

Die Mitte **Basel-Stadt**

Die Mitte Basel-Stadt, Güterstrasse 86A, 4053 Basel

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt
Amt für Mobilität
Herr Simon Kettner
Dufourstrasse 40/50
4001 Basel

Basel, 29. April 2022

Vernehmlassung zur Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»

Stellungnahme zum Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben «die Mitte Basel-Stadt» eingeladen, zur Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen herzlich.

Gleichzeitig müssen wir Ihnen mitteilen, dass wir uns nach Prüfung des von Ihnen entworfenen Vernehmlassungsfragebogens dazu entschieden haben, diesen nicht auszufüllen und stattdessen eine klassische Stellungnahme einzureichen. Wir möchten damit unseren Unmut darüber zum Ausdruck bringen, dass nach unserer Einschätzung mit dem Entwurf des Vernehmlassungsfragebogens der Versuch unternommen wurde, Fragen so gezielt zu stellen, dass eine bestimmte Antwort besonders nahe liegt, was wir für den demokratischen Meinungsbildungsprozess als nicht förderlich erachten.

Gerne nehmen wir zur Mobilitätsstrategie wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Mobilität, Wirtschaft und Gesellschaft stehen in wechselseitiger Beziehung zueinander und sind fortlaufend im Wandel. Gesellschaftliche Strukturen, veränderter Lebenswandel sowie die Digitalisierung beeinflussen den Menschen in seiner Entscheidung, welche Verkehrsarten genutzt und welche Weg- und Transportstrecken



zurückgelegt werden. Umgekehrt haben sich verändernde Rahmenbedingungen des Personen- oder Güterverkehrs Einfluss auf die gesellschaftlichen Beziehungen und das Verkehrsaufkommen. Die Untersuchung der Faktoren, die zu einer Akzeptanz neuer Technologien und Verkehrskonzepte beitragen, ist für eine effiziente Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität wesentlich. Mobilität muss daher als gesamtgesellschaftliches Phänomen betrachtet werden.

Gesamtwürdigung

Basel ist eine pulsierende Wirtschaftsregion und gleichzeitig eine belebte Kulturstadt. Da erscheint es nur logisch, dass sich die Mobilitätsbedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmer (Privatpersonen, Familien sowie Unternehmen) steigern und gelegentlich konkurrenzieren. Auch aus Sicht der trinationalen Agglomeration Basels ist eine bewusste grenzüberschreitende Zusammenarbeit essenziell. Gerade in der Raumordnung oder dem Verkehr ist eine einseitige Betrachtung ohne die trinationalen Partner unvorstellbar.

Obwohl der vorliegende Entwurf auf die wichtigsten und zukünftigen Herausforderungen und Problemstellung im Basler Verkehrssystem eingeht, ist die Mobilitätsstrategie aus Sicht «der Mitte Basel-Stadt» in vielen Handlungspunkten unausgewogen und teilweise einseitig formuliert. Gleichzeitig erstaunt es, dass bereits Elemente des regierungsrätlichen Gegenvorschlags der Klimagerechtigkeitsinitiative (z.B. das Netto-Null-Ziel bis zum Jahr 2040) enthalten sind, obwohl dieser noch Gegenstand der parlamentarischen Beratung ist. Ausserdem spiegelt die Mobilitätsstrategie viele Aspekte der «Stadt-Klimainitiative» wider, welche voraussichtlich 2023 der Basler Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt wird. Es sollte nicht zum demokratischen Usus werden, ausstehende Volksentscheide vorwegzunehmen. «Die Mitte Basel-Stadt», unterstützt das Ziel von Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 – dies deckt sich mit den Zielen der Partei auf Bundesebene. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Abkehr von fossilen Energieträgern nötig.

Wirkungsziele

Die Mobilitätsstrategie Basel definiert vier Wirkungsziele (Erreichbarkeit erhöhen, Verkehrssicherheit verbessern, Klimaneutralität erzielen und Lebensqualität steigern), welchen «die Mitte Basel-Stadt» zustimmt und teilt. Angesichts des schleppend verlaufenden Ausbaus zahlreicher Infrastrukturprojekte («Herzstück» S-Bahn, Trimodale Containerterminal Basel Nord, Rheintunnel, etc.) sollte das Ziel «Erreichbarkeit erhöhen» priorisiert werden. Um die Erreichbarkeit innerhalb und ausserhalb der Region für die heimische Bevölkerung und Wirtschaft zu verbessern, darf der kontinuierliche Abbau der Mobilitätsfläche nicht voranschreiten, ansonsten



riskiert man, in Kapazitätsengpässe zu geraten und das städtische Strassennetz weiter zu belasten.

Weiter stören wir uns an der schwammigen Begriffsdefinition der «Lebensqualität aus verkehrlicher Sicht». Stellt man die Lebensqualität mit dem Schutz des Menschen vor verkehrsbedingten Immissionen (Immissionsschutz) gleich, ergibt sich eine Vielzahl von Zielkonflikten (z.B. mit dem Wirkungsziel Erreichbarkeit). Es erscheint generell abstrus, subjektive Bedürfnisse einer heterogenen Stadtbevölkerung generalisieren zu wollen. Für eine Grosszahl der Bevölkerung ist die individuelle Mobilität ein hohes Gut. Individuelle Mobilität setzt aber die Verfügbarkeit eines intakten Verkehrsnetzes voraus, welches nicht einseitig auf bestimmte Verkehrsgruppen ausgerichtet ist sowie genügend Park- und Verkehrsfläche bietet. Gerade die Elektrifizierung der Fahrzeuge bietet hierbei die Möglichkeit, allfällige Zielkonflikte zu neutralisieren. Statt auf einschneidende und konfliktreiche Massnahmen, wie beispielsweise die Aufhebung von Fahrspuren oder das Konzept «Autofrei erleben», zu setzen, sollten Digitalisierung und Innovation eher als Chance für die städtische Verkehrspolitik wahrgenommen werden. Sätze wie *«Es besteht jedoch auch ein erhebliches Risiko, dass durch Innovationen (z.B. automatische Fahrzeuge) individuelle Fahrten gefördert werden und somit der Flächenverbrauch und die Emissionen des Verkehrs zunehmen.»*, zeugen jedoch von einer innovationsfeindlichen Grundhaltung, die wir uns nicht leisten können.

Tramentlastete Innenstadt

In der Mobilitätsstrategie wird viel auf die effizientere Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und Verkehrsangebote hingewiesen. Leider wird aus unserer Sicht zu wenig auf eine tramentlastete Innenstadt hingearbeitet: Die Tramnetzentwicklung in Basel darf sich nicht auf die Streichung oder Schaffung einzelner Linien fokussieren. Die Forderung einer tramentlasteten Innenstadt ist ein fester Bestandteil des Parteiprogramms der «Mitte Basel-Stadt». Die Tramversorgung müsste sich auf die Stadtperipherie konzentrieren (z.B. Aeschenplatz, Messeplatz oder Schifflande), von wo allenfalls E-Shuttles die ÖV-Versorgung in die Kernstadt sicherstellen. Weiter muss die Anzahl Haltestellen optimiert werden: Eine Studie von Avenir Suisse zeigt auf, dass Basler Trams besonders langsam sind - sie liegen mit 6.5 km/h in der Schweiz auf dem letzten Platz. Es darf - auch aus Attraktivitätsgründen - nicht sein, dass Menschen schneller zu Fuss als mit dem ÖV unterwegs sind. Die Aufhebung überflüssiger Haltestellen würde dieser Problematik entgegenwirken. Dabei darf auch ein haltstellenfreier Marktplatz nicht tabu sein, insbesondere als die nächste Haltestelle Schifflande nur 200 Meter weit entfernt ist. Daher erscheint es völlig unverständlich, warum der Bau zusätzlicher Tramverbindungen weiterhin in Betracht gezogen wird. Das Tram ist als städtisches Nahverkehrsmittel ungeeignet, schadensanfällig, unflexibel und in der Wartung teuer. Die Erschliessung von Quartieren soll in Zukunft vermehrt von flexiblen und umweltschonenden Bussen übernommen werden.



Zielkonflikt Langsamverkehr/öffentlichen Verkehr vs. MIV

Grundsätzlich muss bemängelt werden, dass die Mobilitätsstrategie weiterhin auf ein Zielkonflikt zwischen dem Langsamverkehr/öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) hinsteuert. Wir bedauern es, dass emissionsarme, klima- und ressourcenschonende E-Autos, die im Betrieb wenig CO₂ und Abgase ausstossen und mit erneuerbaren Energien angetrieben werden, als Hindernis wahrgenommen werden, nur weil sie sich im Privateigentum befinden. Das ist befremdlich und zeugt von einem unausgewogenen Mobilitätsverständnis. «*Nutzen statt besitzen*» klingt verlockend, entspricht aber nicht der Realität, gerade nicht in einer pulsierenden Stadt wie Basel, die auf eine effiziente Verkehrserschliessung mit den Nachbarregionen angewiesen ist. Diese gilt es mit der Mobilitätsstrategie sicherzustellen.

Keine zusätzliche kantonale Velofachstelle

«Die Mitte Basel-Stadt» lehnt die Schaffung einer kantonalen Velofachstelle innerhalb der Verwaltung ab. Es ist aus unserer Sicht nicht ersichtlich, welchen Mehrwert eine solche Fachstelle erbringen soll, da innerhalb der heutigen Verwaltungsstrukturen die benötigten Personalressourcen bereits vorhanden sind und Planungs- und Koordinationsarbeiten somit problemlos übernommen werden können.

Ebenfalls nicht im Sinne «der Mitte Basel-Stadt» ist der forcierte Ausbau des Veloverleihsystems. Das heutige kantonale Pilotprojekt konnte nicht restlos überzeugen und die entsprechende Nachfrage erweist sich bisher als nicht vorhanden. Falls sich eine erhöhte Nachfrage nach einem Veloverleihsystem doch noch ergibt, sollte das Angebot von privaten Anbietern bereit gestellt und nicht vom Kanton erzwungen werden.

Hingegen positiv zu bewerten ist die Umsetzung der geplanten Velorouten sowie des Umsetzungsprogramms Teilrichtplan Velo. Einer attraktiven Erschliessung der neuen Entwicklungs- und Transformationsareale und Wohnquartiere soll dabei ebenfalls Rechnung getragen werden.

Kollektive Mobilitätsangebote erweitern

«Die Mitte Basel-Stadt» kann sich mit vielen Punkten des Massnahmeplans «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern» identifizieren und unterstützt diese. Das Herzstück ist aus unserer Sicht für ein attraktives trinationales S-Bahnsystem mit schnellen und umsteigefreien Verbindungen unabdingbar. Es stärkt die Stadt und Region Basel gleichermassen und schafft die Voraussetzungen für attraktive Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsräume. Mit dem Ausbau einer leistungsfähigen S-Bahnverbindung kann unser Verkehrssystem die ständig zunehmende



Mobilitätnachfrage auch in Zukunft umweltgerecht abwickeln. Es ist ein Faktum, dass Basels Hochleistungsstrassennetz überlastet ist. Es liegt daher im allgemeinen Interesse, diese Strassen vom täglichen Pendlerverkehr zu entlasten. Daher ist der Ansatz falsch, dass ohnehin stattfindende Wachstum an Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr aufzufangen.

Aus Sicht «der Mitte Basel-Stadt» ist ein gut erreichbarer EuroAirport mit attraktiven Angeboten an Verbindungen unabdingbar für den Kanton und die Region. Der geplante Ausbau der grenzüberschreitenden S-Bahn soll primär dazu führen, dass mindestens ein Drittel, derjenigen die aktuell mit dem Auto oder Bus zum Flughafen anreisen, die Möglichkeit erhalten auf eine ökologisch sinnvollere Zugverbindung auszuweichen. Bedenkt man wie viele Passagiere und Arbeitnehmer täglich die Strecke zum EuroAirport auf sich nehmen, würde dies den Strassenverkehr massiv entlasten und einen wertvollen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten.

Basel stellt mit seiner Life-Science-Industrie einen innovativen und dynamischen Wirtschaftsstandort dar. Die gesamte Region ist daher auf eine effiziente Erreichbarkeit für Menschen und Güter angewiesen. Gerade in Zeiten von Lieferengpässen sowie unsicheren Lieferketten wurde einem vor Augen geführt, wie wichtig sichere Handels- und Transportwege sein können.

«Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»

Wie in den Eingangsbemerkungen bereits vermerkt, kritisieren wir den im Vernehmlassungsentwurf definierten Begriff der Lebensqualität, da wir primär ein Zielkonflikt dem Wirkungsziel «Erreichbarkeit» befürchten. Die geplanten Massnahmen, wie die Einführung von emissionsabhängigen Parkgebühren, autofreien Strassen oder der Abbau von Fahrspuren, erachten wir als einseitige Schikane gegenüber dem MIV. Wie bereits vermerkt wird hier der Eindruck vermittelt, man wolle ausstehende Volksentscheide (Klimagerechtigkeitsinitiative und vorwegzunehmen «Stadt-Klimainitiative») vorweggreifen.

«Die Mitte Basel-Stadt» ist erfreut, dass die rasche Umsetzung der Quartierparkings offenbar als Priorität wahrgenommen wird. Ob sich diese Priorität in der Praxis effektiv so manifestiert, wird sich zeigen. An der heutigen Praxis, dass die Reduktion der Parkflächen auf der Allmend munter voranschreitet, ohne dass adäquate Ersatzflächen in Quartierparkings angeboten werden, darf nicht festgehalten werden.

Roadpricing keine Option

Ein einseitig auf den motorisierten Individualverkehr beschränktes Road Pricing einzuführen lehnt «die Mitte Basel-Stadt» dezidiert ab. Denn im Falle Basels fehlt es an einem wirtschaftlich und geographisch geschlossenen funktionellen Raum. Ohne



Einbindung der Agglomerationen im In- und Ausland (Basel-Landschaft, Fricktal, Schwarzbubenland, Landkreis Lörrach und die angrenzenden südschweizerischen Regionen) stehen wir der Einführung eines Road Pricing kritisch gegenüber. Die Mobilitätsstrategie darf nicht zum Anlass dafür genommen werden, die Verteuerung des MIV zu erreichen. «Die Mitte Basel-Stadt» hätte die Einführung eines Mobility Pricing-Modells präferiert. Was in Metropolen wie London bestens funktioniert, sollte auch in Basel zumindest erprobt werden. Damit kann vor allem die Innenstadt entlastet und gleichzeitig der Tramverkehr beschleunigt werden. Es ist zu bedauern, dass die Mobilitätsstrategie das Mobility Pricing nicht als wirksames Lenkungsinstrument in Betracht zieht, welches zu einer signifikanten Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten des gesamten Verkehrsaufkommens führen könnte.

Gerne fassen wir Ihnen unsere wichtigsten Standpunkte und Forderungen nochmals zusammen:

1. Ausbau zahlreicher Infrastrukturprojekte («Herzstück» S-Bahn, Trimodale Containerterminal Basel Nord, Rheintunnel, etc.) stärker vorantreiben und das Wirkungsziel «Erreichbarkeit erhöhen» priorisieren.
2. Digitalisierung und Innovation als Chance für die städtische Verkehrspolitik begreifen. Es darf bei neuen Mobilitätsformen keine Denkverbote geben.
3. Zielkonflikt zwischen dem Langsamverkehr/öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) muss behoben werden.
4. Fokussierung der Tramversorgung auf die Stadtperipherie.
5. Die Schaffung einer kantonalen Velofachstelle innerhalb der Verwaltung ist konsequent abzulehnen.
6. Ein einseitig auf den motorisierten Individualverkehr beschränktes Road Pricing ist dezidiert abzulehnen.
7. Der kontinuierliche Abbau der Mobilitätsfläche darf nicht voranschreiten.

Wir bedanken und für die Möglichkeit der Mitwirkung an dieser Vernehmlassung und die Berücksichtigung unserer Vorschläge.

Freundliche Grüsse

Balz Herter
Präsident Die Mitte Basel-Stadt

Sara Murray
Politische Geschäftsführerin