

Mobilität im Kanton Basel-Stadt

Ein Positionspapier der Liberal-Demokratischen Partei Basel-Stadt (LDP)

Kaum ein politisches Thema wird im Kanton so kontrovers diskutiert wie die Verkehrspolitik. Richtig wäre es, den Begriff «Verkehr» durch «Mobilität» zu ersetzen. Seit Jahren wird um Parkplätze, Tramlinien, Geschwindigkeits-Einschränkungen, Velowege und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gestritten.

Regierungsrat und Grosser Rat berufen sich auf diverse Volksbeschlüsse, darunter auch solche, die aus einer Zeit stammen, in welcher Erkenntnisse über die Stadt-Mobilität der Zukunft nicht bekannt waren. Es gibt einige Grundlagenpapiere und Konzepte des Kantons. Zudem fordern Verbände und Interessensgruppen immer wieder Änderungen in der Verkehrspolitik. Erst neulich fordert beispielsweise die neu formierte «Allianz Mobilität und Umwelt» unter anderem die flächendeckende Einführung von Tempo 30.

Was aus Sichtweise der LDP jedoch fehlt ist eine ganzheitliche Betrachtungsweise zum Thema Mobilität im Kanton und in der Region Basel. Die LDP setzt sich dafür ein, die «Pflasterlipolitik» zu verlassen und den Planungsfokus ganzheitlich auszurichten und einem weiten Planungshorizont zu unterstellen.

Dazu hat die LDP vorliegendes Positionspapier entwickelt, welches eine Auslegeordnung der wichtigen Themen bietet, diese kritisch beurteilt und mit konkreten Verbesserungsvorschlägen aufwartet.

Inhalt

Kritikpunkte an der derzeitigen Verkehrspolitik.....	3
Fehlende Gesamtstrategie	3
Rückständige Verkehrsträger und Mobilitätssysteme.....	4
Beitrag der LDP für eine Verbesserung	4
Öffentlicher Verkehr (ÖV).....	5
Schienengebundener öffentlicher Verkehr	5
Chancen des Herzstücks nutzen	6
Schienengebundener öffentlicher Verkehr	6
Individueller Motorfahrzeugverkehr (MIV)	6
Ergänzungen des Strassennetzes rasch realisieren	6
Beendigung des Parkplatz-Streits	7
Bedingungen für die Aufhebung von Parkplätzen	7
Smart Parking, automatisiertes Parking	8
Geschwindigkeitsbeschränkungen	8
Pendlerverkehr aus der in- und ausländischen Region	9
Mobility Pricing.....	9
Velo- und Fussgängerverkehr:	9
Verkehrskurse für Velofahrerinnen und Velofahrer.....	10
Fussgänger schützen.....	10
Weitere Punkte	11
City Logistik.....	11
Dauer von Baustellen reduzieren	11
Neue Wohnquartiere: Fokus auch auf die Mobilität!.....	11
Konkrete Forderungen der LDP:	12

Kritikpunkte an der derzeitigen Verkehrspolitik

Fehlende Gesamtstrategie

Die kantonale Verkehrspolitik zeichnet sich nicht durch ganzheitliche Planung mit etappenweiser Umsetzung aus, wir stellen eher eine «Pflästerlipolitik» fest. Plant man zum Beispiel ein neues Stadtquartier, muss zur Erschliessung eine Tramverbindung geschaffen werden, Varianten werden nicht geprüft.

Bei den bisherigen Planungen ist die Umgebung der Stadt Basel mit unseren Landgemeinden Riehen und Bettingen, den Vorortgemeinden des Baselbiets und des Dorneck sowie den grenznahen Gemeinwesen in Deutschland und Frankreich nicht oder ungenügend einbezogen worden. Das ist falsch und unsensibel gegenüber der Nachbarschaft des Kantons.

Nicht befriedigend ist die geplante Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Lössrach und Basel durch Riehen. Die Bedürfnisse Riehens wurden bei den Vereinbarungen nicht berücksichtigt, was sich nun in massivem Widerstand in der Landgemeinde manifestiert.

Gesamtheitliche Überlegungen betreffend Finanzierung des Verkehrssystems werden nicht angestellt. Eine kantonale Strassenrechnung und Angaben zu den unterschiedlichen Kostendeckungsgraden der einzelnen Verkehrsträger sucht man vergebens.¹ Offenbar geht man weiterhin davon aus, dass der motorisierte Strassenverkehr weitgehend selbst für seine Kosten aufkommen soll, während die Steuerzahlenden den ÖV zu einem grossen Teil und den sogenannten Langsamverkehr vollständig finanzieren müssen. Volkswirtschaftliche Kosten von Staus werden ebenso wenig in die Überlegungen einbezogen wie die Mehrkosten von ÖV-Linien auf Tempo 30 Abschnitten oder die volkswirtschaftlichen Kosten von BVB-Betriebsunterbrüchen, z.B. bei wöchentlich wiederkehrenden Demonstrationen.

Konzeptlos erscheint auch der Ausbau des Tramnetzes, es scheint das Motto zu herrschen: «Wo noch keine Schienen liegen, müssen unbedingt welche hin!».

Kein Konzept ist auch bei der Parkraumpolitik feststellbar. Mit verschiedenen Begründungen werden Parkplätze aufgehoben, einmal aus Gründen der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr, dann als Kompensation für ein im Bau oder erst in Planung begriffenes Parkhaus, wegen einer optisch motivierten Umgestaltung eines Strassenzuges oder unter Berufung auf eine Jahre zurückliegende Volksabstimmung.

Die neuesten Erkenntnisse mit Auswirkungen auf die Mobilität, welche in der Zeit der Pandemie gewonnen werden konnten, wie bspw. das Arbeiten im Home Office, fließen nicht in staatliche Planungen ein.

Auch der «Entwurf einer neuen Mobilitätsstrategie», der vom Bau- und Verkehrsdepartement in Vernehmlassung gegeben wurde, genügt den Anforderungen an eine

¹ Auf der Website des Statistischen Amtes gibt es keine Angaben über die Finanzierung des Verkehrssystems. Weder im WSD noch BVD noch im BVD gibt es eine Stelle, die sich mit Verkehrswirtschaft und -finanzierung befasst.

künftige Regelung der Mobilität in Basel, Riehen, Bettingen und der Region im In- und Ausland in keiner Weise. Die LDP fordert eine grundlegende Überarbeitung.

Rückständige Verkehrsträger und Mobilitätssysteme

Aus der Sicht der LDP wird bei allen bisherigen Beschlüssen und Grundlagendefinitionen der Tatsache nicht oder zu wenig Rechnung getragen, dass der Mobilitätspolitik eine starke Dynamik eigen ist; die bisherigen Arbeiten gehen von Erfahrungen mit fossilen Antriebssystemen, Fahrzeugen im Privateigentum und schienengebundenem Öffentlichen Verkehr (ÖV) aus. Völlig unberücksichtigt bleiben autonomes Fahren, smart mobility und City-Logistik, sowie flexibel einsetzbare Fahrzeuge für den ÖV.

Ebenfalls unberücksichtigt bleiben bisher die immer stärker aufkommenden neuen Individual-Fahrmittel wie Roller, Trottinetts und Miet-Bikes. Stattdessen werden einerseits unkoordiniert Konzessionen, aber kaum Auflagen für andere, bereits bestehende Anbieter erteilt. Auch ist die Rechtslage sehr schwammig, was zu Rechtsunsicherheiten führt.

Beitrag der LDP für eine Verbesserung

Die LDP möchte mithelfen, einen Ausweg aus der jahrelang andauernden und auch polemisch geführten Diskussion zu finden und damit dem verkehrspolitischen Treten an Ort ein Ende bereiten. Die LDP wehrt sich gegen die Moralisierung in der Verkehrspolitik: es gibt keine «guten» und «bösen» Verkehrsmittel, sondern nur geeignetere oder ungeeignetere, je nach Fahrstrecke und Fahrzweck.

Die LDP will dazu beitragen, dass Befürworter und Gegner des Parkplatzabbaus ihre Wagenburgen verlassen und gemeinsam Lösungen suchen für den ruhenden Verkehr, den es trotz aufkommender Car-Sharing-Modelle und emissionsfreier Antriebsarten noch lange geben wird. Wenn der Kanton in den nächsten 20 Jahren hinsichtlich der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner weiterwachsen soll, müssen auch Überlegungen angestellt werden, wie im beschränkt zur Verfügung stehenden Raum die Mobilität für noch mehr Menschen als bisher organisiert und geregelt werden soll.

Die LDP setzt sich ein für ein konfliktfreies Nebeneinander von Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr mit Auto, Velo oder zu Fuss.

- Dazu braucht es eine breit angelegte Diskussion und nicht nur zeitweise Ausmarchungen bei der Behandlung von Vorlagen oder Vorstössen im Parlament oder bei Volksabstimmungen.
- Eine periodische Überprüfung der Mobilitätspolitik muss mit Blick auf die rasante technische Entwicklung institutionalisiert werden.
- Neben Vorstössen, die gezielt Verbesserungen beantragen, wird die LDP eine Sondersitzung des Grossen Rates zum Thema «Mobilität im Kanton und in der Region» (Arbeitstitel) beantragen. Es ist auch denkbar, eine solche Veranstaltung gemeinsam mit dem Landrat des Kantons Basel-Landschaft oder mit dessen Planungskommission durchzuführen. Danach muss versucht werden, bestehende Konflikte an Runden Tischen zu lösen. Im überschaubaren Stadtkanton

muss es möglich sein, gemeinsam Lösungen zu finden – auch unter Beizug der Nachbargemeinden.

- Der seit Jahren andauernde Streit um Parkplätze muss konstruktiv beendet werden. Auch mit umweltfreundlicheren Antriebssystemen bleibt das Auto ein wichtiger Player im Individualverkehr. Eine Regelung der Abstellflächen ist zeitnah zu treffen; Kompromisse sind gefragt.
- Vernachlässigt wird auch der Fussgänger-Verkehr. Der Sicherheit der langsamsten Verkehrsteilnehmenden, darunter auch viele ältere Menschen, muss grösseres Gewicht beigemessen werden.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Schienegebundener öffentlicher Verkehr

Das Tram hat heute im ÖV eine grosse Bedeutung. Es wird jedoch in Basel immer noch betrieben wie ein Verkehrsmittel aus dem vorletzten Jahrhundert (1895). In einer Zeit, in welcher der öffentliche Raum an Bedeutung gewinnt, muss man sich zwingend die Frage stellen, ob die Beanspruchung des öffentlichen Raums durch den flächenintensiven und inflexiblen Schienenverkehr richtig ist. Die Beispiele geplanter neuer Tramlinien durch den Petersgraben und den Claragraben führen zu Konflikten mit der bisherigen Nutzung dieser Strassenzüge und ihrer Umgebung. Der Schienenverkehr nimmt zu viel des öffentlichen Raums in Anspruch, der anderen nicht zur Verfügung steht. Die heutige Tramsituation in der Innenstadt ist unbefriedigend. Am Barfüsser- und Marktplatz sind Fussgängerinnen und Fussgänger mit der «grünen Wand» konfrontiert, wenn sie den Platz überqueren wollen. Am Steinenberg stauen sich oft Trams wegen der Zufahrtslinien aus dem Leimental.

Vorstösse der Jungliberalen (JLB) und im Parlament forderten eine «Variante U-Tram zur Entlastung der Innenstadt» und eine damit verbundene Variantenprüfung zur Weiterentwicklung des Tramverkehrs insbesondere im Perimeter Barfüsserplatz bis Schifflande. Das Ansinnen diesen Abschnitt von Trams zu befreien und die Linien unterirdisch zu führen, wurde in der Vergangenheit immer wieder geprüft. Schon 1929 forderte Ferdinand Musfeld-Imhof «der Tram im Birsigtunnel». Es mag sein, dass die Umsetzung eines solchen zeit- und baustellenintensiven Vorhabens sehr aufwändig wäre, mit Blick auf den Gewinn für die Innenstadt vom Barfüsserplatz über die Falknerstrasse und die Gerbergasse bis zum Marktplatz müssen aber solche Überlegungen zwingend angestellt werden. Dabei sind auch Möglichkeiten der Anbindung an das Herzstück zu prüfen.

Der Aeschenplatz mit Tramlinien aus und in vier Richtungen ist verkehrstechnisch höchst problematisch, die angedachte neue Linienführung vom St. Jakobs-Denkmal her durch die Gartenstrasse ist keine zufriedenstellende Lösung. Dazu gibt es einen vielversprechenden Variantenvorschlag des Gewerbeverbands und der IGÖV, welcher vertieft werden sollte.

Die Situation am Bahnhof SBB ist schlecht und unübersichtlich. Wegen des ungeordneten Nebeneinanders von Tram, Bus und auch Veloverkehr ist sie für Fussgänger gefährlich. Eine Verbesserung der Verkehrslinien und Fussgängerzonen am Centralbahnplatz ist daher unumgänglich. Dazu gehört auch eine zentrale Übersicht aller Tram- und Busverbindungen, wie dies im Bahnhof bereits umgesetzt ist.

Chancen des Herzstücks nutzen

Die Planung und vor allem die Realisierung des Herzstücks bietet dem Kanton und der Region grosse Chancen. Voraussetzung ist aber, dass nicht bloss an die Durchmesserlinie gedacht wird, sondern auch an Anschlüsse zur Erschliessung anderer Stadtteile und an die Substituierung oberirdischer Tramlinien zur Entlastung der Innenstadt. Voraussetzung für den Erfolg sind kurze, bequeme und leistungsfähige Umsteigewege zwischen den S-Bahnstationen und den Bus- und Tramhaltestellen.

Schienuengebundener öffentlicher Verkehr

Die Digitalisierung wird die Mobilität stark verändern. Es gibt Hochschulen, welche sich mit Smart Mobility beschäftigen. Forschungsergebnisse solcher Institute müssen zwingend in die Planung der städtischen Mobilität der Zukunft einbezogen werden. Für den ÖV stehen bereits heute emissionsfreie schienuengebundene Fahrzeuge zur Verfügung. Sie haben den grossen Vorteil, flexibel eingesetzt werden zu können. Bei Störungen des Verkehrs sind solche Busse flexibel und können leichter umgeleitet werden. Auch bei temporären hohen Fahrgast-Frequenzen zwischen zwei Stationen einer Linie sind schienuengebundene Fahrzeuge geeigneter, weil sie nicht bis zur Endstation fahren müssen, um wenden zu können. Gerade bei der Planung neuer Stadtgebiete etwa im Norden der Stadt muss der bestehende Reflex, dafür eine neue Tramverbindung zu schaffen, hinterfragt werden.

Es ist eine nicht nachvollziehbare Unterlassung, wenn in einer sogenannten «Neuen Mobilitätsstrategie» Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs, die keine Schienen brauchen, unerwähnt bleiben.

Individueller Motorfahrzeugverkehr (MIV)

Einigkeit herrscht über alle Parteigrenzen hinweg hinsichtlich der Notwendigkeit zur Reduktion des Schadstoff-Ausstosses der Motorfahrzeuge. Das ist aus Sicht der LDP zwingend.

Dabei ist zu beachten, dass eine Verflüssigung des Verkehrs tauglich ist, die Emissionen zu senken. Wenn sich aber lange Autokolonnen hinter Bus- oder Tramhaltestellen auf der Fahrbahn bilden, erhöht dies den Schadstoff-Ausstoss (Buslinien Wettsteinplatz bis Zoll Grenzach, Tram 14 Zeughaus bis St. Alban-Anlage etc.) Diese Art der Priorisierung des ÖV verursacht einen grösseren Schadstoff-Ausstoss.

Ergänzungen des Strassennetzes rasch realisieren

Das Rückgrat des Basler Strassennetzes bilden die Ost- und Nordtangente. Der Rheintunnel ist eine dringend notwendige Ergänzung. Nur damit können die Staus auf der

Osttangente, die zu Luftverschmutzung und Überlastung der angrenzenden städtischen Strassen führt, vermieden werden. Der Rheintunnel ist so rasch als möglich zu realisieren. Dasselbe gilt für den Zubringer Allschwil, ohne den das Hegenheimerquartier weiter im Verkehr erstickt.

Ebenfalls ist der Gundelitunnel, eigentlich «Autobahnanschluss Basel City», welcher seit den 1960er-Jahren diskutiert wird, wieder in die Gesamtplanung miteinzubeziehen. Die LDP sieht Vorteile in einem geschlossenen Autobahnring, denn dieser bringt dringend benötigte «Ausweichrouten» und «Kapazitätsreserven». Auch hier wäre eine ganzheitliche Variantenprüfung angezeigt.

Beendigung des Parkplatz-Streits

Der Grosse Rat hat die Errichtung von Ladestationen für elektrisch betriebene Autos beschlossen. Das ist richtig, dennoch handeln Grosse Rat und Regierungsrat inkonsequent. In den nächsten Jahrzehnten wird es weiterhin private Autos geben, zunehmend mit umweltfreundlichem Antrieb. Dies, obwohl der Trend hin zu teilzeitlicher Nutzung von Autos, die nicht im Privateigentum stehen, erkennbar ist. Wir befinden uns in einer Übergangszeit, die einige Jahrzehnte dauern wird. Diese privaten Fahrzeuge brauchen Raum für ihre Bewegung und für die übrige Zeit, in der sie stillstehen. Das gilt auch für Fahrzeuge, die allen zur Verfügung stehen; auch diese stehen zeitweise still. Deshalb braucht es eine Alternative zum heutigen Vorgehen beim Abbau von Strassen- und Parkfläche.

Vor zwei Jahrzehnten organisierte der Regierungsrat eine Mitwirkungsplattform «Werkstadt Basel». Unter anderem kam da die Idee auf, Parkraum oberirdisch aufzuheben und die Fläche unterirdisch in Quartierparkings zu kompensieren. Leider blieb es bei der Idee. Weisse Zonen wurden zum Vorteil der Anwohnenden in Blaue Zone umfunktioniert, das gratis zeitlich unbeschränkt Parkieren so beendet. Die zarten Ansätze zum Bau solcher privater Quartierparkings wurden durch eine Flut von Einsprachen, Fundamentalopposition einzelner Parteien und durch unmutige Zurückhaltung von BVD und Regierungsrat zunichte gemacht. Das Landhofparking hätte zur Pionierlösung werden können, wie in einem Quartier mit vorwiegender Wohnnutzung und anerkanntem Parkplatzmangel Strassen attraktiver gestaltet werden könnten, weil der ruhende Verkehr unter den Boden verlegt wurde.

Ein unrühmliches Kapitel nicht nur in der Verkehrspolitik, sondern auch in der Kantonspartnerschaft mit Basel-Landschaft stellt die Verhinderung der Erweiterung des Parkings des Universitätskinderspitals unter der Tschudi-Matte dar. Wenn zwei Kantone gemeinsam eine Kinderklinik mit einem Standort in der Stadt betreiben, braucht es Parkraum für die Autos der Eltern, die ihr Kind bestimmt nicht mit dem ÖV aus Basel-land ins Spital in der Stadt bringen. Auch hier tritt das federführende Bau- und Verkehrsdepartement unrühmlich zögerlich in Erscheinung.

Bedingungen für die Aufhebung von Parkplätzen

Die LDP unterstützt die partielle Aufhebung von Parkplätzen oberirdisch unter folgenden Voraussetzungen:

Vor der Aufhebung muss der entsprechende Parkraum im Quartier zu erschwinglichen Preisen bereitstehen, für das Gewerbe braucht es nach wie vor genügend grosse oberirdische Parkfläche, ebenso für die Fahrzeuge mobilitätseingeschränkter Personen und – je nach Standort auch für Geschäfte mit regem Kundenverkehr und nicht leicht zu transportierender Ware. Ein weiterer Parkplatzabbau ohne den verbindlichen Bau, der in Aussicht gestellten Quartierparkings, ist nicht weiter hinzunehmen.

Es ist hilfreich und nötig, dass periodisch von der zuständigen Dienststelle des Kantons erhoben wird, wo in welcher Anzahl Parkplätze in privaten Einstellhallen zur Verfügung stehen und diese Angaben auch veröffentlicht würden. Der durch Aufhebung der oberirdischen Parkierfläche gewonnene Raum muss zum Freiraum, der öffentlich nutzbar ist, umgestaltet werden.

Smart Parking, automatisiertes Parking

Um den Parksuchverkehr zu vermindern, sollten vermehrt digitale Instrumente eingesetzt werden: Hilfsmittel für das Sharing von Parkflächen die zu vermieten sind (auch private Parkplätze), Anzeige örtlich verfügbarer Parkplätze auf der Allmend und in Garagen und bequeme Reservationsmöglichkeiten von Parkplätzen in öffentlichen Parkhäusern.

Smarte Autos werden vermehrt auch smart parken können (Automated Valet-Parking).² Darunter versteht man das autonome Einparken in Parkgaragen. Weil sich die Autos ohne Abstände zum Türöffnen und abhängig von ihrer Grösse kompakt einparken, ist die Fahrzeugdichte grösser und die Platzausnutzung 20 % besser. Bei zunehmender Verbreitung der smarten Autos können die einzelnen Geschosse privater oder öffentlicher Parkhäuser sukzessive für das smart Parking umgewandelt werden.

Pilotversuche für derartige Systeme sind zu fördern und bei der Planung von Parkings zu berücksichtigen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsreduktionen sind angezeigt, wenn es die Verkehrssicherheit gebietet oder wenn der Lärmpegel gesenkt werden soll. Weil sich beide Kriterien im Laufe des Tages ändern können, sind Geschwindigkeitsreduktionen vermehrt dynamisch anzusetzen, was auch den CO₂ Ausstoss reduzieren kann. Letzteres ist auf eine Studie zurückzuführen, welche besagt, dass Autos mehr CO₂ emittieren, wenn sie über lange Strecken mit Tempo 30 bewegt werden. Ein Beispiel für eine solche dynamische Geschwindigkeitsbegrenzung findet sich am Gundeldingerrain, wo nachts die übliche Höchstgeschwindigkeit gilt.

Die generell gültige Höchstgeschwindigkeit soll auch zukünftig bei 50km/h liegen. Es ist essentiell, dass diese bei Hauptverkehrsachsen und dort, wo es mit Blick auf die Sicherheit unbedenklich ist.

² so zum Beispiel: <https://www.bosch.com/de/stories/automated-valet-parking/>

Pendlerverkehr aus der in- und ausländischen Region

Ein wesentlicher Teil des Motorfahrzeugverkehrs wird von Berufspendlerinnen und -Pendlern verursacht. Es ist richtig, wenn versucht wird, diese Pendlerströme auf den ÖV umzulenken. Dazu braucht es aber nicht – wie leider bisher – ein end-of-pipe-Denken, indem die Zufahrt (sogar aus Riehen und Bettingen) erschwert und Parkraum abgebaut wird. Das geplante Portionierungssystem für den Autoverkehr aus Riehen und Bettingen, das geltende Ampelsystem mit extrem kurzen Grünphasen am Voltaplatz für Autos aus dem Elsass entsprechen auch nicht partnerschaftlichem Denken mit den ausländischen Nachbarn. Es braucht zwingend den Dialog mit den Landgemeinden und den Verantwortlichen des Umlands sowie mit den Unternehmen, welche in ihrer Mitarbeiterschaft viele Berufspendelnde haben.

Ohne Dialog mit den Behörden der Region könnte auch kein Pilotprojekt Road-Pricing eingeführt werden. Fehler der Vergangenheit dürfen nicht wiederholt werden. Wir können lernen von Städten, welche solche Modelle mit Kosten für die Einfahrt in die Innenstädte eingeführt haben. London und Barcelona haben interessante Modelle eingeführt, die offenbar funktionieren. Es stellt sich allerdings die Frage, ob Basel genug gross ist, um ein ähnliches Modell einzuführen (siehe separates Kapitel).

Die bereits früher eingebrachten und zum Teil realisierten Ideen, Parkings im Umland in unmittelbarer Nähe von ÖV – Anschlüssen zu erstellen, muss ebenso weiter im Auge behalten werden wie die vielleicht nicht so naheliegende Lösung, einen Schiff-Verkehr aus dem Elsass zu Novartis und Roche – beide am Rhein gelegen – zu organisieren. Das Herzstück kann dazu beitragen, die Pendlerströme auf den ÖV zu kanalisieren. Dazu braucht es aber S-Bahn-Anschlüsse und Tram- bzw. Busverbindungen zum Herzstück. Auch mit Blick auf diese Thematik ist es lohnend, in zwei Phasen zu denken und zu planen: für die Zwischenzeit bis zum Funktionieren des Herzstücks und für die Zeit danach. Alle bis zu jenem Zeitpunkt zu treffenden Entscheide müssen den Charakter von Zwischenlösungen haben und dürfen nichts präjudizieren, was Anschlüsse an das Herzstück behindern könnte. Siehe dazu das 'Kapital Schienengebundener öffentlicher Verkehr'.

Mobility Pricing

Der Kanton Basel-Stadt hat sich beim Bund beworben, ein Pilotprojekt zu Mobility Pricing durchzuführen. Der Regierungsrat möchte eine «Basel Flow-Taxe», eine emissionsabhängige Strassennutzungsgebühr einführen. Tageszeit und Schadstoffausstoss des Fahrzeugs sind für die Gebühr massgebend. Ziel ist es, das Verkehrsaufkommen in den Stosszeiten zu reduzieren und umweltfreundliche Fahrzeuge zu fördern. Der Aspekt ÖV wird im Basler Pilotprojekt ausgeklammert.

Die Region Basel ist mit ihren engen Platzverhältnissen und vielen angrenzenden Gemeinden gänzlich ungeeignet für die Umsetzung eines Mobility Pricing/Flow-Taxe.

Velo- und Fussgängerverkehr:

Die LDP befürwortet die Förderung des Veloverkehrs und Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Der in der Volksabstimmung von 2017 klar abgelehnte

Veloring war der falsche Ansatz. Richtig ist: Velostreifen oder Velowege sind zu fördern, dort wo dies räumlich möglich ist und ein Nebeneinander mit anderen Nutzern der Verkehrsfläche nicht behindert wird. Auch die im März 2022 lancierte Volksinitiative «Für sichere Velorouten» zielt nicht auf sinnvolle Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

Velos-, Trottinets und Motorroller benötigen zunehmend Abstellflächen, zumal der Anteil von Lastenvelos und Anhängern stetig wächst. Vor allem in der Innenstadt ist der öffentliche Raum vielerorts zu knapp und zu wertvoll, als dass er für das Abstellen von Fahrzeugen aller Art erhalten soll. Es braucht vermehrt Abstellplätze auf privatem Grund bzw. im Untergrund. Eine Lösung für wild und oft behindernd abgestellte Trottinets ist dringend erforderlich.

Der Grundsatz, dass die hohen Investitionen für die Velo-Infrastruktur ausschliesslich aus allgemeinen Steuermitteln zu bezahlen sind, ist zu hinterfragen. Eine Möglichkeit der Kostenbeteiligung könnte eine Wiedereinführung der Velovignette sein, wie dies bereits auf nationaler Ebene diskutiert wird.

Verkehrskurse für Velofahrerinnen und Velofahrer

In den letzten Jahren hat sich der Veloverkehr stark verändert. Neben dem herkömmlichen Zweirad sind zahlreiche Elektro-Velos mit deutlich höherer Geschwindigkeit als rein muskelbetriebene Velos unterwegs. Cargo- oder Kisten-Velos zum Transport von Kindern und Waren zirkulieren in den Strassen und benötigen Parkraum auf den Trottoirs, da sie für die Veloständer quer zur Strasse zu lang sind. Der Raum für Fussgänger wird eingeschränkt.

Ganz offensichtlich sind vielen Velofahrerinnen und Velofahrern die Verkehrsregeln nicht bekannt. Ein friedliches und gefahrloses Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden setzt die Kenntnis und die Einhaltung der Verkehrsregeln voraus.

Die LDP erachtet Massnahmen gegen die offensichtliche Verkehrsverwilderung bei Velofahrerinnen und Velofahrern als dringend notwendig. Es darf keine individuelle Interpretation der Verkehrsregeln geben.

Eine erhöhte Gefahr für den Fahrer und andere bedeuten die schnellen Elektrovelos. Mit solchen Vehikeln gibt es leider auch viele tragische Unfälle. Eine wirksame Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden zu den erhöhten Risiken wäre darum begrüssenswert.

Auch die Wiedereinführung von Zulassungs-Vignetten für Velos, evtl. gebührenpflichtig, wäre zu prüfen und auch im Falle eines Diebstahls nützlich.

Fussgänger schützen

Der Fussgängerverkehr verläuft nicht immer problemlos. Dort wo eine grosse Anzahl Menschen zu Fuss und per Velo unterwegs sind, kann es zu Konflikten kommen. In den Sommermonaten ist das Kleinbasler Rheinufer stark bevölkert, in der Solitude führt dies zu Problemen mit Velofahrern. Mit dem Appell an gegenseitige Rücksichtnahme werden die Probleme nicht gelöst, es braucht mindestens zeitweise und/oder stellenweise eine Trennung der beiden Verkehrsarten.

In den Fussgängerzonen der Innenstadt kommt es ebenfalls zu Konflikten zwischen Velos und Fussgänger/innen. In diesen Zonen ist das Fahrradschieben bzw. das Schrittempo für Velos konsequent durchzusetzen. Die Verwaltung kennt die Orte, welche für Fussgänger gefährlich zu begehen sind, es braucht Massnahmen gegen diese Gefahrenquellen.

Weitere Punkte

City Logistik

Der gewerbliche Verkehr darf nicht einfach erschwert oder unterbunden werden, ohne dass taugliche Alternativen angeboten werden. Handwerkerdienste und Lieferdienste mit Autos müssen zuverlässig durchführbar sein. Dazu sind digitale Zutritts- und Reservationssysteme zu Zonen mit besonders kritischem Platzangebot zu entwickeln. Mit der Zunahme des Online-Handels ist auch eine markante Zunahme des Verkehrs von Paketlieferungsdiensten verbunden. Benötigt werden zentrumsnahe Logistik-Hubs, an denen die Pakete für die Auslieferung gebündelt werden können.

Bei Transformationsarealen wie dem Wolf-Areal muss unbedingt darauf geachtet werden, dass Platz für die City-Logistik bestehen bleibt, bzw. geschaffen wird.

Dauer von Baustellen reduzieren

Auf einem nicht unbeachtlichen Teil des Strassenetzes gibt es jeweils grosse Behinderungen durch Baustellen. Die Dauer dieser Baustellen muss mittels besserer Koordination und mit Bonus/Malus-Anreizsystemen und Schicht-Arbeit massiv verkürzt werden. Baustellen sollen erst in Angriff genommen werden, wenn sich alle beteiligten Unternehmen und Werke, inklusive Bodenarchäologie, verbindlich auf fixe und möglichst kurze Termine geeinigt haben. Die Instrumente moderner Baustellenlogistik sollen zwingend angewendet werden.

Wenn in einem Quartier an mehreren Strassenzügen gleichzeitig wegen Bauarbeiten Parkplätze für längere Zeit aufgehoben werden, müssten temporäre Ersatzmöglichkeiten angeboten werden. Diesbezüglich schlecht, weil unorganisiert ist die Situation beim Bau der Fernheizung im Moment z.B. im Wettsteinquartier, wo sehr viele Parkplätze wegfallen und keine Ersatzlösungen gegeben sind.

Neue Wohnquartiere: Fokus auch auf die Mobilität!

In der Vergangenheit wurde nicht immer ganzheitlich gedacht, wenn grössere Areale überbaut wurden. So sind die Grundsätze der Wünschbarkeit der Durchmischung der Wohnbevölkerung da und dort nicht befolgt worden, was Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Schulklassen hatte. Dieses Beispiel, das mit der Mobilitätspolitik nichts zu tun hat, soll zeigen, dass jeweils nicht ausschliesslich der Aspekt der Vermehrung des Wohnraums zu beachten ist. Bei der Planung des Klybeck-Areals sollten Erfahrungen aus der Pandemie einfließen: Home-Office wird an Bedeutung gewinnen. Findet es aber in der Wohnung statt, kann dies Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt haben, indem ein zusätzliches Zimmer benötigt wird. Das kann vermieden werden, wenn in neuen Wohnquartieren auch Raum für Home-Office in unmittelbarer

Nachbarschaft der Wohnung, in Fuss- oder Fahrraddistanz geschaffen wird. Ebenso entfallen Transportwege für Personen und Waren, wenn in neuen Wohnquartieren auch die notwendige Einkaufs-Infrastruktur geschaffen wird.

Konkrete Forderungen der LDP:

Die LDP fordert eine zukünftige Mobilitätspolitik im Kontext von Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit.

Konkret bedeutet dies:

Die Erarbeitung einer echten Gesamtstrategie «Mobilität Basel-Stadt», zentral dabei ist das Herzstück; deshalb muss der Entwurf einer «Neuen Verkehrsstrategie» vom Januar 2022 zurückgewiesen werden.

Die Folgen einer Gesamtstrategie müssen für die einzelnen Quartiere aufgezeigt werden.

Beim weiteren ÖV-Ausbau soll eine ausführliche Variantenprüfung unter Einbezug von Alternativen zum Tram durchgeführt werden. Auf den Reflex, zusätzliche Tramlinien zu bauen, muss verzichtet werden (Petersgraben, Claragraben, u.a.).

Die Folgen der Gesamtstrategie für die Quartiere muss aufgezeigt werden.

Die Strassensysteme müssen in Form einer gesamtheitlichen Planung für die Zukunft ausgerichtet werden. Dazu gehören auch die Realisierung des Rhein- und des Gundelitunnels.

Die volkswirtschaftlichen Kosten von Verkehrsstaus und erschwerter Erreichbarkeit von Standorten für alle Verkehrsmittel sind regelmässig aufzuzeigen.

Arealentwicklungen sind als Labore für neue Verkehrssysteme zu verstehen: Es braucht Wettbewerbsverfahren zur Erlangung innovativer Mobilitätslösungen im Klybeck, auf den Wolf, im Dreispitz und in anderen neu zu bebauenden Arealen.

Es braucht einen Parkplatz-Kompromiss: Parkplatz-Aufhebung sind zwingend im Quartier vorgängig unterirdisch zu kompensieren.

Leerstände in bestehenden privaten Einstellhallen sollen durch die Anwendung von smart parking und vernünftiges automatisiertes Parkieren

bestenfalls verhindert werden. Dazu braucht es eine Koordination, die Private vornehmen können.

Für die Einführung von Mobility Pricing ist Basel denkbar ungeeignet angesichts der vielen Strassenverbindungen mit den angrenzenden Gemeinden.

Ein harmonisches Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden ist zu fördern durch Verkehrserziehung.

Eine obligatorische Verkehrsschule für Velofahrerinnen und Velofahrer und auch für Trottinett-Nutzende ist einzuführen.

Für Zweiräder sind in der Innenstadt vermehrt Abstellflächen auf privatem Grund oder im Untergrund zu schaffen.

Zulassungs-Vignetten für den Velo- und Trottinett-Verkehr sind zu prüfen. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob die Investitionen in den Veloverkehr allein aus Steuermitteln finanziert werden soll.

Ein Konzept für City-Logistik ist zu entwickeln und einzuführen.

Die Dauer von Baustellen im öffentlichen Raum ist durch baulegistische Massnahmen zu verkürzen.

**Liberal-Demokratische Partei Basel-Stadt (LDP)
April 2022**