollektiven Mobilität

### **GERECHTE UMVERTEILUNG DES STADT- UND LEBENSRAUMES**

In der Stadt fahren keine privaten Autos. Ausnahmen sind nur in Notfallsituationen, für Schwertransporte oder mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen. Der öffentliche Raum ist redimensioniert und steht in einem angemessenen Verhältnis zum Wohnflächenkonsum. Die Menschen haben die Stadt zur lebendigen Nutzung zurückerhalten. Die Bevölkerung entscheidet über partizipative Prozesse, wie der Lebensraum in ihrem Quartier gestaltet werden soll. Die Kosten und Lasten der Mobilität werden sozial gerecht verteilt.

### **ENTFLECHTUNG UND ENTSCHEUNIGUNG FÜR MEHR LEBENSZEIT**

Umweltfreundliche, sanfte Mobilität wird gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konsequent bevorzugt. Fussgänger\*innen geben das Tempo an. Um dies sicherzustellen, bestehen situationsangepasste Lösungen: Getrennte Verkehrswege für Menschen, die zu Fuss, mit dem Velo, mit Trottis oder E-Bikes, Tram und Bus, Autos oder Lastwagen unterwegs sind. Schaffung von Begegnungszonen und Tempolimitierung. Auf den Strassen herrscht kein Stress. Die Menschen sind gut geschützt.

### **SOLIDARITÄT UND STÄRKUNG DER KOLLEKTIVEN MOBILITÄT**

Solidarität und gegenseitige Rücksichtnahme werden zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden gelebt. Das Tram wird als nachhaltiges, effizientes Verkehrsmittel «für alle» und als Begegnungszone für eine vielfältige Gesellschaft gefördert. Es schafft einen hohen Allgemeinnutzen und verhilft mobilitätseingeschränkten Personen zu Mobilität, von der sie andernfalls überhaupt oder zeitweise ausgeschlossen wären. Es werden gute Lösungen für eine lebensfreundliche Stadtlogistik entwickelt.

## ERWÜNSCHTE EFFEKTE

- Besseres Klima
  - o Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird reduziert. Die Schadstoffbelastung der Luft nimmt ab.
  - o Im Sommer ist es weniger heiss.
  - o Intensive Begrünung und Entsiegelung unterstützen dies.
- Mehr Lebensraum
  - o Die Bebauung und «Verstrassung» der Stadt wird schrittweise zurückgefahren.
  - o Es entstehen mehr gemeinsam nutzbare Flächen.
  - o Parkplätze verschwinden und werden auch nicht im Untergrund benötigt.
  - o Nachhaltige, flächeneffiziente Verkehrsmittel und Sharing Modelle setzen sich durch.
  - o Das Stadtleben verlagert sich von Drinnen nach Draussen.
  - o Gesteigerte Mobilität ist kein Ziel mehr.
- Mehr Sicherheit
  - o Es gibt weniger Stress auf den Strassen und weniger Verkehrsunfälle.
  - o Die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (z.B. Kinder, ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Personen, Velofahrer\*innen etc.) sind besser geschützt.

## FORDERUNGEN

### Quartierstrassen und Begegnungszonen

- Alle Strassen werden als Quartierstrasse betrachtet und gemeinsam mit der Quartierbevölkerung gestaltet.
- Es werden mehr Quartierstrassen zu Begegnungszonen umgewidmet, auf denen Fussgänger\*innen generellen Vortritt haben. Hier gilt Höchsttempo 20 für alle.
- Es werden autofreie Strassenzüge geschaffen.

### ÖV und Tramachsen

- Der ÖV soll für alle gratis sein.
- Es werden ÖV-Achsen definiert, auf denen das Tram Vorrang hat («Grüne Welle»).
- Bestehende Busachsen (z.B. 30er-Linie) werden nach Möglichkeit zu Tramachsen umgewandelt.

### Velospuren und -strassen

- Es werden breite Strassen oder Spuren ausschliesslich für Velofahrer\*innen definiert und farblich ausgezeichnet.

### Mehr Raum zum Leben

- Es werden möglichst viele Grünflächen, schattenspendende Alleen, Plätze zum Verweilen und Boulevards zum Flanieren geschaffen.
- Die öffentlichen Rabatten werden kreativ bepflanzt und von der Bevölkerung genutzt (z.B. Gemüse statt Zierblumen, Urban Gardening für alle).
- Parkplätze auf öffentlichem Grund werden weitgehend abgeschafft, Parkhäuser geschlossen (Storchen, Theater) und keine neuen gebaut (Tschudi-Matte). Auf privatem Grund werden Parkplätze eingeschränkt.