

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

# Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan §13 USG Vernehmlassungsbericht

Bern, 19. November 2014

Roman Frick

Benjamin Belart

## **Impressum**

### **Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan §13 USG**

Vernehmlassungsbericht

Bern, 19. November 2014

*7234b\_Vernehmlassungsbericht\_140818.docx*

#### **Auftraggeber**

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

#### **Projektleitung**

Simon Kettner, Mobilität Basel-Stadt (Projektleiter)

Antje Hammer, Mobilität Basel-Stadt

Barbara Auer, Mobilität Basel-Stadt

Martina Münch, Planungsamt Basel-Stadt

Jane Hahn, Planungsamt Basel-Stadt

#### **Autorinnen und Autoren**

Roman Frick

Benjamin Belart

INFRAS, Mühlemattstrasse 45, 3007 Bern

Tel. +41 31 370 19 19

## Inhalt

1.	Hintergrund	4
2.	Gesamtwürdigung	4
3.	Ziele	8
4.	Strategische Schwerpunkte	11
5.	Massnahmenplan	16
6.	Weitergehende Massnahmen	19
7.	Weitere Anliegen	21
8.	Sonstiger Aktualisierungsbedarf	22
	Annex Liste Vernehmlassungsteilnehmer	24

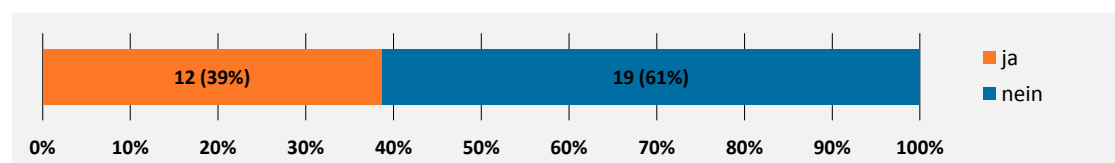
## 1. Hintergrund

Als Gegenvorschlag zu einer Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (kurz: Städte-Initiative) wurde im November 2010 eine Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt in einer Volksabstimmung gutgeheissen. Gestützt auf einen Studienauftrag hat das Bau- und Verkehrsdepartement in der Folge ein verkehrspolitisches Leitbild mit einem dazugehörigen Massnahmenplan erarbeitet. Der Regierungsrat hat das Leitbild am 25. März 2014 zur externen Vernehmlassung freigegeben. Diese dauerte vom 5. Mai bis zum 7. Juli 2014. Interessierte Personen und Gruppierungen konnten sich mittels eines Fragebogens zu den einzelnen Inhalten äussern. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Befragung zusammen und gibt einen Überblick über die vorgebrachten Einwendungen.

Insgesamt haben sich 43 Stellen (vgl. Annex) zum verkehrspolitischen Leitbild geäussert. Einzelne Parteien haben dies lediglich in brieflicher Form getan und auf die Rückmeldung per Fragebogen verzichtet. Von 36 Stellen wurde der Fragebogen gesamthaft oder teilweise ausgefüllt.

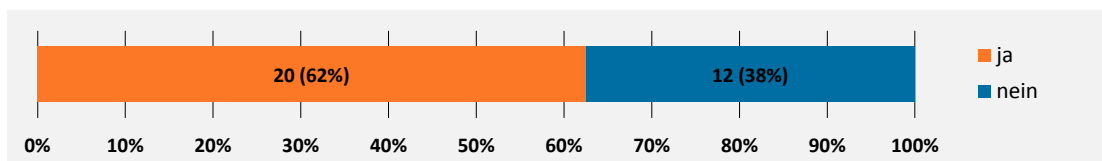
## 2. Gesamtwürdigung

***Frage 1: Teilen Sie die Einschätzung, dass es sich dabei um ein ausgewogenes Massnahmenpaket handelt?***



Gültige Antworten: 31; keine Meinung: 2

***Frage 2: Sind Sie der Meinung, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik eine ausgewogene Mischung aus Fördermassnahmen für umweltfreundliche Verkehrsmittel und begrenzenden Massnahmen für Verkehrsmittel mit einem hohen Energie- und Flächenverbrauch enthalten soll?***



Gültige Antworten: 32; keine Meinung: 0

### **Interpretation der Fragenbeantwortung**

*Die Zustimmung zur Frage 2 zeigt, dass der Ansatz des Verkehrspolitischen Leitbildes als Mischung aus verschiedenen Massnahmenbereichen grundsätzlich richtig ist. Die Ablehnung des Verkehrspolitischen Leitbildes als gesamtes gemäss Frage 1 ergibt sich aus der Summe von zwei grundverschiedenen Minderheiten: Auch diese Frage bestätigt somit, dass das Leitbild einen guten Mittelweg darstellt. Eine stark in die eine oder andere Richtung modifizierte Fassung würde keine höhere Zustimmung erreichen.*

### **Kommentare**

**Grundlegende Überarbeitung des Leitbildes und des Massnahmenplans:** In den Kommentaren zur Frage 1 lässt sich neben einer zustimmenden Mitte eine starke Polarisierung erkennen. Auf der einen Seite sind Parteien und Gruppierungen, die das verkehrspolitische Leitbild und den dazugehörigen Massnahmenplan zur Erreichung des Reduktionsziels gemäss §13 USG als unzureichend erachten und deshalb eine Rückweisung und grundlegende Überarbeitung fordern. Zu diesen Gruppen gehören EVP, Grüne Partei, BastA, VCS und umverkehrR. Gemäss EVP ist das MIV-Reduktionsziel mit einem Paradigmenwechsel gleichzusetzen. Dieser Paradigmenwechsel habe noch keinen ausreichenden Niederschlag im verkehrspolitischen Leitbild gefunden. Dieses lote einen Spielraum aus, der ihm durch den Volksentscheid entzogen worden sei. Auch gemäss VCS missachtet der Regierungsrat den Volkswillen. Dies obwohl der Studienauftrag gezeigt habe, dass das Reduktionsziel erreichbar ist, wenn auch mit einschneidenden (Push-)Massnahmen. Ebenfalls abgelehnt wird das Leitbild von der IGöV mit der Forderung, das MIV-Reduktionsziel konsequenter anzugehen, die Massnahmen zeitlich und politisch zu priorisieren und mit detaillierten Kostenschätzungen zu ergänzen.

Entgegengesetzt ist die Position von ACS, TCS, Verkehrsliga, SVP, Gewerbeverband, Wirtverband, Basler Hotelier Verein und Wirtschaftskammer Baselland. Diese erachten das Leitbild und den Massnahmenplan als einseitig, unausgewogen und ideologisch motivierte Behinderung des Individualverkehrs. In mehreren Rückmeldungen wird ein gegenseitiges Ausspielen der Verkehrsträger beklagt.

Einzelne Parteien lehnen das Massnahmenpaket als Ganzes ab, befürworten jedoch Teile davon. Die CVP unterstützt ausdrücklich die Förderung des ÖV und strebt auch eine Reduktion des MIV an, jedoch ohne weitere Belastung für die wirtschaftlichen Aktivitäten. Die FDP lehnt

das Paket mit der Begründung ab, die Nachhaltigkeitsdimension Wirtschaft sei nicht gleichwertig berücksichtigt und ein wirtschaftsfreundliches verkehrspolitisches Leitbild sei nur mit einer regionalen Strategie möglich. Zudem sei ein abstraktes Reduktionsziel nicht sinnvoll, sondern konkrete Massnahmen.

→ Anpassungen: keine (Zustimmung in der Mitte; gegensätzliche und unverrückbare Positionen an den Rändern)

**Parlamentarische Absegnung des Papiers:** Die Handelskammer beider Basel ist der Ansicht, dass das Leitbild und der Aktionsplan derart weitreichende Konsequenzen haben, dass sie dem Parlament vorgelegt werden müssen. Gewerbeverband, Wirteverband und der Basler Hotelier Verein stellen die gleiche Forderung mit Verweis auf die veränderte Zielvorgabe. Auch die SVP diskreditiert das geplante Vorgehen und die Wirtschaftskammer Baselland äussert staatspolitische Bedenken.

→ Anpassungen: keine (d.h. Regierungsrätliche Verabschiedung). Das Parlament könnte nur Kenntnisnahme bestätigen, beschlossen wird mit dem Leitbild nichts verbindlich. Im schlechtesten Fall, d.h. bei ähnlich kontroverser Diskussion wie in der Vernehmlassung, droht jedoch ein Neustart. Zudem zeigen die Vernehmlassungsantworten, dass für eine Diskussion im Grossen Rat, viele Massnahmen klarer definiert sein müssten, was aber nur im Rahmen der Projektarbeit möglich wäre.

**Umformulierung des Ziels:** Die Handelskammer beider Basel diagnostiziert eine paradoxe Situation, da auch die Regierung anerkenne, dass die Umsetzung bis 2020 nicht gelingen kann, aber trotzdem an der Umsetzung festhalte. Die Absicht, das Reduktionsziel in einer längeren Frist zu erreichen, sei nicht zielführend. Als Folge der bisher gewonnenen Erkenntnisse müsse das Ziel von §13 USG korrigiert werden. Dabei müsse der Fokus mehr auf die Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt und nicht ausschliesslich auf die Reduktion und Beschränkung des MIV gelegt werden.

→ Anpassungen: keine (das gesetzliche Ziel bleibt bestehen. Der Regierungsrat hat nicht die Kompetenz, das Ziel anzupassen.)

**Schnellere Umsetzung von Massnahmen:** Von der SP und der IGÖV wird der Zeitplan des Massnahmenpakets kritisiert. Das Leitbild beschreibe vor allem zu erarbeitende Konzepte und Richtplanänderungen. Konkrete und zeitnahe Umsetzungs-Schritte fehlten. SP und IGÖV verlangen deshalb, dass die einzelnen Schritte zur Reduktion des MIV bis 2020 konsequenter angegangen werden. Zudem teilen sie die dem Leitbild zugrunde liegende Meinung nicht, das gesetzliche Reduktionsziel sei unrealistisch. In die gleiche Richtung geht die Kritik von VCS und

BastA, die Zeit seit der Annahme des Gegenvorschlags sei nicht genutzt worden, seit Langem bekannte Massnahmen seien zügig umzusetzen.

→ Anpassungen: Keine inhaltliche Anpassung aber explizitere Erwähnung der seit 2010 realisierten Massnahmen am Anfang des Kap. 3. (Aus planerischer Sicht hätte vor allem das Parkraummanagement Beschleunigungspotenzial. Eine solche Beschleunigung findet aber gemäss der Frage 5 Punkt 2 bzw. Frage 9 keine Mehrheit)

**Stärkerer Einbezug der Nachbarräume:** Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft argumentiert, dass die geforderte MIV-Reduktion nur durch Massnahmen im gesamten Verkehrsraum Region Basel erreicht werden kann. Deshalb komme der Zusammenarbeit über die Kantongrenzen hinweg eine grosse Bedeutung zu. In der Herleitung des Leitbilds sei dies zu wenig berücksichtigt worden. Die Zielsetzungen fokussierten vornehmlich auf die Stadt und liessen den relevanten funktionalen Raum unberücksichtigt.

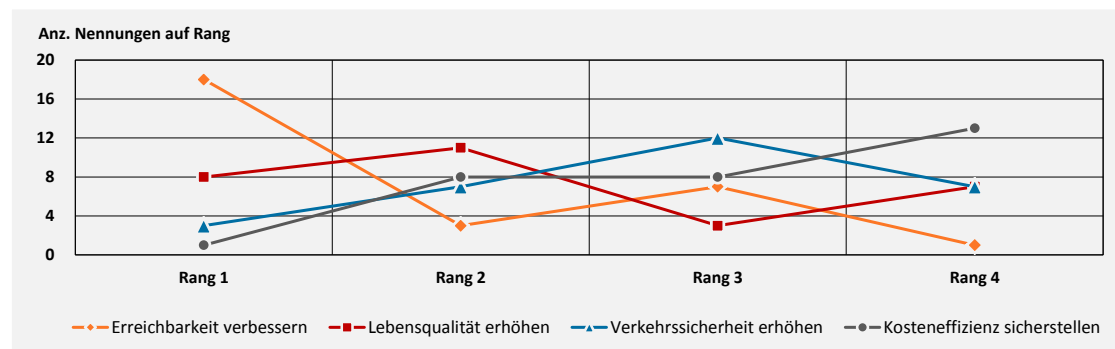
Eine mangelhafte regionale Ausrichtung und Abstimmung diagnostizieren auch der Verband der basellandschaftlichen Gemeinden (VBLG) und die Handelskammer beider Basel. Der VBLG stellt den Antrag, die direkt angrenzenden basellandschaftlichen Gemeinden insbesondere bei den Themen Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsmanagement möglichst rasch direkt einzubeziehen. Eine Abstimmung einzig im Rahmen des Agglomerationsprogramms sei ungenügend. Die Handelskammer beider Basel vermisst vor allem eine Abstimmung des Leitbildes mit den ELBA-Planungen auf baselländischer Seite.

Der FDP fehlt die grenzüberschreitende Perspektive, beispielsweise Massnahmen, um den Grenzgängern ein attraktiveres Angebot zu bieten.

→ Anpassungen: Gesamtregionale Abhängigkeiten in Kap. 2.1 noch stärker hervorheben. Im Massnahmenplan (Einführungstext und Überblickstabelle) regionale Massnahmen klarer hervorheben.

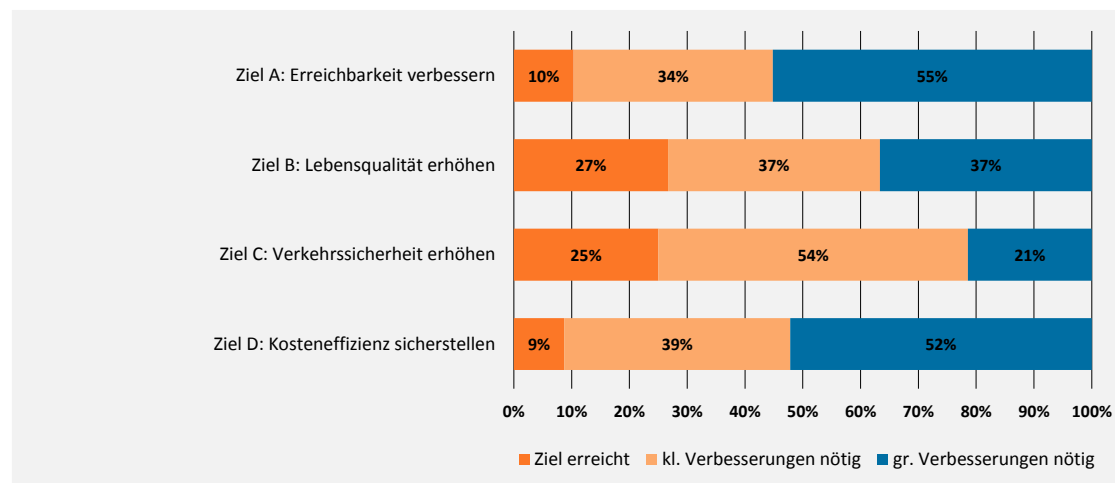
### 3. Ziele

**Frage 3:** Welches der verkehrspolitischen Ziele gemäss Kap. 2.2 ist für Sie am wichtigsten? Bitte bringen Sie die folgenden Ziele in eine Rangfolge von 1 (das wichtigste) bis 4 (das am wenigsten wichtigste).



Gültige Antworten: 30

**Frage 4:** Die Stadt Basel steht bei allen vier Zielen im europäischen Vergleich bereits auf einem relativ guten Niveau. Wie beurteilen Sie die Differenz zwischen der aktuellen Situation und Ihren persönlichen Wunschvorstellungen in Bezug auf die Ziele?



Gültige Antworten / keine Meinung: Erreichbarkeit: 29/3, Lebensqualität: 30/2, Verkehrssicherheit: 28/4, Kosteneffizienz: 23/9

#### Interpretation der Fragenbeantwortung

Die Beantwortung der Fragen ergibt (nicht unerwartet) keine klare Reihenfolge der Wichtigkeit der Ziele. Im Vordergrund stehen die gegensätzlichen Pole „Erreichbarkeit“ und „Lebensqualität“. Die Beurteilung der „Kosteneffizienz“ ist widersprüchlich. Einerseits wird sie als unwichtigstes Ziel erkannt. Dennoch wird hier fast der grösste Verbesserungsbedarf gesehen.



## Kommentare

**Tendenziöse Formulierung:** Der Gewerbeverband und der Wirteverband Basel-Stadt sowie der Basler Hotelier Verein bemängeln die Formulierung in Kap. 2.2, Ziel B (Lebensqualität erhöhen). Trotz des in der Verfassung festgeschriebenen Vorrangs des öffentlichen Verkehrs dürften die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Zudem sei auf ideologisch motivierte Begriffe wie „Umweltverbund“ zu verzichten. Im Kap. 2.4 zum Umgang mit Zielkonflikten kritisiert der Gewerbeverband die Aussage, dass Investitionen in den Fuss- und Veloverkehr ein Beitrag an die Kosteneffizienz des Verkehrssystems sei. Es brauche auch in diesem Bereich strenge Kosten-Nutzen-Analysen.

→ Anpassungen: Begriff „Umweltverbund“ im Ziel B und bei der Erläuterung der Zielkonflikte weglassen, direkt von „öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr“ sprechen; Formulierung zur Kosteneffizienz des Fuss- und Veloverkehrs belassen (in Studien mehrfach nachgewiesen<sup>1</sup>)

**Zusammenhang MIV-Temporeduktion und Verbesserung Verkehrssicherheit:** Sowohl der Gewerbeverband, der Wirteverband, der Basler Hotelier Verein als auch die FDP stossen sich an der Aussage zu Ziel C in Kap. 2.2 zum Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und Temporeduktion.

→ Anpassungen: keine (in Studien mehrfach nachgewiesen<sup>2</sup>)

**Zielkonflikt MIV-Reduktion und Erreichbarkeit:** Verschiedene Seiten weisen auf die Unvereinbarkeit einer MIV-Reduktion und der Sicherung der Erreichbarkeit hin. Für den ACS ist klar, dass sich das Reduktionsziel ohne Verschlechterung der Erreichbarkeit nicht umsetzen lässt. Ebenfalls weisen der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft und die Handelskammer beider Basel darauf hin, dass eine Dosierung des städtischen Strassenverkehrs in Konflikt mit der Sicherung der Erreichbarkeit steht. Der Gewerbeverband, der Wirteverband und der Basler Hotelier Verein befürworten das Erreichbarkeitsziel, sofern es für alle Verkehrsmittel gelte. Die meisten Massnahmen seien diesem Ziel aber abträglich. Die Interessengemeinschaft Kleinbasel sieht die Erreichbarkeit durch die Aufhebung von Parkraum gefährdet.

→ Anpassungen: keine (Zielkonflikt wird in Kapitel 2.4 differenziert abgehandelt). Die Rückmeldungen machen aber die Bedeutung der Erreichbarkeit sehr deutlich und zeigen damit die Wichtigkeit der geplanten Grossprojekte (Herzstück, Tramausbau, Kapazitätsausbau Osttangenten).

<sup>1</sup> z.B. „Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr“ (ASTRA 2003)

<sup>2</sup> z.B. „Einfluss von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen“ (SVI/ASTRA 2014)

**Unterschiedliche Auslegung des Begriffs Lebensqualität:** Der Begriff Lebensqualität wird unterschiedlich ausgelegt. Die GLP weist explizit auf diesen Punkt hin – das Ziel Lebensqualität erhöhen sei deshalb inhaltlich unklar. Auch die LDP kann die Frage nach dem Verbesserungsbedarf hinsichtlich der verkehrspolitischen Ziele nicht beantworten, weil die Situation und die Wunschvorstellungen ortsspezifisch verschieden sind. Das Stadttealsekretariat Basel-West sieht den Verbesserungsbedarf bei der Lebensqualität primär an den Hauptverkehrsachsen.

→ Anpassungen: Begriff „Lebensqualität“ präzisieren. Es geht hier um eine umfassende, aber im Gegensatz zur Erreichbarkeit und zur Kosteneffizienz eher anwohnerorientierte Sichtweise (Luft/Lärm, Zerschneidung, Städtebau, Dienstleistungsangebote, etc.)

**Spezifizierung der Erreichbarkeit nach Verkehrsträger:** Wie beim Begriff Lebensqualität betonen mehrere Parteien auch eine zu pauschale Verwendung des Begriffs Erreichbarkeit. Insbesondere weisen VCS und GP darauf hin, dass diese Ziele nur in Bezug zu den einzelnen Verkehrsträgern beurteilt werden können. Die Interessengemeinschaft Kleinbasel interpretiert die Erreichbarkeit vor allem im kleinräumigen Quartierrahmen und in Bezug auf den öffentlich zugänglichen Parkraum.

→ Anpassungen: Begriff präzisieren (es geht sowohl um die grossräumige Erreichbarkeit als auch die kleinräumige und um alle Verkehrsmittel)

**Irrelevante Ziele:** Für den VCS und umverkehR sind die verkehrspolitischen Ziele zu pauschal und für die Umsetzung von §13 USG nicht relevant. umverkehR bemängelt zudem die fehlende Herleitung und gesetzliche Grundlage der Ziele. Für beide Parteien zählt als Ziel nur die Umsetzung von §13 USG.

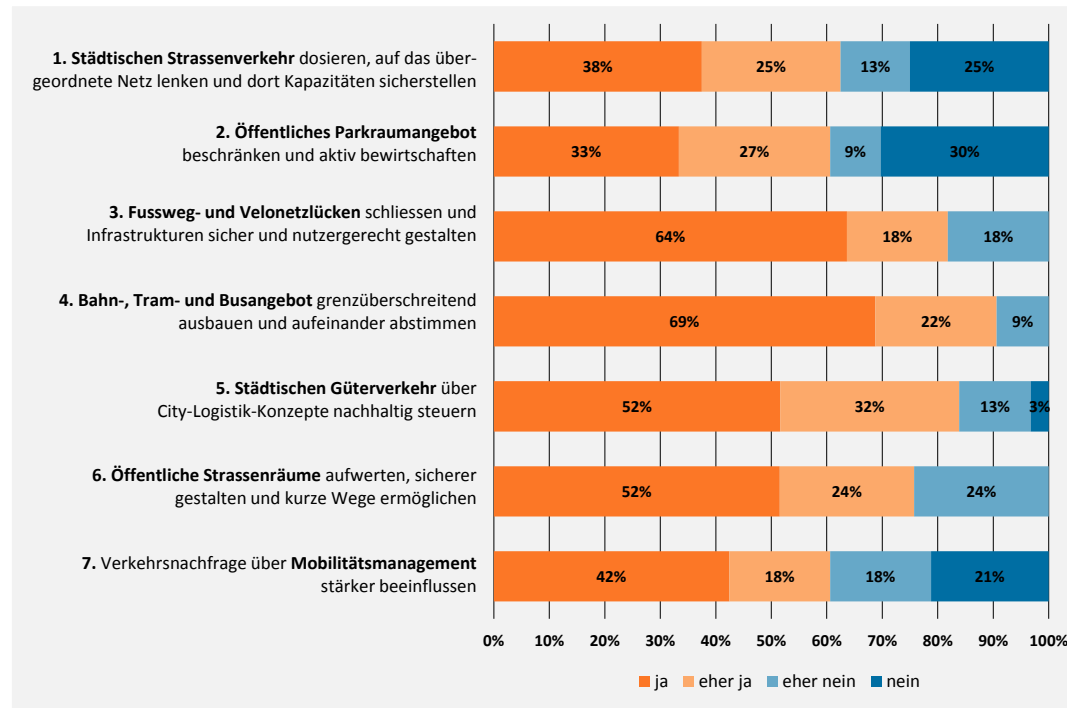
→ Anpassungen: wichtigste Gesetzesgrundlagen sowie Richtplangrundlage pro Ziel erwähnen (es geht jedoch nicht nur um §13 USG, sondern um eine Gesamtverkehrspolitik)

**Klärung einzelner Begriffe:** Die VBLG wünscht eine Umschreibung des Begriffs „attraktiver Agglomerationsverkehr“. Die Handelskammer beider Basel kritisiert die auf S.6 im Leitbild verwendeten verschiedenen Begriffe zur Definition des Papiers (u.a. „Strategiepapier“, „Gesamtprodukt mit Programmcharakter“, „Ersatz des Verkehrsplans“, „behördenverbindliche Absichtserklärung der Regierung“). Deshalb stellt sie die Forderung, die verschiedenen Begriffe einander gegenüber zu stellen und aufzuzeigen, für wen die Inhalte verbindlich sind.

→ Anpassungen: Begriffsklärung auf S. 6, hingegen keine Anpassung des Begriffs „attraktiver Agglomerationsverkehr“

## 4. Strategische Schwerpunkte

**Frage 5:** Sind Sie mit den folgenden strategischen Schwerpunkten (gemäss Kap. 2.3) einverstanden?



Gültige Antworten: 31 – 33

### Interpretation zur Fragenbeantwortung

Erfreulicherweise werden alle strategischen Schwerpunkte von einer Mehrheit der Stellungnahmen unterstützt. Erwartungsgemäss am meisten kritische Stimmen gibt es zu den Schwerpunkten 1 und 2, die auch repressive Elemente enthalten. Die Kritik am Schwerpunkt 7 ergibt sich mehrheitlich daraus, dass die Massnahme als wenig wirksam angeschaut wird.

### Kommentare

#### 1. Städtischer Strassenverkehr

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft rät in seiner Stellungnahme in aller Deutlichkeit davon ab, mit Dosierungsmassnahmen am Stadtrand „wieder eine Stadttor-Mentalität zum Leben zu erwecken“. Ein derart ausgerichtetes Verkehrsmanagement widerspreche dem Denken in einem funktionalen Verkehrsraum. Die LDP opponiert ebenfalls gegen eine Dosierung, unterstützt aber eine klare Strassennetzhierarchie auf Kantonsgebiet, wobei der Verkehr auf

übergeordnete Strassen gelenkt und so die Wohngebiete entlastet werden. Der Gewerbeverband und die Handelskammer beider Basel lehnen ein Verkehrsmanagement mit dem primären Ziel einer Dosierung ab. Beide Gruppierungen unterstützen jedoch intelligente Verkehrsleitsysteme zur Verflüssigung des Verkehrs.

Die SP und die IGöV fordern dagegen einen höheren Stellenwert für das regionale Verkehrsmanagement und eine Freigabe der A98. Auch für BastA ist das Verkehrsmanagement prioritär. BastA kritisiert jedoch, dass eine Lenkung auf das übergeordnete Netz nur eine sehr geringe Entlastung bringt, da der grösste Teil des städtischen Verkehrs Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr ist. Zudem sei ein Ausbau der Kapazitäten im HLS-Netz kontraproduktiv, da der Mehrverkehr als Quell- und Zielverkehr auch die städtischen Strassen betrifft. Ähnlich argumentiert der VCS, der eine Dosierung auf dem städtischen Netz ohne Ausbau der HLS-Kapazitäten fordert.

Einzelne Gruppierungen (u.a. Handelskammer beider Basel, Regierungsrat Kanton BL) bezweifeln die Möglichkeit einer weiteren Verlagerung des MIV auf das übergeordnete Strassen-netz. Dies sei erst möglich, wenn zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung ständen.

→ Anpassungen: Abstimmung mit regionalem Verkehrsmanagement stärker betonen. Zudem Hinweis, dass Dosierstellen an geeigneten Standorten und nicht zwingend am Stadtrand angeordnet werden.

## **2. Öffentliches Parkraumangebot**

Auch hier sind die Stellungnahmen sehr kontrovers (siehe Frage 9). Bereits die laufende Umwandlung der weissen Parkplätze wird kritisiert, beispielsweise von der SVP. Andere bürgerliche und wirtschaftsnahe Gruppierungen unterstützen die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, lehnen aber eine weitere Verteuerung und eine Angebotsreduktion ab (FDP, CVP, Handelskammer beider Basel, HEV). Gegen eine Verringerung des Parkierungsangebots stellt sich auch die LDP. Sie fordert den Ersatz in Quartierparkings und die Erstellung von Parkhäusern an der Stadtperipherie zur Förderung von Park&Ride.

Mehrere Gruppierungen stellen sich auf den Standpunkt, die laufende Umsetzung und Erkenntnisse daraus abzuwarten, bevor das Regime angepasst wird (SP, GLP, LDP).

Verschiedene Stellen (z.B. GLP, BastA, IGöV, VCS) fordern eine Verteuerung, namentlich der Pendlerparkkarten. Zusätzlich weist die Planungsgruppe Gundeldingen auf die bereits heute mangelnde Akzeptanz hin und fordert ein konsequenteres Durchgreifen. Das Stadtteilsekretariat regt an, Quartierparkings und P&R vor allem da zu fördern, wo andere Verkehrsmittel als der MIV wenig attraktiv sind und die Bewirtschaftung/Beschränkung deshalb wenig Wirkung entfaltet (z.B. Gebiet Schällematte/Kantonsspital, Umkreis Stadion Schützenmatte, Grenzquar-

tiere). Für den VCS kommen Quartierparkings nur in Frage, wenn netto die Aufhebung oberirdischer Parkplätze grösser ausfällt.

→ Anpassungen: Keine, vor einer Anpassung der Parkraumbewirtschaftung müssen die Erfahrungen mit dem jetzigen Konzept abgewartet werden (vgl. Frage 9).

### **3. Fuss- und Veloverkehr**

In diesem Themenbereich streichen GLP, SP, NQV Unteres Kleinbasel und IGÖV die Bedeutung attraktiver Veloabstellplätze hervor. Handlungsbedarf bestehe bei der Kapazität und bei der Eindämmung von Fehlnutzung (Dauerparkierung mit seltener Nutzung).

Der VCS erachtet die Strategie Netzlückenschluss viel zu bescheiden. Notwendig sei ein deutlicher Ausbau des Angebots. Die Planungsgruppe Gundeldingen moniert, dass viele Vorhaben nur sehr langsam vom Fleck kämen (z.B. SNCF-Brücke, Veloverbindung Richtung Innenstadt, Velo-Anbindung Richtung Dreispitz, attraktiver Fussweg Brüglingerebene). Die Stadt müsse diese Vorhaben mit mehr Konsequenz und Beharrlichkeit vorantreiben.

→ Anpassungen: keine (aber stärker darauf hinweisen, dass bereits Umsetzung geplanter Massnahme sehr häufig verzögert und ambitioniert ist)

### **4. Angebot Öffentlicher Verkehr**

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs geniesst eine politisch breite Abstützung, insbesondere in Bezug auf die trinationale Regio-S-Bahn. Mehrere Stimmen betonen das Potenzial eines trinationalen Tarifverbundes (Stadt Lörrach, NQV St. Johann, u.a.).

Von Seiten der bürgerlichen Parteien und der Wirtschaftsverbände wird verschiedentlich an die Wirtschaftlichkeit von Ausbauten und alternative Lösungen mit Busangeboten appelliert.

Auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft weist auf das bereits gute ÖV-Angebot in Basel-Stadt hin und betont deshalb die Wichtigkeit von Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit bei Ausbauten. Als Alternative zu Ausbauten sollten jeweils auch Aufhebungen von Haltestellen als mögliche Beschleunigungsmassnahmen geprüft werden.

Die Planungsgruppe Gundeldingen weist auf die negativen Auswirkungen des öffentlichen Verkehrs wie Schallemissionen und Erschütterungen hin. Massnahmen zur Reduktion dieser Auswirkungen fehlten im Massnahmenplan. Da die Stadt bereits sehr gut mit dem ÖV erschlossen sei, müsse der Ausbau des Tramnetzes verhältnismässig und in Abstimmung mit dem Herzstück geschehen. Diese Abstimmung sei momentan noch zu wenig erkennbar.

GLP und LDP weisen auf die Tarifgestaltung hin. Heute sei eine Pendlerkarte günstiger als ein TNW-Jahresabonnement (GLP). Die LDP ist der Meinung, das Umsteigen müsse sich lohnen,

weshalb P&R-Gebühren und TNW-Abo (zusammen) nicht teurer sein dürfen als die Pendlerparkkarte.

→ Anpassungen: keine (wesentlicher Handlungsbedarf ist erkannt, die Umsetzung braucht aber Zeit und ist bereits mit heute geplanten Projekten sehr ambitioniert Bezüglich Parkkarten vgl. Frage 9)

### **5. Städtischer Güterverkehr:**

Die Idee eines Konzepts für den städtischen Güterverkehr wird von den meisten Parteien zwar wohlwollend aber eher zurückhaltend beurteilt. Die LDP, der Gewerbeverband Basel-Stadt und der ACS sind der Ansicht, dieses müsse primär von privater Seite ausgearbeitet und umgesetzt werden, wobei der öffentlichen Hand eine unterstützende Rolle zufalle. Die Handelskammer beider Basel begrüsst den Massnahmenbereich ausdrücklich und ist der Meinung, dass es ein umfassendes Konzept (anstatt Einzelmassnahmen) in enger Zusammenarbeit mit der Logistikbranche braucht.

→ Anpassungen: keine

### **6. Öffentlicher Strassenraum**

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft weist darauf hin, dass die Aufwertung öffentlicher Strassenräume nicht zu einer Verschlechterung oder Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs führen darf. Insofern seien ÖV-Achsen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auszuschliessen. Ähnlich argumentiert auch die BVB und fordert namentlich Lösungen zur Tramtrassierung auf Tempo 30-Abschnitten.

Die SVP lehnt Umgestaltungen öffentlicher Strassenräume ab, die zu einer Reduktion des MIV beitragen sollen. Solche Projekte seien meist überverteuert und führten nicht zu einer wirklichen Aufwertung von Strassenzügen und Quartierplätzen. Auch einen Ausbau der Tempo 30-Zonen lehnt die SVP ab; diesbezüglich sei in den letzten Jahren ausreichend unternommen worden.

→ Anpassungen: keine (ÖV-Achsen können nicht pauschal ausgeklammert werden, sondern sind bei Strassenraumgestaltungsprojekten integraler Bestandteil. Punktuelle Geschwindigkeitseinbussen sind andernorts möglichst zu kompensieren. Dazu sind gemeinsam mit den Transportunternehmen Lösungen zu finden, namentlich Tram-Eigentrasse ausserhalb des Stadtzentrums).

### **7. Mobilitätsmanagement**

Dieser Massnahmenbereich provoziert nur wenige explizite Rückmeldungen. Die SVP und der ACS lehnen den Bereich gesamthaft ab. Zahlreiche Gruppierungen beurteilen die Massnahmen

zu Mobilitätsmanagement bei Frage 7 als wenig wirksam. Die Handelskammer beider Basel regt an, Mobilitätsmanagement bei Unternehmen zu prüfen, damit diese mit freiwilligen Massnahmen einen Beitrag zur MIV-Reduktion leisten.

→ Anpassungen: Mobilitätsmanagement bei Unternehmen im Massnahmenkatalog aufnehmen

### **Weitere Kommentare**

Der VBLG schlägt vor, die Zusammenarbeit über die Kantonsgrenze hinweg als zusätzlichen 8. strategischen Schwerpunkt aufzunehmen.

Der NQV St. Johann weist auf den Verkehrslärm als unterbeleuchtete Thematik im verkehrspolitischen Leitbild hin.

Die Handelskammer beider Basel fordert die Aufnahme der Verkehrsträger Luft und Wasser im verkehrspolitischen Leitbild. Mindestens die Realisierung des trimodalen Terminals Basel Nord und ein Bekenntnis zum EuroAirport müsse im Leitbild verankert werden.

→ Anpassungen:

- Die 7 bisherigen strategischen Schwerpunkte belassen. Die räumliche Abstimmung und Zusammenarbeit im Kap. 2.1 und 2.3. stärker hervorheben.
- Bedeutung der Verkehrsträger Luft und Wasser für die internationale Erreichbarkeit und den internationalen Warenhandel erwähnen, aber generellen Fokus des VLP auf den „Landverkehr“ belassen (Kap. 2.1).

## 5. Massnahmenplan

### ***Frage 6: Welche drei vorgeschlagenen Massnahmen leisten für Sie den grössten Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele?***

(erstgenannte Massnahme: 3 Pkte., zweitgenannte: 2 Pkte., drittgenannte: 1 Pkt.)

<b>Tabelle 1: Von den Teilnehmern als wirksam beurteilte Massnahmen</b>		
<b>Massnahme</b>	<b>Stimmen</b>	<b>Punkte</b>
Sicherstellung HLS-Kapazitäten	15	40
Angebotsverbesserungen Regio-S-Bahn	12	27
Umsetzung Tramkonzept 2020	10	20
Angebotsverbesserungen im ÖV	7	13
Verkehrsberuhigung, Tempo-30	4	12
Teilrichtplan Velo: Erarbeitung und Umsetzung	4	7

### ***Frage 7: Welche drei vorgeschlagenen Massnahmen leisten für Sie den geringsten Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele?***

(letztgenannte Massnahme: 3 Pkte., zweitletztgenannte: 2 Pkte., drittletztgenannte: 1 Pkt.)

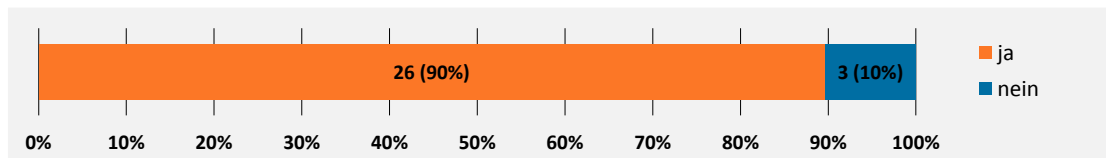
<b>Tabelle 2: Von den Teilnehmern als <u>nicht</u> wirksam beurteilte Massnahmen</b>		
<b>Massnahme</b>	<b>Stimmen</b>	<b>Punkte</b>
Sicherstellung HLS-Kapazitäten	9	21
Städtisches Verkehrsmanagement	4	12
Aktionsprogramm „Basel unterwegs“ und andere Sensibilisierungskampagnen	8	11
Verschärfung Parkraumbewirtschaftung	5	10
Förderung von Quartierparkings	4	10
Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege	5	7
Umsetzung Tempo-30	3	7
Neue Rahmenausgabebewilligung Fuss- und Veloverkehr	3	7

### ***Interpretation zur Fragenbeantwortung***

*Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr werden grösstenteils als sehr wichtig erachtet. Die Massnahmen im MIV werden hingegen sehr kontrovers beurteilt. Langsamverkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen werden zurückhaltender eingestuft.*



**Frage 8: Fehlen aus Ihrer Sicht Massnahmen/Massnahmenbereiche, die auf eine sichere und kosteneffiziente Weise zu einer Erhöhung der Erreichbarkeit und der Lebensqualität führen würden?**



Gültige Antworten: 29; keine Meinung: 3

**Interpretation zur Fragenbeantwortung**

*Dieses Verhältnis zeigt ein deutliches Dilemma: Zwar fehlen der grossen Mehrheit Massnahmen, gleichzeitig werden in den meisten Stellungnahmen die Massnahmenbereiche des Verkehrspolitischen Leitbildes aber als vollständig beurteilt und bei den neu vorgeschlagenen Massnahmen sind kaum neue Ideen dabei.*

**Kommentare**

**Fehlende raumplanerische Massnahmen zur Förderung kurzer Wege und autoarmem Wohnen:**

Die fehlenden raumplanerischen Massnahmen moniert die Planungsgruppe Gundeldingen. Insbesondere im Fall der Realisierung des Herzstücks entstünden sehr attraktive Lagen, welche Nutzungen noch stärker konzentrieren und den Existenzdruck auf Geschäfte in den Basler Aussenquartieren verstärken werden.

umverkehr kritisiert, dass im Massnahmenplan keine Massnahmen zur Förderung autoarmer Quartiere bzw. zur Förderung von autofreiem Wohnen enthalten sind. Auch der Kanton Aargau ist schliesslich der Ansicht, dass die konsequente Abstimmung von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung noch zu wenig zur Sprache kommt.

→ Anpassungen: Das verkehrspolitische Leitbild soll sich weiterhin auf verkehrliche Massnahmen konzentrieren, aber der Bezug zur Raumplanungspolitik und Richtplanung sowie deren Bedeutung für das künftige Verkehrsaufkommen sind klarer darzulegen. -> Ergänzung neues Kapitel (Kap. 2.2 Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung).

**Ungenügende Kommunikationsmassnahmen zur Schaffung von Akzeptanz:**

Das Stadtteilsekretariat Kleinbasel kritisiert in ihrem Schreiben die vorgesehenen Kommunikationsformen und -mittel zur Schaffung von Akzeptanz als ungenügend. Die Knackpunkte für verkehrspolitische Strategien und Konzepte lägen in der Umsetzung. Deshalb sei es nötig, die vorgeschlagenen

Massnahmen bereits jetzt aktiv in die Quartiere zu tragen. Dabei müssten die Folgekosten und die Gewinne besser aufgezeigt werden.

→ Anpassungen: In Kapitel 5.3 darauf hinweisen, dass projektbezogene partizipative Kommunikationsanstrengungen bei sensiblen (z.B. Parkraumbewirtschaftung) oder teuren Massnahmen (z.B. Tramprojekte) auszubauen sind.

**Polarisierung bei den Massnahmenbereichen Strassenverkehr und Parkraumangebot:** Die im Raum stehenden Strassenbauprojekte auf den HLS-Achsen (insb. STOT und ABAC) sowie die Massnahmen zur Steuerung der Parkierung (Umsetzung und allfällige Anpassung Parkraumbewirtschaftung, Quartierparkings) werden sehr konträr zwischen sehr wirkungsvolle bis kontraproduktive Massnahmen beurteilt. Die SP, GP, BastA, VCS und ProVelo lehnen einen HLS-Ausbau mit Verweis auf Mehrverkehr auch auf städtischen Strassen ab. FDP, LDP, Interessengemeinschaft Kleinbasel und Gewerbeverband/Wirteverband/Basler Hotelier Verein fordern dagegen explizit HLS-Ausbauten. umverkehR kann sich Um- oder Ausbauten des HLS-Netzes zur Sicherstellung der Kapazitäten vorstellen, allerdings müsse aufgezeigt werden, wie mit flankierenden Massnahmen eine Mehrbelastung der städtischen Strassen verhindert werde. Dies sei bisher nur unzureichend der Fall. Die GLP fordert eine Sicherung der Kapazitäten, nicht jedoch einen Ausbau.

Die Erstellung von Quartierparkings erhält ausdrückliche Unterstützung von mehreren Seiten (LDP, Stadtteilsekretariat Basel-West, Gewerbeverband). Die Planungsgruppe Gundeldingen befürwortet die Verlagerung von Parkplätzen aus dem öffentlichen Raum in zentrale Parkierungsanlagen. Vor der Einrichtung von Quartierparkings seien allerdings die bestehenden Anlagen optimal zu nutzen. Der Gewerbeverband unterstützt Quartierparkings nur unter der Bedingung, dass diese als Ergänzung zum bestehenden Parkplatzangebot gebaut werden und nicht als Ersatz für oberirdische Parkplätze. Das Stadtteilsekretariat Basel-West fordert eine Mitfinanzierung durch den Kanton.

→ Anpassungen: grundsätzlich keine (flankierende Massnahmen zu HLS-Ausbau verdeutlichen)

**Priorisierung beim ÖV:** Bei der Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes wird von verschiedenen Seiten eine Priorisierung gefordert. Die SVP unterstützt den ÖV-Ausbau im Grundsatz, hinterfragt aber Intensität und lehnt einzelne Projekte ab. Insbesondere stellt sie sich auf den Standpunkt, dass neben dem Tramausbau auch der Einsatz von Buslinien eine sinnvolle Alternative sein kann. Die SVP fordert daher die Überprüfung einzelner Tramprojekte. In die gleiche Richtung geht das Votum der Interessengemeinschaft Kleinbasel, Angebotsverbesserungen beim Busnetz zu suchen anstatt kostspielige Tramprojekte zu verfolgen. VCS und BastA fordern eine

Fokussierung auf das Tram mit ergänzendem, abgestimmtem Busangebot. Der Gewerbeverband propagiert strenge Kosten-Nutzen-Analysen.

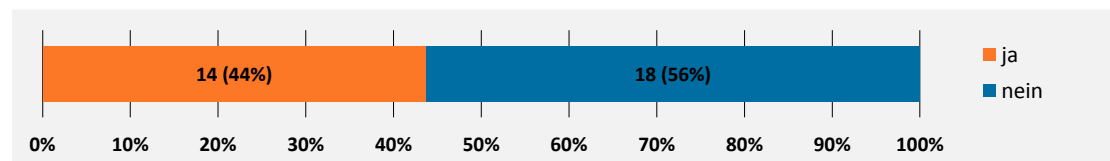
→ Anpassungen: grundsätzlich keine. Im Kap. 3.4. explizit erwähnen, dass die Zweckmässigkeit der einzelnen Tramnetzausbauten noch im Detail geprüft wird.

**Durchsetzung der Verkehrsregeln bei Velofahrenden:** Die BVB sind der Meinung, dass im Leitbild Massnahmen zur konsequenten Durchsetzung der Verkehrsregeln bei den Velofahrenden und zur Berücksichtigung der hohen Tempi von Elektrovelos fehlen. Solche Massnahmen würden die Akzeptanz des Velofahrens erhöhen und zur Verminderung von Konfliktsituationen beitragen.

→ Anpassungen: Grundsätzlich keine, aber die Bedeutung der Durchsetzung von Verkehrsregeln generell, nicht nur für Velofahrer erwähnen, auch in Bezug zur Umsetzung Parkraumbewirtschaftung und die dort geschaffenen neuen Stellen für Polizeidienstangestellte.

## 6. Weitergehende Massnahmen

**Frage 9:** Soll der Regierungsrat die Parkraumbewirtschaftung bereits kurzfristig, d.h. vor der vollständigen Umsetzung des bereits beschlossenen Konzeptes (geplant bis 2016), verschärfen, d.h. die Gebühren für Parkkarten erhöhen?



Gültige Antworten: 32; keine Meinung: 0

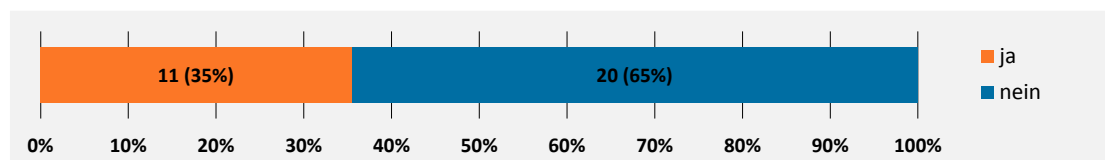
**Entgegengesetzte Positionen:** Eine breite Gruppe ist gegen eine weitere Verschärfung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung, darunter SVP, FDP, LDP und CVP. Mehrere Parteien erwähnen, eine Verschärfung bereits zum jetzigen Zeitpunkt sei unangebracht. Demgegenüber stehen mehrere Parteien (SP, Basta, Grünliberale, Grüne, ..), die eine Verschärfung wünschen. Am weitesten geht die SP, die eine Nachweispflicht für jeden Automobilisten vorschlägt, wobei dieser bestätigen muss, über einen Abstellplatz auf privatem Grund oder in einer Quartiergarage zu verfügen. Falls der Autofahrer aber einen Abstellplatz auf öffentlichem Grund beanspruchen möchte, soll die Parkgebühr auf das Niveau der Abstellplätze auf privatem Grund angepasst werden. In der Mitte gibt es Meinungen, die Umsetzung des Ratschlages zeige bereits

Wirkung und es seien zuerst weitere Erfahrungen zu sammeln, bevor das Regime angepasst werde.

Gewerbeverband, Wirteverband, Basler Hotelier Verein und HEV wehren sich auch gegen eine Velo-Parkplatzverordnung und gegen eine Verschärfung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung.

→ Anpassungen: Keine. Damit eine zielgerichtete Anpassung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes erfolgen kann, müssen die Effekte des bis Mitte 2016 umgesetzten Konzeptes evaluiert werden.

***Frage 10: Soll der Regierungsrat eine strikte Verkehrsdosierung an der Stadtgrenze einführen, das heisst den in die Stadt zufließenden Verkehr mittels Lichtsignalanlagen auf das zulässige Mass begrenzen?***



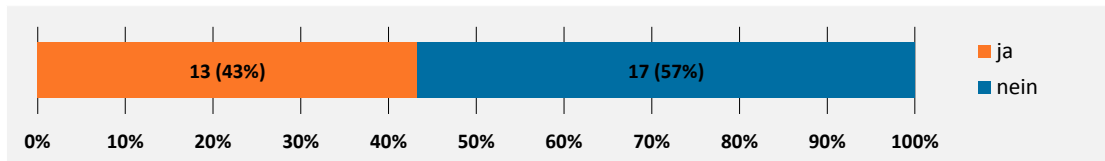
Gültige Antworten: 31; keine Meinung: 2

**Breite Kritik an fehlender regionaler Optik:** Die Idee einer strikten Verkehrsdosierung erfährt Skepsis von verschiedenen Seiten. Dabei wird moniert, dass in erster Linie eine Verlagerung an andere Stelle stattfindet, dadurch negative regionale Auswirkungen auftreten und das ursprüngliche Problem ungelöst bleibt. Diese Meinung teilen das Stadtteilsekretariat Basel-West, die Gemeinden Dornach und Riehen, die Interessengemeinschaft Kleinbasel und die FDP.

Auch das Votum der GLP geht in diese Richtung. Begrenzende Massnahmen bzw. die Reduktion der Kapazität seien keine nachhaltige Verkehrspolitik. Für eine Reduktion des Verkehrs brauche es raumplanerische Massnahmen, die überdies kantonsübergreifend abgestimmt seien.

→ Anpassungen: Regionale Abstimmung beim VM stärker betonen (in der Umsetzung aber kaum planerisches Beschleunigungspotenzial).

***Frage 11: Soll der Regierungsrat als erste Schweizer Stadt ein Pilotprojekt für ein städtisches Road Pricing anstreben?***



Gültige Antworten: 30; keine Meinung: 1

**Entgegengesetzte Positionen:** Eine Mehrheit teilt die Ansicht, dass Basel für ein Pilotprojekt wenig geeignet ist (u.a. Grenzlage). Immerhin gut 40% würden ein solches unterstützen. Bezüglich längerfristiger Perspektiven betonen einige Stellen das bedeutende Beitragspotenzial von Road-Pricing.

→ Anpassungen: keine

#### **Interpretation zur Fragenbeantwortung 9-11**

Die Vernehmlassung bestätigt insgesamt den Regierungsrat darin, kurzfristig keine weitergehenden Massnahmen zu ergreifen, auch wenn teilweise grosse Minderheiten eine andere Meinung haben.

## **7. Weitere Anliegen**

### **Grundlegende Kritik am Fragebogen**

Der Gewerbeverband Basel-Stadt, der ACS, die Verkehrsliga, das Stadtteilsekretariat Basel-West, die FDP und die LDP kritisieren Inhalt und Formulierung des Fragebogens. Dieser sei selektiv und teilweise bewusst so formuliert, dass das Antwortverhalten in Richtung der von Seiten der Verwaltung gewünschten Position gelenkt würde, insbesondere bei den Fragen zum Massnahmenplan und zu weitergehenden Massnahmen. Zudem seien viele Fragen in der gestellten Form nicht eindeutig beantwortbar. Auch das Stadtteilsekretariat Basel-West moniert, viele Fragen seien suggestiv gestellt.

→ Anpassungen: keine

**Finanzielle Auswirkungen:** Der VCS fordert eine klarere Unterscheidung der Kosten, welche i.e.S. mit der Umsetzung von §13 USG zusammenhängen. Die GLP fordert eine generelle Konkretisierung des Kapitels.

→ Anpassungen: keine (das Leitbild hat umfassenden verkehrspolitischen Charakter, eine eindeutige Abgrenzung von Kosten zur Umsetzung von §13 USG ist nicht möglich. Zudem ist das Papier eine regierungsrätliche Absichtserklärung ohne unmittelbaren Finanzbeschluss.)

**Einbezug der Rheinschifffahrt:** Die Quartierkontaktstelle Unteres Kleinbasel und die Genossenschaft COHABITAT fordern den Einbezug der Rheinschifffahrt im Personenverkehr.

→ Anpassungen: keine (Zweckmässigkeit der Massnahme ist stark umstritten und planerisch zu wenig konsolidiert)

**Velobahnen:** Pro Velo möchte das Thema von Veloschnellrouten stärker thematisiert haben.

→ Anpassungen: keine (ist bei der Massnahme Teilrichtplan Velo bereits integriert)

**Alters- und behindertengerechte Mobilität:** Der Verein „55+ Basler Seniorenkonferenz“ fordert, dass bei allen Planungen die Auswirkungen mit Betroffenen hinterfragt werden.

→ Anpassungen: explizitere Erwähnung in Kap. 2.3 und 3.6 (Öffentlicher Strassenraum)

**Präzisierung Leistung Güterverkehr:** Pro Velo fragt, wie der Satz auf S. 25 zu verstehen ist („Güterverkehr macht 30% der Gesamtverkehrsleistung aus.“). Es muss präzisiert werden, dass dies der Anteil an der Strassenverkehrsleistung auf dem städtischen Netz ist. Die Zahl stammt aus dem Studienbericht der ARGE Basler & Hoffmann / IRAP.

→ Anpassungen: Präzisierung, Anteil an der Strassenverkehrsleistung

## 8. Sonstiger Aktualisierungsbedarf

Unabhängig vom Vernehmlassungsverfahren haben sich verschiedene Massnahmen im verkehrspolitischen Leitbild seit der Vernehmlassungsversion weiterentwickelt. Daraus ergeben sich folgende Anpassungen:

- **Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr** (Massnahmenplan und Kap. 3.3): Die Finanzierung kleiner und mittlerer Projekte im Fuss- und Veloverkehr erfolgt neu nicht mehr in der Investitionsrechnung über eine Rahmenausgabenbewilligung sondern wird über das ordentliche Budget sichergestellt. Entsprechend wird dem Grosse Rat keine neue Rahmenausgabenbewilligung Langsamverkehr sondern eine ordentliche Budgeterhöhung beantragt.
- **Projektstand Teilrichtplan Velo 2013** (Kap. 3.3): Aktueller Projektstand inkl. Grafik integrieren.
- **Verzicht auf Beteiligung an ÖV-Betriebskosten ausserhalb des Kantons** (Kap. 3.4): Die grundsätzliche Ablehnung Beiträge an ÖV-Betriebskosten ausserhalb des Kantons zu bezahlen, wurde im letzten halben Jahr in Verhandlungen mit Grenzach, Weil am Rhein und Saint-

Louis etwas aufgeweicht. Die entsprechende Formulierung im Leitbild muss deshalb angepasst werden.

- **Verzicht auf Veloverleihsystem:** Der Regierungsrat sieht aufgrund des hohen Velobesitzanteils der Basler Bevölkerung keinen grossen Nutzen in einem automatisierten Veloverleihsystem, ausser für touristische Zwecke. Er verzichtet deshalb auf die Umsetzung eines solchen Systems.
- **Finanzierung Bahnprojekte durch Bund:** Mit dem Beschluss zu FABI übernimmt der Bund voraussichtlich die Finanzierung des Herzstückes. Das Kap. 4.2 wird entsprechend aktualisiert.

## Annex Liste Vernehmlassungsteilnehmer

<b>Tabelle 3: Teilnehmer Vernehmlassung</b>	
<b>Gruppierung</b>	<b>Antwort Frage 1*</b>
<b>Nachbarkantone / -gebiete</b>	
Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft	--
Regierungsrat Kanton Aargau	Ja
Landratsamt Lörrach	Ja
Landratsamt Waldshut	Ja
<b>Gemeinden</b>	
Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)	--
Einwohnergemeinde Bettingen	Ja
Gemeinde Dornach	Ja
Gemeinde Riehen	Ja
Stadt Lörrach	Ja
Stadt Rheinfelden (Baden)	Ja
<b>Quartiervereine u.ä.</b>	
NQV St. Johann	Ja
IGK Interessengemeinschaft Kleinbasel	Nein
Stadttealsekretariat Basel-West und Mitgliederorganisation „Spilruum der Blaukreuzjugend“	Nein
Stadttealsekretariat Kleinbasel	--
NQV Unteres Kleinbasel	Ja
Quartierkontaktstelle Unteres Kleinbasel	Nein
Planungsgruppe Gundeldingen	--
<b>Politische Parteien</b>	
SVP Schweizerische Volkspartei Basel-Stadt	Nein
EVP Evangelische Volkspartei Basel-Stadt	--
GLP Grünliberale Partei Basel-Stadt	keine Meinung
FDP Freisinnig-Demokratische Basel-Stadt	Nein
SPS Sozialdemokratische Partei Kanton Basel-Stadt	Ja
GP Grüne Partei Basel-Stadt	Nein
LDP Liberal-Demokratische Partei Basel-Stadt	keine Meinung
CVP Christlich-Demokratische Volkspartei Basel-Stadt	Nein
BastA! (Basels starke Alternative)	--
<b>Branchen- und Interessenverbände</b>	
Basler Verkehrsbetriebe (BVB)	Ja
Gewerbeverband Basel-Stadt	Nein
Handelskammer beider Basel	Nein
Wirtschaftskammer Baselland	Nein
Wirteverband Basel-Stadt	Nein
Basler Hotelier Verein (hotelleriesuisse Basel und Region)	Nein
HEV Hauseigentümerverband Basel-Stadt	--
IGÖV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	Nein
ACS Automobilclub beider Basel	Nein
TCS Touring Club beider Basel	--



Verkehrsliga beider Basel	Nein
VCS Verkehrsclub beider Basel	--
umverkehR	keine Meinung
Pro Velo beider Basel	Nein
Kinderbüro Basel	--
Verein 55+ Basler Seniorenkonferenz	Ja
Genossenschaft COHABITAT	Nein

\* Teilen Sie die Einschätzung, dass es sich um ein ausgewogenes Massnahmenpaket handelt?  
 (--: Fragebogen oder Frage nicht beantwortet oder als irrelevant bezeichnet)