

## **Anzug betreffend weniger Verkehr in den Quartieren und eine erhöhte Verkehrssicherheit**

25.5306.01

Die Stadt Basel kämpft zeitweise mit einem hohen Autoverkehrsaufkommen, das auch in den Quartieren die Mobilität beeinträchtigt, die Verkehrssicherheit mindert und die Lebensqualität durch Lärm und schlechte Luftqualität negativ beeinflusst. Angesichts dieser Herausforderungen ist es wichtig, über Massnahmen zur Verkehrsreduzierung nachzudenken und nicht etwa die Autoinfrastruktur auszubauen. So hat auch die Bevölkerung mit der nationalen Abstimmung zum Autobahnausbau gezeigt, dass sie dies nicht wünscht. Darüber hinaus ist mit dem Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2037 eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unerlässlich und auch in der Klimastrategie des Kantons vorgesehen. Der Verkehrssektor ist heute im Kanton Basel-Stadt für 23% der CO<sub>2</sub>-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).

Der Ausbau des ÖV-Angebots, Integral Tempo 30 und die veränderte Parkraumbewirtschaftung reicht nicht aus, um den Pendelverkehr, der auch die Quartiere belastet, zu reduzieren. Grundsätzlich gilt aber die gesetzliche Pflicht gemäss USG §13 Abs. 5 lit. b den motorisierten Individualverkehr zu kanalisieren. Um dies zu erreichen und den Durchgangsverkehr in den Quartieren zu reduzieren und die Strassen für den Velo- und Fussverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten, braucht es eine Erhöhung an modalen Filter und Begegnungszonen. Modale Filter sind beispielsweise voneinander wegführende Einbahnstrassen, künstliche Sackgassen oder Diagonalsperren (vgl. Colmarerstrasse und Hammerstrasse). Dabei können sich die Fussgänger:innen und Velos jeweils wie gewohnt in alle Richtungen bewegen und Busschleusen könnten zudem einen fließenden öffentlichen Verkehr ermöglichen. Dadurch kann die Verkehrssicherheit erhöht werden und der Modal-Split zugunsten des Umweltverbunds verbessert werden. Die Begegnungszonen helfen zudem, dass es auch für die Fussgänger:innen attraktiver wird zu Fuss unterwegs zu sein. Zusätzlich wird durch Einführung von Einbahnstrassen auch Fläche frei, die zur Entsiegelung (vgl. Motion Christ Nr. 23.5544.01) oder für Velostreifen genutzt werden kann.

Es gilt zu beachten, dass es nicht ausreicht, Änderungen nur im Rahmen von Fernwärmearbeiten zu prüfen. Zudem ist der Aufwand für gewisse Anpassungen vergleichsweise gering, da sie meist keine grösseren infrastrukturellen Massnahmen erfordern und zum Teil bereits durch eine geänderte Signalisation umgesetzt werden können.

Die Unterzeichnenden fordern den Regierungsrat auf

- in einem Pilotquartier mit hohem Durchgangsverkehr und wenig bestehenden Modalfiltern und Einbahnstrassen bei allen Quartierstrassen ohne Erschliessungsfunktion zu prüfen, ob verkehrslenkende Massnahmen wie beispielsweise Modalfilter oder eine Begegnungszone möglich sind. Bei positiver Evaluation sind die entsprechenden Massnahmen zu definieren und umzusetzen. Es sollen dabei explizit alle Strassen und Kreuzungen untersucht werden, die nicht bereits in Zusammenhang mit Fernwärmearbeiten angepasst werden oder zum Zeitpunkt der Einreichung dieses Vorstosses bereits von ähnlichen Planungen tangiert waren.
- Zu prüfen, ob und wie viele zusätzliche monetäre und personelle Ressourcen für diese Aufgabe nötig sind.
- Zu prüfen, von welchen erfolgreichen Erfahrungen aus anderen Gemeinden oder Städten Basel profitieren könnte.

Leoni Bolz, Jean-Luc Perret, Raffaella Hanauer, Tobias Christ, Brigitta Gerber, Brigitte Kühne, Béla Bartha, Oliver Bolliger, Fina Girard