

Argumentarium Nein zum Pseudo-Gegenvorschlag des Grossen Rates



Eine knappe Mehrheit des Grossen Rates hat einen «Gegenvorschlag» zur Initiative «Zämme fahre mir besser!» beschlossen. Anstatt jedoch der Initiative im Sinne eines Kompromisses entgegen zu kommen, soll mit dem vorliegenden Pseudo-Gegenvorschlag die bestehende ideologische Verkehrspolitik nochmals deutlich verschärft werden. Dadurch würde der einseitige Kampf gegen den motorisierten Verkehr massiv verstärkt.

Selbst emissionsfreie motorisierte Fahrzeuge sind nicht erwünscht

Kernstück des Pseudo-Gegenvorschlags ist eine äusserst eng eingegrenzte Definition von «umweltfreundlichem Verkehr». Dieser muss flächeneffizient, emissionsarm sowie ressourcen- und klimaschonend sein. In Kombination mit der Zielsetzung, die entsprechenden Verkehrsmittel konsequent bevorzugen zu wollen, führt dies zu einer grundsätzlichen Benachteiligung motorisierter Fahrzeuge – und zwar unabhängig von ihrer Antriebsart.

Privatbesitz von Motorfahrzeugen soll massiv eingeschränkt werden

Mit der Annahme des Pseudo-Gegenvorschlags hätte die Basler Verkehrspolitik einen klaren Auftrag: Sie müsste darauf hinarbeiten, dass voll motorisierte Fahrzeuge letztlich nur noch im kollektiven Eigentum sind und vollbesetzt benutzt werden. Dies gilt für alle Antriebsformen – auch wenn die Fahrzeuge mit Strom, Wasserstoff oder Biogas betrieben sind. Privatbesitz von Autos – auch von emissionsfreien - ist grundsätzlich nicht erwünscht. Dies macht deutlich: Beim «Gegenvorschlag» geht es nicht um Umweltschutz, sondern um die Ablehnung des Autos generell. Diese ewiggestrige Haltung ignoriert die Innovationen bei den Antriebsformen und torpediert die Förderung dieser umweltschonenden Technologien.

Sharing-Zwang statt spontaner und individueller Fahrten

Der Pseudo-Gegenvorschlag will nicht nur, dass motorisierte Fahrzeuge im kollektiven Besitz sind, sondern dass diese nur vollbesetzt benutzt werden sollen. Sprich, auch die geteilten Fahrzeuge sollen nicht spontan von Einzelpersonen benutzt werden, wenn das Fahrzeug mehrere Plätze hat. Dies schränkt die individuelle Nutzung massiv ein. Die Förderung von Sharing-Modellen und kollaborativen Angeboten ist richtig. Aber die individuelle Mobilität muss möglich bleiben. Denn diese ist heute und in Zukunft für viele Menschen ein wichtiges Bedürfnis und teilweise schlicht eine Notwendigkeit.

Reduktionsziel wird durch Stagnationsziel ersetzt

Das bestehende 10%-Reduktionsziel soll durch ein ebenso starres Stagnationsziel ersetzt werden. Gegenüber heute dürfte der motorisierte Individualverkehr trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht weiter zunehmen. Ein solches Wachstumsverbot läuft den raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen des Regierungsrats jedoch völlig zuwider (+30'000 Arbeitsplätze / + 20'000 Einwohner).

Unfares und demokratisch fragwürdiges Vorgehen

Sinn und Zweck eines Gegenvorschlags ist es eigentlich, den Initianten im Sinne eines Kompromisses entgegenzukommen und einen Vorschlag zu erarbeiten, der zwischen dem Status Quo und der Initiative zu liegen kommt. Im vorliegenden Fall würde jedoch die Situation gegenüber dem Status Quo nochmals massiv verschlimmert werden. Das Initiativkomitee wäre zu einem Kompromiss bereit gewesen, zum Beispiel was den weitgehenden Umstieg von Verbrennungs- auf emissionsfreie Antriebsformen betrifft. Leider hatte die Parlamentsmehrheit kein Interesse an einem Kompromiss und stattdessen aus Machtüberlegungen einen «Gegenvorschlag» beschlossen, der den Interessen der Initianten komplett zuwiderläuft.