
Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

Mobilitätsstrategie Basel-Stadt

Vernehmlassungsbericht

Effretikon, 30. Juni 2022



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Basel, 18. Januar 2022

«Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»

Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt

Impressum

Auftraggeber	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	
Begleitgruppe	Simon Kettner	BVD BS, Leiter Mobilitätstrategie
Auftragnehmer	ewp AG	
Geschäftsbereich	Raum und Mobilität	
Projektleitung	Annick Nussbaumer	
	Telefon 052 354 21 11 Direktwahl 052 354 22 69 annick.nussbaumer@ewp.ch	
Projektteam	Stephan Erne (Projektleiter bis April 2022) Annick Nussbaumer Jan Hug	
Auftragsnummer	4000829.000	
Version	2.1	

U:\Projekte

Effretikon_R_M\2_Kantone\BS\4000829_Mobilitaetsstrategie_Kt_BS\07_Berichte\220630_Vernehmlassungsbericht_Mobilitaet
sstrategie.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund	4
2	Eingegangene Rückmeldungen	5
3	Auswertung der Vernehmlassungsrückmeldungen	6
3.1	Thema «Gesamtwürdigung»	6
3.2	Thema «Ziele»	9
3.3	Thema «Handlungsfelder»	11
3.4	Thema «Massnahmenplan»	13
3.4.1	Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»	13
3.4.2	Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»	17
3.4.3	Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»	20
3.4.4	Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»	23
3.4.5	Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»	26
3.4.6	Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»	30
3.4.7	Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»	33
3.5	Thema «Wirkung»	36

Anhang

Anhang A	Vernehmlassungsteilnehmende
Anhang B	Zusammenfassung der Rückmeldungen je Organisation

1 Hintergrund

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. Die Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» zeigt auf, wie der Regierungsrat diesen Auftrag umsetzen möchte. Sie löst damit das Verkehrspolitische Leitbild von 2015 ab, welches eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und dessen Kanalisierung auf dem Hochleistungsstrassennetz ins Zentrum stellte. Diese Stossrichtungen bleiben wichtig, werden aber in einen breiteren Kontext gestellt: Die neue Mobilitätsstrategie fokussiert – im Einklang mit den angepassten gesetzlichen Bestimmungen – vermehrt auf die konkreten umwelt- und klimarelevanten Wirkungen der gesamten Mobilität statt auf einzelne Verkehrsmittel. 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.

Die öffentliche Vernehmlassung zum Entwurf der Mobilitätsstrategie dauerte vom 21. Januar bis 29. April 2022. Die relevanten Unterlagen wurden auf der Webseite des Kantons publiziert. Es fanden zudem zwei virtuelle Informationsveranstaltungen statt – für Parteien, Verbände, Stadtteilsekretariate und weitere Organisationen sowie für Gemeinden, Kantone und sonstige Gebietskörperschaften. Zudem wurden Gemeinden, politische Parteien, Verkehrsverbände, Quartierverbände und weitere Interessenverbände direkt zur Vernehmlassung eingeladen.

2 Eingegangene Rückmeldungen

Es gingen insgesamt 48 Rückmeldungen von folgenden Absendern ein:

- 2 Kantone und Regionen
- 6 Gemeinden
- 8 politische Parteien
- 6 Quartiervereine
- 3 Verkehrsunternehmen
- 8 Verkehrsverbände
- 10 Vereine und weitere Verbände
- 43 Privatpersonen (davon 39 als Sammelmail, welche als eine Rückmeldung gezählt werden)

25 Organisationen nutzten den zur Verfügung gestellten Fragebogen (20 online, 5 als PDF). 23 reichten eine klassische Rückmeldung in Brief- oder Mailform ein (22 Briefe/Mails sowie 39 Sammelmails).

Organisationen, welche sowohl den Onlinefragenbogen als auch eine briefliche Rückmeldung eingereicht haben, wurden als eine Rückmeldung gezählt und behandelt. Es sind dies: umverkehR, VSC beider Basel, Pro Velo beider Basel, Neutraler Quartierverein Innerstadt.

In Anhang A sind sämtliche Organisationen, die eine Rückmeldung eingegeben haben, aufgeführt und in Anhang B deren Haltung grob zusammengefasst.

Fragebogen oft nicht akzeptiert

- Insgesamt 23 Organisationen haben nicht den offiziellen Fragebogen (online oder Papierform) ausgefüllt. Der Fragebogen wurde als zu stark einschränkend und teils «tendenziös» beschrieben. Explizit wurde die Frage bezüglich der Wirkungsziele genannt, da man den vordefinierten Zielen schwerlich widersprechen kann (bspw. TCS). Dies betrifft mehrheitlich Kritiker der Mobilitätsstrategie, welche sie als zu radikal und einseitig gegen den MIV gerichtet betrachten.
- Dies führt dazu, dass die quantitative Auswertung der Fragebogen nicht sehr repräsentativ ist.

3 Auswertung der Vernehmlassungsrückmeldungen

Der Fragebogen umfasst 7 Abschnitte. Abschnitt 1 dient der Erfassung der Angaben der Vernehmlassungsteilnehmenden. Während Abschnitt 2 die Gesamtwürdigung erfragt, befassen sich Abschnitte 3 bis 6 mit den Zielen, Handlungsfeldern, Massnahmenplänen und der Wirkung der Mobilitätsstrategie. Abschnitte 2 bis 6 erfassen in einem ersten Teil jeweils eine quantitative Fragestellung, der zweite Teil ermöglicht ergänzende qualitative Aussagen und Bemerkungen. In Abschnitt 7 können weitere Anmerkungen notiert werden.

In den nachfolgenden Unterkapiteln erfolgt für jede Frage zunächst eine grafische Auswertung der quantitativen Antworten. Diese liegen jedoch nur für Rückmeldungen mittels Fragebogen vor. Der Anteil an brieflichen Rückmeldungen wird in den Grafiken als grauer Anteil mit dem Legendeneintrag «briefliche Rückmeldung» dargestellt. Die anschliessend textlichen Erläuterungen umfassen sämtliche Rückmeldungen (Fragebogen und Briefe). Spezifische Aussagen der brieflichen Rückmeldungen wurden den Themengebieten zugewiesen. Die «weiteren Anmerkungen» sind an geeigneter Stelle den restlichen Fragen zugeordnet worden und werden nicht separat aufgeführt. Bei der Auswertung wird nicht auf jeden einzelnen Antrag eingegangen, sondern es wird ein Gesamtbild vermittelt. Redaktionelle Hinweise werden soweit zweckmässig direkt übernommen und sind im Vernehmlassungsbericht nicht aufgeführt. Wo zweckmässig, werden Empfehlungen für die Überarbeitung der Strategie formuliert. Diese Empfehlungen stellen die fachliche Sicht von ewp dar. Sie sind nicht mit dem Kanton Basel-Stadt abgestimmt.

3.1 Thema «Gesamtwürdigung»

Frage: 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?

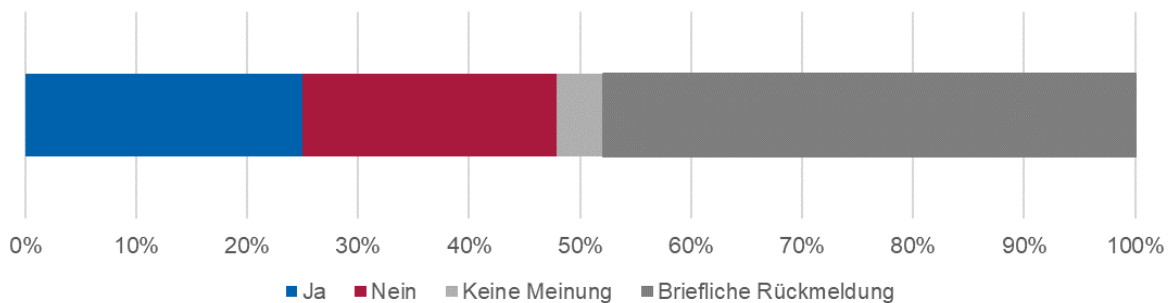


Abbildung 1: Gesamtwürdigung

Die Eröffnungsfrage zur Ausgewogenheit der Mobilitätsstrategie wird sehr kontrovers beantwortet. Grundsätzlich wird begrüsst, dass der Regierungsrat mit einer Mobilitätsstrategie die Herausforderungen in der Verkehrspolitik angehen möchte. Auch die neue Ausrichtung der Strategie nach Handlungsfeldern anstelle von Verkehrsträgern wird grundsätzlich unterstützt.

Eine Mehrheit der Teilnehmenden hält die Mobilitätsstrategie nicht für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Die Begründungen gehen dabei jedoch in entgegengesetzte Richtungen. Die Zusammensetzung präsentiert sich folgendermassen:

- Ca. ein Drittel der Teilnehmenden unterstützen die Mobilitätsstrategie in der vorliegenden Form (mit wenigen spezifischen Anmerkungen oder Verbesserungsvorschlägen) oder stehen ihr neutral gegenüber.
- Ca. ein Drittel der Teilnehmenden bestehend aus linken Parteien und Umweltverbänden (z.B. SP, Grüne, umverkehr) lehnen die Mobilitätsstrategie in der vorliegenden Form ab, weil sie ihrer Meinung nach nicht ausreicht, um die Ziele des Umweltschutzgesetzes zu erreichen. Sie sehen es als verpasste Chance für eine Neuorientierung der Verkehrspolitik. Die vorgesehenen Massnahmen sind für sie zu wenig griffig, um die Verkehrswende umzusetzen, insbesondere bei der Priorisierung der aktiven Mobilität und der Flächeneffizienz des Verkehrs. Einige kritisieren die Strategie als Fortsetzung der bisherigen, stark autozentrierten Verkehrspolitik ohne neue Impulse. Städte wie Paris, Utrecht, Kopenhagen oder Barcelona werden als gute Beispiele genannt, an denen sich die Mobilitätsstrategie orientieren soll.
- Ca. ein Drittel der Teilnehmenden bestehend aus bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbänden (z.B. SVP, TCS, Gewerbeverband, ASTAG) lehnen die Mobilitätsstrategie in der vorliegenden Form ab, weil die Massnahmen einseitig auf den MIV ausgerichtet sind. Mehrere Teilnehmende kritisieren, dass die vorliegende Strategie Aspekte aus den bevorstehenden «Stadtklima»-Initiativen aufnimmt und den noch nicht durchgeführten Volksentscheid quasi vornewegnimmt. Das Netto-Null-Ziel bis 2040 sowie die «Gut-Böse-Dichotomie» zwischen Fuss- und Veloverkehr und öffentlichem Verkehr gegenüber motorisiertem Individualverkehr wird abgelehnt. Die Teilnehmenden stehen für eine verkehrsmittelneutrale Verkehrspolitik und fordern ein Bekenntnis zur Strassennetzhierarchie, eine Entflechtung der Verkehrsträger und eine Sicherstellung der bestehenden Mobilitätsflächen.
- Einzelne Teilnehmende verzichten auf eine Gesamtwürdigung und beschränken sich auf Stellungnahmen zu einzelnen Themen (bspw. Swiss eMobility nur zum Thema Klimaneutralität, Kanton Basel-Landschaft nur zum Thema Abstimmungsbedarf).

Folgende Stellungnahmen sind besonders hervorzuheben:

- Die Gemeinde Bettingen sieht sich in der vorliegenden Mobilitätsstrategie nicht repräsentiert und lehnt diese ab. Die Strategie sollte auch Massnahmen für die Bedürfnisse einer Landgemeinde enthalten.
- Die Verbände IVB Behindertenhilfe beider Basel sowie das Behindertenforum Region Basel sehen die Bedürfnisse von Menschen mit Leistungseinschränkungen / Behinderungen nicht berücksichtigt. Sie kritisieren, dass die Mobilitätsstrategie nicht über gesetzlich verbindliche Regelungen hinaus geht und keine Lösungsansätze für Menschen bietet, welche sich nicht mit dem Velo oder zu Fuss fortbewegen können und teils auf ein (spezialisiertes) Auto angewiesen sind.

Fazit

Da die ablehnende Haltung gegen die vorliegende Mobilitätsstrategie aus der Summe von zwei gegensätzlichen Vorstellungen erfolgt ist anzunehmen, dass die Mobilitätsstrategie ein guter Mittelweg darstellt. Um die Unterstützung zur Mobilitätsstrategie zu erhöhen, müssten die enthaltenen Massnahmen entweder verschärft oder abgeschwächt werden, was jedoch den Widerstand auf der Gegenseite verstärken würde.

Empfehlungen ewp

Aus fachlicher Sicht und unter Berücksichtigung der sehr ambitionierten Ziele, welche sich der Kanton Basel-Stadt in der Mobilitäts- und Umweltpolitik gesetzt hat, sind die Massnahmen der Mobilitätsstrategie eher zu verschärfen wie zu lockern. Die Wirkungsanalyse hat gezeigt, dass das Ziel nur bei Umsetzung aller Massnahmen erreicht werden kann. Die Realisierung von einigen besonders wirksamen Massnahmen wie beispielsweise die Einführung eines Road Pricing oder der Bau des Herzstücks sind jedoch mit einer grossen Unsicherheit behaftet.

Aus politischer Sicht hat eine Abschwächung der Mobilitätsstrategie keine Mehrheit. Auch für eine deutliche Verschärfung der Mobilitätsstrategie sind die Mehrheiten unklar, da lediglich die Parteien SP, Grüne / BastA! und die EVP eine deutliche Verschärfung fordern, die glp das vorliegende Gesamtpaket jedoch unterstützt.

ewp schlägt folgende Änderungen vor:

- die grundsätzliche Stossrichtung der Mobilitätsstrategie ist beizubehalten, jedoch die Aufnahme von einigen zusätzlichen Massnahmen zu prüfen, welche hinsichtlich der Zielerreichung wirken
- ein eigenes Kapitel zu den Landgemeinden zu ergänzen
- die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen stärker zu gewichten

3.2 Thema «Ziele»

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

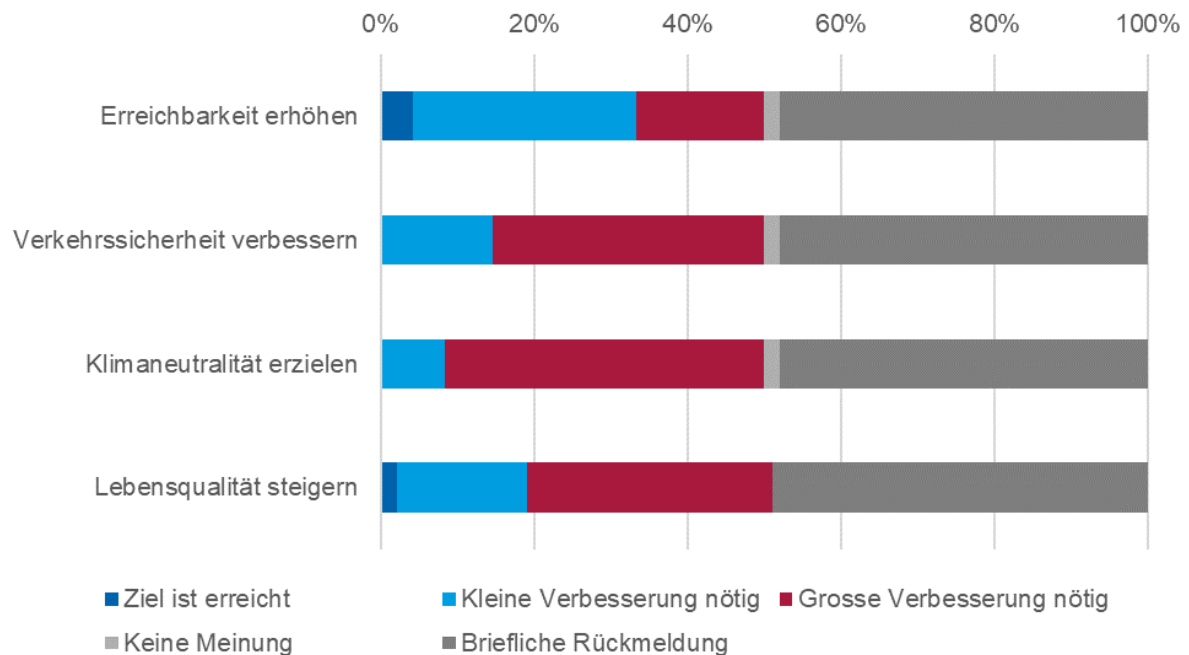


Abbildung 2: Ziele

Grundsätzlich besteht ein Konsens bezüglich der Ziele. Für die Mehrheit der Teilnehmenden wurden die wesentlichen Ziele erkannt. Sie sehen jedoch grösstenteils eine grosse Differenz zwischen der aktuellen Situation und ihren persönlichen Wunschvorstellungen. Insbesondere bei den Zielen «Verkehrssicherheit verbessern» und «Klimaneutralität erzielen» seien viele Verbesserungen nötig, um das Ziel zu erreichen.

Eine grosse Diskrepanz besteht jedoch bei der Interpretation der Ziele.

- Unter «**Erreichbarkeit erhöhen**» verstehen einige lediglich die Erreichbarkeit mit dem Auto, und sehen die Erreichbarkeit durch die vorliegende Strategie gefährdet. Andere verstehen unter Erreichbarkeit die Zugänglichkeit des öffentlichen Raums durch Fuss- und Veloverkehr sowie für mobilitätseingeschränkte Personen, welche deutlich verbessert werden soll.
- Unter «**Verkehrssicherheit verbessern**» sehen einige den MIV als Hauptverursacher, während andere in erster Linie die Sicherheitsprobleme im Mischverkehr zwischen Zufussgehenden und (elektrifizierten) Velofahrenden sehen.
- Beim Ziel «**Klimaneutralität erzielen**» bestehen unterschiedliche Vorstellungen, ob elektrifizierter MIV als klimaneutral gilt und ob die Elektrifizierung des Verkehrs unterstützende Massnahmen braucht oder ein internationaler Trend ist, der auch ohne zusätzliche Massnahmen seitens des Kantons Basel-Stadt eintritt.

- Auch das Ziel «**Lebensqualität steigern**» wird unterschiedlich gesehen. Während ein Teil unter Lebensqualität aus verkehrlicher Sicht die Reduktion von Immissionen für die Bevölkerung versteht, zählt für andere auch die Freiheit der Verkehrsmittelwahl sowie die uneingeschränkte Bewegungsfreiheit mit dem eigenen Fahrzeug als Lebensqualität.

Mehrere Teilnehmende verweisen auf die Widersprüchlichkeit der Ziele und wünschen sich eine engere Definition oder Beschreibung der Ziele. Als Beispiel wird genannt, dass Tempo 30 zwar die Erreichbarkeit für den MIV reduziert, diese aber für Velofahrende und Zufussgehende erhöht.

Ein Grossteil jener, welche die Mobilitätsstrategie als zu wenig streng ablehnt, fordern konkretere und messbare Ziele sowie die Definition von Zwischenzielen. Gefordert werden zum Beispiel konkrete Ziele bezüglich Modalsplit, Lärm- und Schadstoffemissionen, Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur sowie Reduktion von MIV-Verkehrsfläche.

Folgende konkretere Ziele werden vorgeschlagen (Beispiele):

- Modal-Split-Anteile von 30% Fussverkehr, 25% Veloverkehr sowie 40% ÖV anstreben (z.B. BastA!, Wettstein 21, umverkehrR)
- Reduktion der MIV-Fläche um 10% innert 10 Jahren (z.B. BastA!)
- Schaffung eines lückenlosen Netzes von Velovorzugsrouten mit insgesamt 50 km, das Quartiere untereinander und mit der Innenstadt verbinden (z.B. Pro Velo)
- Klimaneutralität im Verkehr bis 2030 oder 2040

Ein Grossteil der Gruppe, welche den vorgegebenen Fragebogen nicht ausgefüllt hat, findet die Interpretation der Ziele und die daraus gezogenen Schlüsse für die Mobilitätspolitik eindimensional und nicht umfassend genug. Die Handelskammer beider Basel ist zum Beispiel nicht einverstanden mit der Definition der Lebensqualität «als Schutz des Menschen vor verkehrsbedingten Immissionen». Für viele Menschen sei auch die individuelle Mobilität sowie die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie ein gut ausgebautes Strassennetz ein Teil der Lebensqualität. Die FDP möchte den Zielkonflikt zwischen Erreichbarkeit und Lebensqualität mit mehr unterirdischer Infrastruktur lösen. Für die Gemeinde Bettingen nimmt die Bedeutung der Zielkonflikte mit der Elektrifizierung des Verkehrs ab. Alternative Ziele werden jedoch keine vorgeschlagen.

Diskutiert wird jedoch die Gewichtung der Ziele. Einige fordern, die Erreichbarkeit höher zu gewichten, um diese als wichtigen Standortfaktor für die Wirtschaft zu erhalten (z.B. HKBB, SVP, Die Mitte). Die Erreichbarkeit soll mit den Massnahmen nicht erhalten, sondern verbessert werden.

Empfehlungen ewp

Die Ziele sollen beibehalten werden. Eine Gewichtung wird nur von wenigen Teilnehmenden gewünscht und ist nicht zweckmässig. Ggf. kann die Definition der Ziele präzisiert werden, um das allgemeine Verständnis zu schärfen.

Mehrere Teilnehmende wünschen sich eine Konkretisierung sowie Quantifizierung der Ziele. Durch das vorgesehene Monitoring (Kapitel 4.1) ist bereits angedacht, die angestrebten Entwicklungen zu überprüfen. Dazu sollen geeignete verwaltungsinterne, quantitative Ziele in zweckmässigen Zeitschritten definiert werden.

3.3 Thema «Handlungsfelder»

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

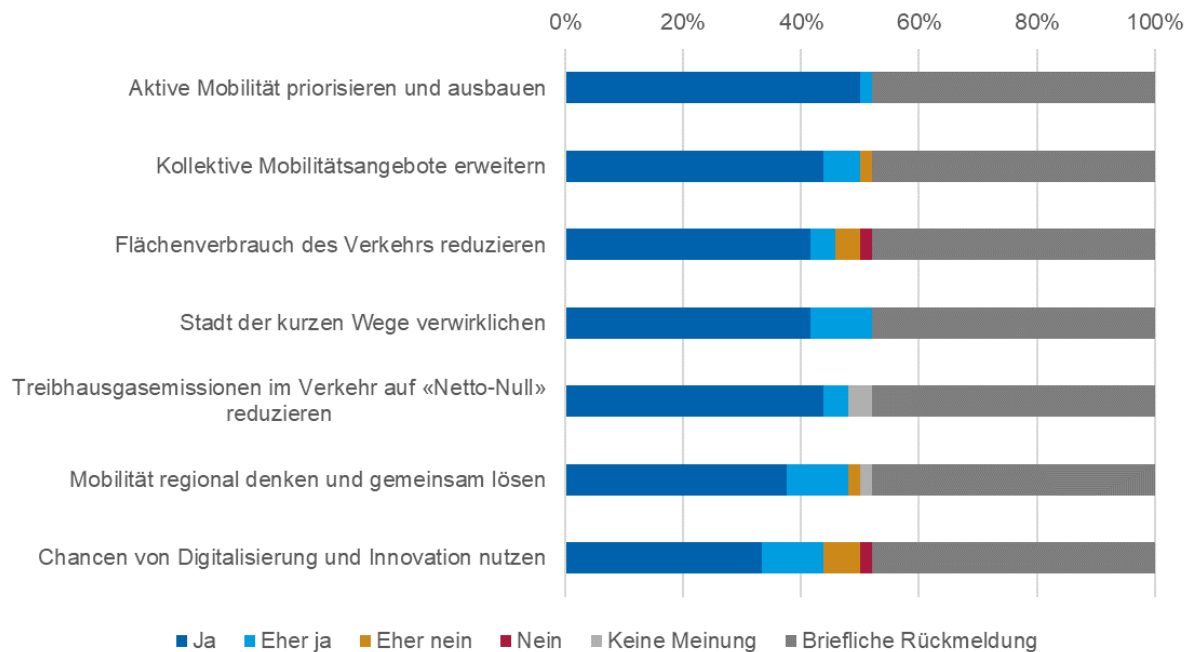


Abbildung 3: Handlungsfelder

Die Mehrheit unterstützt die Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie. Am meisten kritisiert werden die Handlungsfelder «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» und «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen».

Das Handlungsfeld «**Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen**» erhält grösstenteils Zuspruch. Einige lehnen es ab, weil sie eine verkehrsmittelneutrale Mobilitätsstrategie fordern und somit kein Verkehrsträger priorisiert werden soll (z.B. ACS, ASTAG).

Das Handlungsfeld «**Kollektive Mobilitätsangebote erweitern**» ist mehrheitlich unbestritten. Wenige Vertreter (z.B. die Mitte, TCS) sind aber mit einer Massnahme (Ausbau der Traminfrastruktur) nicht einverstanden (vgl. Kap. 3.4.2).

Das Handlungsfeld «**Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren**» wird hauptsächlich von mehreren bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbänden kritisiert. Sie beurteilen das Handlungsfeld als einseitig gegen den MIV ausgerichtet (z.B. ASTAG, TCS, SVP).

Das Handlungsfeld «**Stadt der kurzen Wege verwirklichen**» ist weitgehend unbestritten und es sind wenige konkrete Kommentare zum Handlungsfeld eingegangen. Die Idee von kurzen Distanzen zwischen Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufstandorten wird unterstützt.

Grundsätzlich ist das Handlungsfeld «**Treibhausgasemissionen im Verkehr auf 'Netto-Null' reduzieren**» von der Mehrheit der Teilnehmenden unbestritten. Die Teilnehmenden sind sich aber uneinig, wie

es umgesetzt werden sollte. Für bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände reichen die aktuellen Entwicklungen in der E-Mobilität aus, um die Energiewende im Verkehr umzusetzen. Für linke Parteien und Umweltverbände reichen in diesem Handlungsfeld Massnahmen zur Elektrifizierung des MIV nicht aus; sie fordern mehr Massnahmen für eine deutliche Reduktion des MIV.

Das Handlungsfeld **«Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»** wird insbesondere von Nachbarkantonen und Gemeinden sehr geschätzt. Einige Teilnehmende merken an, dass eine zeitnahe und konsequente Umsetzung der wichtigen Massnahmen (z.B. Verkehrsmanagement) nicht durch regionale Ab- und Einsprachen verzögert werden dürfen (z.B. umverkehrR, Komitee Heb Sorg zum Gläubasel).

Das Handlungsfeld **«Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»** wird mehrheitlich von linken Parteien und Umweltverbänden abgelehnt. Sie beurteilen das Potenzial von technischen Innovationen als überschätzt und sind insbesondere mit der Trendanalyse nicht einverstanden. Sie kritisieren die Trendanalyse als zu MIV-lastig und fordern mehr «Best Practice»-Beispiele von vergleichbaren internationalen Städten (Barcelona, Kopenhagen, Paris etc.). Bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände sehen in diesem Handlungsfeld jedoch den Schlüssel zum Erfolg. Sie kritisieren, dass die darin enthaltenen Massnahmen nicht zum Titel Digitalisierung und Innovation passen, sondern die Strategie eine innovationsfeindliche Grundhaltung hat (z.B. Die Mitte). Sie sehen lediglich eine Fortführung der MIV-feindlichen Stossrichtung in diesem Handlungsfeld.

Für mehrere fehlt ein Handlungsfeld zum Thema **Lärm und Schadstoffemissionen** (z.B. VCS, Gemeinde Bettingen, BastA!).

Für wenige fehlt ein Handlungsfeld **«Kapazitätsengpässe beheben»** (z.B. TCS, SVP).

Empfehlungen ewp

Die Handlungsfelder sind breit abgestützt und können so beibehalten werden. Die Ergänzung eines zusätzlichen Handlungsfeldes Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren wird nicht als sinnvoll erachtet, da das Thema bereits in anderen Handlungsfeldern wie «aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» berücksichtigt wird. Ein Handlungsfeld «Kapazitätsengpässe beheben» wird nicht als zielführend erachtet. Die konkrete Massnahme Sicherstellung HLS-Kapazitäten trägt zu einem effizienteren Verkehrssystem bei und ist bereits enthalten. Eine rein angebotsorientierte Verkehrspolitik ist hingegen in engen Städten weder machbar noch zweckmässig.

3.4 Thema «Massnahmenplan»

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

3.4.1 Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»

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

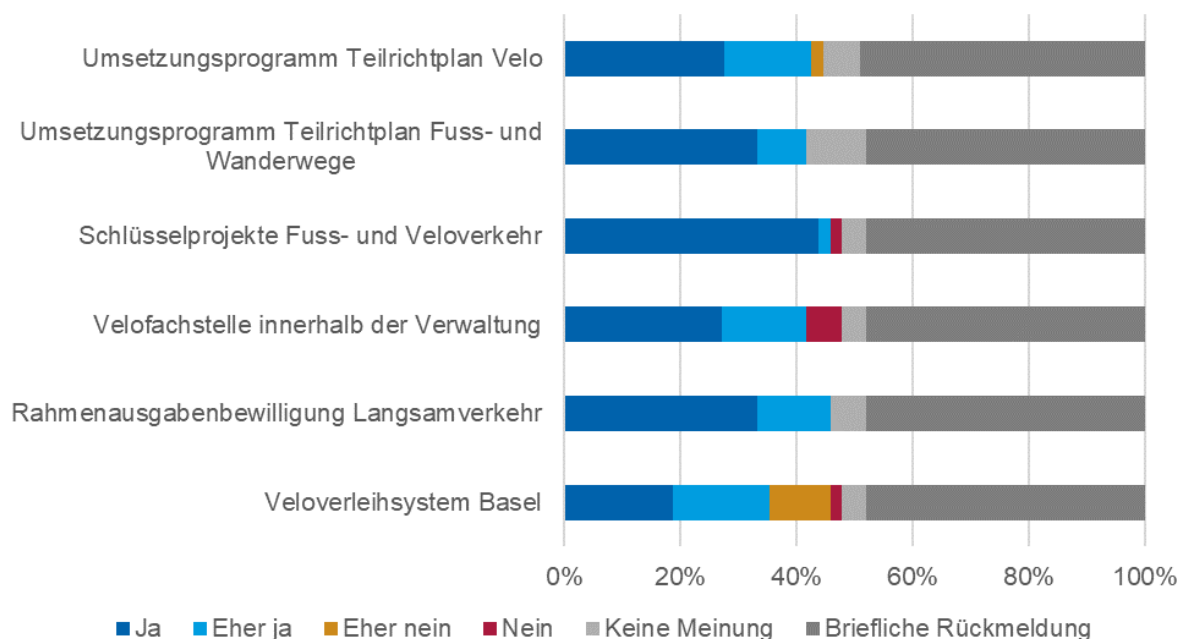


Abbildung 4: Massnahmenplan Handlungsfeld «Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen»

Für linke Parteien und Umweltverbände gehen die vorgeschlagenen Massnahmen nicht über Bekanntes hinaus. Sie bezeichnen die Massnahmen zur Priorisierung und zum Ausbau der aktiven Mobilität lediglich als Auflistung des bestehenden Engagements (bis auf Einführung Velofachstelle und Rahmenkredit Velo). Sie wünschen sich mehr und wirksamere sowie konkretere Massnahmen, um aktive Mobilität entscheidend zu fördern.

Für bürgerliche Parteien und MIV-freundliche Verbände darf die Förderung der aktiven Mobilität nicht auf Kosten anderer Verkehrsträger erfolgen. Flächen für den MIV und den ÖV müssen erhalten bleiben. Für den Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur fordern mehrere eine Entflechtung des Fuss-/Veloverkehrs von anderen Verkehrsteilnehmenden (z.B. carrosserie suisse, TCS, SVP).

Kontrovers diskutiert wird der Umgang mit Mischverkehrssituationen zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden insbesondere mit E-Velos und Trottinets. Hier werden von verschiedenen Seiten Probleme bei der Verkehrssicherheit gesehen, auf welche die Mobilitätsstrategie nicht genügend Antworten liefert.

Zu wenig repräsentiert sehen sich die Vertreter von mobilitätseingeschränkten Personen (Seniorinnen und Senioren und Personen mit Leistungseinschränkungen / Behinderungen). Beim Ausbau / Umbau der Infrastruktur soll darauf geachtet werden, dass diese für alle zugänglich ist.

Zu wenig adressiert sieht der Kanton Basel-Landschaft die Velovorzugsrouten. Diese sollen expliziter angesprochen werden.

Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo

- Die Massnahme wird in der Mehrheit unterstützt; wenige lehnen die Massnahme ab.
- Es wird angemerkt, dass der Teilrichtplan Velo lediglich bereits beschlossene Massnahmen enthält und nicht auf die Zielsetzung 2040 ausgelegt ist. Für eine Zielerreichung sollen die Velomassnahmen über den Teilrichtplan Velo hinausgehen (z.B. Grüne).
- Gefordert werden mehr Velostrassen und mehr Veloparkplätze (z.B. Komitee Heb Sorg zum Glaibasel, Neutraler Quartierverein Innerstadt)
- Mischverkehrsflächen mit Fussverkehr werden kritisch gesehen, insbesondere im Zusammenhang mit E-Bikes (z.B. Behindertenforum Region Basel, Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel).

Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege

- Die Massnahme wird von einer Mehrheit unterstützt.
- Der VCS merkt an, dass der Teilrichtplan im Jahr 2019 beschlossen wurde und somit nicht auf das Ziel 2040 ausgelegt ist. Er fordert deshalb eine Überarbeitung.

Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr

- Die Massnahme wird von einer Mehrheit unterstützt.
- Die Schlüsselprojekte sollen hindernisfrei ausgestaltet werden (z.B. BastA!, Behindertenforum).

Velofachstelle innerhalb der Verwaltung

- Diese Massnahme ist im Vergleich zu den anderen Massnahmen umstrittener.
- Von Seiten bürgerlicher Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbänden wird die Massnahme abgelehnt. Sie sind der Meinung, dass diese Aufgaben innerhalb der bestehenden Strukturen erledigt werden kann. Eine Velofachstelle sehen sie zudem nicht als gerechtfertigt, da auch andere Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten keine eigene Fachstelle besitzen würden.
- Von Seiten der Unterstützer wird angemerkt, dass die Fachstelle auch zusätzlich den Fussverkehr behandeln soll (z.B. Grüne), oder aber eine zweite Fachstelle mit Fokus Fussverkehr geschaffen werden sollte (z.B. Fussverkehr Basel).

Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr

- Die Massnahme wird von einer Mehrheit unterstützt.
- Die Grünen fordern einen zusätzlichen FVV-Fonds zur Finanzierung von Netzlückenschliessungen.
- Fussverkehr Basel fordert zusätzlich Rahmenausgabenbewilligungen auch für Massnahmen im Fussverkehr.

Veloverleihsystem Basel

- Diese Massnahme ist im Vergleich zu den anderen Massnahmen umstrittener.

- Mehrere Teilnehmende fordern, dass ein Verleihsystem nur auf privater Basis realisiert wird (z.B. SVP, Die Mitte, Gewerbeverband).
- Wenige Teilnehmende fordern eine regionale Ausweitung des Verleihsystems über die Stadtgrenzen hinaus (z.B. VCS, Grüne).
- Wenige Teilnehmende schlagen vor, die Sharingangebote in das Tarifsystem des öffentlichen Verkehrs zu integrieren (z.B. VCS, Grüne).
- Einige sehen bei einem Veloverleihsystem bezüglich Flächenverbrauch und Klimaneutralität Zielkonflikte. Sie fordern eine Analyse des Bedarfs und der Umweltverträglichkeit (z.B. BastA!).

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen:

- Massnahmenplan zur Verbesserung der Einhaltung der Verkehrsregeln durch die Angehörigen der «aktiven Mobilität» (Verein Rheinpromenade)
- Priorisierung FVV an Ampeln und grüne Welle Veloverkehr (z.B. Grüne, SP)
- Platzsparende und geordnete Veloabstellplätze (neutraler Quartierverein Innerstadt)
- Schaffung von Superblocks analog Barcelona (z.B. BastA!, Wettstein 21, Grünliberale)
- Velostrassen grundsätzlich vom MIV befreien (BastA!)
- Zusätzlich zu öffentlichen Veloabstellplätzen die Thematik privater Veloanlagen aufnehmen (Kanton Basel-Landschaft)

Empfehlungen ewp

Die Massnahmen Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Velo, Umsetzungsprogramm Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege, Schlüsselprojekte Fuss- und Veloverkehr sowie die Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr sind unbestritten und sollen beibehalten werden. Es ist auf eine regelmässige Aktualisierung der Instrumente zu achten.

Die Schaffung einer Velofachstelle erachten wir als sinnvolles Instrument, um die Priorisierung und den Ausbau der aktiven Mobilität konsequent voranzutreiben. Eine Fachstelle FG existiert bereits.

Ein Veloverleihsystem auf privater Basis ist grundsätzlich zu begrüssen. Auch andere Städte setzen auf einen privaten Betreiber (bspw. Zürich). Es sind entsprechende Rahmenbedingungen zu setzen, um ein qualitativ hochwertiges und stadtverträgliches System zu betreiben. Eine Erweiterung über die Kantonsgrenzen hinweg sowie eine Integration in das Tarifsysteem des öffentlichen Verkehrs werden als prüfenswert erachtet.

Zusätzliche prüfenswerte Massnahmen:

- Das Konzept von Superblocks wie in Barcelona wird mehrfach genannt. Die Massnahme eignet sich aus Sicht ewp sowohl zur Reduktion des Flächenverbrauchs des Verkehrs als auch zur Weiterentwicklung der Stadt der kurzen Wege. Die Massnahme «Autofrei erleben» der Mobilitätsstrategie setzt sich ähnliche Ziele. Es ist von Seiten der Verwaltung zu prüfen, inwiefern Erkenntnisse der Umsetzung von Superblocks in anderen Städten die Umsetzung von «Autofrei erleben» unterstützen. Die Erkenntnisse von anderen Städten sollen zudem im Kapitel «Trends in der Mobilität» ergänzt werden.
- Velovorzugsrouten sollen im Handlungsfeld «aktive Mobilität priorisieren und ausbauen» explizit adressiert werden. Diese Infrastrukturen tragen zur regionalen Vernetzung im Veloverkehr bei und erfordern eine erhöhte Abstimmung mit den angrenzenden Verwaltungseinheiten.

3.4.2 Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»

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

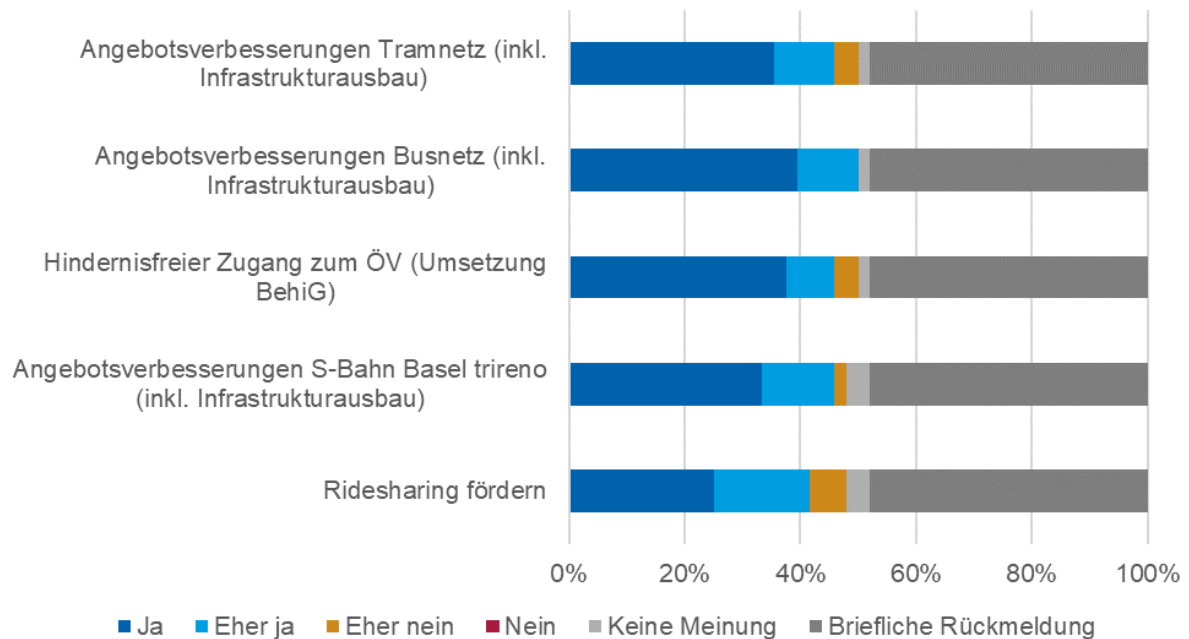


Abbildung 5: Massnahmenplan Handlungsfeld «Kollektive Mobilitätsangebote erweitern»

Die Erweiterung der Kollektiven Mobilität ist grundsätzlich unbestritten. Alle enthaltenen Massnahmen haben eine grosse Akzeptanz. Einige Teilnehmer kritisieren, dass die Strategie zu stark auf «traditionelle» Verkehrsmittel fokussiert und zukünftige Entwicklungen und Innovationen nicht berücksichtigt (z.B. HKBB, FDP).

Kontrovers diskutiert wird das Tram als städtisches Verkehrsmittel. Mehrere Vertreter (vgl. unten) lehnen den Ausbau des Tramnetzes ab und fordern eine Konzentration auf neuere, innovativere Fortbewegungsmittel der kollektiven Mobilität (Elektrobusse, Peplemover, On Demand Service mit Minibusen). Sie kritisieren das Tram als langsam, laut und sehr kostenintensiv.

Angebotsverbesserungen Tramnetz

- Die Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt die Angebotsverbesserungen im Tramnetz.
- Einzelne Teilnehmende fordern zusätzliche Tramverbindungen wie das Tram Grenzacherstrasse (z.B. Grüne) oder die Erweiterung Tram 8 (Stadtzentrum bis Läublipark). Insbesondere wird die langsame Umsetzung der geplanten Projekte bemängelt.
- Mehrere Teilnehmende stellen das Tram als städtisches Verkehrsmittel grundsätzlich in Frage. Sie fordern einen Stopp der Infrastrukturausbauten. (z.B. Die Mitte, SVP, ACS, TCS, NQV OKB, NQV OKB, SVP, TCS, ACS). Die kollektive Mobilität zur Feinerschliessung soll stattdessen mit Elektrogelelenkbussen oder neuen, innovativen Angeboten gedeckt werden (Peplemover, Ridesharing, On-Demand-Angebote).

- Einige möchten Tramhaltestellen in der Innenstadt aufheben, um das Tram zu beschleunigen (NQV OKB, Die Mitte).

Angebotsverbesserungen Busnetz

- Die Angebotsverbesserungen im Busnetz sind unbestritten.

Hindernisfreier Zugang zum ÖV

- Die Massnahme ist grundsätzlich unbestritten.
- Einzelne merken an, dass dies eine rechtliche Vorgabe ist und keine Handlungsalternative (z.B. Behindertenforum Basel).
- Wenige merken an, dass bei Umbauten von Haltestellen sichere Durchfahrten für das Velo gewährleistet werden müssen (z.B. BastA!).

Angebotsverbesserungen S-Bahn trireno

- Die Angebotsverbesserungen werden von einer grossen Mehrheit unterstützt.
- Einige Teilnehmende lehnen den Bahnanschluss EAP ab, da dieser die wachstumsorientierte Strategie des Flughafens unterstützt und somit den Klimazielen zuwiderläuft (z.B. Grüne, Gemeinde Allschwil, BastA!).
- Wenige Teilnehmende lehnen zudem das Herzstück aufgrund der hohen Kosten und des hohen Ressourcenverbrauchs ab (z.B. BastA!).

Ridesharing fördern

- Die Förderung von Ridesharing wird grundsätzlich unterstützt.
- Einige merken an, dass der Ausbau von Ridesharing Angeboten nicht zu Lasten des ÖV gehen darf (z.B. VCS, Grüne).
- Andere merken an, dass Ridesharing durch Innovationen (autonomes Fahren, Digitalisierung) einen Boom erleben wird. Dazu müssen schon heute unterirdische Ein- und Ausstiegstationen gebaut werden sowie Parkhäuser in der Peripherie (z.B. FDP, Agglo Basel).
- Uber fordert, dass der Kanton sich auf nationaler Ebene für finanzielle Anreize für private Mitfahrangebote und die Modernisierung der Bedingungen zur Erlangung der Lizenz für den gewerbemässigen Personenverkehr einsetzt.

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen

Mehrere Teilnehmende fordern:

- Vergünstigte Tickets im ÖV (z.B. VCS, SP, BastA!)
- Eine Priorisierung und Beschleunigung des ÖV im Strassennetz (z.B. Grüne, SP, IG ÖV)
- Angebotsausbau am Abend, an Samstag- und Sonntagmorgen für den Freizeitverkehr (z.B. EVP, VCS, Grüne, IG ÖV)
- Bessere internationale Anbindung mit ÖV (Infrastruktur, Tickets) sowie die Förderung von internationalen Tages- und Nachtzugverbindungen in die wichtigsten Regionen Europas (z.B. Grüne, Grünliberale, FSU Nordwestschweiz)
- Angebotsverbesserung Mobilitäts-Hubs / Verkehrsdrehscheiben inkl. integraler MaaS Lösung (z.B. Basler Verkehrsbetriebe, Agglo Basel, HKBB)

Einzelne fordern:

- Bessere Bedingungen, das Velo im ÖV (ausserhalb Stosszeiten) mitzunehmen (Komitee Heb Sorg zum Glaibasel)
- Schaffung eines «Autofrei Abo Basel», welches Carvelo, U-Abo/GA, Bike-sharing/Velomechpau-schale, Veloparking, Carsharing, Hauslieferungen kombiniert (Grüne). Vergleiche hierzu auch zu-sätzliche Massnahmen im Kap. 3.4.7.
- Spur für Fahrgemeinschaften vor dem Zoll (Agglo Basel)
- Integration der Zusatzangebote der Behindertentransporte in den ÖV (IVB Behindertenhilfe beider Basel)

Empfehlungen ewp

Die Massnahmen im Handlungsfeld kollektive Mobilität haben eine grosse Unter-stützung und sollen wie geplant umgesetzt werden. Das Tram als städtisches Ver-kehrsmittel ist durch viele andere Planungen bestätigt und soll im Rahmen dieser Strategie nicht grundsätzlich hinterfragt werden.

Zusätzliche prüfungswerte Massnahmen:

- Durch eine bessere Anbindung an den internationalen Schienenverkehr können klimaschädliche Flugbewegungen reduziert werden. Es ist zu prüfen, ob der Kanton Basel-Stadt sich in der Mobilitätsstrategie für bessere internationale Di-rektverbindungen im europäischen Fern- und Nachtzugnetz einsetzen kann.
- Mobilitäts-Hub und Verkehrsdrehscheiben zur Vernetzung von Verkehrsmitteln haben bisher einen geringen Stellenwert in der Mobilitätsstrategie und würden das Handlungsfeld gut ergänzen.

3.4.3 Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»

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

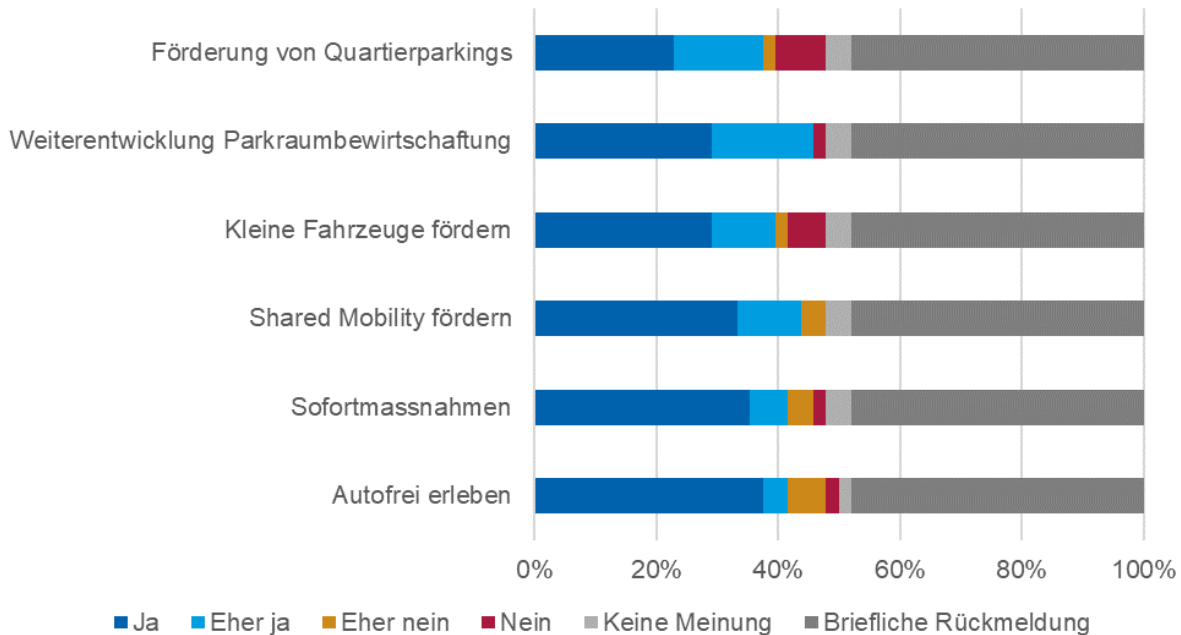


Abbildung 6: Massnahmenplan Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren»

Beim Handlungsfeld «Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren» spiegelt sich die Rückmeldungen der Gesamtbeurteilung. Für linke Parteien und Umweltverbände reichen die getroffenen Massnahmen bei weitem nicht, um die gesteckten Ziele bezüglich Flächenbedarf des Verkehrs zu erreichen. Einige Massnahmen wie die Förderung des Quartierparkings liefen dem Ziel sogar entgegen. Sie fordern eine generelle Reduktion der Parkflächen und damit eine Reduktion des MIV-Anteils.

Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände sehen die allgemeine Stossrichtung des Handlungsfelds sowie die meisten Massnahmen sehr kritisch. Sie fordern einen Erhalt der Fläche für den MIV und die sofortige Umsetzung der längst versprochenen Quartierparkings.

Die Verkehrsbetriebe Basel fordern, dass die Flächen von Eigentrasse des ÖV erhalten bleiben und zusätzlich gefördert werden und der ÖV durch die Umgestaltung nicht verlangsamt wird.

Förderung von Quartierparkings

- Die Förderung von Quartierparkings wird kontrovers diskutiert, von einer knappen Mehrheit aber unterstützt. Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände sehen die Massnahme als zwingende, längst versprochene Massnahme, um dem Abbau von Strassenparkplätzen entgegenzuwirken.
- Linke Parteien und Umweltverbände kritisieren die Massnahme, da diese aus ihrer Sicht den MIV als flächenintensives Verkehrsmittel fördert und somit dem Ziel entgegenläuft. Sie fordern, dass die Strassenparkplätze ersatzlos gestrichen werden und der Raum umgenutzt wird. Wird in Einzelfäl-

len ein Quartierparking trotzdem als sinnvoll erachtet, sollen dafür im Gegenzug Parkplätze kompensiert werden. Zudem wird gefordert, dass die Parkplätze zu einem grossen Teil oder sogar exklusiv für Carsharing Angebote zur Verfügung stehen (z.B. Mobility, Grüne, Wettstein 21).

Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung

- Die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung wird mehrheitlich unterstützt. Linke Parteien sowie Umweltverbände fordern, dass die Parkgebühren erhöht werden und sämtliche Kosten decken müssen (z.B. Grüne, VCS, SP). Eine grössenabhängige Bepreisung wird unterstützt, dabei sollen jedoch die Preise für grosse Fahrzeuge erhöht werden, und nicht für kleine Fahrzeuge gesenkt.
- Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und die darin einhergehende Erhöhung der Parkgebühren ab.
- Einige befürchten, dass grössen- und emissionsabhängige Parkgebühren zu einem unübersichtlichen und chaotischen Preissystem führen würde (z.B. FDP, Die Mitte).

Kleine Fahrzeuge fördern

- Die Förderung von Kleinfahrzeugen wird kontrovers diskutiert, in der Mehrheit jedoch unterstützt. Mehrere Stimmen aus linken Parteien sowie Umweltverbänden fordern, dass die Förderungsmassnahmen nicht zu einer Erhöhung der Autoparkplätze sowie des MIV Anteils führen darf. Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen die Massnahme ab und fordern eine freie Verkehrsmittelwahl sowie Regulierung durch den Markt.

Shared Mobility fördern

- Die Förderung von Shared Mobility wird mehrheitlich unterstützt. Bedenken bestehen beim Flächenverbrauch von Sharingsystemen (z.B. E-Scooter). Einige fordern, dass Shared Mobility nur unterstützt wird, wenn damit eine Reduktion des MIV-Besitzes nachgewiesen werden kann. Die Gemeinde Allschwil schlägt zur Koordination eine umfassende, regional abgestützte Strategie bezüglich Shared Mobility vor, um den Platzbedarf z.B. von E-Scootern zu regulieren. Wenige Teilnehmende lehnen die Massnahme grundsätzlich ab. Uber schlägt zudem vor, dass Verständnis von Shared Mobility auf Taxi- und Limousinenservices ausweiten, da auch diese zu einem reduzierten Flächenverbrauch beitragen.

Sofortmassnahmen

- Die Sofortmassnahmen zur Reduktion des Flächenverbrauchs werden von einer Mehrheit unterstützt. Linken Parteien und Umweltverbänden geht die Massnahme jedoch nicht weit genug und sie fordern konkrete Zielvorgaben und mehr Massnahmen. Einige fordern, dass die freiwerdenden Flächen für eine Separierung von Fuss- und Veloverkehr verwendet werden (Behindertenforum, Fussverkehr Basel). Wenige fordern zudem, eine Reduktion der Spurweiten zu prüfen (z.B. Gemeinde Aesch). Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen die Massnahme ab und fordern den Erhalt der heutigen Verkehrsfläche.

Autofrei erleben

- Eine Mehrheit unterstützt die Massnahme «Autofrei erleben». Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen Massnahme als «staatliche Umerziehungsmassnahme» ab und fordern freie Verkehrsmittelwahl.

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen

- Mehr Parkplätze, die explizit für Carsharing reserviert sind (Mobility, Grüne, Wettstein 21)

- Vermehrt Veloparkplätze statt Autoparkplätze (Heb Sorg zum Glaibasel)
- Stellplatzmanagement für Leihfahrzeuge (Velo) (Verein Rheinpromenade)
- Parkplätze für Wohn- und Freizeitmobile an geeigneter Lage schaffen (Verein Rheinpromenade)
- Transformationsareale generell autofrei planen (Grüne)
- Vor allen Einkaufsläden in den Quartieren müssen Autoparkplätze in Parkplätze für Cargovelos und Velos umgenutzt werden. Parkplatzbewirtschaftung für Läden mit eigenen Parkplätzen sowie ein Angebot für Velos verpflichtend einführen. (Grüne)
- Flächenverbrauch durch technische Mittel (z.B. Apps zur Erkennung von freien Parkplätzen) optimieren (um bestehende Flächen wie Parkplätze besser zu nutzen) (Grünliberale)
- Motorfahrzeugsteuer erhöhen für umwelt- und gesundheitsschädigende Fahrzeuge (SP)
- Die Aufhebung von Fahrspuren und die Schaffung von verkehrsberuhigten „Superblocks“ als Begegnungszonen ohne Durchgangsverkehr nach dem Vorbild von Barcelona (BastA!)

Empfehlungen ewp

Die vorgeschlagenen Massnahmen werden von einer Mehrheit unterstützt. Viele Forderungen von zusätzlichen Massnahmen können innerhalb der bestehenden Massnahmen umgesetzt werden. ewp empfiehlt eine laufende Aktualisierung und Erweiterung der Sofortmassnahmen insbesondere bei der Aufhebung von Fahrspuren sowie der Überprüfung der Fahrspuraufteilung. Bei der Förderung von Quartierparkings sind entsprechend Strassenparkplätze zu kompensieren und ein gewisser Anteil für Carsharing zu reservieren.

Zusätzliche prüfenswerte Massnahmen:

- Die Massnahme «autofrei erleben» hat einen stark temporären Charakter. Die Umsetzung könnte weiter gehen und sich am Vorbild der Superblocks von Barcelona orientieren. Zur besseren politischen Legitimation sollte aber die Abstimmung über die Stadtklimainitiativen abgewartet werden.

3.4.4 Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»

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

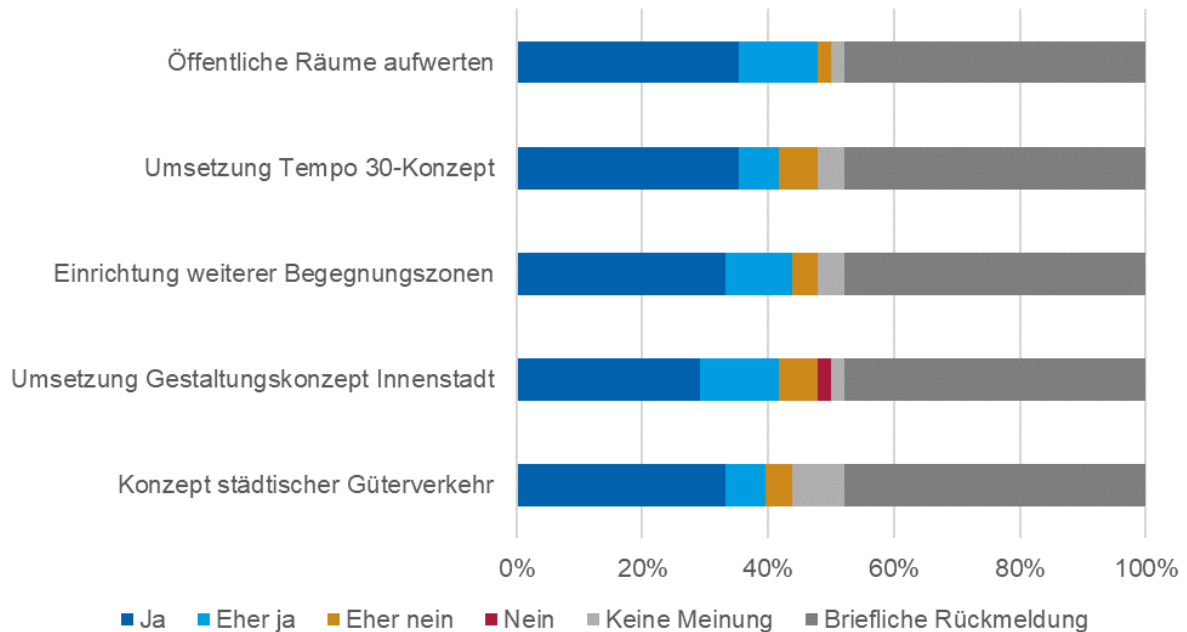


Abbildung 7: Massnahmenplan Handlungsfeld «Stadt der kurzen Wege verwirklichen»

Die Idee der Stadt der kurzen Wege wird grundsätzlich unterstützt. Die Teilnehmenden sind sich jedoch uneinig, wie diese aussehen soll und welche Massnahmen zur Umsetzung zweckmässig sind. Einige Teilnehmende sehen mehr raumplanerische Aspekte wie Quartiere mit hohem Nutzungsmix zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit im Vordergrund, andere die Förderung von Fuss- und Veloverkehr, wobei wieder andere möglichst direkte und schnelle Wege für den MIV fordern. Für linke Parteien und Umweltverbände reichen die Massnahmen nicht aus, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Für bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände sind die Massnahmen zu einseitig gegen den MIV gerichtet und sie fordern, dass keine Verkehrsflächen für Umgestaltungen geopfert werden.

Die Behindertenverbände (Behindertenforum Region Basel, IVB Behindertenhilfe beider Basel) weisen darauf hin, dass bei der Umgestaltung auf eine hindernisfreie Planung geachtet werden muss und auch autofreie Zonen für mobilitätseingeschränkte Personen jederzeit zugänglich bleiben müssen.

Vertreter der ÖV-Branche (IG ÖV, Verkehrsbetriebe Basel) fordern, dass die Massnahmen (insbesondere Tempo 30) jeweils auf ihre Auswirkung auf den öffentlichen Verkehr geprüft werden (Kosten, Geschwindigkeit). Negative Auswirkungen auf die Angebotsqualität gilt es zu verhindern.

Öffentliche Räume aufwerten

- Die Massnahme «öffentliche Räume aufwerten» wird grossmehrheitlich unterstützt und es sind nur vereinzelt Kommentare zu dieser Massnahme eingegangen. Insbesondere soll bei der Aufwertung öffentlicher Räume die Interessen mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden.

Umsetzung Tempo 30 Konzept

- Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen wird grossmehrheitlich unterstützt. Mehrere Teilnehmende fordern eine integrale Umsetzung im Siedlungsgebiet auf dem ganzen Stadtgebiet (z.B. Grüne) oder auf einzelnen verkehrsorientierten Strassen (z.B. Grünliberale). Andere lehnen Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen generell ab (z.B. ACS).

Einrichtung weiterer Begegnungszonen

- Die Massnahmen zur Einrichtung weiterer Begegnungszonen werden mehrheitlich unterstützt. Uneinig sind sich die Teilnehmenden, ob Begegnungszonen aktiv gefördert werden sollen. Einige fordern, dass der Kanton Begegnungszonen proaktiv fördern soll, andere weisen darauf hin, dass Begegnungszonen nur auf Wunsch von Anwohnerinnen und Anwohnern realisiert werden dürfen. (z.B. SVP, TCS).

Umsetzung Gestaltungskonzept Innenstadt

- Eine Mehrheit spricht sich für das Konzept aus. Mehrere Stimmen merken jedoch an, dass das Konzept veraltet und nicht auf die aktuellen Herausforderungen bezüglich Klimaschutz und Entsiegelung ausgerichtet sei. Sie fordern eine Überarbeitung des Konzepts. Umgestaltungen sollen aufgrund der Klimaerwärmung und der dahingehend benötigten Beschattung und Entsiegelung genutzt werden (BastA!). Zudem wird kritisiert, dass das Konzept keine Aussagen zur hindernisfreien Umsetzung der Projekte macht.

Konzept städtischer Güterverkehr

- Das Konzept städtischer Güterverkehr wird grossmehrheitlich unterstützt. Insbesondere die Sicherung von Logistikflächen wird positiv erwähnt, gerade im Hinblick auf den knapper werdenden Parkraum. Potenzial sehen mehrere Teilnehmende in Lastenvelos und veloähnlichen Fahrzeugen (z.B. Pro Velo). Die FDP schlägt zur Steigerung der Erreichbarkeit für das Gewerbe vor, die Mitbenutzung von für den ÖV exklusiven Strassenabschnitte durch gewerbliche Fahrzeuge zu prüfen.

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen

- Massnahmen zur Förderung und Vernetzung von dichten, durchmischten Quartieren mit Mix aus Wohnen / Arbeiten / Freizeit. Dazu soll der Kanton gezielte Anreize in der Zonenplanung und bei den Bauvorschriften setzen (z.B. Gemeinde Aesch, FSU Nordwestschweiz, Grünliberale).
- Verkehrsbefreite Quartierblocks (analog Superblocks in Barcelona) (BastA!, Wettstein 21)

Empfehlungen ewp

Die Massnahmen zur Verwirklichung der Stadt der kurzen Wege werden unterstützt. Es ist darauf zu achten, dass die angedachten Konzepte (Gestaltungskonzept Innenstadt, städtischer Güterverkehr) auf die aktuellen Ziele und Herausforderungen aktualisiert werden. Bei der Umgestaltung von Plätzen und Strassenzügen ist auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen zu achten. Die Stadt der kurzen Wege ist insbesondere mit raumplanerischen Strategien und Instrumenten umzusetzen.

Zusätzliche prüfungswerte Massnahmen:

- Die Einrichtung von verkehrsbefreiten Superblocks (analog Barcelona) scheint einem grossen Bedürfnis zu entsprechen und wird von verschiedenen Teilnehmenden bei unterschiedlichen Handlungsfeldern beantragt. Es ist zu prüfen, in welchem Handlungsfeld eine solche Massnahme umgesetzt werden könnte.

3.4.5 Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»

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

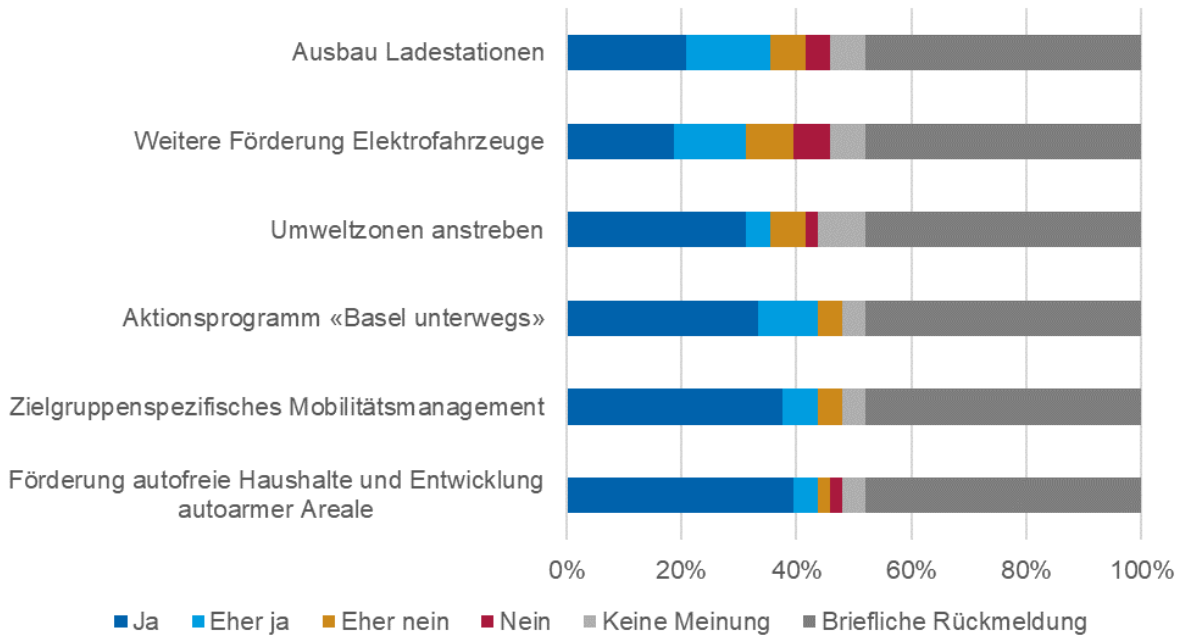


Abbildung 8: Massnahmenplan Handlungsfeld «Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» reduzieren»

Bei der Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehr auf «Netto-Null» bestehen unterschiedliche Vorstellungen, mit welchen Massnahmen dies zu erreichen ist. Mehrere Teilnehmende (mehrheitlich bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände) sehen die anstehenden technologischen Entwicklungen als ausreichend und fordern einen Verzicht auf strenge regulatorische Massnahmen und Subventionen spezifischer Technologien (Elektromobilität). Sie wünschen sich eine technologieoffene Strategie (Wasserstoff und Synfuels werden als vielversprechende Entwicklungen erwähnt).

Für linke Parteien und Umweltverbände sind die gesteckten Ziele im Gegenzug nicht durch rein technologische Massnahmen zu erreichen. Für sie braucht es eine klare Reduktion des MIV-Anteils und Verlagerung auf andere Verkehrsmittel. Nur eine Elektrifizierung des MIV-Anteils reiche dazu aufgrund der hohen grauen Energie der Fahrzeuge und deren Flächenverbrauch nicht aus. Die Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität werden grundsätzlich kritisiert, da sie zur Attraktivitätssteigerung des MIV beitragen. An erster Stelle solle die Reduktion und die Verlagerung des MIV-Verkehrs stehen, an zweiter Stelle das Teilen von Fahrzeugen und an letzter Stelle die Elektrifizierung des restlichen MIV-Verkehrs.

Ausbau Ladestationen

- Der Ausbau von Ladestationen ist umstritten. Mehrere linke Parteien und Umweltverbände lehnen die Förderung von Ladestationen im öffentlichen Raum und deren Subventionierung durch die öffentliche Hand ab. Der bereits beschlossene Ausbau der Ladeinfrastruktur wird als genügend betrachtet (Grüne). Insbesondere im Strassenraum werden Ladestationen als problematisch gesehen. Die Ladestationen sollen langfristig vornehmlich dem Carsharing dienen (Grüne).

- Mehrere Rückmeldungen befürchten (mehrheitlich bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände), dass ohne genaue Bedarfsanalyse an den Bedürfnissen der Nutzenden vorbeigeplant wird und ein Überangebot bevorsteht (z.B. carrosserie suisse, ACS, Gewerbeverband). Die Förderung von 4'000 Ladestationen sehen sie als übereilt. Sie sehen die Verantwortung zur Erstellung von Ladestationen bei Privaten, jedoch auf freiwilliger Basis und nicht verpflichtend, so wie es die Mobilitätsstrategie vorsieht.
- Für mehrere Teilnehmende gehen die beschriebenen Massnahmen jedoch nicht weit genug, um genügend Ladestationen für e-Autos zu schaffen. Sie fordern eine Analyse, welche regulatorischen oder finanziellen Hürden dem Aufbau von Ladestationen durch Private im Weg stehen und den Abbau dieser Hürden resp. eine gezielte finanzielle Unterstützung (Grünliberale). Der Verband Swiss-eMobility fordert zudem eine Verpflichtung, dass 100% der Parkplätze in Einstellhallen mit Ladestationen aus- oder nachgerüstet werden können. Zudem sollen Melde- und Zulassungsverfahren vereinfacht werden.

Weitere Förderung Elektrofahrzeuge

- Die weitere Förderung von Elektrofahrzeugen ist ähnlich wie der Ausbau der Ladestationen umstritten. Linke Parteien und Umweltverbände fordern, dass zuerst Autofahrten vermieden oder verlagert werden, als zweites Fahrten gepoolt werden und erst in letzter Instanz zwingende Autofahrten mit Elektroantrieb abgewickelt werden. Sie verweisen dabei auf die Verabschiedung des Grossratsbeschluss II zum Gesamtkonzept Elektromobilität (Grüne). Sie fordern einen Verzicht auf Kaufsubventionen für Elektrofahrzeuge. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer wird jedoch begrüsst (z.B. VCS, Grüne).
- Mehrere bürgerliche Parteien und MIV-freundliche Verbände fordern eine technologieneutrale Mobilitätsstrategie. Aus ihrer Sicht reichen die technologischen Entwicklungen aus, um die gesteckten Ziele zu erreichen.
- Für einige Teilnehmende geht die Förderung der E-Mobilität jedoch nicht weit genug (Swiss-eMobility, Grünliberale). Sie fordern Anreize im Steuersystem (z.B. Abschaffung des Pendlerabzugs, steuerliche Förderung von e-Mobilität) (Grünliberale).
- Zusätzliche Vorgaben zu umweltfreundlichen Fahrzeugen und Baumaschinen in Submissionsverfahren werden von diversen Teilnehmenden abgelehnt. Sie erachten die heutigen Umwelt- und Klimaschutzregeln als gut und ausreichend. Sie befürchten stark abnehmende Angebotseingaben aufgrund von zu hohen Anforderungen, welche sich nicht nach dem Stand der Technik orientieren. Dies würde sich auch auf den Kanton als Auftraggeber negativ auswirken. Sie warnen insbesondere vor technisch möglichen, aber wirtschaftlich nicht tragbaren Massnahmen (SVP, Bauunternehmer Region Basel, Branchenverbände des Bauhaupt- und Baunebengewerbes).
- Die IVB Behindertenselbsthilfe weist darauf hin, dass die Elektrifizierung von Fahrzeugen für Menschen mit Leistungseinschränkungen / Behinderungen oft nicht realistisch ist, da diese über angepasste Motorfahrzeuge verfügen, welche nicht einfach ausgetauscht / erneuert werden können.

Umweltzonen anstreben

- Grüne und BastA! erwarten positive Effekte. Sie fordern eine Ausweitung aufs gesamte Kantonsgebiet. Für mehrere Teilnehmende ist nicht klar genug beschrieben, was unter Umweltzonen verstanden wird (z.B. Agglo Basel).
- Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen Umweltzonen ab, da die Erreichbarkeit für den MIV eingeschränkt wird.

Aktionsprogramm «Basel unterwegs»

- Dem Aktionsprogramm «Basel unterwegs» wird grossmehrheitlich zugestimmt. Einzelne Stimmen merken an, dass sie die Wirkung als gering einschätzen oder lehnen die Massnahme als «staatliche Umerziehungsmassnahme» ab (mehrheitlich bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände).

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

- Das zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagement wird von einer Mehrheit unterstützt. Einigen linken Parteien und Umweltverbänden gehen die ergriffenen Massnahmen nicht weit genug. Einige bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen es als «staatliche Umerziehungsmassnahme» ab.

Förderung autofreier Haushalte und Entwicklung autoarmer Areale

- Die Förderung von autofreien Haushalten und die Entwicklung autoarmer Areale wird mehrheitlich begrüsst. Eine Minderheit fordert den Verzicht auf die Massnahme und eine verkehrsmittelneutrale Mobilitätsstrategie (z.B. ACS, Gewerbeverband).

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen

- Unterstützung von gewerblichen Fahrerinnen und Fahrern bei der Beschaffung von viel genutzten Elektrofahrzeugen (Uber)
- Subventionsbeiträge auf Occasionwagen ausdehnen, um einkommensschwachen Personen Zugang zur E-Mobilität zu verschaffen (Uber)

Empfehlungen ewp

Die Mehrheit der Massnahmen wird unterstützt und kann vorangetrieben werden.

- Die Förderung von 4'000 Ladestationen in Parkhäusern und 200 Ladestation im öffentlichen Raum erfährt eine breite Ablehnung. ewp empfiehlt, basierend auf den eingegangenen Rückmeldungen auf einen bedarfsgerechten Ausbau zu setzen und die genaue Anzahl nochmals kritisch zu prüfen.
- Die weitere Förderung von Elektrofahrzeugen soll aus fachlicher Sicht beibehalten werden. Der aktuelle Trend geht klar in Richtung E-Mobilität, die EU berät aktuell zum Beispiel ein Verbot des Verbrennungsmotor bis 2035, viele Autofirmen planen den Ausstieg bereits früher. Die Technologien Wasserstofffahrzeuge und E-Fuels befinden sich in den Kinderschuhen. Mit der Massnahme «Trendbeobachtung» besteht ein Gefäss, um die Entwicklungen auf dem Markt zu beobachten.
- Zusätzliche Auflagen für Baumaschinen im Submissionsverfahren werden von den betroffenen Verbänden heftig abgelehnt. Es ist nochmals zu prüfen, welche Auswirkungen eine solche Massnahmen hätte, welche vergleichbaren Auflagen andere Städte haben und wie die Massnahme in die aktuelle Weiterentwicklung des Submissionsverfahren passt.
- Umweltzonen sollen etwas genauer umschrieben werden, sofern dazu schon erste Überlegungen vorliegen.

Zusätzliche prüfungswerte Massnahmen:

keine

3.4.6 Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»

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

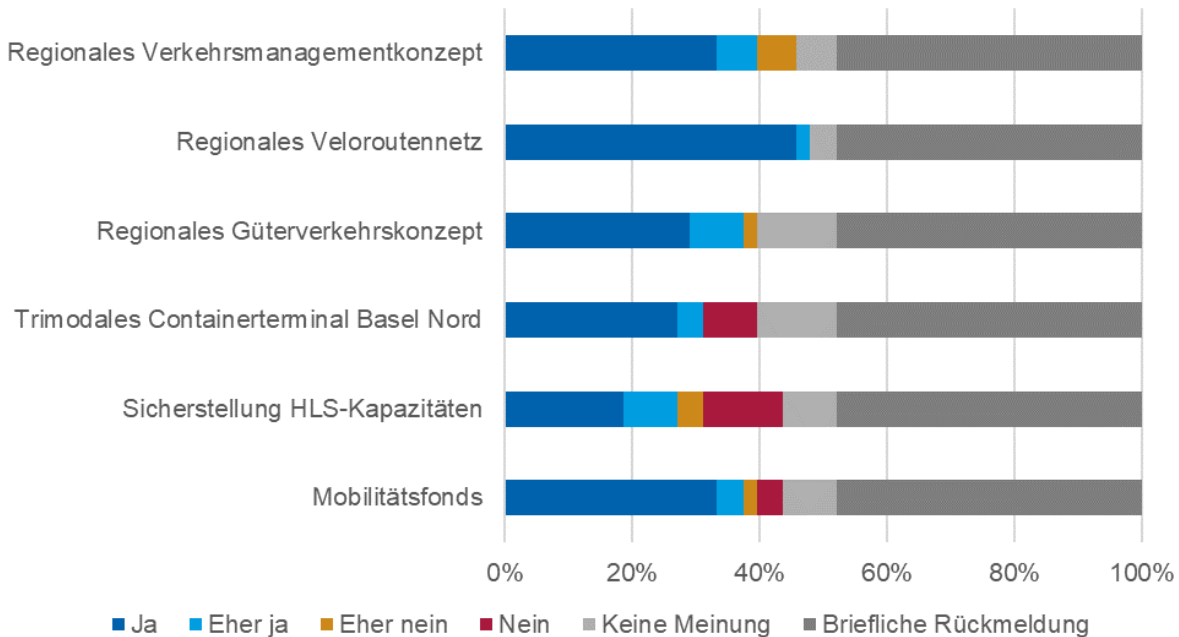


Abbildung 9: Massnahmenplan Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen»

Die Massnahmen im Handlungsfeld «Mobilität regional denken und gemeinsam lösen» werden grundsätzlich unterstützt. Insbesondere von Nachbarkantonen und -gemeinden wird dieses Handlungsfeld sehr geschätzt. Die Agglo Basel schlägt zudem vor, die neuen Themen der Mobilitätsstrategie gemeinsam in neue oder bestehende Gefässe regionaler Abstimmung zu überführen.

Wenige Teilnehmende befürchten jedoch, dass dadurch eine Nivellierung nach unten stattfindet und weniger strenge Massnahmen umgesetzt werden, was nicht im Sinne des Kantons Basel-Stadt sei.

Regionales Verkehrsmanagementkonzept

- Das regionale Verkehrsmanagementkonzept wird von einer Mehrheit befürwortet. Linke Parteien und Umweltverbände fordern, dass das Verkehrsmanagementkonzept nicht zur Leistungssteigerung des MIV, sondern zur Dosierung des MIV an den Kantonsgrenzen genützt wird. Als Vorbild wird die Stadt Zürich erwähnt.
- Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände lehnen eine Dosierung des MIV an den Stadtgrenzen ab und fordern den Kapazitätsausbau an kritischen Stellen.

Regionales Veloroutennetz

- Das regionale Veloroutennetz ist als Massnahme unbestritten.

Regionales Güterverkehrskonzept

- Das regionale Güterverkehrskonzept wird grossmehrheitlich unterstützt. Einige linke Parteien und Umweltverbände fordern, dass mit dem Konzept der Güterverkehr soweit wie möglich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Zug, Cargo-Velo, Cargo-Tram) abgewickelt wird (BastA!).

Trimodales Containerterminal Basel Nord

- Der trimodale Containerterminal Basel Nord wird mehrheitlich unterstützt. Für die Handelskammer beider Basel ist es eine zentrale Infrastruktur für den Güterverkehr. Mehrere Teilnehmende weisen auf die wichtige Funktion von Basel als nationale Drehscheibe für den umweltfreundlichen Güterverkehr hin.

Sicherung HLS-Kapazitäten

- Die Sicherung der HLS-Kapazitäten sind umstritten. Die Ausbauten für den MIV werden von linken Parteien und Umweltverbänden abgelehnt, da sie den Wirkungszielen widersprechen. Insbesondere der Rheintunnel soll nur bei einem gleichzeitigen Rückbau der Osttangente realisiert werden (Umkehr, VCS). Zudem sollen Kompensationsmassnahmen Eingang in die Strategie finden, wie es das USG §13, Abs. 4 vorsieht (Grüne).
- Bürgerliche Parteien und MIV-freundliche Verbände unterstützen die Massnahme und fordern einen bedarfsgerechten Ausbau der HLS-Kapazitäten. Kompensationsmassnahmen kommen für sie nur in Frage, wenn die Kapazität nicht beeinträchtigt wird.

Mobilitätsfonds

- Die Erweiterung des Pendlerfonds zu einem Mobilitätsfonds wird mehrheitlich unterstützt.

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen

- Mehrere Teilnehmende fordern, dass der Flugverkehr als zusätzliches Handlungsfeld aufgenommen wird, indem eine Reduktion der Flüge vorgesehen ist (z.B. VCS, Grüne).
- Nachtzugverbindungen und Anschluss als Hochgeschwindigkeitszugnetz (VCS)
- Gemeinsame, regional abgestützte Shared Mobility Strategie (Gemeinde Allschwil)
- Regionales ÖV-Konzept ergänzen (z.B. IGöV Nordwestschweiz)
- Schnittstellen zur Schifffahrt und zum Luftverkehr abdecken (Handelskammer beider Basel)

Empfehlungen ewp

Die Massnahmen werden grundsätzlich begrüsst und können so umgesetzt werden. Bei Ausbauten am übergeordneten Netz sind entsprechende Kompensationsmassnahmen in der Strategie prominenter zu erwähnen.

Zusätzliche prüfenswerte Massnahmen:

- Eine zusätzliche Massnahme bezüglich der internationalen Anbindung ist prüfenswert. Darin könnten Massnahmen bezüglich des Flugverkehrs, der internationalen Anbindungen im Zugverkehr aber auch der Anbindung an die Schifffahrt aufgeführt werden. Zumindest müsste prominenter erwähnt bzw. besser erklärt werden, dass der Flug- und Schiffsverkehr nicht Bestandteil der Strategie ist.

3.4.7 Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»

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

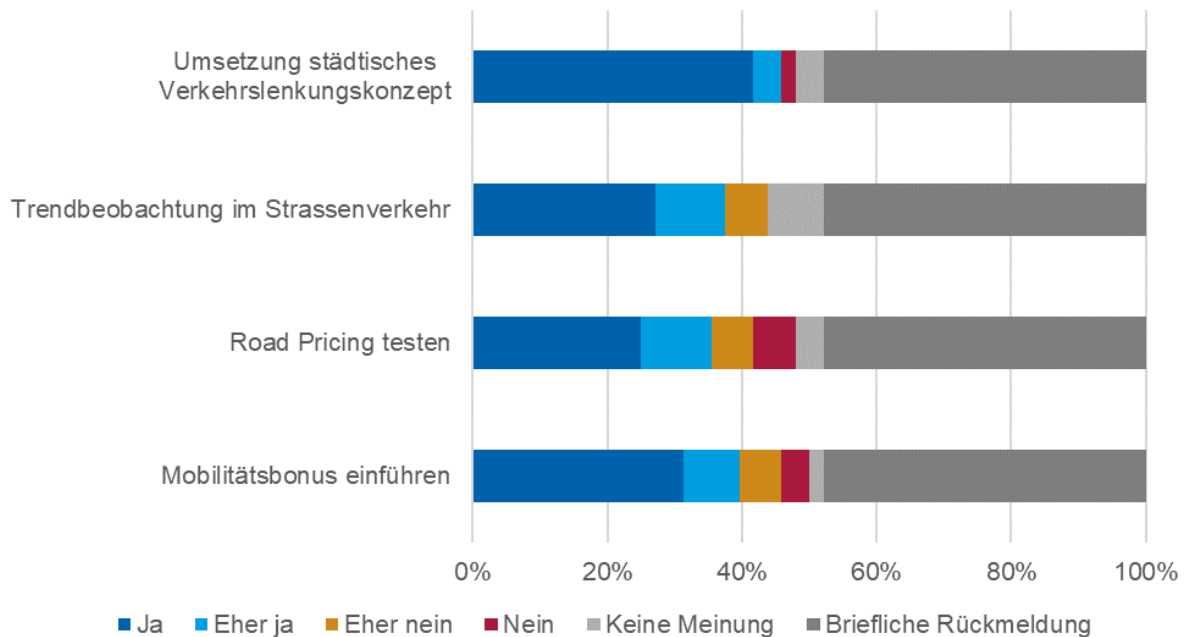


Abbildung 10: Massnahmenplan Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen»

Die Meinungen zum Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen» und den darin enthaltenen Massnahmen divergieren. Ein Teil der Teilnehmenden sieht in diesem Handlungsfeld die Lösung der meisten Probleme, während für einen anderen Teil die Wirkung eher überschätzt wird und sie teils sogar Rebound-Effekte durch die Massnahmen befürchten.

Für mehrere Teilnehmende passt der Titel nicht zu den aufgeführten Massnahmen. Sie sehen grosses Potenzial in Digitalisierung und Innovation, für sie sind die Massnahmen jedoch einseitig gegen den MIV gerichtet (Dosierung und Verteuerung) und nicht innovativ. Sie fordern mehr Mut zur Nutzung der Digitalisierung und Innovation (z.B. FDP, Gewerbeverband, HKBB).

Umsetzung städtisches Verkehrslenkungskonzept

- Die Massnahme wird mehrheitlich unterstützt. Mehrere Teilnehmende lehnen das Konzept und die geplanten Dosierungsanlagen jedoch ab, da sie eine einseitige Benachteiligung des MIV befürchten (bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände). Wenige fordern, dass die Dosieranlagen zur Reduzierung und nicht lediglich zur Lenkung des MIV genützt werden (Grüne).

Trendbeobachtung im Strassenverkehr

- Die Massnahme zur Trendbeobachtung im Strassenverkehr wird grundsätzlich unterstützt. Mehrere Teilnehmende fordern, dass anstelle der genannten Trends in der Mobilität – welche sich auf shared Mobility, selbstfahrende Fahrzeuge oder Mobility as a Service konzentrieren – Trends aus Städten wie bspw. Barcelona, Paris, Gent, Kopenhagen, Groningen, Utrecht, Grenoble, Pontevedra, Brüssel, Amsterdam, Mailand, Münster, Berlin, Wien etc. beobachtet werden (umverkehR).

Road Pricing testen

- Die Massnahme Road Pricing ist umstritten.
- Mehrere Teilnehmende begrüssen den Pilotversuch und fordern, dass dieser ausschliesslich für den MIV gilt (z.B. Grüne).
- Mehrere Teilnehmende befürchten, dass eine Umsetzung der Massnahme nicht realistisch ist, weil auf nationaler Ebene die politischen Mehrheiten fehlen. Sie befürchten, dass zu viele Ressourcen dafür verschwendet werden, welche besser bei wirkungsvolleren Massnahmen investiert werden (z.B. VCS, BastA!).
- Mehrere Teilnehmende lehnen das Konzept des Road Pricing als isolierte Steuer für den MIV ab, und befürworten anstelle eines Road Pricings ein Mobility Pricing, welches sämtliche Verkehrsmittel gemäss dem Verursacherprinzip erfasst (z.B. Mobility Genossenschaft).
- Einige Teilnehmende lehnen ein Road Pricing und eine damit einhergehende Verteuerung des MIV generell ab (z.B. ACS).
- Einige Teilnehmer merken an, dass Road Pricing eher finanziell schwächer aufgestellte Personen wie Handwerker, Lieferdienste etc. trifft, welche oft Fahrzeuge benötigen und ausserkantonale tätig sind. Sie empfinden es somit als keine soziale Massnahme (z.B. Werner Pachinger).
- Einige Teilnehmende befürchten Nachteile für das einheimische Gewerbe (Gemeinde Riehen).
- Die Agglo Basel schlägt zudem vor, den Perimeter für ein Mobility Pricing auszuweiten.

Mobilitätsbonus einführen

- Die Einführung eines Mobilitätsbonus ist umstritten.
- Mehrere Teilnehmende halten die Massnahme für eine wichtige Neuerung und wünschen sich, dass die Höhe des Mobilitätsbonus lenkungswirksam gewählt wird (z.B. Grüne, Pro Velo).
- Mehrere Teilnehmende haben jedoch die Befürchtung, dass die Umsetzung kompliziert und bürokratisch wird. Zudem wird der Nutzen der Massnahme angezweifelt (z.B. ASTAG, Gewerbeverband, BastA!, IG ÖV).

Rückmeldungen zusätzliche Massnahmen

- Förderung Home Office (z.B. durch steuerliche Begünstigungen) (z.B. FSU Nordwestschweiz, Grünliberale)
- Impulse von Wirtschaft, Forschung und Start-Ups im Kanton aufnehmen und gute Ideen umsetzen (Grünliberale)
- Massnahmen zu Mobility as a Service (MaaS) und Verkehrsdrehscheiben ergänzen (Agglo Basel, Handelskammer beider Basel)
- Neue, innovative Verkehrsmittel prüfen (Peplemover, Rolltreppen, autonome Minibusse, Elektroboote) prüfen (Handelskammer beider Basel)

Empfehlungen ewp

Die Massnahmen im Handlungsfeld «Chancen von Digitalisierung und Innovation nützen» sind teilweise umstritten.

- Die Massnahme «Mobilitätsbonus» ist umstritten und sollte noch einmal überdacht werden. Insbesondere ist eine unbürokratische Umsetzung anzustreben.
- Im Kapitel Trends sowie bei der Massnahme Trendbeobachtung sind zusätzlich verkehrsplanerische Trends bezüglich Stadt der kurzen Wege und Fuss- und Veloverkehrsförderung zu ergänzen. Dazu können die genannten Beispielstädte erwähnt werden (Paris, Kopenhagen, Barcelona, etc.).

Zusätzliche prüfenswerte Massnahmen:

- Massnahmenbereich zu Mobility as a Service (MaaS) mit Massnahmen zur Förderung der vernetzten Mobilität ergänzen.
- Home-Office ist ein wirkungsvolles Mittel zur Reduktion der Verkehrsbelastung und Förderung der Stadt der kurzen Wege. Die Massnahme ist Bestandteil eines Mobilitätsmanagements und soll in diesem Massnahmenbereich explizit ergänzt werden.

3.5 Thema «Wirkung»

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

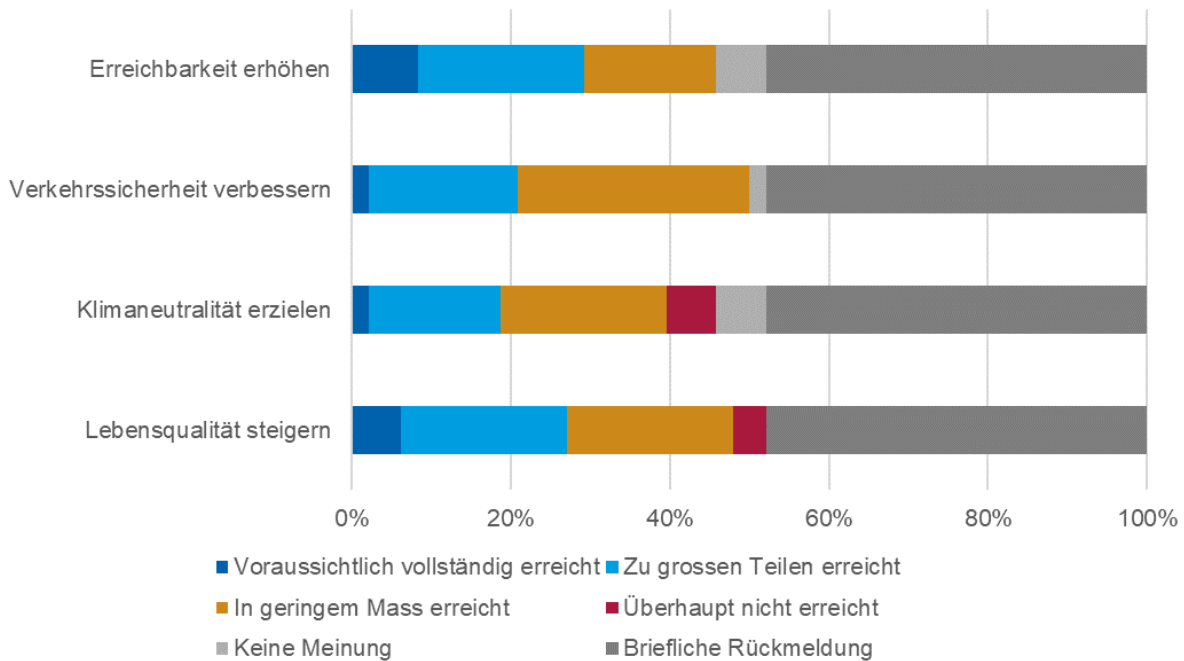


Abbildung 11: Wirkung

Eine Mehrheit der Teilnehmenden, die den Fragebogen nutzten, ist skeptisch, ob mit den getroffenen Massnahmen die Ziele der Mobilitätsstrategie erreicht werden können. Teilnehmende, welche nur eine briefliche Rückmeldung abgegeben haben, positionieren sich oft nicht eindeutig bezüglich der Wirkung der Mobilitätsstrategie (insbesondere bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände).

- Für linke Parteien sowie Umweltverbände reicht die vorliegende Mobilitätsstrategie bei weitem nicht aus, um die Wirkungsziele zu erreichen. Es wird zudem kritisiert, dass die Strategie einen starken Fokus auf die Elektromobilität setzt, welche als nicht klimaneutral und flächeneffizient eingeschätzt wird (z.B. umverkehrR, VCS, Grüne, SP, IG ÖV).
- Für die FDP lassen sich die vier Wirkungsziele allein durch den technologischen Fortschritt erreichen. Ähnlich positionieren sich auch die weiteren bürgerlichen Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände, ohne konkret zur Zielerreichung Stellung zu nehmen.
- Zwei Einzelpersonen sehen vielversprechende Massnahmen, wünschen sich jedoch eine zeitnahe und konsequente Umsetzung.

Beim Ziel «**Erreichbarkeit erhöhen**» sind die Teilnehmenden am optimistischsten bezüglich Zielerreichung. Eine Mehrheit sieht die Ziele zu grossen Teilen erreicht. Mehrere merken an, dass die Erreichbarkeit heute schon sehr gut ist. Linke Parteien und Umweltverbände fordern eine Fokussierung auf Umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Bürgerliche Parteien, Auto- und Wirtschaftsverbände fordern zusätzliche Massnahmen zur Steigerung der Erreichbarkeit, insbesondere für den MIV.

Das Ziel «**Verkehrssicherheit verbessern**» sieht die Mehrheit nur in geringem Masse erreicht. Insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr wird diese in Frage gestellt. Die Grünen merken an, dass Verkehrssicherheit nicht nur anhand von Unfällen gemessen werden kann, da viele Verkehrsteilnehmende das Velo aufgrund der mangelnden Verkehrssicherheit nicht benutzen.

Hinsichtlich des Zieles «**Klimaneutralität erzielen**» besteht eine grosse Skepsis. Eine Mehrheit sieht das Ziel mit den vorhandenen Massnahmen überhaupt nicht oder nur in geringem Mass erreicht. Nur sehr wenige Teilnehmende sind der Meinung, dass mit der vorliegenden Strategie Klimaneutralität bis 2040 erreicht werden kann.

Auch beim Ziel «**Lebensqualität steigern**» ist die Hälfte der Vernehmlassenden, welche den Fragebogen ausgefüllt haben, der Meinung, dass die Ziele nur in geringem Masse oder überhaupt nicht erreicht werden können.

Mehrere Teilnehmende wünschen sich zudem messbare Ziele, welche aus objektiven Messgrössen bestehen (z.B. BastA!, IG ÖV, Wettstein 21, EVP, Grünliberale). Als Beispiele werden Zielwerte zur Luftqualität, Lärmbelastung, Flächenbedarf für Mobilität, neu entstandene Grünflächen bezüglich Lebensqualität oder Durchschnittsalter der Velofahrenden, Anzahl Kilometer Velostreifen sowie Anzahl Kilometer Veloweg bezüglich Erreichbarkeit genannt (Grüne). Mit konkreten Zwischenzielen soll eine bessere Überprüfbarkeit der Wirksamkeit sichergestellt werden.

Empfehlungen ewp

Es besteht eine grosse Unsicherheit, ob die vorliegende Mobilitätsstrategie umfassend genug ist, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Wie bereits bei der Gesamtwürdigung festgehalten, empfiehlt ewp, den vorliegenden Entwurf mit einigen zusätzlichen Massnahmen zu ergänzen. Für die Zukunft sieht ewp folgende Punkte als zentral an:

- Laufende Aktualisierung der Strategie, wenn neue Trends erkannt werden oder Massnahmen abgeschlossen sind.
- Wirksame und zeitnahe Umsetzung der enthaltenen Massnahmen.

Anhang A Vernehmlassungsteilnehmende

Kategorie	Organisation	Rückmeldungsform
Kantone und Regionen	Agglo Basel	Brief
	Kanton Basel-Landschaft	Brief
Gemeinden	Gemeinde Aesch BL	Onlinefragebogen
	Gemeindeverwaltung Allschwil	Onlinefragebogen
	Gemeinde Bettingen	Brief
	Gemeinde Riehen	Brief
	Stadt Weil am Rhein	Brief
	VBLG Verband Basellandschaftlicher Gemeinden	Brief
Parteien	BastA!	Fragebogen als PDF
	Die Mitte Basel-Stadt	Brief
	EVP Basel-Stadt	Onlinefragebogen
	FDP. Die Liberalen Basel-Stadt	Fragebogen als PDF
	Grüne Basel-Stadt	Onlinefragebogen
	Grünliberale Partei Basel-Stadt	Onlinefragebogen
	SP Basel-Stadt	Onlinefragebogen
	SVP Basel-Stadt	Brief
Quartiervereine	Komitee Heb Sorg zum Glaibasel	Onlinefragebogen
	Neutraler Quartierverein Innerstadt	Onlinefragebogen + Brief
	Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel	Onlinefragebogen
	Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	Brief
	Verein Rheinpromenade Kleinbasel	Onlinefragebogen
	Wettstein 21	Mail
Verkehrsunternehmen	Basler Verkehrsbetriebe	Onlinefragebogen
	Mobility Genossenschaft	Onlinefragebogen
	Uber	Brief
Verkehrsverbände	ACS Automobil Club der Schweiz, Sektion beider Basel	Brief
	ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	Brief
	Fussverkehr Region Basel	Fragebogen als PDF

Kategorie	Organisation	Rückmeldungsform
Vereine und weitere Verbände	IGöV Nordwestschweiz	Fragebogen als PDF
	Pro Velo beider Basel	Onlinefragebogen + Brief
	Swiss eMobility	Brief
	TCS Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel	Brief
	VCS (Verkehrs-Club der Schweiz) beider Basel	Onlinefragebogen + Brief
	Bauunternehmer Region Basel	Brief
	Behindertenforum Region Basel	Onlinefragebogen
	Branchenverbände Bau	Brief
	carosserie suisse Nordwestschweiz	Brief
	FSU Nordwestschweiz (Fachverband Schweizer Raumplaner)	Fragebogen als PDF
Privatpersonen	Gewerbeverband Basel-Stadt	Brief
	Handelskammer beider Basel	Brief
	IVB Behindertenselbsthilfe beider Basel	Brief
	Pro Lebensqualität	Onlinefragebogen
	umverkehR	Onlinefragebogen + Brief
	Daniel Gastpar	Mail
	Werner Pachinger	Onlinefragebogen
Alexander Reder	Onlinefragebogen + Mail	
Tobias Vornholt	Onlinefragebogen	
	Identisches Sammelmail von 39 Privatpersonen	Mail

Tabelle 1: Vernehmlassungsteilnehmende

Anhang B Zusammenfassung der Rückmeldungen je Organisation

Kantone und Regionen

- *Agglo Basel*
Die Agglo Basel äussert sich zu Schnittstellen/Zusammenarbeit/Abstimmung und macht diverse konkrete Bemerkungen zum Bericht (redaktionelle Anmerkungen sowie konkrete Massnahmenvorschläge).
- *Kanton Basel-Landschaft*
Bewusster Verzicht auf Fragebogen (möchte sich nicht anmassen sich spezifisch zu äussern). Der Kanton BL begrüsst grundsätzlich die Mobilitätsstrategie. Sie geben Hinweise oder formulieren Anträge zur interkantonalen Zusammenarbeit, Erreichbarkeit, erwünschte Wirkungen der Verkehrsarten, Veloverkehr, Road Pricing und Güterverkehr. Sie regen an gewisse Argumentationen zu präzisieren und würden vor der Finalisierung der Mobilitätsstrategie einen Austausch mit ihrem Fachbereich Gesamtverkehrsplanung des TBA BL begrüssen.

Gemeinden

- *Gemeinde Aesch BL*
Die Gemeinde Aesch schliesst sich im übergeordneten Sinn der Stellungnahme des VBLG an. Sie hält die Strategie für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Der Kanton Basel-Stadt ist auf einem guten Weg und steht heute schon relativ gut da. Zu einzelnen Massnahmenbereichen werden konkrete Hinweise gegeben.
- *Gemeindeverwaltung Allschwil*
Die Gemeinde Allschwil hält die Strategie für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Verbesserungspotenzial sieht sie insbesondere bei der Verkehrssicherheit für Velofahrende. Zudem dürfte sich der regionale Fokus stärker in den Massnahmen niederschlagen.
- *Gemeinde Bettingen*
Die Gemeinde Bettingen zeigt sich ernüchtert. Die Strategie sehe zahlreiche, gänzlich einseitig gegen den MIV gerichtete Massnahmen vor und nehme Stossrichtungen sich noch in Diskussion befindlicher radikaler Initiativen («Stadtklima-Initiativen», «Klimagerechtigkeitsinitiative») ohne politischen Entscheid vorweg. Es werden diverse konkrete fehlende Aspekte (Analyse, Zielhorizont, Trendanalyse) ausgeführt sowie Anliegen zu den Themen Flächenbedarf, Zielkonflikte, Handlungsfeld III und IV sowie zum Teilrichtplan Velo formuliert. Die Gemeinde bemerkt, dass der gesamt-kantonale Blickwinkel fehle und bitten darum, die Mobilitätsstrategie nochmals grundsätzlich und unter Einbezug der Landgemeinden zu hinterfragen.
- *Gemeinde Riehen*
Die Gemeinde Riehen konnte sich bereits im Rahmen der Ämterkonsultation zu den Stossrichtungen äussern. Für die Gemeinde Riehen ist es wichtig, dass die Mobilitätsstrategie die Kompetenzen der Gemeinde unberührt lässt. Zudem fordert die Gemeinde Riehen festzuhalten, dass die Erreichbarkeit des Nationalstrassennetzes via Kantonsstrassen durch Road Pricing nicht eingeschränkt wird.
- *VBLG Verband Basellandschaftlicher Gemeinden*
Der Verband gibt eine generelle Stellungnahme ab, da sie nicht das richtige Gremium seien, um

einzelne Elemente der Mobilitätsstrategie zu beurteilen. Sie halten die laufende regionale Abstimmung für eine äusserst positive Absicht und unterstützen das Ziel der guten Erreichbarkeit Basels. Sie geben Hinweise/Anliegen für die Umsetzung mit.

- *Stadt Weil am Rhein*
Diverse Punkte werden generell begrüsst (bspw. Ausrichtung auf verkehrsträgerübergreifende Mobilität) und führen anschliessend vier konkrete Anmerkungen auf (Veloroutennetz-Ergänzungen, Erweiterung Tramlinie 8, Eröffnung Dreiländergalerie).

Parteien

- *BastA!*
BastA! hält die Strategie nicht für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Die Massnahmen genügen nicht, um die Ziele des USG und Netto Null bis 2030 zu erreichen. Sie fordern, dass diverse Punkte zusätzlich in die Mobilitätsstrategie aufgenommen werden. Zentral ist die Reduktion des MIV und eine generelle Priorisierung von ÖV und FVV. Dem entgegenlaufende Massnahmen werden abgelehnt.
- *Die Mitte Basel-Stadt*
Die Mitte verzichtet auf die Nutzung des Fragebogens, da die Fragestellungen bzw. deren Antwortmöglichkeiten tendenziös seien. Die Mobilitätsstrategie gehe zwar auf die wichtigsten und zukünftigen Herausforderungen und Problemstellung ein, sei aber in vielen Handlungspunkten unausgewogen und teilweise einseitig formuliert. Es erstaune, dass bereits Elemente der noch ausstehenden Klimagerechtigkeitsanalyse enthalten seien (Vorwegnahme von ausstehenden Volksentscheiden). Den vier Wirkungszielen wird grundsätzlich zugestimmt. Die Mitte formuliert sieben Standpunkte und Forderungen.
- *EVP Basel-Stadt*
Die EVP ist im Grundsatz mit der Stossrichtung der Strategie einverstanden, sieht darin aber primär die Fortsetzung des schon Geplanten, und vermisst konkrete messbare, ambitionierte Zielsetzungen. Es werden einzelne Hinweise und Ergänzungsvorschläge gemacht.
- *FDP. Die Liberalen Basel-Stadt*
Die FDP erachtet die Strategie nicht als ausgewogenes Gesamtpaket. Die Mobilitätsstrategie hat gute Ansätze, die FDP ist aber enttäuscht, dass das Potenzial von neuen Technologien zu wenig erkannt wird und weiterhin eine überhöhte «Gut-Böse-Dichotomie» (FVV und ÖV vs. MIV) der Strategie zugrunde liegt. Soll sich Basel weiter als attraktiver Wirtschaftsstandort entwickeln, ist die Erreichbarkeit von grosser Bedeutung.
- *Grüne Basel-Stadt*
Die Grünen begrüssen die Bestrebungen, den Verkehrssektor mittels einer Mobilitätsstrategie auf Netto-Null-Kurs zu bringen und die neuen Gesetzesartikel des USG umzusetzen. Sie bezweifeln jedoch stark, dass mit der vorliegenden Strategie das Klimaziel des Regierungsrats von Netto-Null für Basel-Stadt bis im Jahr 2040 erreicht werden kann. Die vorgesehenen Massnahmen basieren hauptsächlich auf einer Weiterführung oder Verbesserung von schon bestehenden Konzepten. Neue Konzepte werden kaum genannt. Die Grünen wünschen eine grundsätzliche Überarbeitung der Strategie. Sie führen die aus ihrer Sicht notwendigen Aspekte umfassend aus.
- *Grünliberale Partei Basel-Stadt*
Die Grünliberalen erachten die Strategie als ausgewogenes Gesamtpaket. Die Handlungsfelder sind grundsätzlich im Einklang mit der Politik der GLP. Die gesteckten Ziele sollten mit den beschriebenen Massnahmen zu grossen Teilen erreicht werden können, insbesondere bei der Erzielung der Klimaneutralität sind aus Sicht GLP jedoch zusätzliche Massnahmen nötig. Ergänzend werden Hinweise für die Umsetzung gegeben.

- *SP Basel-Stadt*
Die SP erachtet die Strategie nicht als ausgewogenes Gesamtpaket. Die entwickelten Handlungsfelder weisen in die richtige Richtung. Doch die notwendige Entschlossenheit der Strategie mittels konkreter und messbarer Massnahmen, die transparent und nachprüfbar sind, wird vermisst. Die Massnahmen sind unterambitioniert. Die SP führt entsprechend aus, was es ihrer Meinung nach ergänzend bedarf.
- *SVP Basel-Stadt*
Die SVP verzichtet auf die Nutzung des Fragebogens, da dieser tendenziös sei, nimmt jedoch in klassischer Form umfassend Stellung. Obwohl die explizite Benachteiligung des MIV 2020 aus dem Gesetz gestrichen wurde, sieht die Strategie zahlreiche völlig einseitig gegen den MIV gerichtete Massnahmen vor. Stark kritisiert wird die Vorwegnahme von politischen Entscheiden (Inhalte der «Stadtklima-Initiative» und der «Klimagerechtigkeitsinitiative»). Die SVP stimmt den vier Wirkungszielen grundsätzlich zu, wirft aber die Frage nach deren Definition bzw. dem konkreten Verständnis auf. Es werden diverse Hinweise und Anträge insb. zu den Handlungsfeldern formuliert. Die SVP ruft dazu auf, die Strategie nochmals grundsätzlich zu hinterfragen und umfassend zu überarbeiten.

Quartiervereine

- *Komitee Heb Sorg zum Glaibasel*
Das Komitee erachtet die Strategie als ausgewogenes Gesamtpaket. Verbesserungen sind insbesondere für den Veloverkehr nötig, hier gilt es auch, die Verkehrssicherheit zu verbessern.
- *Neutraler Quartierverein Innerstadt*
Der Quartierverein Innerstadt unterstützt ausdrücklich das Bestreben zu einer kantonalen Mobilitätsstrategie, die das Ziel hat, die Umweltbelastungen durch den Verkehr zu verringern. Der QVI anerkennt die Qualität des vorliegenden Entwurfs zu einer Mobilitätsstrategie. Besonderes Augenmerk liegt auf der Thematik des Veloverkehrs.
- *Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel*
Der Quartierverein Oberes Kleinbasel hält die Strategie für ein ausgewogenes Gesamtpaket und fügt einzelne Hinweise und Ergänzungsvorschläge an.
- *Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel*
Die Mobilitätsstrategie wird grundsätzlich begrüsst. Ziele und Massnahmen werden weitgehend mitgetragen. Der Verein merkt an, dass sich viele Massnahmen auf die Innenstadt zu konzentrieren scheinen und macht konkretere Aussagen zum Parkraum, Quartierparkhäuser und Sharing Angeboten.
- *Verein Rheinpromenade Kleinbasel*
Das Konzept sei gut, in gewissen Punkten jedoch zu wenig ausgewogen. Der Verein Rheinpromenade führt einzelne Hinweise und Verbesserungsvorschläge, insbesondere im Bereich Veloverkehr und Abstell-/Parkplätzen auf.
- *Wettstein 21*
Die Strategie enthält erfolgsversprechende Ansätze (FVV und ÖV), die Massnahmen reichen aber bei weitem nicht aus. Die Rückmeldung lehnt stark an jene der Sammelmails an, verschärft und ergänzt jedoch die vorgeschlagenen Anmerkungen.

Verkehrsunternehmen

- *Basler Verkehrsbetriebe*
Die Basler Verkehrsbetriebe begrüsst die Mobilitätsstrategie und findet diese generell ausgewogen. Einige Punkte sollten jedoch prominenter ausgearbeitet werden (bspw. vernetzte Mobilität / Mobility as a Service).

- *Mobility Genossenschaft*
Die Mobility Genossenschaft ist der Meinung, dass sich die Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt auf die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder fokussiert und somit mittel- bis langfristig die angestrebte Wirkung auf Klimaneutralität und Umweltqualität entfaltet. Ihre Rückmeldung beschränken sie jedoch auf Massnahmen, die ihr Kerngeschäft betreffen.
- *Uber*
Uber begrüsst die angestrebte Mobilitätsstrategie und die Ausrichtung auf eine nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des Stadtverkehrs. Sie empfinden die Handlungsfelder insgesamt als ausgewogen und zielführend, sehen jedoch an einigen Stellen die Möglichkeit zu präzisieren oder nachzubessern (Ridesharing, Shared Mobility, Einschränkung des Verkehrs verhindern, Förderung Elektrofahrzeuge, Road Pricing).

Verkehrsverbände

- *ACS Automobil Club Schweiz, Sektion beider Basel*
Der ACS lehnt den Fragebogen aufgrund der suggestiven Fragestellungen ab, nimmt jedoch in klassischer Briefform umfassend Stellung. Die Strategie sei nicht zielführend und zielen einseitig darauf ab, den MIV noch mehr zu behindern und aus der Stadt zu verdrängen. Der ACS ist deshalb mit den meisten in der Strategie vorgeschlagenen Massnahmen nicht einverstanden. Zudem kritisiert er die Vorwegnahme von politischen Entscheiden (noch ausstehende Initiativen). Bei der Mobilitätsstrategie handle es sich in keiner Weise um ein ausgewogenes Gesamtkonzept – und auch die festgelegten Ziele liessen sich damit nicht erreichen. Der ACS gibt umfassend Rückmeldung zu Zielen, Handlungsfeldern und Massnahmenplänen.
- *ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband*
Die Strategie sei nicht zielführend und zielen einseitig darauf ab, den MIV noch mehr zu behindern und aus der Stadt zu verdrängen. Die ASTAG ist deshalb mit den meisten in der Strategie vorgeschlagenen Massnahmen nicht einverstanden. Bei der Mobilitätsstrategie handle es sich in keiner Weise um ein ausgewogenes Gesamtkonzept – und auch die festgelegten Ziele liessen sich damit nicht erreichen. Die ASTAG gibt umfassend Rückmeldung zu Zielen, Handlungsfeldern und Massnahmenplänen.
- *Fussverkehr Region Basel*
Fussverkehr Region Basel hält die Strategie für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Der Fussverkehr sei in der Strategie jedoch zu defensiv erwähnt. Zentral für Fussverkehr Region Basel sind sichere Verkehrsverhältnisse (Verkehrssicherheit) sowie genügend grosse Flächen für den Fussverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität.
- *IGöV Nordwestschweiz*
Die Mobilitätsstrategie kommt zweifellos umfassend daher und enthält einen breit gefassten Massnahmenplan. Sie geht aber in Bezug auf den ÖV und weitere kollektive Verkehrsträger nicht über das hinaus, was schon bekannt und in den Planungsinstrumenten vorhanden ist. Klar weiterführende Ansätze, die den Stellenwert des ÖV stärken, werden vermisst. Es fehlen messbare Ziele. Die IGöV beschränkt ihre Rückmeldung im Teil Massnahmen auf die Themen ÖV und kollektive Mobilität.
- *Pro Velo beider Basel*
Pro Velo beider Basel hält die Mobilitätsstrategie als unzureichend, um das USG umzusetzen und die Klimaziele zu erreichen. Pro Velo sieht in der Strategie leider nur wenige Neuerungen. Man hätte sich erhofft, dass auf die Forderungen der aktuellen Initiativen stärker eingegangen wird. Zur konsequenten Umsetzung des neuen USG und zur Erreichung der Klimaziele schlägt Pro Velo Verbesserungen der Zielsetzungen und Ergänzungen der Massnahmen vor.

- *Swiss eMobility*
Die Stellungnahme konzentriert sich auf den für die Entwicklung der Elektromobilität relevantesten Teil «Klimaneutralität». Swiss eMobility unterstützt die vorgesehenen Massnahmen in diesem Bereich und formuliert ergänzende weiterführende Vorschläge. Die Strategie greife in diesem Bereich zu wenig weit.
- *TCS Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel*
Der TCS begrüsst den Versuch einer ganzheitlichen Mobilitätsbetrachtung und -festlegung in einer übergeordneten Strategie. Die Strategie richte sich stark an klimapolitischen Zielen aus, was dazu führe, dass einzelne Verkehrsträger überbetont, andere abgewertet werden. Daher überzeuge das Gesamtpaket nicht. Der TCS nimmt umfassend Stellung zu Zielen und Handlungsfeldern sowie Massnahmenplänen.
- *VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel*
Der VCS beider Basel begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung der Mobilitätsstrategie und erachtet die Wirkungsziele und Handlungsfelder als sinnvoll. Die vorgesehenen Massnahmen reichen jedoch bei weitem nicht aus, um die Zielvorgaben für den Verkehr gemäss USG umzusetzen und das «Netto-Null»-Ziel rechtzeitig zu erreichen. Der VCS formuliert 15 Kernanliegen.

Vereine und weitere Verbände

- *Bauunternehmer Region Basel*
Die Bauunternehmer sehen die Einführung zusätzlicher Vorgaben zu umweltfreundlichen Fahrzeugen und Baumaschinen in Submissionsverfahren kritisch.
- *Behindertenforum Region Basel*
Das Behindertenforum sieht mit Blick auf Menschen mit Behinderungen grosses Verbesserungspotenzial zur Zielerreichung und macht entsprechende Hinweise auch zum Massnahmenplan.
- *Branchenverbände Bau*
Die Präsidenten verschiedener Branchenverbände aus dem Baubereich äussern Bedenken hinsichtlich der Einführung zusätzlicher Vorgaben zu umweltfreundlichen Fahrzeugen und Baumaschinen in Submissionsverfahren. Für weitere Aspekte wird auf die Stellungnahme des Gewerbeverbands Basel-Stadt verwiesen.
- *carosserie suisse Nordwestschweiz*
Die carosserie suisse verzichtet auf die Nutzung des Fragebogens, da dieser tendenziös sei, nimmt jedoch in klassischer Form umfassend Stellung. Obwohl die explizite Benachteiligung des MIV 2020 aus dem Gesetz gestrichen wurde, sieht die Strategie zahlreiche völlig einseitig gegen den MIV gerichtete Massnahmen vor. Stark kritisiert wird die Vorwegnahme von politischen Entschieden (Inhalte der «Stadtklima-Initiative» und der «Klimagerechtigkeitsinitiative»). Die carosserie suisse stimmt den vier Wirkungszielen grundsätzlich zu, wirft aber die Frage nach deren Definition bzw. dem konkreten Verständnis auf. Es werden diverse Hinweise und Anträge insb. zu den Handlungsfeldern formuliert. Die carosserie suisse ruft dazu auf, die Strategie nochmals grundsätzlich zu hinterfragen und umfassend zu überarbeiten.
- *FSU Fachverband Schweizer Raumplaner, Nordwestschweiz*
Der FSU erachtet die Strategie als ausgewogenes Gesamtpaket. Fast sämtliche Massnahmen werden als zweckmässig beurteilt. Es werden Hinweise und Ergänzungsvorschläge zu den Zielen und Massnahmenpaketen angefügt. Der grösste Teil der gesteckten Ziele sollte mit den beschriebenen Massnahmen erreicht werden können, nur bei der Erzielung der Klimaneutralität seien zusätzliche Massnahmen nötig.
- *Gewerbeverband Basel-Stadt*
Der Gewerbeverband verzichtet auf die Nutzung des Fragebogens, da dieser tendenziös sei, nimmt jedoch in klassischer Form umfassend Stellung. Obwohl die explizite Benachteiligung des

MIV 2020 aus dem Gesetz gestrichen wurde, sieht die Strategie zahlreiche völlig einseitig gegen den MIV gerichtete Massnahmen vor. Stark kritisiert wird die Vorwegnahme von politischen Entscheidungen (Inhalte der «Stadtklima-Initiative» und der «Klimagerechtigkeitsinitiative»). Der Gewerbeverband stimmt den vier Wirkungszielen grundsätzlich zu, wirft aber die Frage nach deren Definition bzw. dem konkreten Verständnis auf. Es werden diverse Hinweise und Anträge insb. zu den Handlungsfeldern formuliert. Der Gewerbeverband ruft dazu auf, die Strategie nochmals grundsätzlich zu hinterfragen und umfassend zu überarbeiten.

- *Handelskammer beider Basel*
Die Strategie gehe viele wichtige Problemfelder an und zeigt mögliche Wege auf, um einen bedeutenden Beitrag zur Reduktion der Treibhausgase zu leisten. Aber sie ist in der heutigen Form noch zu unausgewogen. Die Handelskammer unterstützt die vier Wirkungsziele. Die Strategie lege ihren Fokus auf die Erreichung der Klimaneutralität, für die Handelskammer ist jedoch eine gute Erreichbarkeit ein Schlüsselfaktor für einen attraktiven Wirtschaftsstandort und Lebensraum. Die Handelskammer gibt umfassend Rückmeldung, insb. zu den Handlungsfeldern und den entsprechenden Massnahmenplänen.
- *IVB Behindertenselbsthilfe beider Basel*
Die IVB Behindertenselbsthilfe verzichtet auf den Fragebogen, da dieser für ihr «Anliegen» zu umfassend und die Fragestellungen/Antwortmöglichkeiten zu tendenziös sind. Sie sind der Ansicht, dass die Strategie – welche schwerpunktmässig hauptsächlich gegen den MIV agiert – nicht wirklich neu, zielführend und reell umsetzbar ist. Aus Sicht der von der IVB Behindertenselbsthilfe vertretenen Menschen mit Leistungseinschränkungen / Behinderungen sowie der Betagten/Senior*innen wären zahlreiche «Verbesserungen» und Ergänzungen notwendig (hindernisfreie Mobilität, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Umland einbeziehen, Digitalisierung, Treibhausgasemissionen). Sie fordern, dass die Strategie nochmals gründlich überarbeitet wird.
- *Pro Lebensqualität*
Pro Lebensqualität erachtet die Strategie nicht als ausgewogenes Gesamtpaket. Die Ausgangslage ist völlig realitätsfremd beschrieben. Für relevante Verbesserungen der Verkehrssituation bräuhete es rigorose Veränderungen (bspw. Fahrspurenabbau zur Reduktion des MIV).
- *umverkehR*
Auch wenn die Strategie bezüglich Förderung von FVV und ÖV erfolgsversprechende Ansätze enthält, trägt die Mobilitätsstrategie dem Gesetzesauftrag und dem Volksentscheid (09.02.2020) nur ungenügend Rechnung. Sie muss daher in wesentlichen Punkten nachgebessert werden. umverkehR gibt umfassend und detailliert Rückmeldung und beantragt diverse Ergänzungen.

Privatpersonen

- *Daniel Gastpar*
Die Strategie enthält erfolgsversprechende Ansätze (FVV und ÖV). Darüber hinaus führt er fünf spezifische Aspekte auf (Tempo 30, Quartierparking, Koexistenz, Autoparkplätze, Ladeinfrastruktur).
- *Werner Pachinger*
Herr Pachinger hält die Strategie für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Auf einzelne Punkte weist er speziell hin, bspw. auf die unzureichende Erreichbarkeit des unteren Kleinbasels oder dass vor dem Hintergrund der alternden Bevölkerung, die Bedürfnisse älterer Personen wichtiger werden.
- *Alexander Reder*
Herr Reder hält die Strategie für ein ausgewogenes Gesamtpaket. Er streicht den Nutzen von Pilotprojekten als Anschauungsobjekte hervor und nennt Aufklärung und Bildung als Schlüsselemente für die wirkungsvolle Umsetzung der Strategie.

- *Tobias Vornholt*
Die Strategie ist ein ausgewogenes Gesamtpaket. Handlungsfelder und Massnahmen werden begrüsst. Einzelne konkrete Ergänzungsvorschläge werden aufgeführt.
- *Sammelmail (39 Einzelpersonen)*
Die Strategie enthält erfolgsversprechende Ansätze (FVV und ÖV), die Massnahmen reichen aber bei weitem nicht aus. Es werden sechs Ergänzungen beantragt (messbare/quantifizierbare Ziele, Klimaneutralität, Umwandlung Strassenflächen, Reduktion Verkehrsgeschwindigkeit, Dosierung auf Einfallsachsen, Verzicht auf Quartierparkings/Ladestationen). Vereinzelt der 39 Mails weichen im Wortlaut leicht ab.