

Positionspapier Verkehrspolitik

Zu Handen der Delegiertenversammlung vom 30. Juni 2021

GRUNDSÄTZE UNSERER VERKEHRSPOLITIK

5 Der Kanton Basel-Stadt ist durch seine kleinräumige und urbane Struktur von Verkehrsfragen besonders betroffen und die Verkehrspolitik prägt auch den öffentlichen Diskurs stark mit. Die SP Basel-Stadt befürwortet den entschlossenen Weg hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität. Bleiben weiterhin so grosse Teile des öffentlichen Raums wie heute für Verkehrsinfrastrukturen reserviert, fehlt wertvoller Platz für Klimaanpassungsmassnahmen und für Lebensraum für die
10 Anwohnenden. Zudem wirkt sich die heutige, einseitige Priorisierung des Autoverkehrs negativ auf die Luftqualität aus, führt zu hohen Lärmimmissionen und schadet damit der Lebensqualität.

Die SP will eine progressive Verkehrspolitik, die den Herausforderungen der Zukunft, dem Lärmschutz und dem Einsatz für eine gerechtere Raumaufteilung Rechnung trägt. Die Verkehrsbelastung ist auch durch Massnahmen zu reduzieren, die ausserhalb der städtischen
15 Verkehrspolitik liegen. Dazu gehört insbesondere eine regionale Raumplanung, die diesen Namen verdient. Werden in der Stadt und den stadtnahen Agglomerationsgemeinden mehr Wohnungen erstellt und kommt es zu einer dezentralen Verdichtung entlang der S-Bahn-Haltestellen, so entlastet das die Stadt vom Pendelverkehr.

Die besonders umweltfreundlichen Verkehrsformen wie Velo- und Fussverkehr sollen entschlossen
20 gefördert und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden weiter erhöht werden. Das individuelle Sicherheitsempfinden ist eine unentbehrliche Grundlage für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr aufs Velo oder zurück auf die eigenen Füsse. Sowohl im Bereich des Fuss- als auch des Veloverkehrs gibt es noch erhebliches Verbesserungspotenzial.

Die Mehrheit der Basler Bevölkerung – 2/3 der Baslerinnen und Basler haben kein Auto – tragen
25 immer noch hohe Kosten, die durch den MIV verursacht sind, mit und erleiden erst noch eine Einbusse in der Lebensqualität. Und sie stellen dem Autoverkehr wertvollen, öffentlichen Raum in grossem Umfang zur Verfügung. Das ist nicht gerecht. Die SP Basel-Stadt fordert die Schaffung von Kostenwahrheit durch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, einer verursachendengerechten Finanzierung von Infrastrukturen sowie weiteren Massnahmen. Der
30 Umstieg von der reinen MIV-Nutzung auf eine vermehrte Nutzung von Sharing Modellen und weiteren noch umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln soll mit wirksamen Anreizen erleichtert werden. Es soll den Bewohner*innen helfen, umzudenken und sich bewusst zu werden, wie sehr alle von mehr Lebensqualität und einer attraktiveren, saubereren Stadt profitieren können.

Um den ÖV im Kanton weiter attraktiver zu machen, muss er eine weitere Förderung erfahren: Es
35 braucht einen ÖV-Ausbau, eine Priorisierung im Verkehrsfluss durch Eigentrassees, attraktive Ticketbepreisungs-Varianten und endlich ein funktionierendes S-Bahn-Netz.

Generell fokussiert die SP-Verkehrspolitik auf die rasche und entschlossene Umsetzung der im
Februar 2020 in einer Volksabstimmung deutlich gutgeheissenen Verkehrspolitik mit dem Ziel,
40 dass bis im Jahr 2050 keine umweltschädlichen Fahrzeuge mehr auf Kantonsgebiet verkehren. Der Klimanotstand und die Zeichen der Zeit gebieten eine Verkehrspolitik, die Raum für Entsiegelungen, Begrünungen und die Förderung von ÖV, Kollektivtransporten, Fuss- und Veloverkehr schafft.

Inhaltsverzeichnis

45	1. FLÄCHENDISKUSSION UND VERKEHRSBERUHIGUNG	3
	2. FUSSVERKEHR	5
	3. VELOVERKEHR	6
	4. ÖV	9
	5. MOTORISierter VERKEHR	12
50		

1. FLÄCHENDISKUSSION UND VERKEHRSBERUHINGUNG

Die SP fordert die Anpassung der Verteilung der Verkehrsflächen an die realen, aktuellen Gegebenheiten und eine weitere Verkehrsberuhigung im urbanen Raum.

55

Aufteilung der Flächen neu diskutieren

Die Klimaerhitzung auf der einen und das Wachstum der Stadtbevölkerung auf der anderen Seite erfordern eine neue Diskussion über die Aufteilung der beanspruchten Fläche pro Nutzung. Das von der Bevölkerung im Februar 2020 gutgeheissene Umweltschutzgesetz (USG) schreibt eine Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs vor, wobei dieser Begriff auch die Flächeneffizienz als Kriterium beinhaltet, was für einen städtischen Raum absolut sinnvoll ist.

60

In Basel-Stadt hat im Verlauf der letzten Jahre der Veloverkehr stark zugenommen. Zudem ist mit den schnellen E-Bikes in diesem Bereich eine neue Nutzungsgruppe mit anderen Bedürfnissen als der langsamere Veloverkehr erstarkt. Aus Sicht der SP ist es absolut notwendig, dass die Verteilung der Flächen nach den aktuellen Bedürfnissen und den Herausforderungen der Zukunft angepasst werden muss. Die jahrzehntelange Dominanz des Autoverkehrs in der Beanspruchung der Fläche muss korrigiert werden, sie entspricht nicht mehr den Zielen der Zukunft. So gehören aus Sicht der SP auch die privaten Autos prinzipiell im Untergrund und/oder auf privatem Grund «versorgt», so dass viel öffentlicher Raum für die allgemeine Nutzung zurückgewonnen werden kann.

65

70

Basel-Stadt soll sich von Konzepten wie den «Superilles» (Superblocks) in Barcelona inspirieren lassen: Superilles bestehen in der Regel aus neun Häuserblocks. Zwischen den Häusern werden die Strassen mit Bäumen und Sitzgelegenheiten ausgestattet, die Kreuzungen dienen als öffentliche Plätze und der ganze Block ist für den Durchgangsverkehr gesperrt – es entstehen grosse Fussverkehr-Zonen. Ebenfalls als Inspiration kann die Politik von Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris, dienen, welche die Lebensqualität in der Stadt durch eine massive Raum-Umverteilung zugunsten der Begrünung und der Anwohnendennutzung erhöhen will.

75

Die SP fordert eine konsequente Prioritätensetzung in der Aufteilung der Verkehrsflächen in Basel. Schädliche und platzintensive Verkehrsformen müssen jetzt Platz machen für den umweltfreundlichen Verkehr.

80

Temporäre Strassenumnutzungen ermöglichen

Ein sehr grosser Teil der Strassenfläche ist baulich und von Gesetzes wegen dem motorisierten Verkehr zugeordnet. Vielerorts ist dies aber nicht durchgehend gerechtfertigt und sinnvoll. Gerade in Wohnquartieren sollen autofreie Stunden eingeführt werden, die eine andere Nutzung der Strassenfläche (z.B. spielende Kinder, nachbarschaftliche Begegnung etc.) ermöglichen. So wird die Strasse zum Lebensraum.

85

Die SP fordert temporäre Umnutzungen von Verkehrsflächen zu Lebensraum.

90

Allmendrecht für alle

Heute nehmen die im öffentlichen Raum abgestellten Motorfahrzeuge – und damit eine Minderheit der Bevölkerung – einen grossen Teil der Fläche in Anspruch. Mit der absehbaren und angestrebten Veränderung in der Mobilität sowie mit der Schaffung von Parkiermöglichkeiten auf privatem Grund wird öffentlicher Raum für die Nutzung durch die Allgemeinheit frei werden. Bei der Entwicklung von alternativen Nutzungen der freien Flächen durch die Allgemeinheit müssen die Anwohnenden mit einbezogen werden. Es darf keine neue permanente, exklusive Nutzung der Allmend ohne Öffentlichkeitscharakter durch einzelne resultieren.

95

Die SP fordert, im Sinne eines Allmendrechts für alle, eine kreative und verbindende Nutzung des frei werdenden öffentlichen Raums auf ehemaligen Parkfeldern. Die Bevölkerung soll dabei die Möglichkeit zur Mitwirkung haben.

100

Verkehrsfreie Sonntage

105 Die SP fordert quartierweise verkehrsfreie Sonntage auf dem Stadtgebiet und in Riehen. Diese könnten z.B. gleichzeitig mit den sehr beliebten Quartierflohmärkten stattfinden. Die Bevölkerung schätzt erfahrungsgemäss das Erlebnis eines solchen Angebots. Nicht zu unterschätzen sind neben der hohen Aufenthaltsqualität auf der zusätzlichen Fläche auch die Steigerung der Luftqualität und die Reduktion der Lärmbelastung an solchen Tagen.

Die SP fordert verkehrsfreie Sonntage in den Quartieren.

110 Stärkung der Begegnungszonen

Um die T20-Zonen in den Wohnquartieren weiter zu stärken und von unnötigen Durchfahrten zu befreien, dürfen Begegnungszonen ausserhalb des Innerstadtperimeters, also in den Quartieren, durch den motorisierten Verkehr nur noch von Anwohnenden und für den Zubringerdienst befahren werden. Die gesetzlichen Voraussetzungen dafür sollen geschaffen werden.

115 **Die SP fordert die Befreiung von Begegnungszonen in Quartieren vom Durchfahrtsverkehr.**

Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit im Siedlungsgebiet

120 Im dichten Siedlungsgebiet soll aus Gründen des Lärmschutzes für die Anwohnenden und zur Steigerung der Sicherheit und der Lebensqualität Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit gelten. Ausnahmen mit Tempo 50 sollen möglich sein, aber begründet werden müssen. Eine solche Lösung würde einer Realitätsanpassung – durchschnittlich fährt auf diesen städtischen Strassen schon heute kaum jemand schneller als 30 km/h – entsprechen und zudem den Ruf nach einer Tempo-Harmonisierung befriedigen.

125 **Die SP fordert, dass im dichten Siedlungsgebiet Tempo 30 zur Regel und Tempo 50 zur begründeten Ausnahme wird.**

Parkiermöglichkeiten dort schaffen, wo Kapazitäten entstehen

130 Durch das Aufkommen neuer, vielfältiger Mobilitätsformen muss auch die Diskussion über die Abstellmöglichkeiten geführt werden. Es braucht Flächen für die wichtigen Sharing-Angebote (Veloverleih, E-Trottis etc.), aber auch für Lastenvelos, Velos mit Anhängern und so weiter. Wo diese nicht abgestellt werden können, besteht das Risiko einer Zuparkierung der Trottoirs oder anderer Flächen, die eigentlich für den Aufenthalt konzipiert sind. Alle diese Mobilitätsformen sollen die Stadt von Autoverkehr entlasten, entsprechend müssen heutige Autoparkplätze in Abstellplätze für oben genannte Mobilitätsformen umgewidmet werden.

135 **Die SP fordert, dass Fahrzeuge aus dem Bereich der Shared Mobility konsequent dort Parkraum erhalten, wo sie eine Entlastung bewirken: Auf Autoparkplätzen.**

Förderung und Regulierung von Verleih-Systemen

140 Das Teilen von Fahrzeugen ist ein Gebot der Stunde und muss gefördert werden, sofern die Mobilitätsformen die Flächeneffizienz und die Nachhaltigkeit erhöhen. Die tiefen regulatorischen Hürden für Sharing-Angebote sind grundsätzlich ein wichtiger Bestandteil der nötigen Wende in der Stadtmobilität. Ein Wildwuchs mit kurzer Halbwertszeit der Fahrzeuge und schlechten Arbeitsbedingungen ist aber nicht nur aus ökologischer und gewerkschaftlicher Sicht inakzeptabel, er führt auch zu einer Verärgerung der Bevölkerung und senkt die Akzeptanz der Angebote. Durch eine strengere Konzessionierung der Angebote und klare Regelungen sowohl für die Nutzung als auch für die Abstellung kann der erwünschte Effekt der Angebote (Umsteigemöglichkeiten, MaaS) unterstützt werden.

145 **Die SP fordert die Förderung von Shared Mobility und gleichzeitig das aktive Verhindern von Konflikten durch neue Angebote.**

150

2. FUSSVERKEHR

Die SP fordert eine höhere Priorisierung der Sicherheit und der Bedürfnisse der verwundbarsten Verkehrsteilnehmenden.

155 **Wichtigkeit des Fussverkehrs würdigen**

Zu Fuss zu gehen ist die sicherste, gesündeste, flächeneffizienteste und günstigste Verkehrsform. Zudem bietet sie eine willkommene Möglichkeit, in der heutigen Gesellschaft dem Tempo-Diktat zu widerstehen, was sich wiederum positiv auf die Ausgeglichenheit der Menschen auswirkt. Die SP betont die Wichtigkeit dieser Mobilität und fordert, dass dem Fussverkehr mehr Beachtung geschenkt wird in der Verkehrspolitik.

160

Die SP fordert eine Aufwertung des Fussverkehrs in der Basel-Städtischen Verkehrsplanung und -politik.

Reduktion von «Schneisen» auf Fussverbindungen

165

Fusswege werden oft durch Hindernisse wie Ringstrassen oder andere «Schneisen» unterbrochen. Hier gilt es, Altlasten früherer Verkehrsplanung zu beheben. Bei Strassen-Sanierungsprojekten soll beispielsweise konsequent im Sinne eines Nachvollzugs gemachter Erfahrungen auf Unterführungen verzichtet werden. Wo dies nicht möglich ist, werden diese bewusst und attraktiv für die Fussgänger*innen gestaltet, um Angsträume zu vermeiden und die Hindernisfreiheit noch besser zu gewährleisten.

170

Die SP fordert unterbrechungsfreie Fussverbindungen im städtischen Verkehr und die Vermeidung von Angsträumen und Hindernissen.

Fussverkehr orientierte Fussgänger*innenzonen

175

Ein klar definierter, durchgehender Anteil der Fläche in Fussgänger*innenzonen muss frei von gewerblicher Nutzung und hindernisfrei bleiben. Dies kommt nicht nur den Fussgänger*innen allgemein zugute sondern ist auch eine wichtige Massnahme für Menschen mit Beeinträchtigungen (Sehbehinderung oder Mobilitätseinschränkungen).

Die SP fordert hindernisfreie Fussgänger*innenzonen.

180

Beengte Mischflächen reduzieren (siehe auch unter Veloverkehr)

Eine gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen kann zu Konflikten führen. Gerade auf engen, klar begrenzten Flächen sind Mischnutzungen wenn immer möglich zu vermeiden. Wo sie sich nicht vermeiden lassen, ist mit der Durchsetzung von Tempolimiten und einem klaren

185

Fussverkehr-Vortritt den Konflikten zuvor zu kommen. Eine separate Wegführung ist wenn immer möglich zu bevorzugen.

Die SP fordert die Vermeidung von Mischflächen zugunsten separater Fusswege.

Respektierung des Sicherheitsempfindens

190

Das Aufkommen neuer Mobilitätsformen im Bereich der sogenannten Mikromobilität wirft auch neue Fragen auf. Das Sicherheitsempfinden der Fussgänger*innen wird beeinträchtigt. Die SP fordert eine Informationsoffensive zu diesen Fragen immer dann, wenn neue Verkehrsgeräte auftauchen. Dies trägt auch zu einer Sensibilisierung für die Rücksichtnahme gegenüber den schwächsten Verkehrsteilnehmenden – namentlich des Fussverkehrs – bei.

195

Die SP fordert die Berücksichtigung des Sicherheitsempfindens der Fussgänger*innen, wenn neue Mobilitätsformen Einzug halten.

Erreichbarkeit der Naherholungsanlagen verbessern

200

Angesichts der heissen Sommer gewinnen die städtischen Parks und Naherholungsgebiete zusätzlich an Bedeutung. Gerade auch für ältere oder gesundheitlich angeschlagene Menschen

ist es von grosser Wichtigkeit, diese Anlagen besuchen zu können. Die Fusswege dorthin müssen sicher und klimaangepasst – z.B. von Bäumen gesäumt – ausgestaltet sein.

Die SP fordert sichere und beschattete Fusswege aus den Quartieren in die städtischen Parks.

205

3. VELOVERKEHR

Die SP fordert, dass der Anspruch, Velostadt und -kanton zu sein, konsequenter verfolgt wird.

210 **Ausbau der Velorouten**

Grundsätzlich muss der Veloverkehr Vorrang geniessen vor dem motorisierten Verkehr. Basel soll sich als Velostadt und Velokanton verstehen und diesem Anspruch auch gerecht werden. Dies bedingt insbesondere einen wesentlichen Ausbau der Velorouten im Kanton: Sicherheit und Durchgängigkeit der Routen sind eine wichtige Voraussetzung - aber auch ganz allgemein muss bei der weiteren Entwicklung der Stadt und ihrer Quartiere der Veloverkehr an Bedeutung gewinnen.

215

Die SP Basel-Stadt fordert, dass dem Anspruch, eine Velostadt und ein Velokanton zu sein, mit dem Ausbau der Velorouten besser entsprochen wird.

220 **Erhöhung der Sicherheit auf dem Basisnetz**

Unter dem Basisnetz ist das Veloroutennetz auch für weniger geübte Alltagsvelofahrende zu verstehen. Damit möglichst viele Menschen auf das Velo als Fortbewegungsmittel setzen können, ist die Sicherheit der Velorouten das A und O. Der Teilrichtplan Velo weist die Basis- und Pendler*innen-Routen aus. Insbesondere auf den Basisrouten bedarf es noch Massnahmen, um das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden erheblich zu verstärken. Infrastrukturlücken sind zu schliessen, Knoten sind entweder zu umfahren oder komplett auf die Velosicherheit auszurichten. Velostreifen und -wege sind breit genug – so dass sicher überholt werden kann – auszugestalten und wenn möglich mit flächigen oder haptischen Markierungen, gut sichtbaren Piktogrammen und ähnlichen Massnahmen deutlich von der restlichen Fahrbahn abzuheben.

225

Veloführungen entlang von parkierten Autos («Dooring»-Gefahr – siehe auch «Sensibilisierungskampagne» weiter unten) und Tramgeleisen bedingen einen genügenden Sicherheitsabstand, sonst sind die Autoparkplätze in diesen Strassen aufzuheben.

230

Das durch die SP parlamentarisch erreichte sogenannte «velofreundliche Gleis» verspricht Besserung, grundsätzlich sollen aber Basisrouten nicht durch Kaphaltstellen führen.

235

Die SP fordert die Erhöhung der Sicherheit auf dem Veloroutennetz.

Konsequente Umsetzung der Pendler*innenrouten

Mit den Pendler*innenrouten sind die Velorouten für geübte Velofahrende und E-Bikes gemeint. Auf Pendler*innen- und Veloschnellrouten ist es von höchster Priorität, dass die Velofahrenden möglichst unterbrechungsfrei unterwegs sein können. Noch ist die «grüne Welle» auf diesen Velorouten längst nicht überall realisiert. Die SP fordert eine konsequente Umsetzung – sei es mit Thermokameras, mit Anmeldeschlaufen im Boden oder mit anderen Steuerungsmöglichkeiten. Nötig sind auch mehr Veloampeln auf diesem Routennetz, so dass Velos unabhängig vom übrigen Verkehrsfluss «geregelt» werden können, wo dies möglich ist. Sehr oft wird der Fahrfluss auf Velorouten nur deshalb unterbrochen, weil die Lichtsignalanlagen auf den motorisierten Verkehr ausgelegt sind. Die neue gesetzliche Regelung, die Velofahrenden das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt, muss konsequent umgesetzt werden, wo es die Gegebenheiten erlauben. Die Sicherheit auf Velorouten, die über Velostreifen entlang viel befahrener Strassen führen, ist zu erhöhen. Dies kann zum Beispiel durch das Anbringen taktile Markierungen erfolgen, durch Höhenversatz oder

240

245

250 ähnliche einfache Massnahmen erreicht werden.

Die SP Basel-Stadt fordert unterbrechungsfreie und sichere Pendler*innen- und Veloschnellrouten.

Finanzielle Gerechtigkeit für den Veloverkehr gegenüber dem MIV

255 Der zunehmende Veloverkehr hat einen erheblichen gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen: Velofahren ist gesund und belastet die staatlichen Verkehrsinfrastrukturen und den öffentlichen Raum viel weniger als der motorisierte Verkehr. Auch hat der Veloverkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen, diese Tendenz ist bis heute ungebrochen. Dennoch ist der Veloverkehr in der kantonalen Budgetierung klar unterberücksichtigt. Die SP erwartet - wie auch im

260 Grossen Rat gefordert - einen festen Rahmenkredit für Massnahmen bei der Veloinfrastruktur. Zudem soll bei künftigen Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen von Strassen und Plätzen für die Veloinfrastruktur ein fester, prozentualer Anteil festgelegt werden.

Die SP fordert finanzielle Gerechtigkeit bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen; der Veloinfrastruktur stehen deutlich mehr finanzielle Mittel zu.

265

Umweltspuren statt mehrerer MIV-Spuren

Auf Strecken, wo der motorisierte Verkehr durchgehend doppelspurig geführt wird (also nicht im Bereich von Knoten-Situationen oder kurzen Einspurstrecken), soll wenn immer möglich eine der beiden Spuren dem umweltfreundlichen Verkehr umgewidmet werden. Diese sogenannten

270 Umweltspuren ermöglichen dem Bus, den Kollektivtransporten und den Velofahrenden insbesondere in Tempo 30-Gebieten ein staufreies, konfliktarmes und sicheres Vorwärtskommen.

Die SP fordert Umweltspuren anstelle von mehrspurigen Strassen für Autos auf dem Stadtgebiet.

275 **Mehr Parkraum für Velos**

Den Platz, den Auto-Parkplätze für eine viel geringere Anzahl von Fahrzeugen in Anspruch nehmen, steht in keinem Verhältnis zum Parkplatzangebot für die stark steigende Zahl an Velos.

Das Angebot muss massiv ausgebaut werden, es müssen deutlich mehr Veloparkplätze zur Verfügung stehen. Zustände wie jene auf der Bahnhof-Südseite und bei der Markthalle sind

280 unhaltbar und stehen einer Velostadt schlecht an. An zentralen Ankunfts- und Standorten braucht es grosse Parkings, im Fall eines unterirdischen Parkings ist auf die einfache Zugänglichkeit zu achten, idealerweise sind solche Parkings mit Dienstleistungsangeboten wie Velowerkstätten, Pumpstationen und Ladestationen für E-Bikes auszustatten.

Der gesetzliche Auftrag, bei öffentlichen Gebäuden eine genügende Anzahl möglichst gedeckter

285 Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen, wird aus Sicht der SP noch ungenügend erfüllt, dies muss sich ändern. Im ganzen Kanton braucht es zudem deutlich mehr kleinere Veloparkplätze. Die SP unterstützt deshalb auch die Zukunfts-Initiative von umverkehR, die fordert, dass heutige Autofahrspuren und Autoparkplätze dem umweltfreundlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

290 Nicht zulässig ist es aus Sicht der SP, dass bestehende Veloparkplätze von neuen Sharing-Angeboten (z.B. Enuus) beansprucht werden. Diese Angebote ersetzen das Auto (siehe auch unter 1. Flächendiskussion und Verkehrsberuhigung), entsprechend ist der zusätzliche Parkraum für diese Fahrzeuge dort zu holen.

Die SP fordert deutlich mehr Abstellplätze für Velos - insbesondere an wichtigen Ankunfts- und zentralen resp. hochfrequentierten Standorten.

295

Kombinierte Nutzung von Parkhäusern realisieren

In staatlichen Parkhäusern sollen fix auch Veloabstellplätze inklusive E-Bike-Ladestationen zur Verfügung stehen. Die Parkhäuser sollen auch als Hub mit einem Cargo-Bike-Verleih-Angebot

300 dienen und bewirtschaftete Abstellplätze für private Cargo-Bikes anbieten.

Die SP fordert die Erweiterung des Angebots in staatlichen Parkhäusern durch E-Bike-Ladestationen und Angebote für Cargo-Bikes.

Entflechtung beengter Mischflächen (siehe auch unter Fussverkehr)

305 Der schnelle Veloverkehr und der Fussverkehr sollen dort, wo der Platz knapp ist, vollständig entflochten werden. In beengten Mischzonen ist das Konfliktpotenzial insbesondere mit der erfreulichen Zunahme des Veloverkehrs hoch. Schnelle Velofahrende (z.B. E-Bikes mit gelber Nummer, aber auch schnelle unmotorisierte Velos) gehören auf die schnellen Pendler*innenrouten, nicht in Mischzonen. Eine entsprechende Verbesserung der

310 Verkehrslenkung ist nötig.

Die SP fordert die Entflechtung von Fuss- und schnellem Veloverkehr, wo der Platz knapp ist.

Velofahren im Schulunterricht fördern

315 Die SP fordert eine Aufwertung der Kompetenz «Velofahren» im Lehrplan. Jedes Kind soll nach der Primarschule mit dem Velo sicher im Verkehr unterwegs sein. Dafür braucht es mehr Ressourcen in diesem Bereich. Ein entsprechender Vorstoss ist im Grossen Rat hängig.

Die SP fordert, dass jedes Schulkind sicher velofahren lernt.

Mehr Freizeitanlagen für Begeisterung und Kompetenzerhöhung

320 Die SP ist vom positiven Effekt von Freizeitanlagen zur Begeisterungssteigerung und zur Förderung des sicheren Velofahrens überzeugt. Pumptracks, freie Flächen (wie z.B. Pausenplätze) und ähnliche Anlagen erfreuen sich einer grossen Beliebtheit und fördern die Freude an der Bewegung. Es gibt Potenzial, dieses Angebot zu erhöhen, es soll nicht ungenutzt bleiben. Ein

325 zusätzlicher Verkehrsgarten im Kleinbasel (der erste im Kleinbasel!) soll - zum Beispiel im Rahmen der Umgestaltung des Landhof - realisiert werden.

Die SP will mehr Freizeitanlagen und fordert einen weiteren Verkehrsgarten.

Velokurse auch für Erwachsene anbieten

330 Um das Sicherheitsgefühl auch von Erwachsenen zu erhöhen, ist ein Kursangebot (z.B. bei Pro Velo) auch für sie wichtig. Menschen, die aufgrund anderer Prägung nicht daran gewöhnt sind, mit dem Velo unterwegs zu sein, müssen die Chance haben, die nötige Sicherheit zu gewinnen. Dieses Angebot muss nicht vom Staat selber erbracht werden.

Die SP betont die Wichtigkeit von Kursangeboten auch für Erwachsene.

335

Erweiterung des Verleih-Angebotes

Neben den schnellen Pick-e-Bikes soll es auch einen Veloverleih mit unmotorisierten Velos geben. Die SP begrüsst, dass ein solches Angebot realisiert werden soll. Das Angebot soll auch mit Cargo-Bikes ergänzt werden, was den Transport spontan getätigter grösserer Einkäufe ermöglicht und

340 weitere unnötige Autofahrten spart. Die Vergabe der Verleih-Konzessionen soll die räumlichen Begebenheiten insbesondere in der Innerstadt berücksichtigen und/oder das Angebot muss mit geeigneten Massnahmen gelenkt werden. Wichtig ist, dass Verleihsysteme auch über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus funktionieren.

Die SP fordert den Ausbau des Angebots an Leih-Velos.

345

Sensibilisierungskampagne gegen Dooring

Im Stadtverkehr sind Autofahrende, welche die Türe unvorsichtig und ohne Blick zurück öffnen - das sogenannte Dooring -, eine ganz grosse Gefahr für Velofahrende. Lernfahrer*innen werden heute von Beginn weg so geschult, dass der*die Fahrer*in die Autotüre immer mit der rechten

350 Hand öffnet, was automatisch zum Blick zurück führt und den toten Winkel eliminiert. Diese einfache Regel soll auch in Basel-Stadt konsequent so gelehrt werden und eine entsprechende

Sensibilisierungskampagne für langjährige Autofahrende erfolgen.

Die SP fordert eine Sensibilisierung zur Reduktion der Gefahr durch "Dooring".

355 **Velorouten-App-Angebot zur Verfügung stellen**

Damit Velofahrende sich einfacher über das Veloroutennetz in Basel informieren können, regt die SP an, den Routenplan im Rahmen einer App verfügbar zu machen. Dies kann als gratis Download in einer bestehenden App erfolgen und bedarf nicht der Entwicklung einer neuen App. Die ordinäre Google-Routenplanung ist zu wenig auf die spezifischen Gegebenheiten vor Ort ausgelegt.

360

Die SP fordert, dass der Veloroutenplan von Basel-Stadt in digitaler Form unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird.

Erreichbarkeit der Naherholungsangebote verbessern

365 Einige Naherholungsgebiete wie z.B. die Langen Erlen oder der Allschwilerwald sind wahrlich nur auf die Anfahrt mit dem Auto ausgerichtet und müssen deshalb grosse Flächen des eigentlichen Naherholungsangebots für Autoparkplätze abtreten. Die Erreichbarkeit dieser Angebote ist für Velofahrende erheblich zu verbessern, und es sind deutlich mehr Abstellmöglichkeiten für Velos zu schaffen.

370

Die SP fordert die Verbesserung der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten für Velofahrende – dies auch zum Schutz der Flächen dieser Parks.

4. ÖV

Die SP will eine klare Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Basel-Stadt und die Realisierung einer S-Bahn, die diesen Namen verdient.

375

ÖV als Service Public sehen

Die SP versteht den ÖV als unglaublich wichtigen Bestandteil einer stadtverträglichen Mobilität. Er ist somit klar dem Service Public zuzurechnen. Entsprechend fordert die SP Basel-Stadt einen Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur im Bereich des ÖV. Auch eine Wiedereingliederung der BVB bleibt deshalb klar als Ziel der SP bestehen: Der Service Public muss unter politischer Aufsicht stehen. Die BVB soll ihre Aufgaben künftig wieder als staatlicher Betrieb erfüllen.

380

Die SP sieht den ÖV als wichtigen Service Public und erachtet in diesem Sinne auch die Wiedereingliederung der BVB als logischen Schritt.

385

Herzstück und Ausbau der S-Bahn vorantreiben

Die SP fordert für Basel ein S-Bahnnetz, das diesen Namen verdient. Die SP begrüsst, dass das Bahnprojekt "Herzstück" vorangetrieben wird und der Bund nun die Koordination über alle Bahnprojekte zum Ausbau des Bahnknotens Basel übernommen hat. Wichtig ist, dass in einer ersten Etappe die geplanten Ausbauten auf den Zulaufstrecken zu den Basler Bahnhöfen (u.a. Doppelspur-ausbau Laufental, Elektrifizierung Hochrheinstrecke, Doppelspurausbau Wiesentalbahn, Bahnan-schluss EAP) planmässig realisiert werden und der Kanton sich bei seinen Planungen (auch z.B. von Tramprojekten in der Umgebung von Bahnhöfen) bestmöglich mit dem Bund abstimmt. Unabhängig von den anstehenden Infrastrukturprojekten soll auch vertieft geprüft werden, ob nicht auch mit der heutigen Infrastruktur gewisse Schritte zum Ausbau der S-Bahn sinnvollerweise realisiert werden können. Zwar wurden in den letzten Jahren einige wichtige Entscheide herbeigeführt. Es braucht aber noch grosse Anstrengungen, bis Basel und unsere trinationale Agglomeration eine S-Bahn haben, die diesen Namen wirklich verdient. So spricht sich die SP Basel-Stadt zum Beispiel für einen Doppelspur-Ausbau und einen 15-Minuten-Takt auf der S6 ins Wiesental aus

390

400

Die SP fordert ein entschlossenes Vortreiben der Realisierung einer S-Bahn, die diesen Namen verdient.

Trinationale ÖV-Strategie verfolgen

405 Die Stärkung des ÖV hört nicht an den Landesgrenzen auf. Deshalb ist es für die SP Basel-Stadt zentral, dass die ÖV-Strategie grenzüberschreitend konzipiert ist. Nur eine Stärkung des ÖV im ganzen Dreiland stellt sicher, dass Basel-Stadt eine ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik und eine hohe Lebensqualität für die gesamte Bevölkerung sicherstellen kann.

Die SP fordert eine grenzüberschreitende Konzipierung der ÖV-Strategie.

410

ÖV-Netzplanung als Teil der Stadtplanung

Die ÖV-Netz-Planung darf nicht nachvollziehend sein, sondern sie muss integrativer Teil der Stadtplanung sein. Das Ziel, von einer einzelnen, überlasteten Achse durch die Innerstadt wegzukommen, soll weiterverfolgt werden.

415 Die SP fordert, dass die Tramnetzentwicklung zur besseren Erschliessung der sich entwickelnden Quartiere rasch vorangetrieben wird.

Die SP fordert eine vorausschauende statt einer nachvollziehenden Netzentwicklung.

Stau und Störhalte im ÖV-Netz reduzieren

420 Beschleunigung und Fahrplan-Stabilität sind wichtig zur Stärkung des ÖV und dienen damit einer umweltverträglichen Stadtmobilität. Aus Sicht der SP sollen eigene Spuren für Trams und Busse nicht aufgegeben werden, wenn nicht verhindert werden kann, dass der ÖV vom MIV behindert wird. Wenn immer möglich sollen aber auch alternative Lösungen mit Mischtrassees sowie ÖV-

425 Eingriffen in die Lichtsignalsteuerung bevorzugt werden, um den Flächenverbrauch des Verkehrs (gerade in Quartieren) zu reduzieren. Die Raumverteilungsdiskussion, die jahrzehntelang vom MIV dominiert worden war, muss neu geführt werden, darf aber natürlich nicht zur erneuten einseitigen Dominanz führen. Was heute jedoch oft als «einseitig zugunsten von Velo und ÖV» bezeichnet wird, ist lediglich eine überfällige Korrektur eines jahrzehntelangen Ungleichgewichts zugunsten des Autoverkehrs. Allgemein fordert die SP eine Vergrösserung der Fläche, die dem

430 umweltfreundlichen ÖV zur Verfügung steht. Dies entspricht auch einer der Forderungen der umverkehr-Initiativen, welche die SP unterstützt. Die SP bevorzugt separate Spuren für ÖV und Velos, wo genug Platz auch für Velomassnahmen bleibt. Unproblematisch sind geteilte Bus-/Velospuren (siehe «Umwelts Spuren» unter 3. Veloverkehr) in Tempo 30-Gebieten. Auf

435 verkehrsorientierten Strassen - z.B. auf dem Cityring - ist auf die Kombination Velo- und Busverkehr zu verzichten, sofern neben einer Bus-Spur auch eine eigene Velospur geschaffen werden kann. Die SP befürwortet eine Regelung, die es Taxis (ausgewiesen mit Taxilampe) erlaubt, die Umwelt- und Bus-Spuren mit zu nutzen.

Die Behindertengerechtigkeit geniesst aus Sicht der SP zudem gegenüber Eigentrassees klar höhere Priorität – die Zugänglichkeit zum Tram gemäss BehiG ist in jedem Fall zu gewährleisten.

440 Wenn möglich ist die Behinderung von Tramlinien durch den motorisierten Verkehr durch Dosiermassnahmen zu vermeiden. Eigentrassees können gerade in Quartieren zu unnötig breiten Strassenzügen führen und ein unnötiges Mass an Versiegelung des Bodens erfordern.

Die SP fordert im Sinne eines möglichst staufreien ÖV-Netzes, neben technischen Lösungen mit Lichtsignalsteuerungen, wenn immer erforderlich und möglich Eigentrassees für Trams

445 **und Busspuren, die auch von Velos und Kollektivtransporten benutzt werden können.**

Angemessen ausgestattete, klimafreundliche Haltestellen bauen

Eine Dachbegrünung an den Haltestellen wäre wünschenswert. Beim aktuellen Haltestellen-Typ ist sie nicht möglich, deshalb sind als Alternative für eine weitere sinnvolle Nutzung aus Sicht der SP die realistischeren PV-Anlagen unbedingt prüfenswert. Bei grösseren Haltestellen-Bauten, wo eine Begrünung möglich ist, soll diese wenn immer möglich erfolgen.

450

Die SP fordert, dass sich die Klassierung der Haltestellen (die beispielsweise dafür ausschlaggebend ist, wie die Haltestelle möbliert und ausgestattet wird) nicht allein nach der statistischen Fahrgast-Frequenz richtet, sondern auch nach der Rolle der Haltestelle im Alltag.
455 Einige periphere Haltestellen erfüllen auch eine Aufenthalts-Funktion. Auch diesem Umstand gilt es Rechnung zu tragen.

Die SP fordert gedeckte Sitzmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen als Standard, bei den Billett-Automaten soll eine Umstellung auf möglichst smarte Lösungen erfolgen. Dass es künftig noch Billett-Automaten im heutigen Sinn braucht, erscheint eher unwahrscheinlich. Zwingend sind
460 Haltestellen zur Vermeidung von Littering mit Abfallkübeln und Aschenbechern auszustatten. Die Umstellung zur Erfüllung der Behindertengleichstellung ist im Gang und hat aus Sicht der SP hohe Priorität. An ÖV-Haltestellen, die nicht BehiG-konform umgestaltet werden können, ist der Einbezug von entsprechenden Interessenvertretungen zwingend.

Die SP fordert ÖV-Haltestellen, die der Behindertengleichstellung gerecht werden und eine angemessene Aufenthaltsqualität bieten.
465

Behindertengerechtigkeit im ÖV gewährleisten

Neben dem Ermöglichen des selbständigen Ein- und Aussteigens (vergleiche auch Abschnitt oben zu den Haltestellen) ist die Behindertengerechtigkeit auch im Fahrzeuginnern zu beachten. Den
470 Bedürfnissen der Menschen mit Beeinträchtigung sind auch bei der Rollmaterialbeschaffung höchste Priorität einzuräumen. Es muss sichergestellt werden, dass keine nicht vollständig BehiG-konformen Trams mehr beschafft werden.

Die SP steht entschlossen ein für einen hindernisfreien ÖV.

Beschleunigung des städtischen ÖV durch Eilkurse und die Beseitigung von Behinderungen

Ein schnelles, ungehindertes Vorwärtskommen ist für den städtischen ÖV zentral. Neben der Forderung nach Lichtsignaleingriffen, Eigentrassees und Bus-Spuren (siehe oben) befürwortet die SP zur Beschleunigung der Tram- und Buslinien, dass Haltestellen zur Beschleunigung der Tram- und Buslinien nur dort aufgehoben werden dürfen, wo sie heute zu nah beieinander liegen. Als
480 Faustregel soll gelten: Alle 300m eine Haltestelle.

Auf längeren Bus-Linien sollen ergänzend Eilkurse für Fahrgäste, die längere Strecken zurücklegen, geführt werden. Bereitzustellen sind auch Dispo-Kurse zum Verspätungs-Abbau. So können zu Stosszeiten zu lange Wartezeiten verhindert und das Arbeitspendeln per ÖV attraktiv gehalten werden.

485 Die Behinderungen durch Auto-Staus und die Eigenbehinderung durch zu viele Linien auf der gleichen Strecke und an Knotenpunkten sollen vermieden werden. Zudem ist der ÖV an Lichtsignalanlagen generell bevorzugt abzuwickeln.

Die SP fordert taugliche Massnahmen zur Beschleunigung und dadurch zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

490

Benutzendenfreundliche und -gerechte Tarif-Gestaltung

Die SP wünscht sich ein grenzübergreifendes "U-Abo" bis Freiburg und Mulhouse. Eine funktionierende, grenzüberschreitenden Abolösung soll angestrebt werden. Die SP fordert, dass sich Basel-Stadt dafür einsetzt, dass die GA-Gültigkeit überall dort gewährleistet ist, wo auch das U-Abo gültig ist.
495

Das U-Abo ist ein Erfolgsmodell, auch weil es für Pendler* innen nach Basel sehr attraktiv ist und hilft, die Stadt von zusätzlichem Autoverkehr zu bewahren. Gleichzeitig ist das U-Abo preislich für Menschen, die nur in der Stadt unterwegs sind, wenig attraktiv. Hier braucht es ein neues Angebot. Positiv beurteilt die SP die Idee eines Kernzonen-Abos für die Zonen der "funktionalen Stadt" –
500 eingegrenzt beispielsweise auf die TNW-Zonen 100, 101 und 102.

Der Kauf von Einzeltickets ist aktuell wenig benutzendenfreundlich gelöst. Die SP fordert möglichst rasch ein smartes Ticketing, das die komplizierte Tarif-/Zonen-Struktur ablöst. Die Preisgestaltung

muss derart sein, dass die Parkierung von Privatfahrzeugen nicht günstiger ist als ein ÖV-Ticket.
Die SP fordert eine einfachere und gerechtere Tarif-Gestaltung im regionalen ÖV.

505

ÖV-Zugänglichkeit für alle gewährleisten

Mobilität ist für die SP eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Darum dürfen die Kosten kein Hindernis für Mobilität in Basel-Stadt sein. Aus diesem Grund unterstützt die SP die Förderung und den Ausbau der umweltfreundlichen Mobilität für alle.

510

In der Konsequenz ist ein erschwinglicher und attraktiver ÖV für alle zu gewährleisten. Die SP Basel-Stadt steht dazu, dies als Service public auch in Zukunft zu organisieren, auf hohem Niveau anzubieten und mit öffentlichen Mitteln zu unterstützen. Es ist aus diesem Grund richtig, dass Bund und Kanton in den Ausbau von Infrastruktur und Angebot investieren.

515

Aber trotz der Subventionen und attraktiver Tarifangebote gibt es für einige Bevölkerungsgruppen Hindernisse, die es abzubauen gilt. Die SP Basel-Stadt will darum ein stark subventioniertes "Basel-Ticket" für Menschen mit geringen Einkommen, z.B. im Rentenalter, als Stellensuchende oder Familien mit niedrigen Einkommen.

Die SP will den ÖV in der funktionalen Stadt für alle zugänglich und möglichst günstig machen, um ein Umsteigen zu erwirken.

520

Vorausschauende Depot-Planung

Das Aufstocken des Fahrzeug-Bestandes durch die BVB führt zu mehr Platzbedarf. Eine neue Bus-Garage auf dem Rankhof ist geplant und wird von der SP befürwortet. Der Platz wird in absehbarer Zeit jedoch wieder knapp werden. Die SP fordert eine vorausschauende Planung für den wachsenden Fahrzeugpark. Künftige neue Depot-Standorte sind am Stadtrand freizuhalten und die Planung mit der BLT abzusprechen. Der SP ist wichtig, dass die Depots auf mehrere Standorte auf dem Kantonsgebiet verteilt sind, so ist die nötige Flexibilität für ausserordentliche Einsätze gegeben.

525

Im Rahmen von Depot-Neu- und -Umbauten fordert die SP, dass auch immer eine zusätzliche Nutzung für günstigen Wohnraum in oberen Stockwerken geprüft wird.

530

Die SP fordert eine prospektive gemeinsame Depot-Planung für den Fahrzeugpark von BVB und BLT und die Prüfung für eine Ergänzung durch Wohnnutzungen bei Neu- und Umbauten.

535

5. MOTORISIERTER VERKEHR

Die SP erachtet den privaten Autoverkehr als grundsätzlich schlecht geeignet für den städtischen Raum. Dennoch muss im Sinne des Klimaschutzes der rasche Umstieg von fossilen Treibstoffen auf E-Mobilität gefördert werden. Die Zukunft der urbanen Personenmobilität gehört aber aus Sicht der SP den umweltfreundlichen Mobilitätsformen gemäss USG §13.

540

Die SP will Kostenwahrheit im Strassenverkehr

Die externen Kosten des motorisierten Verkehrs sind massiv viel höher als jene des Velo- und Fussverkehrs. Velo- und Fussverkehr führen zu viel tieferen Infrastrukturkosten zum einen und senken zum anderen die Gesundheitskosten – während der motorisierte Verkehr die Gesundheit der Bevölkerung durch Lärm und meist auch durch Abgase beeinträchtigt und durch die Beanspruchung grosser Flächen die Lebensqualität der Bevölkerung einschränkt. In Basel-Stadt haben bereits über die Hälfte der Haushalte und über 2/3 der Kantonsbevölkerung kein eigenes Auto. Noch immer finanziert die Allgemeinheit aber einen grossen Teil der durch den motorisierten Verkehr verursachten Kosten. Im Sinne der Verursachendengerechtigkeit besteht noch Handlungsbedarf. So soll der Kanton die Motorfahrzeugsteuer erhöhen und so ausgestalten, dass

550

umwelt- und gesundheitsschädigende Fahrzeuge einen markant höheren Anteil an die Deckung der Kosten beitragen als heute.

Die SP fordert mehr Kostenwahrheit in der Deckung der Kosten des Autoverkehrs.

555

Mobility Pricing als Chance prüfen

Die Einführung eines Mobility Pricings hat das Potenzial, das Mobilitätsverhalten mit Blick auf den Klimaschutz und eine optimierte Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen nachhaltig zu beeinflussen. Dabei muss die ernsthafte Suche nach einer zukunftsweisenden und ökologischen

560

Verkehrssteuerung in urbanen Siedlungsräumen im Zentrum stehen und nicht die Suche nach einer neuen Geldquelle für Investitionen im Strassenbau. Mobility Pricing muss deshalb primär die regionalen mobilitätsspezifischen Ziele unterstützen und zwingend eine Rückverteilung der Mittel an ökologische Mobilitätsformen (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) beinhalten. Es muss dazu beitragen, die Kostenschere zwischen immer teurerem ÖV und dem MIV, dessen individuelle Kosten in den letzten Jahren stagnierten, zu schliessen. Deshalb sollen die Preise im ÖV wenn, dann höchstens sozialverträglich zu Randzeiten gesenkt, etwa mittels zeit- oder zuggebundenen Sparbilletten, und nicht zu Spitzenzeiten angehoben werden. Eine einfache und übersichtliche Tarif-Grundstruktur trägt zur Attraktivität des ÖV bei und muss darüber hinaus erhalten bleiben (vgl. entsprechender Abschnitt oben); fluktuierende Tarife wie etwa bei Airlines sind deshalb abzulehnen.

565

570

Die SP unterstützt, dass der Kanton Basel-Stadt sich um entsprechende Pilotprojekte bemüht und mithilft, das Modell des Mobility Pricings auf nationaler Ebene weiterzuentwickeln.

Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel

575

Das Umsteigen vom Auto aufs Velo als Fortbewegungsmittel bzw. der Verzicht des Autos soll attraktiv sein. Grösste Herausforderung in den Städten ist die ungenügende Infrastruktur für Velos, E-Bikes und Cargo-Bikes. Vielerorts ist die Infrastruktur immer noch primär auf ökologisch und platztechnisch ineffiziente Autos ausgerichtet. Daher fordert die SP unter Ziff. 3 (Veloverkehr) zahlreiche Verbesserungen. Wer sein Auto abgibt, spart durch den Wegfall des Unterhalts und der anfallenden Motorfahrzeugsteuer viel Geld. Die SP kann sich trotzdem vorstellen, das Umsteigen bzw. Verzichten noch attraktiver zu machen. Daher soll die Bevölkerung mit Probegutscheinen für die Ausleihe von e-Bikes und Cargo-Bikes sensibilisiert werden. Neuzuziehende sollen mit einem Willkommens-Päckli dazu animiert werden, weiterhin oder neu auf ein Auto zu verzichten. Darum erhalten sie beim Zuzug ein Monats-U-Abo oder einen Gutschein für einen Veloservice.

580

585

Die SP Basel-Stadt fordert Anreize zum Umstieg vom eigenen Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Velo, ÖV, Sharing) durch einen entschlossenen Ausbau der Infrastruktur.

Zeitlich begrenzte Förderung des emissionsfreien Verkehrs

590

Die zeitlich begrenzte Förderung der Umstellung von fossilen Treibstoffen auf emissionsfreie motorisierte Verkehrsformen, also beispielsweise die E-Mobilität, als Brückentechnologie hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität erachtet die SP Basel-Stadt in einem gewissen Rahmen als richtig.

595

Das Ziel ist es hierbei, den CO₂-Ausstoss in Basel-Stadt deutlich schneller zu reduzieren als der Wandel weg vom privaten Fahrzeug voraussichtlich vollzogen werden kann. Konzepte dazu sind vorhanden, wertvolle Erfahrungen – auch in anderen Ländern wie z.B. Norwegen – sind gemacht. Von diesem Wissen kann Basel-Stadt profitieren.

600

In ihrem Impulsprogramm “Neustart 2020” fordert die SP einen massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur - der Fokus soll hierbei auf die Parkhäuser gelegt werden. Der Kaufentscheid zugunsten eines elektrisch statt fossil betriebenen Fahrzeugs soll damit erleichtert oder gar erst ermöglicht werden.

Die SP Basel-Stadt fordert zudem, dass die Fahrzeugsteuer so ausgestaltet ist, dass die Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge sich auch finanziell lohnt. Es ist dabei darauf zu achten, dass es immer

605 noch deutliche Vorteile hat, auf ein eigenes Auto zu verzichten und auf Velo, ÖV oder Sharing-Modelle zu setzen, denn ein eigenes E-Auto belastet auch ohne CO₂-Ausstoss den öffentlichen Raum – und damit die Allgemeinheit – deutlich stärker als die oben genannten, anderen Mobilitätsmodelle.

Die SP befürwortet eine zeitliche begrenzte Förderung der E-Mobilität zur rascheren Reduktion des CO₂-Ausstosses im Verkehrsbereich.

610 **Parkierung von Privatautos auf privatem Grund**

Grundsätzlich sind private Automobile auf einem Privatparkplatz abzustellen. Die Kosten und der beanspruchte Raum dürfen nicht zulasten der Allgemeinheit gehen. Die Preise für Anwohnendenparkkarten sind im Sinn einer verursachendengerechten Finanzierung in Basel-Stadt viel zu tief. Die SP fordert hier weitere Korrekturen: Wer sein Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellt, trägt zum Beispiel mittels einer Abgabe solidarisch dazu bei, dass öffentliche Quartierparkings zur weiteren Entlastung der Allmend finanziert werden können.

615

Die SP will, dass der öffentliche Raum weniger durch parkierte Autos besetzt wird und das Parkieren auf Allmend verursachendengerecht bepreist wird.

620 **Parkplätze im öffentlichen Raum fürs Gewerbe sicherstellen**

Die SP anerkennt den Bedarf an Parkiermöglichkeiten im öffentlichen Raum vorrangig für Gewerbetreibende und für deren Kundschaft. Güterumschlag- und Kurzzeitparkplätze sind demnach, was es auf Allmend mehr braucht, als blaue Zone-Parkplätze.

625

Die SP fordert mehr Güterumschlag- und Kurzzeitparkplätze anstelle von blauen Parkplätzen.

Quartierparkings für die Entlastung des öffentlichen Raums

Die SP befürwortet die Erstellung von Quartierparkings, wenn sie der Verlagerung bestehenden Verkehrsaufkommens von der Allmend ins Parkhaus dienen. Weitere Voraussetzungen für die Unterstützung von Quartierparking-Projekten durch die SP sind geeignete Standorte, die beispielsweise nicht Wohnquartiere mit erheblichem zusätzlichem Zufahrtsverkehr belasten, und die vollständige Kompensation der neu geschaffenen Parkplätze auf öffentlichem Grund. Quartierparkings sollen möglichst unter oder auf bereits versiegelten oder für die Bebauung freigegebenen Flächen entstehen. Sie dürfen nicht zu einer weiteren Oberflächenversiegelung oder zur Zerstörung des natürlichen Bodens unter Grünanlagenzonen, Parks, öffentlichen Anlagen, Sportanlagen oder Gartenarealen führen.

630

635

Bei der Entwicklung von neuen Siedlungsprojekten beispielsweise auf Transformationsarealen sollen entweder Quartierparkings mitgeplant werden oder auch autofreie Konzepte möglich sein. Solche müssen aber bis zu deren Umsetzung kontrolliert werden – es darf daraus keine Verlagerung der Parkierfrage auf den öffentlichen Grund erfolgen.

640

Die SP befürwortet Quartierparkings, wenn sie eine Entlastung des öffentlichen Raums bewirken.

Schutz vor Verkehrsemissionen verbessern

Die durch den Autoverkehr verursachten Emissionen wie Lärm und Abgase schaden der Gesundheit und dem Wohlbefinden der Bevölkerung. Bei einer Überschreitung der gesetzlich festgelegten Grenzwerte muss der Kanton schnell und entschlossen handeln, bis die Grenzwerte wieder unterschritten sind. Dabei sollen neben einer Temporeduktion auch temporäre Fahrverbote oder eine permanente Zufahrtsbeschränkungen möglich sein. Flankierende Massnahmen zur Verhinderung von Ausweichverkehr in die Quartierstrassen sind gleichzeitig mit Temporeduktionen und der Änderung der Zufahrtsbestimmungen zu ergreifen. Das Einrichten von sogenannten Umweltzonen in stark belasteten Quartieren begrüsst die SP.

650

Die SP fordert einen entschlossenen Schutz der Bevölkerung vor den Emissionen des MIV.

655 **Stadtreparatur und Anwohnerschutz an der Osttangente**

Aus heutiger Sicht ist der Autobahnabschnitt «Osttangente», der oberirdisch zwischen Gellert und Badischem Bahnhof ganze Wohnquartiere massiv belastet, eine Bau- und Planungssünde.

660 Niemand würde heute eine Hochleistungsstrasse so planen, neben der Lärmbelastung ist es auch eine städtebauliche Sünde. Der geplante Rheintunnel verspricht Entlastung – diese aber erst in 20 Jahren. Die SP fordert vom zuständigen Bundesamt umgehend mehr Schutzmassnahmen entlang des Autobahnabschnitts. Auch soll der Transitverkehr von/nach Deutschland konsequent über die A98 (Umfahrungsbahn zwischen Rheinfeldern und Weil) geleitet werden, um die Stadt zu entlasten.

665 Sobald der Rheintunnel einen Grossteil des heutigen Verkehrs aufnehmen kann, sind Massnahmen zur Stadtreparatur gefordert. Der heutige Strassenabschnitt soll dann zurückgebaut oder umgenutzt werden, so dass er die Lebensqualität der Stadtbevölkerung nicht mehr länger so stark beeinträchtigt.

Die SP fordert eine Erhöhung der Lebensqualität an der Osttangente. Die Anwohner haben vor der Realisierung des Rheintunnels Anrecht darauf.

670

Kein weiterer Hochleistungsstrassen-Ausbau

Die SP Basel-Stadt lehnt die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den MIV auch auf dem Hochleistungsstrassennetz grundsätzlich ab und kann allfälligen Ausbauprojekten nur unter der zwingenden Bedingung einer gleichwertigen Kompensation auf dem Kantonsstrassennetz zustimmen. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik fokussiert auf den umweltfreundlichen Verkehr, fördert Sharing-Mobilität, den ÖV und Kollektivtransport, und sie ermöglicht das Umsteigen vom eigenen Fahrzeug auf eben diese umweltfreundlichen Optionen. Somit sind in Zukunft nicht mehr, sondern weniger Strassenkapazitäten nötig, Investitionen in diesem Bereich wirken den gesetzlichen Zielen entgegen und sind auf mittlere Sicht verloren.

675

680 **Die SP lehnt den Ausbau des Autobahnnetzes grundsätzlich ab und fordert stattdessen eine Fokussierung auf eine zukunftsfähige, umweltfreundliche Mobilität.**