

Positionspapier der Allianz Mobilität und Umwelt vom 2. November 2021

Neue Prioritäten für die Verkehrsplanung

Die Allianz Mobilität und Umwelt besteht aus Pro Velo beider Basel, der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV) Nordwestschweiz und dem VCS beider Basel. Wir verfolgen das Ziel, im Kanton Basel-Stadt eine umweltfreundliche, flächeneffiziente und ressourcenschonende Mobilität zu fördern, die Lebensqualität zu erhöhen und den Verkehr auf Klimakurs zu bringen. Im vorliegenden Positionspapier zeigen wir in 15 Punkten auf, wie wir uns die Mobilität der Zukunft vorstellen.

1. **Umweltfreundliche Verkehrsarten zuerst.** Die Verkehrsplanung in der Basel-Stadt wird neu ausgerichtet und setzt konsequent auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr). Deren Attraktivität und Sicherheit werden gegenüber der Strassenkapazität für den Autoverkehr priorisiert (z. B. durch Abbau von Autospuren). Dies gilt für den ganzen Prozess der Verkehrsplanung, von der ersten Projektidee bis zur Realisierung und umfasst sowohl Neubau-, Umgestaltungs- wie auch Sanierungsprojekte. Die Erreichbarkeit bleibt dabei gewährleistet, sowohl für den Gewerbe- und Lieferverkehr wie auch für aufs Auto angewiesene Anwohnende.

Mit dieser neuen Prioritätensetzung wird der in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2020 (Neufassung von § 13 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt) beschlossene verkehrspolitische Paradigmenwechsel vollzogen. Die Ära einer Verkehrsplanung, die sich primär an der Leistungsfähigkeit der Strassen für den motorisierten Individualverkehr und dessen Parkplatzbedarf auf Allmend orientierte, endet.

2. **Sinnvolle Mobilität fördern statt Verkehr erzeugen. Die Stadt- und Verkehrsplanung muss den Autoverkehr reduzieren.** Mit zahlreichen Massnahmen wird im Kanton Basel-Stadt der Autoverkehr bis 2030 um 25 Prozent reduziert. Dies soll unter anderem mit einer Stadt der kurzen Wege (15-Minuten-Stadt) erreicht werden: Die täglichen Besorgungen, Freizeitaktivitäten und Arbeit liegen nahe beieinander und sind mit umweltfreundlichen Verkehrsarten in höchstens 15 Minuten erreichbar. Für diese Distanzen sind die umweltfreundlichen Verkehrsarten die attraktivste und schnellste Option.
3. **Die Abteilung ÖV im Amt für Mobilität wird gestärkt, eine neue Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr wird geschaffen.** In der Verkehrsplanung müssen die Bedürfnisse der umweltfreundlichen Verkehrsarten stärker berücksichtigt und höher gewichtet werden. Um dies umzusetzen, braucht es mehr Knowhow. Die bereits bestehende Abteilung ÖV im Bau- und Verkehrsdepartement muss daher gestärkt werden. Zudem braucht es eine zusätzliche Fachstelle für den Fuss- und Veloverkehr. Die Abteilung für ÖV und die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr begleiten alle Verkehrsprojekte und stellen sicher, dass die umweltfreundlichen Verkehrsarten gemäss den oben genannten Grundsätzen priorisiert werden.
4. **Basel-Stadt schafft einen ÖV-Fonds.** Eine sichere Finanzierung von ÖV-Infrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für das Erreichen der Klimaziele. Dieser soll jährlich mit 50 Millionen Franken gespeist werden und damit den Ausbau der ÖV-Infrastrukturen (Tram, Bus, S-Bahn) vorantreiben. Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat rasch einen Ratschlag für die Schaffung des entsprechenden Fonds.

5. **Velo fahren ist sicher und komfortabel, für alle von 8 bis 80 Jahren. Für den umfassenden Ausbau der Veloinfrastruktur werden während zehn Jahren 100 Millionen Franken eingesetzt.** Der Rahmenkredit soll in zehn Jahren Projekte im Umfang von 100 Millionen Franken realisierbar machen. Der Teilrichtplan Velo wird mit den dazu nötigen finanziellen und personellen Ressourcen umgesetzt. Mit pragmatischen, provisorischen Lösungen wie geschützten Velospuren und Markierungen werden zudem sofort erste Verbesserungen realisiert. In den nächsten zwei Jahren werden die im Teilrichtplan priorisierten Velohaupttrouten umgesetzt. Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat rasch eine Vorlage zu diesem Rahmenkredit.
6. **Der ÖV ist für alle zugänglich und einfach benutzbar.** Ebene Einstiege, ein einfaches Tarifsysteem, nahe gelegene Haltestellen und dichte Fahrpläne sorgen dafür, dass der öffentliche Verkehr für alle zugänglich und einfach benutzbar ist. An Umsteigehaltestellen garantieren kurze und klar signalisierte Wege, gut aufeinander abgestimmte Fahrpläne und digitale Anschlusssysteme eine reibungslose Mobilitätskette möglichst ohne Zeitverluste, besonders in den Abendstunden. Informationssysteme zeigen Fahrgästen Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten auf andere umweltfreundliche Verkehrsarten.
7. **Der ÖV wird ausgebaut.** Die aktuellen Planungen und Projekte zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs werden mit hohem Tempo realisiert. Dazu zählen das «Tramnetz 2030» (u. a. Tram Klybeck, Petersgraben, Claragraben, Letten, Expresstram Leimental), das «Tramnetz 2040» (u. a. integrales Tram 30, Tram Bachgraben) und der etappierte Ausbau der S-Bahn (mit u. a. Herzstück, Haltestellen Solitude und Morgartenring). On-demand-Angebote ergänzen das Angebot in den Quartieren und nachts. Die Taktintervalle abends werden verkürzt.
8. **Der ÖV fährt zuverlässig, flüssig und wird beschleunigt.** Die Tramstrecken und Hauptbuslinien werden zu schnellen ÖV-Achsen aufgewertet. Der Anteil an Eigentrassees oder Sperrflächen wird deutlich erhöht. Eigentrassees werden begrünt oder entsiegelt.
9. **Alle können sich den ÖV leisten, das Beziehen von Billetten ist einfach und attraktiv.** Durch digitale Billette und Abrechnungen (Easy-Ride) wird die Benützung des ÖV stark vereinfacht. Dies soll genutzt werden, um die bisherigen Tarifsysteme zu überarbeiten und eine optimierte Tarifierung einzuführen. Der trinationale ÖV muss gestärkt werden, weshalb Billette und Tarif-Systeme grenzüberschreitend einfach anwendbar sein müssen. Kund:innen, die keinen Zugang zu digitalen Billetten und Zahlungsmitteln haben, können weiterhin analoge Billette vor Ort mit Bargeld kaufen.
10. **Aus ÖV-Haltestellen werden Mobilitätsdreh scheiben.** ÖV-Haltestellen bieten kurze Wege beim Umsteigen. Sie bieten genügend Sitzgelegenheiten und Überdachungen für wartende Passagiere. An den S-Bahn-Haltestellen entstehen leistungsfähige multimodale Mobilitätsdreh scheiben, die S-Bahn, Tram und Bus untereinander und mit individuellen Verkehrsarten (Fuss- und Veloverkehr) optimal verknüpfen. Der Übergang vom Velo zum ÖV wird durch attraktive und leistungsfähige Bike & Ride-Anlagen gefördert.

11. **Umweltfreundliche Verkehrsarten haben Priorität an Ampeln.** Die im Umweltschutzgesetz festgeschriebene Bevorzugung der umweltfreundlichen Verkehrsarten wird auch bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen durchgesetzt. Neu erhält der ÖV gegenüber den anderen Verkehrsträgern absoluten Vortritt. Velofahrende und Zufussgehende haben gegenüber Autofahrenden Priorität. Pfortneranlagen stellen sicher, dass Knoten und Quartiere nicht vom Autoverkehr überlastet und blockiert werden. Für Tram, Bus und Velo gibt es Grüne Wellen. Wo sinnvoll und möglich, werden Lichtsignalanlagen entfernt oder ausserhalb der Spitzenzeiten auf Gelbblinken geschaltet. Pilotprojekte sollen dazu die Machbarkeit aufzeigen.
12. **Autos teilen statt besitzen.** Auch in Zukunft wird es in Basel-Stadt Autos geben. Wenn immer möglich sollen diese geteilt und damit effizienter genutzt werden. In der Verkehrsplanung haben dabei die Bedürfnisse der Autofahrenden mit einem privaten Auto untergeordnete Priorität. Bis 2030 wird der Anteil Haushalte ohne Auto von heute 50 gegen 70 Prozent steigen. Bis 2040 wird dieser Anteil weiter zunehmen. Damit der Anteil von Autos in Privatbesitz weiter reduziert werden kann und die geteilte Mobilität gefördert wird, legt die Regierung einen Massnahmenplan vor.
13. **Eine City-Maut sorgt dafür, dass die Stadt nicht vom Autoverkehr dominiert wird.** Der umweltfreundliche Verkehr hat in Basel-Stadt Vorrang. Wer mit dem Auto in die Stadt fährt, schadet der Umwelt, dem Klima und gefährdet die Gesundheit der Stadtbewohnenden durch Lärm und Feinstaubbelastung. Eine lenkungswirksame City-Maut sorgt dafür, dass umweltfreundliche Verkehrsarten auch finanziell vorteilhaft sind.
14. **In der Stadt gilt eine zukunftsgerichtete Autoparkplatz-Politik, die Parkierungsproblematik für Velos wird gelöst.** Der Kanton Basel-Stadt wird mit dem neuen Umweltschutzgesetz die umweltfreundlichen Verkehrsarten sowie Sharing-Angebote massiv stärken. Dadurch werden weniger Autoparkplätze benötigt. Dies soll sich auch heute schon in der Parkierungspolitik niederschlagen: Die Autoparkplatzbilanz darf negativ sein. Parkflächen müssen umgenutzt werden für die Quartierbevölkerung, Grünflächen und Abstellflächen für Velos, Lastenvelos und Veloanhänger.
15. **Im Siedlungsgebiet gilt grundsätzlich Tempo 30, in Quartierstrassen Tempo 20.** Grundsätzlich gilt auf dem Gebiet von Basel-Stadt (mit Ausnahme der Nationalstrassen) Tempo 30. Für Trams und Busse auf für sie reservierten Flächen oder auf Eigentrassees sind höhere Geschwindigkeiten zulässig. In Quartierstrassen ohne Verbindungsfunktion (keine Pendlerveloroute, kein ÖV, keine Sammelstrasse) gilt Tempo 20. Die Sicherheit der Zufussgehenden muss jederzeit gewährleistet sein. Auf mehrspurigen Strassen können höhere Höchstgeschwindigkeiten gelten, falls Velomassnahmen bestehen. Flankierende Massnahmen für den ÖV erhöhen seine Zuverlässigkeit.

—

Pro Velo beider Basel

Dornacherstrasse 101
4053 Basel

061 363 35 35

provelo-beiderbasel.ch

VCS beider Basel

Gellertstrasse 29
4052 Basel

061 311 11 77

vcs-blbs.ch

IGÖV Nordwestschweiz

4000 Basel

079 252 08 21

igoev-nordwestschweiz.ch