

# **VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL**

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone  
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

## **Vernehmlassung der Verkehrsliga beider Basel zum «Neuen Verkehrsregime Innerstadt»**

**auf der Basis der Präsentation vom 3. September 2003 und der entsprechenden  
schriftlichen Unterlagen**

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Die Verkehrsliga beider Basel – die Dachorganisation der Verbände des privaten Motorfahrzeugsverkehr in der Region Basel, die über ihre Mitgliederverbände in beiden Basel weit über 100'000 Mitglieder vertritt – dankt für die Einladung zur Vernehmlassung zum «Neuen Verkehrsregime Innerstadt», das am 3. September 2003 im Rahmen einer Veranstaltung präsentiert worden ist.

Die Verkehrsliga nimmt zu diesem Konzept wie folgt Stellung.

## 1. Allgemeine Erwägungen und Bemerkungen

### 1.1. Grundsätzliche Bemerkungen zur aktuellen Verkehrspolitik

#### Keine Lösung des Grundproblems – im Gegenteil

Die Verkehrsliga beider Basel (VL) begrüsst die Bemühungen der Verkehrsabteilung, die seit Jahren vor allem punkto Verkehrsregime in der Innerstadt eigentlich unhaltbaren Zustände insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MotIV) «in den Griff» zu bekommen und dabei ein weitgehend unbestrittenes Postulat weiter Teile der Bevölkerung nach einer verkehrsfreien Innerstadt nachzukommen – einer Innerstadt, die einerseits den Bedürfnissen der Anwohner, Fussgänger und Konsumenten gerecht wird, auf der anderen Seite aber auch die minimalen Logistik-Bedürfnisse mit Mitteln des MotIV sowohl des Detailhandels, der Kulturinstitutionen, des Gastgewerbes und der Unterhaltungsanbieter als auch der Besucher und Benutzer dieser Angebote in der Innerstadt abdeckt.

Das vorgelegte Konzept – wie auch schon eine Vielzahl weiterer früherer verkehrstechnischer Massnahmen in und um die Innerstadt – vermag jedoch aus Sicht der VL dieses Ziel nicht zu erfüllen – im Gegenteil. Zu bereits früher verfügten grösserenteils untauglichen Massnahmen kommt mit dem neuen Konzept eine Vielzahl weiterer ausschliesslich für den MotIV einschränkender Massnahmen hinzu, die nicht nur für auswärtige Besucher der Stadt, sondern auch für die «Einheimischen» die Komplexität, Kompliziertheit und Unübersichtlichkeit weiter erheblich verstärkt. Anstelle einer angestrebten Beruhigung und «Vereinfachung» wird aus Sicht der VL genau das Gegenteil erreicht. Damit verstärken sich die häufig genug festzustellenden chaotischen Verkehrsverhältnisse, insbesondere am Rande der Innerstadt, aber auch innerhalb des definierten Perimeters.

**Dieser verschärfte Missstand ist die Folge einer in Basel seit Jahren falschen Verkehrspolitik, die auf der einen Seite den MotIV mit allen nur erdenklichen Mitteln zu behindern und zu verhindern sucht, auf der anderen Seite jedoch ebenso konsequent darauf verzichtet, die dringend notwendige Entlastungs-Infrastruktur für den verhinderten bzw. behinderten MotIV zu schaffen: in erster Linie ausreichenden und rasch erreichbaren Parkierraum am Rande der Innerstadt!**

**Das vorgelegte Konzept zeigt diesen Missstand einmal mehr nicht nur drastisch auf, sondern trägt massgeblich dazu bei, diesen Missstand zu verschärfen.**

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

### «Die ich rief die Geister, werd' ich nun nicht los»

Die Stadt Basel erhebt für sich den Anspruch das überregionale Wirtschafts-, Messe-, Kongress-, Einkaufs-, Kultur-, Sport und Event-Zentrum in der Nordwestschweiz bzw. im Dreiländereck zu sein. In den vergangenen Jahren wurde – neben dem Bereich Wirtschaft – eine Vielzahl von entsprechenden Einrichtungen neu geschaffen: vom Beyeler- und Tinguely-Museum über den Ausbau der Messe Schweiz und den St. Jakob-Park bis hin zu einem staatlich mitgetragenen (allerdings deutlich abgelehnten) Multiplex-Kino – alles Einrichtungen, mit denen ein zusätzlicher Besucherstrom angestrebt wird.

Man will damit auf der einen Seite möglichst viele Gäste anziehen – auf der anderen Seite ist man jedoch «auf Teufel komm' raus» nicht bereit, damit auch zu akzeptieren, dass so unweigerlich auch zusätzlicher Motiv in die Stadt gezogen wird. Der lapidare und in einem weiteren Zusammenhang unverständliche Anspruch «Benützt den öV – lasst den PW gefälligst zu Hause» mag für die Stadt Basel und die engere Agglomeration für einzelne Innerstadt-Besuche noch praktikabel und sogar sinnvoll sein. Für die (natürlich ebenfalls angestrebten) Besucherströme, die von weiter her das «Zentrum Basel» besuchen sollen, wirkt dieser Anspruch geradezu arrogant und damit kontraproduktiv, zumal ja auch an der äusseren Peripherie der Stadt die entsprechende Parking-Infrastruktur fehlt bzw. verhindert wird (u.a. im St. Jakob).

**Diese Haltung erinnert fatal an die Ballade des Zauberlehrlings – allerdings fehlt noch immer der Zauberer, der den «Besen» endlich stoppen kann. Aufgrund des vorliegenden «Neuen Verkehrsregimes Innerstadt» wird – im Gegenteil – der «Besen» zu noch mehr Wassertragen getrieben. Basel wird so die Geister sicher nicht los, die es tagtäglich von neuem in seine (Inner)Stadt ruft.**

### Fragwürdige Legitimation

Der Verkehrsliga fällt in diesem Zusammenhang im übrigen immer mehr auf, dass die genannten Be- und Verhinderungsstrategien gegenüber dem Privatverkehr von einzelnen staatlichen Stellen immer wieder geradezu «unverfroren» mit einem angeblichen Volkswillen legitimiert werden. Beliebte als Beweismittel sind dabei vor allem die sogenannten Konsens-Ergebnisse der «Werkstadt Basel». Um es wieder einmal in aller Deutlichkeit zu betonen: **Die Werkstadt-Ergebnisse sind vom Souverän zu keinem Zeitpunkt gutgeheissen worden. Es handelt sich dabei vielmehr um «Nice-to-have»-Wünsche von Interessengruppierungen, deren Rückhalt in der breiten Bevölkerung grösstenteils gar nicht gegeben war und ist.**

**Die Verkehrsliga erinnert ausserdem daran, dass die letzte in Basel-Stadt zum Thema Privatverkehr durchgeführte Volksabstimmung – nämlich zur Initiative «Basel autofrei» – aber auch die Basler Ergebnisse zu einigen eidgenössischen Verkehrsthemen grösstenteils nicht gegen, sondern zugunsten des motorisierten Privatverkehrs ausgefallen sind.**

## 1.2. Generelle Bemerkungen zum Konzept

### Erst die unerledigten Hausaufgaben machen!

Das «Neue Verkehrsregime Innerstadt» will einschneidende Neuerungen zur Verkehrsführung verordnen, obwohl die **DSP-Initiative zur Abschaffung des generellen Parkingverbots in der Innerstadt** noch immer als «unerledigte Hausaufgabe» in der politischen Schublade des Grossen Rates liegt.

Es ist aus Sicht der Verkehrsliga geradezu widersinnig über ein neues Verkehrsregime zu diskutieren und schliesslich zu befinden, bevor nicht klar ist, wie sich die Bevölkerung punkto DSP-Initiative entscheidet. **Das Ergebnis dürfte den Verkehrsfluss gerade in der Innerstadt längerfristig massgeblich beeinflussen – unter anderem auch mit den bereits vor einiger Zeit vorgestellten drei Parkingprojekten im Umfeld Aeschenplatz–Dufourstrasse–Kunstmuseum.** Die VL geht nicht davon aus, dass das neue Verkehrsregime vor dieser Abstimmung schon Sachzwänge schaffen will (oder doch?)

### Die Verkehrsliga fordert deshalb die verantwortlichen Behörden auf, erst die Volksabstimmung zur DSP-Initiative durchzuführen, bevor am Innerstadtverkehr weiter «korrigiert» wird!

### «Dauerbaustelle» ohne erkennbares klareres Konzept

Bei einem Versuch, die Vielzahl der vorgesehenen Massnahmen in einem grösseren Ganzen – das heisst in einem gewissen Zusammenhang – zu bewerten und dabei ein mittel- bis langfristig übergeordnetes Verkehrskonzept auszumachen, das in der Lage ist, die grösseren und kleineren Verkehrsströme am Rande der Stadt und der Innerstadt möglichst immissionsfrei zu lenken und am Fliessen zu halten, kommt der Betrachter bzw. der Leser unweigerlich zum Schluss, dass mit dem neuen Verkehrsregime Innerstadt geradezu eine hilflos wirkende reine «Pflästerli-Politik» betrieben wird.

Die Verkehrsliga anerkennt die Bemühungen der Verkehrsabteilung, irgendwie etwas Ordnung in ein Chaos zu bringen, das von der Politik und von der bisherigen Be- bzw. Verhinderungs-Strategie verursacht wird (siehe Punkt. 1.1.). Das ändert aber nichts an der logischen Feststellung, dass dieses Konzept nicht in der Lage ist, das Chaos zu vermindern und die damit verbundenen Immissionen zu verringern.

**Dazu ist auch das gewählte Baukasten-System nicht in der Lage – im Gegenteil. Mit diesem System erhöht sich die Gefahr, dass auch in Zukunft nur örtliche Einzel-Problemlösungen gesucht und verordnet werden, die in anderen «Bauteilen» dann aber neue Verkehrsprobleme verursachen. Das «Neue Verkehrsregime Innerstadt» wird so zur Dauerbaustelle, die den Motiv nur mit ständigen Feuerwehrübungen und konstantem «Löcher stopfen» mehr schlecht als recht (hoffentlich) vor dem totalen Kollaps bewahren kann.**

### Widersprüchliche Ziele der involvierten Behörden – zu viele noch offene Fragen

Es ist für die Verkehrsliga aufgrund der vorliegenden Papiere und der genannten Einzelmassnahmen **unmöglich, eine abschliessende Beurteilung des vorgeleg-**

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

**ten Konzeptes vorzunehmen:** Zu viele grundsätzliche Fragen sind – wie schon die Präsentation vom 3. September und die dort bereits gestellten ersten Fragen gezeigt haben – noch offen und sollen dann noch (wann und mit welchen Ergebnissen?) geprüft werden.

Für die Verkehrsliga ist in diesem Zusammenhang nicht nur unverständlich, sondern eigentlich unakzeptabel, dass zu einzelnen wesentlichen Massnahmen – z.B. **Tempo 30 in Claragraben und Hammerstrasse, Velogegegenverkehr in der Hammerstrasse** usw. – seit Wochen sowohl von Seiten des Baudepartements als auch des Polizeidepartements immer wieder völlig widersprüchliche Meinungen abgegeben wurden. Der VL ist zur Zeit immer noch nicht klar, was denn in dieser Sache heute tatsächlich gilt.

Da gerade diese beiden Ost-West-Verbindungsachsen für das künftige Verkehrsregime im Kleinbasel von entscheidender Bedeutung sind (die Kapazitäten des Riehenrings sind ja schon seit Monaten «vorsorglich» massiv eingeschränkt worden), sind ein grosser Teil der dort vorgesehenen neuen Massnahmen in ihren Auswirkungen in keinsten Weise beurteilbar.

**Die Verkehrsliga fordert die involvierten Departemente bzw. Abteilungen dringend auf, so rasch wie möglich ihre grundsätzlichen Differenzen ein für allemal zu bereinigen sowie zu den in den Unterlagen und am Hearing genannten offenen Fragen umgehend Lösungsvorschläge auszuarbeiten, die von den interessierten Verbänden und Organisationen – im grösseren Zusammenhang – realistischer bewertet werden können. Vorher ist eine abschliessende Stellungnahme zumindest aus Sicht der Verkehrsliga nicht möglich bzw. die angestrebte «Konsenslösung» mutiert damit unweigerlich zum «Hornberger Schiessen».**

## 2. Anmerkungen zu einzelnen Massnahmen im Konzept

### 2.1. Parking-Abbau

Die Verkehrsliga konstatiert mit Verärgerung, dass mit dem «Neuen Verkehrsregime Innerstadt» insgesamt 205 Parkplätze (180 Nacht-Parkplätze, 25 gebührenpflichtige PP) **ersatzlos abgebaut werden. Ebenso unverständlich und inakzeptabel sind die 11 wegfallenden Car-Parkplätze**, obwohl in dieser Kategorie in Basel seit Jahren ein massiver Mangel besteht.

**Dabei geht es ja nicht um die ersten 200 PW-Parkplätze, die in bzw. um die Innerstadt gestrichen werden. Vielmehr reiht sich dieser neuerliche Abbau nahtlos in ein seit Jahren schleichendes Streichen von ohnehin zu wenig Parkplätzen in Basel ein.**

Dazu eine grundsätzliche Stellungnahme: Die Verkehrsliga muss gerade in jüngerer Zeit immer wieder konstatieren, dass die Gegner und Kritiker des MotIV

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

(insbesondere auch innerhalb der Behörden) ihre neuere Strategie bzw. Devise «Für jeden Parkplatz in einem (neuen) Parking muss ein Parkplatz auf der Allmend aufgehoben werden» (z.B. Claramatten-Parking) sehr rigoros vollziehen.

**Umgekehrt ist aber für die seit Jahren auf Allmend abgebauten Tausenden von Parkplätzen ganz «nonchalant» nie ein entsprechender Realersatz in Parkhäusern geschaffen worden!** (siehe auch oben Punkt 2.1.)

**Die Verkehrsliga fordert deshalb die Behörden auf, nicht nur für die über 200 mit dem Konzept abgebauten, sondern auch für einen grösseren Anteil der bereits früher ersatzlos aufgehobenen Parkplätze im Umfeld der Innerstadt entsprechenden Realersatz in Parkings zu schaffen – dies im Sinne der «Rechtsgleichheit» der im vorangehenden Abschnitt genannten und jetzt strikte praktizierten «Devise».**

Darüber hinaus ist festzuhalten: Auch wenn Nacht-Parkplätze nur temporär zur Verfügung stehen, so besteht – wie die Praxis zeigt – auch für diese PP-Kategorie gerade in der Innerstadt offensichtlich ein grosser Bedarf, speziell in den Abend-/Nachtstunden (Kino, Theater, Stadtbummel usw.). **Angesichts des ohnehin herrschenden Mangels an PP in der Innerstadt gerade nach den Ladenschlusszeiten ist es für die Verkehrsliga absolut nicht verständlich, dass jetzt 180 dieser Nachtparkplätze rigoros gestrichen werden sollen. Die Verkehrsliga ist überzeugt, dass sich eine allseits befriedigende Regelung finden lässt, die ab 20 Uhr diese Parkplätze verfügbar macht.**

Im Zusammenhang mit den gestrichenen **Car-Parkplätzen** macht die VL auf den eingangs festgehaltenen Zustand aufmerksam, dass Basel wohl möglichst viele Besucher anlocken will, jedoch die damit verbundenen Infrastruktur-Notwendigkeiten strikte vernachlässigt. Dies gilt in besonderem Masse auch für die geradezu schon als «Car-feindlich» zu bezeichnende Abwehrhaltung gegenüber dieser für den erwünschten Tourismus wichtigen Fahrzeug-Kategorie. Oder weiss einfach die eine Behörden-Hand nicht, was die andere tut bzw. als notwendig erachtet?

**Deshalb fordert die Verkehrsliga die Behörden auf, endlich eine angemessene Zahl von Car-Parkings mit der notwendigen Infrastruktur zu schaffen, die für den Tourismus in Basel von zentraler Bedeutung sind. Cars müssen endlich als «öffentliches Verkehrsmittel» gewertet werden, das – wie die anderen ÖV-Träger – eine entsprechende Förderung verdient.**

### 2.2. Fragwürdige Erfassbarkeit und Akzeptanz des Konzeptes

Selbst für die mit der derzeitigen Verkehrssituation in der Stadt einigermaßen vertrauten Leser des Konzeptes sind die beabsichtigten neuen Verkehrsführungen und Sperrungen kaum nachvollziehbar. Schon heute herrscht in und um die Innerstadt gerade in den Haupteinkaufszeiten ein heilloses Durcheinander, weil selbst für Einheimische kaum mehr absehbar ist, wo, wie und wann PW-Fahrende in die Stadt

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

kommen oder aber die Innerstadt noch umfahren können. Geradezu chaotisch ist dieses heutige Verkehrsregime jedoch für Auswärtige. Da hilft auch das Parkleitsystem wenig, das ohnehin vom Fremden örtlich grösserenteils nicht erfasst werden kann und damit zu unmöglichen Irrfahrten führt.

Das anvisierte Verkehrsregime wird darüber hinaus durch drei völlig unterschiedliche Regelungen für Zufahrts-Zeiten (Güterumschlag, Anlieferungen) und durch die beabsichtigten Wechselsignale zusätzlich verkompliziert. Die einzelnen Zu- und Wegfahrtssituationen in der Innerstadt sind damit kaum mehr erfassbar und memorierbar. Kommt – drittens – hinzu, dass verschiedene genannte Neuregelungen völlig unverständlich bzw. punkto Sinn und Nutzen nicht nachvollziehbar sind (u.a. Angaben zur «Verkehrsführung Bäumleingasse», «Veloverbindung Mittlere Rheinbrücke–Barfüsserplatz», Regime «Ochsengasse-Webergasse» oder «Rebgasse-Claraplatz»)

Die Folgen sind absehbar: Nicht nur Auswärtige, sondern auch Einheimische werden durch dieses insgesamt komplizierte Regelwerk zu immensen Such- und Irrfahrten rings um die Innerstadt «verknurrt». Die Verkehrsliga geht nicht davon aus, dass dies die Absicht des Konzeptes ist bzw. war.

**Die Verkehrsliga fordert die involvierten Behörden auf, nach dem Prinzip: «So wenig wie möglich – nur so viel wie nötig» das Konzept zu überarbeiten und für einen «Normalsterblichen» deutlich zu vereinfachen, das heisst: praktikabel – weil erfassbar und verstehbar – zu machen. Dazu gehört auch eine spürbare Ausdehnung der Güterumschlag-Zeiten (zumindest mit einem Liefer-Zeitfenster am Nachmittag)! Es ist ohnehin zu überlegen, ob nicht für die ganze Stadt eine einheitliche zeitliche Regelung gelten sollte zwecks Vereinfachung bzw. Vermeidung von Irrfahrten für/durch auswärtige Lieferanten.**

### 2.3. Konkrete Anmerkungen zu einigen einzelnen geplanten Massnahmen

Nun noch einige wenige konkrete Anmerkungen zu einzelnen vorgeschlagenen Massnahmen, obwohl es zu einer Vielzahl von ihnen Anmerkungen und Vorbehalte geben würde. Da jedoch verschiedene wichtige Fragen, insbesondere aber die Abstimmung zur DSP noch offen sind, behält sich die Verkehrsliga eine abschliessende Stellungnahme noch vor.

- Als gute, längst fällige Lösung erachtet die Verkehrsliga das neue Verkehrsregime in der **Spiegelgasse** mit den deutlich vereinfachten Zu- und Wegfahrtsmöglichkeiten zum bzw. vom **Storchenparking**.
- Als positiv wertet die VL auch, dass die **Mittlere Brücke** im Plan für den Privatverkehr offen gehalten wird. Eine Sperrung wäre für die VL nicht akzeptabel.
- Die VL ist nach wie vor der Meinung, dass das geplante **Fussgänger-Ypsilon** in seiner Dimension (Länge) völlig überzogen ist und an der Praxis vorbei zielt. Mit anderen Worten: Das «Ypsilon» ist aufzuteilen und dabei sind dem MotIV auf

## VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

wichtigeren Achsen und Verbindungen Zufahrten bzw. Querungen zu ermöglichen. Dies im Sinne der Verflüssigung des nach wie vor bestehenden Motiv bzw. zur Verminderung von Staus.

- Dazu gehört die beabsichtigte **Sperrung der Aeschenvorstadt**, was für die VL keinen Sinn macht und wohl niemandem einen Nutzen bringt. Auf die Sperrung der Aeschenvorstadt und auf die damit verbundene neue Verkehrsführung zur Wettsteinbrücke ist zu verzichten.
- Anstelle örtlich und zeitlich unterschiedlicher **Zufahrtsmöglichkeiten für Taxis** soll für sie die Zufahrt in die Innerstadt **zumindest zwischen 01.00 und 05.30 Uhr** (wenn der öV nicht in Betrieb ist) überall ohne Einschränkungen möglich sein. Aus Sicht der Verkehrsliga wäre dies aber auch tagsüber sinnvoll und machbar, gebietet doch die Verkehrsregelung in «Fussgänger-Zonen» ohnehin Schritt-Tempo. Mit der generellen Freigabe würde sichergestellt, dass z.B. Behinderten-Transporte oder der Transport von schwerem bzw. voluminösem Einkaufsgut für die Konsumenten oder wichtige Einzellieferungen in Geschäfte erträglich zulieferbar bzw. abtransportierbar würden.
- Keinen Sinn macht für die Verkehrsliga auch die **komplette Sperrung der Innerstadt in den späten Nachtstunden bis in den frühen Morgen**, wenn der Verkehr (auch der öV und der Fussgängerverkehr) in der Innerstadt ohnehin minimalst bzw. nicht mehr existent ist.
- Unverständlich ist das geplante **Linksabbiegeverbot aus der Eisengasse Richtung Blumenrain**. Muss der dort noch verbleibende minimale Rest-Verkehr tatsächlich eine Ehrenrunde über die Mittlere Rheinbrücke unternehmen (wie heute schon für jene PW, die von der unteren Rheingasse in die Rheingasse wollen und dabei zu einem sinnlosen Umweg via Marktplatz verknurrt werden)? Und wie steht es mit den Buslinien aus der Eisengasse? **Empfehlung: Freigabe Richtung Blumenrain.**
- Wie gedenkt man **auswärtige Hotel-Gäste** zu lenken, die z.B. das Hotel Radisson und insbesondere das Hotel Basel (oder die Hotels in der Rheingasse, das Europe an der Clarastrasse usw.) mit dem PW erreichen (müssen); erst recht, wenn anstelle des Zubringerdienstes jetzt «Güterumschlag» mit meist engen zeitlichen Fenstern signalisiert wird?
- Jede Ausnahmeregelung der im Konzept angestrebten Innerstadt-Sperrzeiten erfordert offenbar eine **Spezialbewilligung**. Die Verkehrsliga fordert die Behörden auf, ein einfaches System aufzubauen, das solche Spezialbewilligungen rasch und unkompliziert möglich macht. Denkbar wäre z.B. eine Internet-Lösung, bei der sich ein Gesuchsteller eine interaktiv angeforderte Sonderbewilligung nach Freigabe durch z.B. eine Polizeidienststelle ausdrucken kann.

## 3. Zusammenfassung der Verkehrsliga-Stellungnahme

Für die Verkehrsliga beider Basel ist das vorgelegte Konzept alles in allem:

- **Voreilig**, da entscheidende Grundsatzfragen noch nicht beantwortet sind (DSP-Initiative). Bevor das Konzept verfeinert bzw. gar verabschiedet wird, ist das Ergebnis der Abstimmung zur DSP-Initiative abzuwarten.
- **Unvollständig** (sowie im Falle Hammerstrasse und Claragraben widersprüchlich), weil noch zu viele offene Fragen bestehen. Damit ist eine abschliessende Vernehmlassung nicht möglich. Diese Widersprüche und Fragen müssen erst bereinigt bzw. beantwortet werden, bevor am Konzept weitergearbeitet wird.
- **Zu kompliziert** und damit kaum praxistauglich – ohne neue grosse Verkehrsprobleme, die erst noch verstärkt in die Wohnquartiere am Rande der Innerstadt verdrängt werden. Das Konzept ist also erheblich zu vereinfachen.
- **Inkonsequent**, weil für das «öffentliche Verkehrsmittel» namens Autocars praktisch jede sinnvolle und notwendige Parkiermöglichkeit verhindert und die wenigen Plätze sogar noch konsequent abgebaut werden. Diese «Politik» muss endlich einer institutionalisierten Car-Förderung Platz machen.
- **Zum Scheitern verurteilt** (wie schon die bisherigen Massnahmen), weil:
  - widersprüchliche Zielsetzungen involvierter Departemente eine kohärente Verkehrsführung letztlich blockieren.
  - die erforderliche Infrastruktur für den MotIV fehlt – insbesondere PP.
  - die Verkehrspolitik Basels ausschliesslich auf Be- und Verhinderung des MotIV konzentriert ist, was pragmatische und damit problemlösungsorientierte Massnahmen in der Regel verunmöglicht.