

Die Stadt Basel kämpft zeitweise mit einem hohen Verkehrsaufkommen, das nicht nur die Mobilität beeinträchtigt, sondern auch die Lebensqualität durch Lärm und schlechte Luftqualität negativ beeinflusst. Angesichts dieser Herausforderungen ist es wichtig, über Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung nachzudenken und nicht etwa die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Mit dem Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2037 ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unerlässlich. Die Erreichung dieser Ziele muss auch tatsächlich angestrebt werden. Eine Möglichkeit besteht darin, den Pendelverkehr in die Stadt einzuschränken und die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) auszuweiten. Alternativen wie die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern, die Förderung des Fahrradverkehrs und die Schaffung von Anreizen für die Nutzung von Sharing-Diensten könnten ebenfalls dazu beitragen, die Verkehrssituation zu verbessern.

Der Verkehrssektor ist heute im Kanton Basel-Stadt für 23% der CO₂-Emissionen verantwortlich (2020, kantonale Energiestatistik), wobei die absoluten Emissionen nicht gesunken sind. Ein Großteil dieser Emissionen fällt auf den motorisierten Individualverkehr zurück, von dem ca. 70% aus nicht städtischem Verkehr besteht (Mobilitätsstrategie, S.21-24). Im Mobilitätskonzept des Kantons Basel-Stadt wird betont, dass zur Verbesserung der Erschließung des Kantons mit kollektiven Mobilitätsangeboten Maßnahmen ergriffen werden müssen. Dazu gehören der kontinuierliche Ausbau der Infrastruktur und Angebote des öffentlichen Verkehrs, die Entwicklung kundenfreundlicherer Tarife und die Verkürzung der Fahrzeiten. Auch weitere Angebote zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen fallen in dieses Handlungsfeld. Nun ist es zwar so, dass Basel-Stadt beim «Shared mobility Ranking» bei den Bike- und E-Scooter Netz punktet. Beim Car-Sharing liegt Basel schweizweit jedoch nur auf Platz 18. Die ÖV-Tarife sind zwar für U25 auf Druck einer Initiative reduziert worden. Bei Ü25 bleiben sie weiterhin sehr hoch. Auch der Mobilitätsfond unterstützt Projekte, die eine umweltfreundliche Mobilität fördern. Ein Pilotprojekt, das bei Verzicht auf das Auto Zugang zu kostenlosem öffentlichem Verkehr und Sharing-Angeboten ermöglicht, soll beispielsweise den Umstieg auf den ÖV fördern. Diese Fortschritte sind jedoch häufig nicht aktiv vom Kanton angestossen worden und beheben nicht das Problem des Pendelverkehrs. Das Jobticket hingegen ist ein gutes Instrument, welches Mitarbeitenden ein reduziertes U-Abo ermöglicht. Jedoch gilt dies nur für Unternehmen mit mindestens 100 Mitarbeitenden und die administrativen Hürden sind zum Teil noch gross.

In diesem Sinne dankt die Anfragstellerin der Regierung für die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wenn das nationale Gesetz bezüglich Mobility Pricing vorliegt, gedenkt der Regierungsrat an der «Basel Flow Taxe» festzuhalten?
2. Könnte das Jobticket unabhängig von der Unternehmensgrösse und administrativ einfacher abgegeben werden?
3. Kann ein langfristiger z.B. jährlicher E-bikebeitrag für Pendler:innen aus dem Umland oder andere Angebote bei Verzicht auf das Auto angeboten werden?
4. Wie steht die Regierung zu Zonen oder Quartierstrassen (exkl. Durchgangsstrassen), die nur für die Basel-Städtische Bevölkerung zur Benutzung erlaubt wären, um Lärm- und Schadstoffemissionen des motorisierten Pendelverkehrs zu reduzieren?
5. Wie steht die Regierung zu einer Plakette, welche nur schadstoffarme ausserkantonale gemeldete Autos in die Stadt lässt?
6. Welche Pläne sind in Vorbereitung, um die Kapazität des auswärtigen motorisierten Pendelverkehrs einzuschränken, da er einen so grossen Anteil am städtischen MIV hat (abgesehen von Lichtsignal-Steuerungen)?
7. Welche Massnahmen, insbesondere monetäre Massnahmen sind angedacht (Preisreduktion), um den ÖV zu stärken und so Menschen vom MIV auf den ÖV zu verlagern?
8. Was wird unternommen um Auto - Sharingkonzepte noch stärker zu unterstützen (abgesehen von 200 Parkplätzen)?

9. Was wird zukünftig unternommen, um die Zulieferungen der Geschäfte in die Stadt zu bündeln und damit im Sinne einer intelligenten City-Logistik zu reduzieren?
10. In welcher der genannten Massnahmen sieht das Amt für Mobilität am meisten Potential, um den motorisierten Pendelverkehr zu reduzieren?

Leoni Bolz