



## **Vernehmlassungsfragebogen Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt**

---

Die Vernehmlassung zum Entwurf der Mobilitätsstrategie dauert bis zum **29. April 2022**.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme diesen Fragebogen unter [www.mobilitaetsstrategie.statabs.ch](http://www.mobilitaetsstrategie.statabs.ch) online ausfüllen.

Falls Sie das Formular lieber auf Papier bearbeiten, schicken Sie Ihre Antwort an:

Amt für Mobilität  
Vernehmlassung Mobilitätsstrategie  
Dufourstrasse 40/50  
Postfach  
CH-4001 Basel

---

### **1. Ihre Angaben**

Organisation / Institution:	BastA!
Strasse und Nr.:	Rebgasse 1
PLZ und Ort:	Postfach CH- 4005 Basel
Land:	
Kontaktperson Name / Vorname:	Zürcher, Tonja
Kontaktperson Email-Adresse:	sekretariat@basta-bs.ch
Ort und Datum:	
Unterschrift (für Papierversand):	

---

Formular bis spätestens **29. April 2022** elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

---

## 2. Gesamtwürdigung

Die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt hat mit der Anpassung des Umweltschutzgesetzes in der Abstimmung vom Februar 2020 ein zentrales Ziel für die kantonale Mobilitätspolitik festgelegt: Bis 2050 stellt Basel vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten um. Zudem soll der private Motorfahrzeugverkehr auch bei anhaltendem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft nicht zunehmen. Der Regierungsrat möchte ausserdem die Treibhausgasemissionen des Kantons deutlich rascher als bisher reduzieren. Er setzt sich für das «Netto-Null»-Ziel bis zum Jahr 2040 ein. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat die vorliegende Mobilitätsstrategie inklusive Massnahmenpaket erarbeitet.

Handelt es sich bei der Mobilitätsstrategie, Ihrer Einschätzung nach, um ein ausgewogenes Gesamtpaket, mit welchem die festgelegten Ziele erreicht werden können?

Ja

Nein

Keine Meinung

Falls nein, bitte begründen:

Die vorgeschlagenen Massnahmen genügen nicht, um die Ziele des USG und Netto Null bis 2030 zu erreichen. Nicht einmal Netto Null bis 2040 wird erreicht, obwohl dieses Ziel in der Medienmitteilung zur Strategie genannt wird. Mit Paradigmenwechsel vom 9. Februar 2020 ist im Umweltschutzgesetz die Förderung flächeneffizienter, ressourcenschonender, klimaneutraler und umweltfreundlicher Fortbewegungsarten und Verkehrsmittel verankert. Dieser klare Auftrag der Bevölkerung wird mit dem Entwurf der Mobilitätsstrategie nicht erfüllt.

Es braucht ein entschlossenes Vorgehen, insbesondere die Reduktion der Fläche für den MIV und der Verbesserung der Infrastruktur für Fussgänger\*innen, Velofahrende und den ÖV.

Eine Strategie braucht klare und überprüfbare Ziele. Wir fordern:

- Zielerreichung Netto Null im Verkehr bis 2030. Die Mobilitätsstrategie muss auf dieses Ziel ausgerichtet werden und danach beurteilt werden.
- Ziel Modalsplit bis 2030: ÖV mind. 40%, Fussverkehr mind. 30%, Veloverkehr mind. 25%
- Weitestgehende Reduktion der MIV-Flächen - mindestens Reduktion um 10% innert 10 Jahren. Umnutzung der Flächen für alle anderen Verkehrsmittel und Bäume).
- Die Massnahmen müssen konkret und mit überprüfbaren Zielen und Fristen versehen werden.

BastA! fordert, dass folgende Punkte zusätzlich in die Mobilitätsstrategie aufgenommen werden:

- Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten: Entscheidend ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch 1. eine Stadt der kurzen Wege und Aufwertung der Aufenthaltsqualität und 2. Verlagerung auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr.
- Generelle Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber motorisiertem Güter- und Individualverkehr.
- Verbesserung der Infrastruktur für Fussgänger\*innen, Velofahrende, Tram und Bus. Verhinderung von Konfliktsituationen durch Entflechtung, bauliche Massnahmen und Verkehrsmanagement.
- Flächendeckender Plan für verkehrsberuhigte Quartierblocks (analog "Superblocks" in Barcelona) mit max. 20km/h und ohne Durchgangsverkehr in allen Quartieren. Innerhalb der Quartiere sind die Strassen entweder komplett Privatauto-frei oder wo dies nicht möglich ist, zu Begegnungszonen umgestaltet. Auf den Strassen um die Quartierblocks gilt generell Tempo 30. Transformationsareale sollen ab jetzt nach diesem Prinzip entwickelt und die Strassenräume bestehender Quartiere umgestaltet werden. Als Zwischenschritt sind Velostrassen vom Auto-Durchgangsverkehr zu befreien.
- Der Güterverkehr soll stadtverträglich und soweit wie möglich mit Cargo-Bikes und Cargo-Trams abgewickelt werden. Generell: Ziel weniger Konsum statt immer mehr Güterverkehr.
- Sofortige Umsetzung Tram 30 über Cityring, keine Etappierung Klein- und Grossbasel
- Gratis U-Abo für alle Bewohner\*innen von Basel-Stadt
- Konzept zur allgemeinen Begrünung und Entsiegelung des öffentlichen Raumes
- Konzept zur Partizipation der Quartierbevölkerung bei der Gestaltung aller Allmendflächen

Des Weiteren weist BastA! folgende Inhalte der Mobilitätsstrategie entschieden zurück:

- Jegliche Art von Subventionen für Elektromobilität
- Ausbau Autobahn und generell Ausbau Kapazität für Autoverkehr (z.B. ZUBA, Rheintunnel)
- Subventionierung von Parkhäusern

### 3. Ziele

Die Mobilitätsstrategie Basel definiert vier Wirkungsziele. Wie beurteilen Sie die Differenz zwischen der aktuellen Situation und Ihren persönlichen Wunschvorstellungen in Bezug auf diese Ziele?

	Ziel ist erreicht	Kleine Verbesserung nötig	Grosse Verbesserung nötig	Keine Meinung
Erreichbarkeit erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klimaneutralität erzielen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lebensqualität steigern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

Der Titel des Kapitels "Zielkonflikte" ist irreführend. In den Ausführungen werden auch kaum Konflikte, sondern überwiegend Synergien identifiziert. Durch eine Reduktion des MIV steigt die Kapazität, was die Erreichbarkeit, die Klimaneutralität, die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit erhöht. Ausserdem verbessert es die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr. Hier werden Konflikte heraufbeschworen wo keine sind.

Beim Ziel "Erreichbarkeit erhöhen" bestehen grosse Unterschiede zwischen den Verkehrsmittel. Für BastA! ist klar, dass die Erreichbarkeit nicht als Erreichbarkeit mit dem MIV zu verstehen sein kann, da mehr als die Hälfte der Haushalte in Basel-Stadt kein Auto oder Motorrad besitzen. Jeglicher Ausbau der Kapazitäten für den MIV ist (vehement?) abzulehnen. Im Gegenteil: Die Kapazität für den MIV sind zurückzubauen, um die Nachfrage zu senken. Hingegen bestehen bei der Erreichbarkeit mit dem ÖV in verschiedenen Quartieren und insbesondere Nachts grosse Lücken, die geschlossen werden müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zu grosse Distanzen zu den Haltestellen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, die Erreichbarkeit verhindern. BastA! fordert deshalb ein dichtes Netz an Haltestellen (in der Regel sollten Haltestellen max. 300m von der Haustüre entfernt liegen). Dieses Ziel ist höher zu gewichten, als die Fahrzeit des Verkehrsmittels. Für den Fuss- und Veloverkehr hängt die Erreichbarkeit in erster Linie an der Verkehrssicherheit. Es reicht nicht, dass eine Strasse zum Ziel führt, wenn diese mit dem Velo nicht für alle Altersstufen sicher mit dem Velo befahren werden kann, oder wenn ausreichend breite Trottoirs und sichere Querungen für Fussgänger\*innen (auch Kinder und alte Menschen) fehlen. Ebenfalls sollen durch geeignete bauliche Massnahmen sowohl temporäre, gesetzeswidrige Blockaden von Velostreifen und Trottoirs effizient verhindert als auch das Einhalten von Tempolimits in Quartierstrassen durchgesetzt werden.

Das Ziel "Klimaneutralität erzielen" ist zwingend mit einem Zieljahr und einem Absenkpfad zu konkretisieren. BastA! fordert, dass der (motorisierte?) Verkehr auf dem Kantonsgebiet bis 2030 klimaneutral sein muss, wie dies Städte wie Lausanne und Zürich bereits beschlossen haben. Zur Erreichung dieses Zieles darf nicht primär auf Massnahmen gesetzt werden, welche durch den Kanton nicht bzw. kaum beeinflusst werden können. Die Voraussetzung für umweltfreundliche Verkehrsmittel ist eine starke Reduktion des MIV, nicht die Elektrifizierung desselben. Anstatt auf eine Elektrifizierung oder auf Umweltzonen zu setzen, ist über die Verkehrsinfrastruktur der Modalsplit anzupassen und der Anteil des MIV deutlich zu senken. Ziel für den Modalsplit bis 2030: ÖV 40%, Fussverkehr 30%, Veloverkehr 25%.

## 4. Handlungsfelder

Sind die Handlungsfelder in der Mobilitätsstrategie notwendig und zweckmässig, um die definierten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektive Mobilitätsangebote erweitern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stadt der kurzen Wege verwirklichen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilität regional denken und gemeinsam lösen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

Mehrheitlich sind die Handlungsfelder sinnvoll, jedoch sind die darin aufgeführten Massnahmen teilweise nicht geeignet, passend oder ausreichend für die im Handlungsfeld genannten Ziele. Teilweise widersprechen sie den aufgeführten Zielen sogar.

Beim Handlungsfeld "Digitalisierung und Innovation" sind mehrheitlich Massnahmen aufgeführt, die BastA! nicht für zielführend hält. Innovation ist jedoch ein wichtiger Ansatz. BastA! erwartet, dass sich Basel-Stadt an den innovativen Städten in Europa orientiert und beispielsweise sog. 'Superblocks' wie Barcelona einführt, die Strasseninfrastruktur zugunsten des Velo- und Fussverkehrs umbaut, wie es viele holländische Städte oder Kopenhagen und neu auch Paris mit grossem Erfolg vormachen, und Verkehrspläne zur Unterbindung des Auto-Durchgangsverkehrs durch die Stadt einführt, wie es z.B. Gent vorbildlich zeigt. Die genannten Beispiele haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. BastA! erwartet von einer Mobilitätsstrategie, dass sie sich an guten Beispielen orientiert und nicht bloss einer zaghaften Weiterführung bestehender Massnahmen und -pläne entspricht.

## 5. Massnahmenplan

Ein umweltfreundliches Verkehrssystem kann nur mit einer Vielzahl von Massnahmen aus unterschiedlichen Bereichen erreicht werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb gemäss Kapitel 3 insgesamt 38 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete vor.

**5a** Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velofachstelle innerhalb der Verwaltung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veloverleihsystem Basel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5a1** Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

- Ja (weiter zur Frage 5a2)  
 Nein (weiter zur Frage 5b)  
 Keine Meinung (weiter zur Frage 5b)

**5a2** Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»?

Die aufgeführten Massnahmen reichen nicht aus, um die Ziele des USG und des Klimaschutzes (Netto Null) zu erreichen. Ein Kreuz bei "Eher Ja" ist so zu interpretieren, dass die Massnahme notwendig ist, sie jedoch nicht ausreicht.  
 Weitere Massnahmen:

- Quartiere müssen zu autofreien bzw. verkehrsberuhigten Quartierblocks (analog "Superblocks" in Barcelona) mit max. 20km/h und ohne Durchgangsverkehr entwickelt werden. Auf den Strassen um die Quartierblocks gilt generell Tempo 30.
- Klare Priorisierungen des Fuss/Velo- und öffentlichen Verkehrs gegenüber MIV, insbesondere bei der Flächenverteilung, Vortrittsregelungen (z.B. BGZ, Zebrastreifen) und der Schaltung von Lichtsignalen.
- Bis 2035 werden zusammenhängende Velo-Vorzugsrouten von 50km Länge realisiert und alle gefährlichen Knoten und Strecken saniert (Vgl. Velorouteninitiative).
- Das Konzept "Velostrasse" ist ungenügend und bewährt sich in der Realität nicht. Ein gelbes Velo aufmalen bringt noch keine attraktive und v.a. keine sichere Veloverbindung. Velostrassen sind grundsätzlich vom MIV und Autoparkplätzen zu befreien.
- Lücken im Netz (gemäss Teilrichtplänen) müssen in den nächsten drei Jahren unbedingt geschlossen werden.
- Trottoirs müssen breit genug und hindernisfrei sein, damit Menschen mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen auch bei hohem Fussgänger\*innenaufkommen nicht auf die Strasse ausweichen müssen bzw. Menschen mit Sehbehinderung nicht stolpern.
- Die Velofachstelle muss alle Bauprojekte des Kantons und der Gemeinden begleiten und ist für die Schaffung direkter und sicherer Veloverbindungen, die Durchsetzung der Normen und die rasche Beseitigung von Gefahrenstellen zuständig. Zudem dient sie als Ansprechstelle für Meldungen aus der Bevölkerung.
- Zum Veloverleihsystem ist eine Bedarfsanalyse durchzuführen und der Betrieb nur weiterzuführen, wenn es den Zielen des USG entspricht. E-Trotinett-Verleihsysteme sind in der heute bekannten Form zu verbieten.

**5b** Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Angebotsverbesserungen Tramnetz (inkl. Infrastrukturausbau)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebotsverbesserungen Busnetz (inkl. Infrastrukturausbau)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hindernisfreier Zugang zum ÖV (Umsetzung BehiG)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trieno (inkl. Infrastrukturausbau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ridesharing fördern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5b1** Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

- Ja (weiter zur Frage 5b2)
- Nein (weiter zur Frage 5c)
- Keine Meinung (weiter zur Frage 5c)

**5b2** Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»?

- BastA! unterstützt grundsätzlich den Tramausbau entsprechend Vorschlag IGÖV (<https://www.igoev-nordwestschweiz.ch/uploads/5/5/7/7/55774133/mk-tramnetz-2025-igoev-20190503-folien-sf.pdf>)

- ergänzend dazu: sofortige Umsetzung Tram 30 über Cityring, keine Etappierung Klein- und Grossbasel

- Bachgraben tram statt ZUBA-Planung: Das Bachgraben tram ist zügig voran zu treiben und den Bau der ZUBA durch BL abzulehnen.

- Gegenüber einer neuen Rheinbrücke im Bereich der Hochbergerstrasse steht BastA! eher kritisch gegenüber. Falls sie im Tramnetz als sinnvoll erachtet wird, muss sie autofrei sein und die Nutzung durch den MIV ist baulich zu verhindern.

- Buslinien grundsätzlich nicht durch Innerstadt, sondern zur Erschliessung der Quartiere und zum Anschluss an Tramlinien.

- Separate Tram- und Busspuren, Aufwertung (durch Aufhebung MIV-Spuren inkl. PP). Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, ist mit digitalen Mitteln (LSA-Steuerung) und Dosieranlagen ein vergleichbarer Effekt zu erzielen.

- Velowege sollen, wenn möglich, ausserhalb der Haltestellen geführt werden.

- BastA! unterstützt die Taktverbesserungen bei der S-Bahn und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, lehnt jedoch das Herzstück und den Bahnanschluss des Flughafens ab. Die Förderung des Flugverkehrs durch den Bahnanschluss des Flughafens widerspricht den Zielen des USG und muss gestoppt werden. Die enormen Ressourcen, die für das Herzstück benötigt würden, werden besser in den Ausbau des Tram- und Busnetzes und der Betriebszeiten gesteckt.

- Gratis U-Abo für alle Bewohner\*innen von Basel-Stadt

**5c** Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Förderung von Quartierparkings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kleine Fahrzeuge fördern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Shared Mobility fördern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sofortmassnahmen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autofrei erleben	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5c1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?**

- Ja (weiter zur Frage 5c2)
- Nein (weiter zur Frage 5d)
- Keine Meinung (weiter zur Frage 5b)

**5c2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»?**

- Die Aufhebung von Fahrspuren und die Schaffung von verkehrsberuhigten „Superblocks“ als Begegnungszonen ohne Durchgangsverkehr nach dem Vorbild von Barcelona sind als eigenständige und zentrale Massnahmen in die Strategie aufzunehmen und mit konkreten und messbaren Zielen zu versehen.

- Weitestgehende Reduktion der MIV-Flächen - mindestens 10% weniger innert 10 Jahren. Umnutzung der Flächen für alle anderen Verkehrsmittel und Bäume).

- 'Autofreies Leben' muss zum Standard für zukünftige Bebauungspläne und Transformationsareale werden.

- Jegliche Subventionierung des Autoverkehrs durch die Förderung von Parkings widerspricht den Zielen der Strategie.

- Preise der Parkraumbewirtschaftung sind auf das Niveau anzuheben, welches Boulevardrestaurants für die Nutzung der Allmend bezahlen (88.-/m²). Der Nutzen grössenabhängiger Parkkartengebühren rechtfertigt den bürokratischen Aufwand nicht. Wildparken auf Trottoirs und Velostreifen ist durch bauliche Massnahmen (z.B. Pollern) zu verhindern.

- BastA! lehnt die Schaffung von "Kleinparkplätzen" für Autos ab. Auf keinen Fall darf die Reduktion der Parkplatzgrössen dafür genutzt werden, zusätzliche Autoparkplätze zu erstellen und damit den Autoverkehr zu fördern.

- Wir lehnen die Förderung von E-Trottis und Mini-Autos (Emuu etc.) ab. Verleihsystemen müssen nachweisen, dass die Systeme dazu dienen, den MIV-Anteil zu senken.

**5.4 Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?**

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Öffentliche Räume aufwerten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzung Tempo 30-Konzept	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einrichtung weiterer Begegnungszonen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konzept städtischer Güterverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5d1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?**

- Ja (weiter zur Frage 5d2)
- Nein (weiter zur Frage 5e)
- Keine Meinung (weiter zur Frage 5e)

**5d2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»?**

- Es fehlen weitgehend Massnahmen zur Umsetzung der Stadt der kurzen Wege. Dafür müssten Quartiere / Siedlungen mit gemischten Nutzungen gefördert werden. Der Fokus muss daher auf der Aufwertung von Quartierzentren sowie der Verkehrsberuhigung liegen.

- Es fehlt ein gesamtstädtisches Konzept mit konkreten Massnahmen und messbaren Zielen zur Schaffung verkehrsbefreiter Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität für Gastronomie, Kleingewerbe, Märkte und Grünflächen mit Bäumen.

- Flächendeckender Plan für verkehrsberuhigte Quartierblocks (analog "Superblocks" in Barcelona) mit max. 20km/h und ohne Durchgangsverkehr in allen Quartieren.

- Gestaltungskonzept Innenstadt: Das Konzept ist bereits veraltet. Anstatt reinen "Verschönerungsmassnahmen" sind die Umgestaltungen zur Anpassung an die zunehmende Klimaerhitzung und zur Erhaltung der Lebensqualität zu nutzen. BastA! fordert grossflächigen Entsiegelung, Begrünungen und Beschattungen.

- Konzept städtischer Güterverkehr: Das Konzept ist weiterzuentwickeln und muss darauf ausgerichtet werden, den Güterverkehr im Kanton soweit wie möglich ohne Last- und Lieferwagen abzuwickeln. Es sind Flächen zu reservieren für den Umlad vom Zug auf stadtvträglichen Güterverkehr mit (grossen) Cargo-Bikes und Cargo-Trams.

**5e** Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Ausbau Ladestationen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weitere Förderung Elektrofahrzeuge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umweltzonen anstreben	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aktionsprogramm «Basel unterwegs»	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Förderung autofreie Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5e1** Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»?

- Ja (weiter zur Frage 5e2)
- Nein (weiter zur Frage 5f)
- Keine Meinung (weiter zur Frage 5f)

**5e2** Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»?

- Es sind Massnahmen zu erarbeiten, die tatsächlich zu Netto Null bis 2030 oder allerspätestens 2040 führen. Die in diesem Kapitel aufgeführten Massnahmen tun dies nicht und sind teilweise sogar kontraproduktiv.
- In der Analyse der Mobilitätsstrategie wird klar aufgezeigt, dass Elektroautos weder umweltfreundlich, noch flächeneffizient oder klimaneutral sind. Sie können deshalb nicht Teil einer Strategie zur Umsetzung des USG und zur Erreichung von Netto-Null sein. Für die Energiewende im Verkehr stehen an erster Stelle die Reduktion des Verkehrs und die Verlagerung des MIV auf den Fuss-, Veloverkehr sowie ÖV. Nur der restliche MIV ist zu elektrifizieren.
- Bei Grenzwertüberschreitungen der Luftverschmutzung und des Lärms sind automatische Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität und Gesundheit umzusetzen, bis die Grenzwerte eingehalten werden: (temporäre) Befreiung der Strassenzüge vom Autoverkehr, Spurreduktion oder Temporeduktion.
- BastA! lehnt Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund sowie Subventionen und Förderbeiträge für Elektrofahrzeuge ab. Die Ladeinfrastruktur in staatlichen Parkhäusern muss über die Nutzungsgebühren finanziert werden.
- Beim Ersatz von Fahrzeugen des Kantons und staatsnaher Betriebe muss zunächst geprüft werden, ob der Zweck auch zu Fuss, mit Velo oder ÖV abgedeckt werden könnte. Wenn dies nicht der Fall ist, muss die Nutzung von Sharing-Angeboten geprüft werden. Erst wenn nachgewiesen ist, dass der Zweck nur durch die Anschaffung eigener motorisierter Verkehrsmittel erfolgen kann, sind eigene Elektrofahrzeuge anzuschaffen.
- Umweltzonen: Im Sinne der 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) sind Umweltzonen nur in 3. Priorität zu verfolgen. Entscheidender ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch 1. eine Stadt der kurzen Wege und Aufwertung der Aufenthaltsqualität und 2. Verlagerung auf Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr. Wenn Umweltzonen möglich werden, sind sie auf das gesamte Kantonsgebiet auszuweiten und nicht bloss für einzelne Strassen einzuführen.
- Transformationsareale sind autofrei zu gestalten. Entsprechende Vorgaben sind in den Verträgen mit Investor\*innen und den Bebauungsplänen festzusetzen.

**5f** Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Regionales Verkehrsmanagementkonzept	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionales Veloroutennetz	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regionales Güterverkehrskonzept	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trimodales Containerterminal Basel Nord	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherstellung HLS-Kapazitäten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilitätsfonds	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5f1** Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»?

- Ja (weiter zur Frage 5f2)
- Nein (weiter zur Frage 5g)
- Keine Meinung (weiter zur Frage 5g)

**5f2** Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»?

- Regionales Verkehrsmanagementkonzept: Es ist sinnvoll, das Verkehrsmanagementsystem regional zu denken. Ausserdem ist die Strategie der Verkehrslenkung Basel (ist jedoch) grundsätzlich zu überarbeiten. Anstatt auf möglichst hohe Autoverkehrskapazität ("Verkehrsfluss") zu zielen, ist die Belastung der Siedlungen durch den MIV mittels Dosierablagen (Ablagen oder Anlagen?) an allen Zufahrtsstrassen nach Basel-Stadt zu minimieren.

- Das regionale Güterverkehrskonzept muss darauf abzielen, den Güterverkehr soweit wie möglich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Zug, Cargo-Velo, Cargo-Tram) abzuwickeln. Zudem ist auf eine Reduktion des Konsums abzu zielen, anstatt das Konzept an stetig wachsenden Güterverkehrsmengen auszurichten.

- Trimodales Containerterminal Basel Nord: Das Containerterminal Basel Nord führt nicht zu einer Umverlagerung auf die Schiene, sondern zu einem Ausbau der Transportkapazitäten und damit zu einer grundsätzlichen Mehrbelastung - auch von Quartierstrassen.

- Der Ausbau von HLS-Kapazitäten widerspricht diametral den Zielen des USG und Netto-Null. BastA! erwartet, dass sich der Regierungsrat beim Bund und angrenzenden Kantonen vehement für eine Reduktion anstatt einem weiteren Ausbau von MIV-Kapazitäten einsetzt.

- Die Förderung des MIV wird abgelehnt. Sie widerspricht den Zielen des USG. Entsprechend wird die Finanzierung von Parkings, Ladestationen und den Kauf von Autos und Lieferwagen durch den Mobilitätsfonds abgelehnt.

**5g** Sind die aufgeführten Massnahmen zum Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen» notwendig und zweckmässig, um die gesetzten Ziele zu erreichen?

	Ja	Eher ja	Eher nein	Nein	Keine Meinung
Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trendbeobachtung im Strassenverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road Pricing testen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mobilitätsbonus einführen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5g1 Fehlen Massnahmen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

- Ja (weiter zur Frage 5g2)
- Nein (weiter zur Frage 6)
- Keine Meinung (weiter zur Frage 6)

5g2 Welche Massnahmen fehlen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»?

- Basel soll sich von anderen Städten, die bereits an der Umsetzung einer 'Mobilität der Zukunft' sind, inspirieren lassen. Dazu gehören insbesondere die Schaffung von stark verkehrsberuhigten und vom Durchgangsverkehr befreiten Quartiere, die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit für den MIV, die Verbesserung der Infrastruktur von Fuss- und Veloverkehr und Angebotserweiterungen beim öffentlichen Verkehr.

- Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept: Die Einführung von Dosierungsanlagen ist längst überfällig und äusserst wirksam. Sie muss aber an sämtlichen Einfallsachsen eingeführt werden und nicht nur an vier. Die Verkehrslenkung ist stärker auf die Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten. Verabschiedung von der Idee, dass Lichtsignalanlagen (LSA) auf maximale MIV-Kapazität ausgerichtet werden müssen. Diese sollen hingegen zur Bevorzugung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs eingesetzt werden.

- Beobachtung von Trends ist keine Massnahme! Mit den genannten Beispielen Digitalisierung und autonomes Fahren wird auf die falschen Ansätze gesetzt. Autonomes Fahren führt ohne flankierende Massnahmen sogar zu einer Verstärkung des Problems.

- Road Pricing: Anstatt auf rechtliche Grundlagen seitens Bund für ein mögliches Road Pricing zu warten, müssen bestehende Fehlanreize wie zu günstige Parkkarten möglichst rasch aufgehoben werden. Da nur sehr geringe Chancen für die Einführung von Road oder Mobility Pricing in den nächsten zehn Jahren bestehen, sollte sich die Mobilitätsstrategie auf Massnahmen in Kompetenz des Kantons bzw. der Städte fokussieren.

## 6. Wirkung

Denken Sie, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen die gesteckten Ziele erreicht werden?

	Voraussichtlich vollständig erreicht	Zu grossen Teilen erreicht	In geringem Masse erreicht	Überhaupt nicht erreicht	Keine Meinung
Erreichbarkeit erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klimaneutralität erzielen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lebensqualität steigern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

- Aufgrund der fehlenden konkreten Ziele und der inexistenten Wirkungsschätzung der Massnahmen, lässt sich die Wirkung nicht genau abschätzen. Es ist nicht einmal sicher, ob die Strategie einen spürbaren Einfluss auf die Treibhausgasemissionen und die Ziele des USG hat.

- Es ist aber offensichtlich, dass das Ziel der Klimaneutralität nicht erreicht wird. Dies ist umso erstaunlicher, als es hier einen klaren Regierungsratsbeschluss für Klimaneutralität bis 2040 und eine hängige Initiative für Klimagerechtigkeit bis 2030 gibt. Die Mobilitätsstrategie ist in der vorliegenden Form untauglich zur Erreichung beider Ziele.

- Mit der Umsetzung der Mobilitätsstrategie ist eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten, wobei diese kaum genügen wird, um das Unterwegssein (die Mobilität?) für alle Menschen sicher zu machen. BastA! fordert eine "Vision Zero", also das Ziel, keine Verkehrstoten in Basel-Stadt mehr zu erleiden und analog der Städte Helsinki und Oslo gezielt und entschlossen darauf hinzuarbeiten.

- Es gibt einige Massnahmen, die eine Steigerung der Lebensqualität erwarten lassen (z.B. Tempo 30 und BGZ). Die Mobilitätsstrategie beinhaltet jedoch keine Antwort auf die zunehmende Hitze in der Stadt und die zwingend notwendige Entsiegelung, Begrünung und Beschattung von Strassen und Plätzen. Die Ansätze des Stadtklimakonzepts sind zwingend in die Mobilitätsstrategie zu integrieren und Strassenflächen konsequent zugunsten von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr, sowie Grünflächen mit Bäumen umzuwandeln. In den nächsten 10 Jahren sind mindestens 10% der MIV-Flächen umzuwandeln.

## 7. Weitere Anmerkungen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf der Mobilitätsstrategie?

### Kommentar:

Es sind klare Ziele mit ambitionierten Fristen zu formulieren, deren Erreichung überprüft werden kann:

- Zielerreichung Netto Null im Verkehr bis 2030. Die Mobilitätsstrategie muss auf dieses Ziel ausgerichtet werden und danach beurteilt werden.
- Ziel Modalsplit bis 2030: ÖV mind. 40%, Fussverkehr mind. 30%, Veloverkehr mind. 25%
- Weitestgehende Reduktion der MIV-Flächen - mindestens Reduktion um 10% innert 10 Jahren. Umnutzung der Flächen für alle anderen Verkehrsmittel und Bäume).

BastA! fordert deshalb, dass prioritär folgende Punkte zusätzlich in die Mobilitätsstrategie aufgenommen werden:

- Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten: Entscheidend ist die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs durch 1. eine Stadt der kurzen Wege und Aufwertung der Aufenthaltsqualität und 2. Verlagerung auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr.
  - Generelle Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr gegenüber motorisiertem Güter- und Individualverkehr.
  - Verbesserung der Infrastruktur für Fussgänger\*innen, Velofahrende, Tram und Bus. Verhinderung von Konfliktsituationen durch Entflechtung, bauliche Massnahmen und Verkehrsmanagement.
  - Flächendeckender Plan für verkehrsberuhigte Quartierblocks (analog "Superblocks" in Barcelona) mit max. 20km/h und ohne Durchgangsverkehr in allen Quartieren. Innerhalb der Quartiere sind die Strassen entweder komplett Privatauto-frei oder wo dies nicht möglich ist, zu Begegnungszonen umgestaltet. Auf den Strassen um die Quartierblocks gilt generell Tempo 30. Transformationsareale sollen ab jetzt nach diesem Prinzip entwickelt und die Strassenräume bestehender Quartiere umgestaltet werden. Als Zwischenschritt sind Velostrassen vom Auto-Durchgangsverkehr zu befreien.
  - Der Güterverkehr soll stadtverträglich und soweit wie möglich mit Cargo-Bikes und Cargo-Trams abgewickelt werden.
- Generell: Ziel weniger Konsum statt immer mehr Güterverkehr.
- Sofortige Umsetzung Tram 30 über Cityring, keine Etappierung Klein- und Grossbasel
  - Gratis U-Abo für alle Bewohner\*innen von Basel-Stadt
  - Konzept zur allgemeinen Begrünung und Entsiegelung des öffentlichen Raumes
  - Konzept zur Partizipation der Quartierbevölkerung bei der Gestaltung aller Allmendflächen

BastA! fordert den konsequenter Verzicht auf Projekte und Massnahmen, die den Zielen des USG und der Klimaneutralität widersprechen:

- Jegliche Art von Subventionen für Elektromobilität
- Ausbau Autobahn und generell Ausbau Kapazität für Autoverkehr (z.B. ZUBA, Rheintunnel)
- Subventionierung von Parkhäusern