

Massnahmen zur Umsetzung Gegenvorschlag Städte-Initiative

- Reduktion MIV-PP: jede Fahrt braucht am Anfang und Ende einen PP, mit PP-Reduktion fallen unerwünschte Fahrten weg.
- Alle MIV-PP unter den Boden = gemäss Raumplanungsgesetz haushälterische Nutzung des Bodens.
- Zusätzliche unterird. MIV-PP oberird. kompensieren mit mind. Aufhebungsfaktor 1.1 (110%) = mind. 10% weniger MIV-PP.
- Reduktion maximal zulässiger PP bei Neu-/Umbauten, z.B. max. 0.5 pro Wohneinheit (1/2 aller BS-Haushalte ohne eigenes Auto).
- Fallen MIV-PP bei Neu-/Umgestaltungen weg, werden sie konsequent nicht kompensiert (ausser unterird. mit Aufhebungsfaktor mind. 1.1 = 110%).
- Parkplatzbewirtschaftung v.a. monetär mit lenkungswirksamen Gebühren.
- Die neuen Entwicklungsgebiete von Basel (New Basel, Dreispitz, Erlenmatt, "Greenhattan") autofrei od. mindestens autoarm planen.
- Kampagne „Sparen beim Fahren“: Das Auto ist ein teures Verkehrsmittel. Bei Vollkostenrechnung kostet ein Kilometer durchschnittlich 75 Rappen, ein Umstand, den sich die Bevölkerung viel zu wenig bewusst ist.
- KEINE Verflüssigung MIV. D.h. häufiger Tempo 30 auch auf Hauptstrassen. Strassenbreite reduzieren (Einbahnstrassen), bzw. Trasse für Langsamverkehr abgrenzen auf Strassen wo immer noch T50 gilt.
- Echtes Park & Ride-System einführen --> Innenstadt-Parkings und oberird. PP müssen teurer sein als Park&Rides + ÖV-Ticket.
- Shopping-Zentren dürfen keine Gratis-MIV-PP anbieten. Alle MIV-PP müssen unterirdisch angeboten werden. Zudem müssen sie ihre riesigen Parkflächen ausserhalb der Öffnungszeiten für nichtverkehrliche Nutzung freigeben. Keine solchen brachliegenden Flächen mehr in der engen Stadt (z.B. Migros-Dreispitz, Stücki etc.) auf diesen Flächen sollten Veranstaltungen, Märkte etc stattfinden können.
- Konsequent Parkbussen verteilen. Jede Parkbusse ist vom Parksünder selber verschuldet und deshalb von niemandem zu beanstanden. Das wird heute viel zu lasch gehandhabt. Z.B. im Gundeli (in der Delsbergerallee) wird regelmässig auf dem Trottoir parkiert - sogar über die ganze Nacht - weil man weiss, dass es eh keine Kontrolle gibt.
- Konsequentes Pfortnersystem (LSA-Dosieranlage) bei Stadteinfahrten, damit nur stadtveträgliche Verkehrsmengen durchgelassen werden. Rückstau an Pfortneranlagen hat sich der MIV selber zuzuschreiben.
- Bei erhöhter Feinstaubbelastung nur gerade oder ungerade Autonummern erlauben.
- Die Kleinbasler Rheinseite zu einer echten Rheinpromenade umgestalten. D.h. Rheingasse durchgehend von Dreirosenbrücke bis zur Solitude-Promenade für den motorisierten Verkehr sperren, MIV PP aufheben und in Grünfläche/Spielwiese umwandeln.

- Bus/Tramhaltestellen so anlegen, dass die Autos hinten warten müssen (Fahrbahnhaltestellen), während Velofahrer passieren können (hinter Wartehäuschen).
- Flächendeckend gedeckte Veloplätze auch in der Innenstadt wie in den Quartieren mit Umsteigemöglichkeiten auf ÖV (z.B. wichtige Tram- und Bushaltestellen).
- Bevorzugung von Velos und Fussgängern an LSA. Anmeldeschlaufen für Velos, um möglichst freie Fahrt zu ermöglichen.
- Baustellen konsequent für Velo- und Fussverkehr durchlässig gestalten. Konsequente Priorisierung vor MiV, z.B. Velogegenverkehr mit temporärer Aufhebung/Verschiebung MiV-PP.
- "lekkerfietsen": analog NL Velostrassen einführen, wo MiV nur zu Gast ist. Strassen, die wichtige Veloverbindungen darstellen, werden als Velostrassen eingerichtet, mit Velovortritt und stark reduziertem MiV-Tempo.
- Zwingend mehr Veloabstellmöglichkeiten an Bad. Bhf. und Bhf. Basel SBB.
- Zudem konsequent in jedem Strassenabschnitt einen Veloabstellplatz auf Kosten MiV-PP ummarkieren.
- Die restlichen Einbahnstrassen zügig für die Velos öffnen (z.B. Eisengasse).
- Rechtsabbiege-Erlaubnis für Velos an Lichtsignalanlagen bei "Rot" grossflächig einführen (Z.B. Kornhausgasse, Schützenmattstrasse).
- Veloverleihsystem: Entweder mit Basel rollt (gratis Veloverleihsystem analog Bern, Genf, Zürich) und/oder mit sehr günstigem, einfach zu bedienendem Veloverleihsystem, welches grossflächig eingeführt wird und mit anderen Städten kompatibel ist (z.B. Publibike, Velospot/Biel). Z.B. unter Einbezug von Firmen, die mitfinanzieren, co-branden und Velos als Firmenfahrzeuge nutzen (analog künftige Zusammenarbeit SBB und Publibike in Bern: SBB rüstet Firmenstandorte mit Publibikes aus, MitarbeiterInnen können Bikes während Arbeitszeit gratis nutzen, quasi als Firmenfahrzeug). Kanton könnte mit gutem Beispiel vorangehen, an allen Standorten das Verleihsystem einführen und MitarbeiterInnen statt Parkplatz Jahresabo anbieten. Velos müssen trendy sein, man sollte sich gerne mit ihnen zeigen. Auf Kompatibilität mit Mobility und evtl. mit anderen Städten achten.
- Forderungen Strassen-Initiative BS umsetzen: www.vcs-blbs.ch.
- Engere Zusammenarbeit von Gesundheitsförderung und nachhaltiger Mobilität. Gsünder Basel könnte Abendfahrradtouren oder E-Velo Touren etc anbieten. Zudem könnte Gsünder Basel mit Schulen zusammenarbeiten und SchülerInnen aufzeigen, wie sie den Schulweg sicher zu Fuss oder mit Velo bewältigen können.
- Velolifte an steilen Stellen einführen (z.B. Bruderholz, Heuwaage) à la Trondheim.
- Einfacher Velotransport in Tram (Niederflur-Wagen). V.a. nachts, wenn weniger Fahrgäste unterwegs sind, sollen Trams Velotransport-Wagen anhängen. So können VelofahrerInnen nachts sicher (auch sozial sicher) heimreisen. Häufig ist eine späte Heimkehr mit ein Grund, weshalb morgens das Auto statt das Velo aus der Garage geholt wird.

- Velowege sicherer und schneller gestalten. Tempo 30 oder optisch und baulich von der Strasse abtrennen (s. Strassen-Initiative). Klare Führung an kritischen Stellen statt Veloweg einfach aufhören zu lassen, wie heute oft an Kreuzungen der Fall. Fahrräder sollten immer VOR den Autos anhalten dürfen und ZUERST losfahren dürfen (konsequent aufgeweitete Radstreifen an LSA, Velovorstart). (Kritisch sind u.a. Kreuzung Hammerstrasse/Riehenstrasse, Auffahrt Vogesenplatz, Claragraben - Kreuzung mit Klingentalstrasse (parkierte Autos müssen übers Trottoir und übersehen oft Velofahrer), Dreispitzkreuzung etc.).
- Analog dem Monday Night Skate eine Velonight einführen, damit auch Kinder und SeniorInnen endlich mal in der Stadt Fahrrad fahren können.
- Konsequente Wegweisung für FussgängerInnen in der Stadt verbessern. An FussgängerInnen-Ampel verbleibende Wartezeit in Sekunden angeben (z.B. analog Barcelona).
- Vereinfachung der Tarifstruktur im ÖV auch über die Landesgrenze hinaus.
- Studie Umsteigepotential: Aufzeigen, in welchen Quartieren der Motorisierungsgrad hoch, die Erschliessung mit ÖV hingegen schlecht ist, sowie aufzeigen geeigneter Massnahmen, wie Verbesserungen erzielt werden können.
- Überlastete Buslinie durch leistungsfähigen und fahrkomfortablen Trambetrieb ersetzen, insbesondere Bus 30 durch "Tram 30" durch Feldbergstrasse und über Johanniterbrücke auch zur Entlastung der Innenstadt.
- Expresstrams Aussenquartiere/Agglomerationsgemeinden-Innenstadt prüfen und einführen. Tangentiale Expressbusse prüfen, um Fahrzeiten im öffentlichen Nahverkehr zu verkürzen und neue Direktverbindungen zu schaffen.
- Veranstaltungen dürfen nur noch in Kombination mit ÖV-Ticket angeboten werden. Parkmöglichkeiten nur weit ausserhalb der Stadt.
- Konsequente Bevorzugung von ÖV, Velo und Fussverkehr gemäss Kantonsverfassung, USG und ÖV-Gesetz.
- ZuzügerInnen in Basel werden als „ÖV-BenutzerInnen, VelofahrerInnen oder FussgängerInnen“ angesprochen und erhalten 1 Jahr gratis wahlweise Verbund-Abo oder Publibike-Abo. Zudem werden sie an einem Willkommenstag in die ÖV-Stadt Basel bzw. in die Velo/Fussgängerstadt eingeführt.
- Steuerabzug/Bonus für autofreie Haushalte bzw. nicht pendelnde Haushalte (Leute, welche in Stadt wohnen bezahlen heute mehr Steuern, obwohl sie die Umwelt weniger belasten und meist auf weniger Wohnfläche beanspruchen, weniger pendeln etc).
- Geschäfte sollten kostenlose Hauslieferdienste anbieten. Und zwar v.a. mit Velokurier.
- Transparente Meldestelle für Anregungen und Beschwerden bezüglich Verkehrssituation, Signalisation etc. beim Kanton.
- Entwicklung eines Inter-Mobilitäts-Apps, welches verschiedene Varianten von A-B aufzeigt (z.B. Teilstrecke per Velo, dann Umstieg auf Tram) inkl. Preisrechner, Fitnessrechner. Analog Wien mit Projekt Smile:
<http://www.wienerstadtwerke.at/eportal/ep/contentView.do/pageTypeld/11083/programId/13111/contentTypeld/1001/channelId/-30566/contentId/28740>

- Grössere Firmen sollten einen Mobilitätsmanager haben, welcher die Firma und ihre Mitarbeitenden in Sachen Mobilität berät: Car-Sharing, Inhouse Mitfahrzentrale, Aufzeigen wie Arbeitsweg umweltbewusst und gesund zurückgelegt werden kann, fördern von Home-Office-Tätigkeiten damit die Leute schon gar nicht pendeln müssen. Die kreativsten Modelle könnten jährlich ausgezeichnet werden.
- Gezielte Massnahmen für Kinder und Jugendliche, damit diese später zu öV- bzw. zu Langsamverkehrsmittel-NutzerInnen werden und nicht auf das Auto umsteigen. Z.B. Aktion, bei welcher Kinder auf dem Schulweg von Velo-Profis/Stars (wie Fabio Cancellara) auf dem Velo oder zu Fuss begleitet werden. Aktion könnte auch gemeinsam mit Gesünder-Basel geplant werden.
- Umgebung von Schulen muss so gestaltet werden, dass Autofahrer wenn überhaupt nur geduldet werden. Kindern sollte immer Vortritt und Sicherheit gewährt werden. Superbreite Trottoirs, baulich erhöhter Übergang Zebrastreifen oder sogar Lichtampel, welche rasch umstellt. Eltern sollten Kinder nie aus Sicherheitsgründen in die Schule fahren oder begleiten müssen. Wirkt sich zudem positiv auf Selbständigkeit der Kinder aus und verringert ihre Abhängigkeit vom Auto.
- Basel nimmt sich eine "Vorbild-Stadt" und zeigt auf, was andere z.B. beim Veloverkehr noch besser machen als Basel. Dies könnte z.B. Kopenhagen sein. Dazu sollte es über mehrere Jahre regelmässig Veranstaltungen geben, sowohl seitens der Bevölkerung, wie auch Behörden. Dies quasi als "Grosse Schwester-Stadt", zu welcher man hoch schaut und von welcher man viel lernen kann. Message: nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern echte Visionen verfolgen und umsetzen.
- Information zu Kurzfahrten MIV: da der Katalysator in den ersten ca. 7 km absolut schädigend wirkt, sind Kurzfahrten in der Stadt unverantwortlich und schaden auch dem eigenen Wohnumfeld. Kurzfahrten mit dem Auto (in der Stadt) sind unbedingt zu vermeiden.
- An Verantwortungsbewusstsein und Umweltbewusstsein der BaslerInnen appellieren und sie zu einer Trendwende auffordern: Auto bewusster nutzen (welche Fahrten sind wirklich notwendig?), bspw. mit Verzicht auf jede 5. geplante Autofahrt.
- Ausgewählte Strassen häufiger für Quartierfeste oder einfach nur zur Beruhigung an einem Sonntag sperren und Anwohnende zu Eigeninitiative einladen.