



An den Grossen Rat

21.5509.03

BVD/P215509

Basel, 17. April 2024

Regierungsratsbeschluss vom 16. April 2024

## **Anzug Laurin Hoppler und Konsorten betreffend «quartierbezogene autofreie Tage um die nachhaltige Mobilität stärker in die Bevölkerung zu tragen»**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 28. April 2022 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und die nachstehende Motion Laurin Hoppler und Konsorten dem Antrag des Regierungsrates folgend in einen Anzug umgewandelt und dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Während die Treibhausgas-Emissionen in vielen Sektoren rückläufig sind, haben sie sich im Verkehr in den letzten Jahren zu wenig bewegt. Die aktuellen Maßnahmen reichen nicht aus, um genügend CO<sub>2</sub> einzusparen und der Klimakrise entgegen zu wirken. Mitschuld an dieser Situation hat ein simpler Grund: Anders als zum Beispiel die energetische Isolation eines Hauses, ist Mobilität Gewohnheitssache. Menschen bewegen sich tendenziell so fort, wie sie es auch schon am Vortag und in der letzten Woche gemacht haben. Das Resultat: Die Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmittel verändert sich nur träge.

Autofreie Tage sind ein etabliertes und in der Bevölkerung gern gesehenes Mittel vieler Städte, um neuen Schwung in die festgefahrene Verkehrspolitik, sowie auch die Gewohnheiten der Bevölkerung zu bringen. In Basel gibt es zwar bereits die «Umwelttage» und die «Mobilitätswoche», autofreie Tage sind bis anhin jedoch nicht Teil davon. Dieses Konzept könnte jedoch gut in bestehende Angebote einfließen: In der Stadt Bern wird das bereits gemacht: Dort werden autofreie Tage in Quartieren im Rahmen der «Berner Umwelttage» umgesetzt<sup>1</sup>: Menschen kommen, unabhängig von ihrem sozialen Status, mit Fahrrädern, Skateboards, Trottinets oder zu Fuß im Freien zusammen, um den so gewonnenen Raum gemeinschaftlich zu erleben und zu nutzen. Um nicht immer die ganze Stadt abzuriegeln, beschränkt sich die autofreie Zone immer auf ein Quartier, welches dann bespielt werden kann. Zudem sollen Ausnahmen für Not- und Lieferfahrzeuge sowie für Pikettdienste möglich sein. Auch sollte der öffentliche Verkehr nicht eingeschränkt werden.

Die Wirkung und das Ziel autofreier Tage geht weit über die bloße CO<sub>2</sub>-Reduktion an einem bestimmten Tag hinaus. Solche Tage ermöglichen der Bevölkerung, sich ihre Stadt mit wesentlich weniger Autos vorzustellen. Sie stellen große öffentliche Flächen zur Verfügung, die anderweitig genutzt und aufgewertet werden können. Sie durchbrechen die starren Verkehrsroutinen und geben einen Anreiz, neue Mobilitätsgewohnheiten zu etablieren. Somit können autofreie Tage Auslöser einer Veränderung in Richtung nachhaltiger Mobilität sein, die weit über diesen Tag hinausgeht. Auf diese Weise wird der Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität stärker in die Bevölkerung getragen, wenn nicht sogar angestoßen. Das autofreie Leben erlebbar zu machen ist auch eine der Stossrichtungen, in welche die Mobilitätsstrategie zur Umsetzung des Gegenvorschlags der «zämme-besser Initiativen» gehen will. Autofreie Tage, ähnlich wie sie in Bern bereits umgesetzt werden, könnten dabei als konkrete Maßnahme mitgedacht werden.

Die Motionär:innen beauftragen darum den Regierungsrat, quartierbezogene autofreie Tage einzuführen und sie mit einer Kommunikation zu begleiten welche hilft aufzuzeigen, dass eine autoärmere und verkehrsberuhigte Stadt zu mehr Lebensqualität führt.

1 vgl. <https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/nachhaltigkeit/umwelttage>

Laurin Hoppler, Franz-Xaver Leonhardt, Harald Friedl, Raffaella Hanauer, Joël Thüning, Beatrice Messerli, Lea Wirz, Tonja Zürcher, Fleur Weibel, Claudio Miozzari, Alexandra Dill, Jérôme Thiriet, Marianne Hazenkamp-von Arx, Stefan Wittlin, Salome Bessenich, Oliver Bolliger, Oliver Thommen, Johannes Sieber, Heidi Mück, Patrizia Bernasconi»

Wir nehmen zu diesem Anzug wie folgt Stellung:

## 1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 9. Februar 2022 zu diesem ursprünglich als Motion eingereichten Vorstoss berichtet. Dabei hat er festgehalten, dass er die Stossrichtung «autofrei erleben» grundsätzlich unterstützt und dass er sie auch in die Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» aufnehmen will. Diese Mobilitätsstrategie hat der Regierungsrat in der Zwischenzeit – im Januar 2023 – beschlossen (vgl. Kap. 2).

Der Regierungsrat stimmt mit den Anzugstellenden überein, dass autofreie Erlebnisse dazu beitragen können, Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Die Wirkungen von Massnahmen, die autofreie Erfahrungen in der Stadt ermöglichen, gehen deshalb über das unmittelbare Erlebnis hinaus. So kann die Teilnahme an einem autofreien Tag dazu animieren, vermehrt auf das eigene Auto zu verzichten. Erfahrungen in einer autofreien Strasse ermöglichen es auch der Bevölkerung, sich andere Strassen mit einer autofreien Gestaltung vorzustellen.

Massnahmen zur vermehrten Autofreiheit sind aber nur dann positiv spürbar, wenn die entsprechenden Räume zweckmässig gestaltet und genutzt werden. Nicht benutzte, leere Asphaltflächen sind kontraproduktiv. In der Regel können bei dauerhaften Massnahmen mehr Ressourcen für gestalterische Elemente und/oder zusätzlichen Grünraum aufgewendet werden; neue Nutzungen können sich dann in der Folge allmählich entwickeln. Temporäre Massnahmen müssen eher günstig, relativ rasch umsetzbar sowie auch schnell wieder rückbaubar sein; neue Nutzungen sollten zudem möglichst unmittelbar anlaufen, was ein stärkeres Engagement der Anwohnenden bedingt.

## 2. Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»

Mit seiner Mobilitätsstrategie<sup>1</sup> zeigt der Regierungsrat auf, wie er in einem umfassenden Sinne eine nachhaltige Mobilität erreichen will. Die Mobilitätsstrategie enthält eine Vielzahl von Massnahmen, die alle den übergeordneten Zielen dienen, die Erreichbarkeit zu erhöhen und die Lebensqualität zu steigern. Der Verkehr soll ausserdem sicher und klimaneutral abgewickelt werden.

Die vierzig Massnahmen und Massnahmenpakete in der Mobilitätsstrategie umfassen neben infrastrukturellen und betrieblichen Projekten bewusst auch Projekte mit dem Ziel, nachhaltige Mobilität zu vermitteln und erfahrbar zu machen.

Unter der Dachmarke «Basel unterwegs»<sup>2</sup> informiert der Kanton breit über eine Webseite und verschiedene Social-Media-Kanäle zu Themen der umweltfreundlichen Mobilität. Zudem findet jährlich die Mobilitätswoche statt. In diesem Rahmen können neue Mobilitätsformen auch ganz konkret ausprobiert werden.

<sup>1</sup> <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/Verkehrspolitische-Grundsuetze/Mobilitaetsstrategie.html>

<sup>2</sup> [www.basel-unterwegs.ch](http://www.basel-unterwegs.ch)

Für Schulen steht das Programm «schlau mobil»<sup>3</sup> zur Verfügung. In moderierten Lektionen erfahren Schülerinnen und Schüler mehr über ihre Mobilität und eine bewusste Wahl der Verkehrsmittel. Zudem unterstützt der Kanton das Programm Défi-Velo, bei dem Schulklassen auf spielerische Weise in einem Wettbewerb verschiedene Aspekte des Velofahrens kennenlernen.

Mit der Teilnahme an «bike to work» fördert der Kanton seit langem auch das Ausprobieren des Velos für den Arbeitsweg. Zudem lässt der Regierungsrat aktuell ein Konzept für ein Mobilitätsmanagement für die Kantonsverwaltung ausarbeiten.

Die nachfolgend dargestellten Massnahmen aus dem Bereich «autofrei erleben» sind also in eine Gesamtstrategie eingebunden und stellen lediglich einen Teil der gesamten Bemühungen dar, nachhaltige Mobilität erfahrbar zu machen.

### 3. Massnahmen im Bereich «autofrei erleben»

#### 3.1 slowUp Basel-Dreiland

Mit dem slowUp Basel-Dreiland besteht ein etablierter in der ganzen Region verwurzelter autofreier Anlass. Der slowUp wird jährlich von bis zu 70'000 Personen mit Velos, Inline-Skates oder zu Fuss besucht. Der slowUp befährt auch einige Hauptverkehrsstrassen (z.B. Heuwaage-Viadukt, Wettsteinbrücke, Grenzacherstrasse). Er ist somit in der ganzen Stadt Basel und darüber hinaus spürbar – auch für nicht unmittelbar Teilnehmende.



Abbildung 1: slowUp Route und Impression 2023

Die Organisation des slowUp durch einen privaten Verein ist eingespielt. Der Grosse Rat hat am 15. Februar 2023 einen Staatsbeitrag von 110'000 Franken pro Jahr für die Durchführungen 2023 bis 2026 gesprochen. Der slowUp ist damit bis auf Weiteres der autofreie Tag der Stadt Basel. Weitere autofreie Tage in einem grösseren Perimeter sieht der Regierungsrat keine vor. Einerseits ist der organisatorische Aufwand dafür nicht zu unterschätzen. Andererseits führen die damit verbundenen Sperrungen erfahrungsgemäss immer wieder zu Reklamationen von Automobilistinnen und Automobilisten; eine Ausweitung wäre daher mit dem Risiko verbunden, dass die heute grundsätzlich positive Stimmung kippen könnte und die erwünschte Verlagerungswirkung gefährdet würde.

#### 3.2 Superblocks

Der Regierungsrat plant, 2024/2025 Superblocks in den Quartieren St. Johann und Matthäus in einem maximal einjährigen Pilotversuch zu testen. Durch die Verkehrsberuhigung und -reduktion in den temporären Superblocks wird Platz frei, der der Bevölkerung so für eine vielfältige Nutzung

<sup>3</sup> <https://www.mobilitaet.bs.ch/gesamtverkehr/mobilitaetsmanagement/schlau-mobil.html>

zur Verfügung steht. Ausserdem leisten Superblocks mit zusätzlich vorgesehenen Schattenplätzen einen Beitrag zum Hitzeschutz, erhöhen die Wohnumfeldqualität und stärken die nachbarschaftliche Kontaktpflege.

Bei den temporären Superblock-Pilotversuchen kommen mobile Massnahmen zur Begrünung, Sitzelemente sowie Spielmöglichkeiten zum Einsatz. Bauliche Massnahmen wie Entsiegelungen oder Baumpflanzungen sind nicht vorgesehen. Anders bei permanenten Superblocks: hier würden bauliche Anpassungen zusätzlich zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen.

Der Regierungsrat möchte mit diesen Tests die Möglichkeiten für die Umwandlung von Quartierstrassen in vielfältig nutzbare, begrünte und verkehrsberuhigte Strassen ausloten. Verlaufen die Superblock-Tests erfolgreich, soll ein Rahmenkonzept Superblocks zuhanden des Grossen Rates erarbeitet werden. Das Rahmenkonzept wird sowohl temporäre mobile Massnahmen umfassen wie auch bauliche Massnahmen, die im Rahmen jeweils ohnehin notwendiger Strassensanierungen umgesetzt werden können.

Weitere Details zum geplanten Superblock-Test können dem Schreiben des Regierungsrates vom 10. Januar 2024 zum Anzug Brigitte Kühne und Raffaella Hanauer betreffend «Superblocks in Basel» entnommen werden (22.5420.02).

### **3.3 Autofreie Arealentwicklungen**

Bei Arealentwicklungen wird jeweils geprüft, inwiefern das gesamte Areal oder ein Teilbereich konsequent autofrei geplant und umgesetzt werden kann. Da es in Basel-Stadt keine Parkplatzerstellungspflicht gibt, sind bereits heute Arealentwicklungen ohne Parkraum rechtlich zulässig. Den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern der autofrei geplanten Quartiere steht entsprechend kein Parkraum zur Verfügung. Auch im öffentlichen Raum sind keine Parkmöglichkeiten vorgesehen. Stattdessen wird dieser Raum für den Aufenthalt, zum Spielen, zum Spazieren und Velofahren und für Grünelemente, insbesondere Bäume, genutzt.

Aktuell gibt es autofreie Projekte auf der Erlenmatt Ost, beim LeNa-Haus im Westfeld und dem sich in Umsetzung befindenden Areal Volta Ost. Beim Areal VoltaNord wird es nur sehr wenige Parkmöglichkeiten geben, die zudem nicht im oberirdischen, öffentlichen Raum zu liegen kommen. Auch betreffend Transformationsareal Klybeckquai gibt es Überlegungen zu autofreien Wohngebieten.

## **4. Beurteilung «quartierbezogene autofreie Tage»**

Gemäss den Ausführungen im Kap. 2 sieht der Regierungsrat «autofreie Erlebnisse» als Teil seiner gesamthafter Bemühungen, nachhaltige Mobilität erfahrbar zu machen. Zur Umsetzung autofreier Erlebnisse konzentriert sich der Regierungsrat deshalb vorerst auf die drei beschriebenen Massnahmen. Weitere Ansätze, wie z.B. die grossflächige Umsetzung von Parklets<sup>4</sup> oder quartierbezogene autofreie Tage, wie es der Anzug Laurin Hoppler und Konsorten vorschlägt, werden zurzeit nicht weiter verfolgt.

Wie in der Ausgangslage erwähnt, müssen autofreie Räume sinnvoll bespielt werden, um positive Erlebnisse zu schaffen. Aus Sicht des Regierungsrates ist die Bespielung solcher Räume aber keine Staatsaufgabe, sondern soll bedarfsgerecht durch die Bevölkerung selbst erfolgen.

Das von den Anzugstellenden positiv hervorgehobene Beispiel von autofreien Tagen in Wohnquartieren der Stadt Bern ist übrigens seit 2019 aus Kostengründen eingestellt. Eine Wiederaufnahme ist nach Wissenstand des Regierungsrates nicht geplant.

---

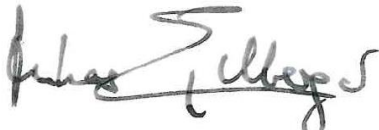
<sup>4</sup> Temporäre Möblierungs- und Aufwertungsaktionen im öffentlichen Raum auf der Fläche von ein bis zwei Parkplätzen. Z.B. ein Ensemble aus Bänken, Tischen, Pflanzen.

Der Regierungsrat stellt sich nicht grundsätzlich gegen andere und ergänzende Formen von autofreien Erlebnissen. Im Gegenteil: Er unterstützt solche Vorhaben, falls eine Mehrheit der Anwohnenden einzelner Strassen oder ganzer Quartiere temporäre autofreie Massnahmen wünscht und die Anwohnerschaft auch eine geeignete Beseitigung sicherstellt. Die Umsetzung solcher Massnahmen muss selbstverständlich jeweils auch die Bedürfnisse der Ver- und Entsorgung (z.B. Müllabfuhr, Rettung, Umzüge) berücksichtigen und die Verkehrssicherheit gewährleisten. Der Bevölkerung steht es zudem offen, für ihre Strasse eine Begegnungszone anzuregen. Der entsprechende Prozess hat sich bewährt,<sup>5</sup> bereits gibt es über hundert solcher Strassen in der Stadt. In einigen davon finden auch regelmässig Strassenfeste statt.

## 5. Antrag

Aufgrund dieser Stellungnahme beantragen wir, den Anzug Laurin Hoppler und Konsorten betreffend «quartierbezogene autofreie Tage um die nachhaltige Mobilität stärker in die Bevölkerung zu tragen» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger  
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

<sup>5</sup> Siehe: <https://www.raumplanung-staedtebau-stadtraum.bs.ch/oeffentlicher-raum/begegnungszonen.html>