



## Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz  
Uferstrasse 10  
4414 Füllinsdorf  
sektionBSBL@tcs.ch  
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron  
Tel.: + 41 61 906 66 11  
Mail: birgit.kron@tcs.ch

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

28. April 2022

### **Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Keller  
Sehr geehrter Herr Kettner  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der TCS beider Basel bedankt sich für die Möglichkeit, in Form einer Stellungnahme seine Schwerpunkte und Anliegen zur Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» zum Ausdruck bringen zu können.

Im Folgenden finden Sie unsere Anmerkungen und Anliegen.

#### I. Grundsätzliche Bemerkungen zu Zielen und Handlungsfeldern

Der Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel (im Folgenden TCS beider Basel) begrüsst den Versuch einer ganzheitlichen Mobilitätsbetrachtung und -festlegung in einer übergeordneten Strategie. Ebenso setzt sich der TCS beider Basel für eine ausgewogene Mobilität ein, die alle Verkehrsträger gleichermassen berücksichtigt und ihre Einsatzgebiete und Vorteile sowie deren Bedürfnisse aufeinander abstimmt. Die urbane Mobilität soll dabei vielfältig, praktisch und benutzungsfreundlich ausgestaltet sein.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie richtet sich stark an klimapolitischen Zielen aus, was dazu führt, dass einzelne Verkehrsträger überbetont, andere abgewertet werden. Daher kann das Gesamtpaket Mobilitätsstrategie nicht überzeugen. Auch bleiben in der Vorlage viele Umsetzungsfragen ungeklärt, einzelne Massnahmen werden nur umrissen oder vage festgelegt. Der TCS beider Basel sieht hier noch Konkretisierungsbedarf. Im Folgenden finden Sie unsere Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Handlungsfeldern und -schwerpunkten.

## II. Formelle Bemerkung

Der TCS beider Basel erachtet einen vordefinierten Fragebogen nicht als zielführend beim Festlegen einer politischen Handlungsstrategie. Die vorgefertigte Antwortschablone schränkt zu sehr ein. So ist z.B. die Evaluierung der Wirkung auf die in ihrer Bedeutung vordefinierten Ziele bereits eine Lenkung, der man schwerlich widersprechen kann (Punkt 3). Daher erlaubt sich der TCS beider Basel, die Stellungnahme in Form einer schriftlichen Beurteilung einzugeben.

## III. Bemerkungen zu den Zielen, Zielkonflikten und identifizierten Handlungsfeldern

Die vorliegende Mobilitätsstrategie hat sich zum Ziel gemacht, das verkehrspolitische Leitbild von 2015 abzulösen. Dies unter der Neuausrichtung mit Fokus auf der kantonalen Umwelt- und Klimapolitik. Vermehrt soll dabei die Wirkung der Mobilität im Fokus stehen, weniger die einzelnen Verkehrsträger. Dieses Ziel erfüllt der vorliegende Entwurf nur bedingt, die übergeordnete Strategie vermag nicht zu überzeugen. Noch immer werden die Verkehrsmittel in Konkurrenz zueinander gesetzt, und der zu Verfügung stehende Strassenraum versucht, neu aufzuteilen. Dabei bleiben Synergien zwischen Verkehrsträgern ungenutzt und das Konfliktpotential wird noch verschärft, anstatt eine Harmonisierung im Hinblick auf die zukünftige Kapazitätsnot zu erdenken.

Der TCS beider Basel begrüsst grundsätzlich die **Wirkungsziele** der Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Klimaneutralität und Lebensqualität. Verweist jedoch auf die Schwierigkeit einer universalen Definition dieser Konzepte. Insbesondere die Lebensqualität ist ein stark subjektiv verstandenes Gut, daher resultiert auch eine Unsicherheit in Bezug auf die Beurteilung der Zielerreichung mittels Fragebogen «nach persönlichen Wunschvorstellungen». Der TCS beider Basel versteht unter Lebensqualität im Bereich Mobilität die freie Wahl der Verkehrsmittel. Diese Wahlfreiheit um kurze und effiziente Wege erst zu ermöglichen, taucht in der Vorlage jedoch an keiner Stelle auf. Die identifizierten **Handlungsfelder** erscheinen unvollständig, so fehlt ein konkreter Plan zur Beseitigung der Verkehrsüberlastungen. Die Kapazitätsengpässe können mit dem vorgeschlagenen **Massnahmenkatalog** nicht erreicht werden. Daher wird der Kern der aktuellen Verkehrsproblematik verkannt. Die Zielkonfliktbeschreibung nimmt die inhärenten Problematiken und Widersprüche auf. Die für die Verkehrssicherheit notwendige Entflechtung, kann aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht realisiert werden (S. 17), daher erkennt man den «Schlüssel» zur Lösung des Zielkonfliktes in der «Veränderung der Verkehrsmittelwahl». Somit richtet sich das vorliegende Konzept auf die als «besonders flächeneffiziente aktive Mobilität» aus. Verkehrsmanagement oder -lenkung, kann jedoch die fehlenden Kapazitäten auch in Zukunft nicht ersetzen.

Die als wichtig identifizierten Zukunftstrends Elektrifizierung, Shared Mobility, Digitalisierung und automatisiertes Fahren werden benannt und vorgestellt, es werden jedoch nicht die richtigen Schlüsse daraus gezogen. Die als Zielkonflikt dargestellte Abnahme der Lebensqualität durch den motorisierten Individualverkehr wird sich mittels der Elektrifizierung der Fahrzeuge oder dem Einsatz von synthetischen Kraftstoffen in kurzer Zeit erledigt haben. Lärm, Luftverschmutzung und auch die Anzahl Unfälle, die durch den Mischverkehr verursacht werden, werden in den nächsten Jahren dank des technologischen Fortschritts deutlich abnehmen. Daher wehrt sich der TCS beider Basel auch gegen den vermehrten Einsatz von Tempo 30 Abschnitten auf Hauptverkehrsstrassen aus Umweltschutzgründen und die Schaffung jährlich neuer Begegnungszonen.

Auch Shared Mobility Modelle im Mikromobilitätssegment werden in ihrer Wirkung zur Senkung der Fahrzeugdichte und ihrer Umweltfreundlichkeit überschätzt, dies bestätigen

gleich mehrere Studien<sup>1</sup>. Auch zum Stichwort automatisiertes Fahren sei auf Studien verwiesen, die eine klare Zunahme des Strassenverkehrs prognostizieren. Dies nicht nur bedingt durch den demografischen Wandel auf der Strasse (MIV-nutzende Minderjährige und Hochaltrige), sondern durch den Mix aus autonomem und analogem Fahren. Auch die Leerfahrten der autonom fahrenden «Taxi-Dienste», müssen für die kommende Verkehrsplanung einberechnet werden.<sup>2</sup> Klar bestätigt wird in den Studien auch der Trend zur individuellen Mobilität<sup>3</sup>. Dem wird einerseits mit dem Teilrichtplan Velo Rechnung getragen; was besonders für jüngere Verkehrsteilnehmende im Interessensfokus steht, ist jedoch der MIV<sup>4</sup>. Dieser Trend wird im vorliegenden Entwurf negiert, in dem autofreies Wohnen gefördert und somit keine freie Wahl des Verkehrsmittels mehr besteht. Weiter wird das Potential von z.B. Car Pooling oder Ride Sharing – also Fahrgemeinschaften – grösstenteils überschätzt (S. 29 und 31). Ein Versuch der Genossenschaft Mobility von 2018-2020 (vor Corona beendet) mithilfe einer Carpool-App zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung wurde aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt. Lediglich betriebliche Kollektivkonzepte könnten gewisse Chancen aufweisen. Unklar ist, was mit «wesensgerechten» Verkehrsmitteln (S. 52) im Sinne einer Wahlstrategie überhaupt gemeint ist.

Die Feststellung, dass den Städten eine besonders wichtige Rolle in zukünftigen Verkehrsentwicklungen zukommt, wonach globale Trends in urbanen Umgebungen schneller oder verstärkter sichtbar werden, ist korrekt (S. 13). Daher sollte insbesondere der Metropolitanraum Basel flexibel bleiben und Trends ernstnehmen. Damit könnte auch ein Umschwung weg von starrem Infrastrukturausbau mit z.B. Tramgleisen, hin zu elektrischen/wasserstoffbetriebenen Mehrfachgelenkbussen oder Schwebetransportmitteln gemeint sein. Die Vorlage lässt einen innovativen Denkraum jedoch an vielen Stellen nicht zu. Unter «Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen» (S. 39) werden Dossieranlagen verstanden sowie Massnahmen der Verkehrslenkung bezeichnet. Das vorgeschlagene Wegweiskonzept zur Steuerung des Durchgangsverkehrs wird leider nicht genauer ausgeführt.

#### IV. Anmerkungen zu den identifizierten Handlungsfeldern

##### **1. Aktive Mobilität priorisieren und ausbauen**

Der TCS beider Basel befürwortet die Schaffung von Velo- und Veloschnellrouten. Mit dem neuen Veloweggesetz hat der nationale Gesetzgeber hier bereits die Grundlage geschaffen, sinnvolle und durchgehende Strecken zu realisieren. Dem TCS beider Basel ist dabei insbesondere die separate Linienführung wichtig, sodass eine natürliche Entflechtung der Verkehrsmittel geschieht. Ein Aufbau von Veloinfrastruktur auf Kosten anderer Verkehrsträger ist gänzlich abzulehnen. So spricht sich der TCS beider Basel vehement gegen die Aufhebung von Abstellplätzen entlang von Tramschienen aus. Entgegen der Darstellung des Zielkonfliktes, soll für die Velo-Infrastruktur eben doch mehr Verkehrsfläche geschaffen werden. Ob dies mittels Velobrücken, Unterführungen oder Hochbahnen geschieht, obliegt der Einschätzung der Verkehrsplanenden. Daher ist folgender Aussage zu widersprechen:

*«Eine stärkere Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel würde die Konflikte reduzieren. Sie ist aber im dichten städtischen Raum nicht durchgehend möglich, ohne noch mehr Flächen als Fahrbahnen auszuweisen oder die Erreichbarkeit zumindest einzelner Verkehrsmittel zu reduzieren.» (S. 17)*

---

<sup>1</sup> <https://ethz.ch/de/news-und-veranstaltungen/eth-news/news/2022/01/was-mikromobilitaet-dem-klima-bringt.html>

<sup>2</sup> <https://www2.deloitte.com/de/de/pages/trends/urbane-mobilitaet-autonomes-fahren-2035.html>

<sup>3</sup> «Motorisierter Individualverkehr wird immer wichtiger und dank Elektrifizierung auch immer ökologischer», [Medienmitteilung TCS](#)

<sup>4</sup> <https://www2.deloitte.com/ch/de/pages/public-sector/articles/mobilitaet-nach-der-corona-krise.html>

An dieser Stelle sei auf die Unfallstatistik 2021 der Kantonspolizei Basel-Stadt, erschienen im März 2022, hingewiesen, gemäss derer lediglich bei E-Bikes und Zufussgehenden ein Anstieg der Unfälle zu verzeichnen war. Desto wichtiger scheint es, dass die Verkehrsmittel getrennt geführt und entflechtet werden. Auch hier gilt es, eine Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsmitteln zu vermeiden.

Insbesondere schnelle E-Bikes stellen ein jüngeres Verkehrsmittel dar, welches noch nicht ins Gesamtverkehrsgefüge integriert wurde. So wird neu eine Tagfahrlicht- und Tachopflicht eingeführt und die Verkehrspolizei ist angehalten, den Vollzug der Signalisationsverordnung auch bei E-Bikes sicherzustellen. Somit sind strategisch angelegte Mischverkehrsflächen sicher nicht zu befürworten.

Die Einrichtung einer Velofachstelle ist auch gemäss Bundesgesetz über Velowege, Art. 17, nicht notwendig. Vielmehr kann aus bestehenden Ressourcen eine entsprechende Zuständigkeit bestimmt werden. Kein anderes Fahrzeug weist eine eigene Fachstelle auf.

Zuletzt sollte ein Veloverleihsystem grundsätzlich den Marktmechanismen unterworfen sein, da ansonsten private Anbieter durch den Staat verdrängt werden und es zu Marktverzerrungen kommt.

## **2. Kollektive Mobilitätsangebote erweitern**

Der TCS beider Basel begrüsst grundsätzlich die Angebotsoptimierung Tramnetzentwicklung sofern dies Fahrplanänderungen oder Anpassungen an Verkehrsdrehscheiben betrifft. Anstelle immer neuer Tramlinien und dem rigiden Ausbau des Tramnetzes müssen auch Möglichkeiten wie Mehrfachgelenkbusse oder künftige kollektive Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Die Angebotsverbesserungen S-Bahn Basel trieno, insbesondere die zügige Realisierung des Herzstücks, begrüsst der TCS beider Basel. Ridesharing und Ridepooling Konzepte, also bedarfsorientierter Flächenverkehr, Fahrdienste oder On-Demand-Mobilität, sind, um umweltfreundlich zu sein, auf grosse Nachfrage angewiesen und benötigen einen stau- und unterbruchsfreien Verkehrsverlauf. Die bisherigen Versuche, Mobility Carpooling App, Ruftaxis etc. wurden jedoch aufgrund fehlender Nachfrage jeweils eingestellt (neuestes Beispiel Ruftaxi Binningen). Das Kundenverhalten spielt dabei eine zentrale Rolle. Eine Studie belegte, dass selbst Schülerinnen und Schüler teurere (autonomfahrende) Robo-Taxis den Robo-Shuttles vorziehen würden<sup>5</sup>. Aufgrund dessen wird korrekterweise nur ein mittlerer Beitrag zu den Zielen angenommen.

## **3. Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren**

Der Handlungsmassnahme 3 kann der TCS beider Basel nur bedingt zustimmen. Die Förderung von Quartierparkings ist zentral und dringend, da laufend oberirdische Parkierungsmöglichkeiten abgebaut, aber nicht ersetzt werden. Dies letztens angeordnet in der Friedrichstrasse (4055), ohne Alternativen für die Anwohnenden zu schaffen. Daher müssen Quartierparkings dringlich geplant und realisiert werden. Der Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung steht der TCS beider Basel kritisch gegenüber. Die Gewichtung und Bewertung der Verkehrsmittel nach Flächenverbrauch und -effizienz erscheint teilweise willkürlich, so dass darauf gestützte Massnahmen nicht gutgeheissen werden können. So ist auf grössen- und emissionsabhängige Parkgebühren zu verzichten und von der Installierung von Kleinparkfeldern, in Abweichung zur definierten VSS-Norm, ist abzusehen. Parkfelder für Cargobikes sind zu befürworten, jedoch nicht, wenn diese von anderen Verkehrsmitteln abgezogen (Auto, Velo) und umgenutzt werden. Von der Aufhebung von Fahrspuren ist dringlich abzusehen, wie auch von einer Neuaufteilung von bestehenden Fahrspuren. Das Ziel den Durchgangsverkehr zu reduzieren, kann nur erlangt werden, wenn die Umfahrungsmöglichkeiten gegeben sind (Stichwort Strassenhierarchie).

---

<sup>5</sup> <https://www2.deloitte.com/de/de/pages/trends/urbane-mobilitaet-autonomes-fahren-2035.html> (S. 14).

Haben angrenzende Quartierstrassen und Hauptverkehrsstrassen die gleiche Höchstgeschwindigkeit, z.B. Tempo 30, entfällt die Sogwirkung. Die Quartierungsgestaltung, z.B. die Schaffung einer Begegnungszone, muss den Anwohnenden, deren Bedürfnissen und Mehrheiten überlassen bleiben. Dies gilt auch für die versuchsweise Gestaltung von autofreien Zonen. Ansonsten erkennt der TCS beider Basel eine Bevormundung der Anwohnerschaft durch das Amt für Mobilität, welche so nicht akzeptiert werden kann.

#### **4. Stadt der kurzen Wege verwirklichen**

Der TCS beider Basel spricht sich für die Zugänglichkeit von öffentlichen Plätzen und Haltestellen, auch im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, aus. Auch die Umgestaltung von öffentlichen Plätzen befürwortet der TCS, wenn dafür nicht Verkehrsflächen reduziert oder Parkierungsmöglichkeiten abgebaut werden. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30, oder die etappenweise Einführung von 60-70 Streckenabschnitten – ohne auf die jeweiligen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen – lehnt der TCS beider Basel dezidiert ab. Tempo 30 auf Quartierstrassen und jeglichen siedlungsorientierten Abschnitten befürwortet der TCS. Ein Ausdehnen auf Hauptstrassen – wie im Falle der Feldbergstrasse – lehnt er jedoch entschieden ab. Eine Umfrage bei Mitgliedern der Sektion beider Basel im Dezember 2021 ergab, dass 89.8 % Tempo 30 auf Hauptstrassen ablehnen, hingegen 71% Tempo 30 auf Quartierstrassen befürworteten. Nach dieser Maxime soll das künftige Tempo 30 Regime ausgestaltet werden.

Ebenfalls ist die Zielsetzung zur Schaffung neuer Begegnungszonen störend, da eine quantitative Vorgabe der Behörden nicht massgebend ist. Vielmehr obliegt es den Anwohnenden, mittels 2/3 Mehrheit einen Antrag für die Begegnungszone zu stellen. Dieser basisdemokratische Prozess darf nicht mittels top-down Ansatz gefährdet werden.

#### **5. Energiewende im Verkehr umsetzen**

Der TCS beider Basel begrüsst die Förderung von umweltfreundlicher Technologien im Bereich Mobilität. Die Schaffung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge soll gefördert und die Umsetzung im öffentlichen Raum von den Behörden begleitet werden. Eine Vorschrift, wonach private Liegenschaftsbesitzer oder Parkieranlagen eine Mindestzahl an Ladestationen bereitstellen müssen, lehnt der TCS beider Basel jedoch ab. Generell sollte sich die Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen nicht nur auf Elektroantriebe beschränken. Gerade die Forschungen im Bereich Synfuels – also synthetische, klimaneutrale Treibstoffe – ist vielversprechend und könnte bald die normalen fossilen Treibstoffe ersetzen<sup>6</sup>. Auch wird die Stromversorgung vor grossen Herausforderungen stehen, wenn die Mehrheit der Fahrzeuge mit Strom versorgt werden muss. Daher rät der TCS beider Basel von einer gesetzlichen Festlegung auf ausschliesslich Elektroantriebe dringend ab.

Der zweite Schwerpunkt unter dem Handlungsfeld Energiewende betrifft das Mobilitätsmanagement, resp. die Verkehrsverhaltensmodifikation. Der TCS beider Basel setzt sich für die Wahlfreiheit des Verkehrsmittels ein und verweist darauf, dass ein effizientes Vorankommen im urbanen Raum nur mittels dem optimalen Verkehrsmittelmix möglich ist. Dieser effiziente Weg kann z.B. mittels TCS-App als Routenplaner oder durch andere Applikationen gefunden werden. Im Moment prüft der Bund bekannterweise die Gesetzesgrundlagen zur Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI-Gesetz), welche solch multimodalen Umsteigeeffekte vereinfachen sollen. Ein forciertes Mobilitätsmanagement wird nicht die gewünschte Wirkung bringen. Auch autofreies Leben darf nicht im top-down Ansatz entstehen, sondern Folge der guten Umsteigemöglichkeiten und Verkehrsdrehscheiben sein.

---

<sup>6</sup> <https://www.empa.ch/de/web/move/synfuels>

## **6. Mobilität regional denken und gemeinsam lösen**

Der Verkehr macht nicht vor Grenzen halt. Die enge Verflechtung der Region mit dem Umland bedingt eine intensive Zusammenarbeit im Bereich Mobilität. Daher sind die Projekte im Agglomerationsprogramm festzulegen. Für die Region Basel elementar ist der Ausbau der Hochleistungsstrassen, namentlich der Osttangente (Rheintunnel; 4Ü-M7) und der 8-Spur-Ausbau Hagnau-Augst. Dieses Projekt wird deutliche Verbesserungen für die städtische Mobilität bringen und Entlastung für die breitere Region schaffen. Die flankierenden Massnahmen dürfen das Gesamtprojekt nicht gefährden.

Der TCS beider Basel steht der Erweiterung des Pendlerfonds kritisch gegenüber. Der Mobilitätsfonds wird durch die Autofahrerinnen und Autofahrer finanziert und soll daher nicht zweckentfremdet werden. Der TCS beider Basel fordert das Bau- und Verkehrsdepartement daher auf, den Fonds für die Realisierung von Quartierparkings einzusetzen und die Finanzierung der Projekte transparent zu halten. Eine Zweckentfremdung zur Finanzierung von Planungs-, Betriebs- und Investitionskosten, die nicht den Autofahrerinnen und Autofahrern zugutekommen, ist abzulehnen.

## **7. Chancen von Digitalisierung und Innovationen nutzen**

Die Chancen, die die Digitalisierung im Bereich der Mobilität bietet, sind vielfältig und sollen genutzt werden. Ob dies mittels Wegplanung via App mit den passenden Verkehrsmitteln oder via autonomen Fahrdiensten geschieht, wird sich zeigen. Innovation nutzen heisst auch, flächendeckend lärmarmen Belag zu verbauen oder den Einsatz von lärmarmen Reifen zu fördern. Eine versuchte Verkehrslenkung mittels neuer Dosieranlagen, gehört nicht dazu. Stop-and-Go Verkehr führt unweigerlich zu allerlei negativen Effekten, die den Technikvorsprung zunichtemachen. Gerade der Versuch Elsässerstrasse hat gezeigt, dass eine Dosieranlage mehr Durchgangsverkehr im Quartier produziert. Dies gilt es jedoch (auch gemäss Vorlage) zu verhindern. Daher ist von weiteren Dosieranlagen auf Kantonsgebiet abzusehen. Was mit dem Wegweisungskonzept gemeint ist, wird im Folgenden nicht näher erläutert und bleibt somit offen.

Das Bundesamt für Strassen prüft momentan die eingereichten Projektskizzen für Mobility Pricing. Dabei wurde vom Bund nochmals betont, dass es sich bei den Piloten nicht um reines Road Pricing handeln soll. Dies wird mit der «Basel Flow Tax» jedoch vorgeschlagen. Der TCS beider Basel lehnt dieses Cordon Pricing Konzept in aller Deutlichkeit ab. Ein ausgewogenes Mobility Pricing oder pay-as-you-use Prinzipien sollten die Mobilität als Ganzes erfassen und nicht wieder einzelne Verkehrsträger bestrafen. Es geht darum, die Mobilität zu vervielfältigen und möglichst intelligent zu nutzen. Ein Wegzoll wird lediglich Ausweichverkehr im grossen Stil produzieren, der zulasten der umliegenden (basel-landschaftlichen) Gemeinden geht. Dies gilt es zu verhindern.

Weiter lehnt der TCS beider Basel die Einführung eines Mobilitätsbonus' ab. Bereits jetzt tragen ressourceneffiziente Verkehrsmittel kaum zur Erhaltung der Infrastruktur bei. Daher sollte anstelle eines Anreizsystems oder den vielen unterschiedlichen, fiskalischen Belastungen eine Infrastruktursteuer für alle Verkehrsteilnehmenden, also alle Einwohnenden des Kantons, treten. Das Bevorzugen und Bestrafen einzelner Verkehrsmittel muss endlich ein Ende haben.

Weiter wurden die Mobilitätstrends entweder ungenügend analysiert oder es wurden keine Schlüsse für die vorliegende Mobilitätsstrategie daraus gezogen. Anders ist nicht erklärbar, warum Trends wie autonomes Fahren, Zunahme der individuellen Mobilität, Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse der Jugendlichen und technischer Fortschritt (ohne staatliche Förderung) keine Abbildung in der vorliegenden Strategie finden. Die Rückschlüsse zur Entflechtung (autonomes Fahren kann nicht auf Mischfahrbahnen geschehen), zur durchdachten Kapazitätserweiterung oder Multimodalität finden keinen Eingang in die Überlegungen. Anstelle dessen erkennt man den Einsatz von Dosieranlagen und Umnutzung von

Parkierungsmöglichkeiten als Heilmittel gegen den immer steigenden Mobilitätsbedarf der wachsenden Bevölkerung. Auch fehlt eine konkrete strategische Linie, bauliche Massnahmen mischen sich mit Pilotversuchen und ideellen Denkkonzepten, ohne eine deutliche Ausrichtung aufzuzeigen. Der TCS beider Basel hätte sich eine ausgewogenere Strategie mit Gleichsetzung der Verkehrsmittel, resp. mit intelligenter Nutzung der Vorteile einzelner Verkehrsmittel gewünscht, die in Kombination mit Wissenschaft und Technik eine Verkehrstrategie ergeben, die zukunftsfähig ist.

V. Abschliessende Bemerkung

Das eigentliche Hauptproblem im Verkehr der erweiterten Region Basel, nämlich die fehlenden Kapazitäten bei stetig steigender Verkehrsentwicklung und somit täglicher Verkehrsüberlastung, wird mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept nicht gelöst. Punktuell wird mittels Aufhebung von Fahrspuren oder Verkehrsfläche, Ausweitung von Begegnungszonen oder Parklet-Einsatz die Knappheit noch vergrössert oder das Konfliktpotential zwischen den Verkehrsträgern durch Mischnutzung noch verschärft. Die Vorlage vermag es nicht ein klares Zielbild der künftigen Verkehrsentwicklung und deren aktiver Bewirtschaftung durch die Kantonsverwaltung aufzuzeigen. In der Gesamtbetrachtung fehlen wichtige Elemente einer realistischen, zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilitätsstrategie.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel».

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: [birgit.kron@tcs.ch](mailto:birgit.kron@tcs.ch)) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
TCS beider Basel



**Lukas Ott**  
Geschäftsführer



**Birgit Kron**  
Leiterin Politik