

Detailanalyse Gegenvorschlag des Grossen Rates

Im Nachfolgenden werden die einzelnen Elemente des Gegenvorschlags des Grossen Rates durchleuchtet.

Gegenvorschlag gem. Grossratsbeschluss

§ 13 Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten

¹ Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

² Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass

- die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden;
- die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;
- umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden;
- die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen bis 2050 ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind;
- alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.

³ Der Regierungsrat legt für das Ziel gemäss Abs. 2 lit. d im Einklang mit der Energiegesetzgebung geeignete Zwischenziele fest.

⁴ Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

⁵ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:

- bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren;
- verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen;
- verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen;
- Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

⁶ Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.

⁷ Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

⁸ Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, um innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu fördern, die zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen.

⁹ Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 5 zu verwenden.

Zu Absatz 1: Definition des Umweltfreundlichen Verkehrs:

Umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten werden als kumulativ flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend definiert. Im [Bericht der UVEK-Mehrheit](#), welcher integraler Bestandteil dieser Gesetzesvorlage ist, wird detailliert beschrieben, was hierunter zu verstehen ist. Die Kommission ruft gleichzeitig den Regierungsrat dazu auf, eine entsprechende Regulierung auf Verordnungsstufe festzusetzen.

Konkret definiert die UVEK-Mehrheit «umweltfreundlicher Verkehr» wie folgt: nicht-motorisierte Fortbewegungsarten, motorisierte Verkehrsmittel mit umweltverträglichem Antrieb, wenn bei vollmotorisierten Verkehrsmitteln (ganz ohne körperliche Kraft) das Verkehrsmittel von mehreren Leuten geteilt wird, und wenn die Grösse des Verkehrsmittels der durchschnittlichen Besetzung angemessen ist. Aufgrund verschiedener Passagen im Bericht ist klar verständlich, dass mit «teilen» nicht die Nutzung, sondern das Eigentum des Fahrzeugs gemeint ist (z.B. «Es verbleiben also im Minimum zwei Chancen, sich vom eigenen Motorfahrzeug [...] zu trennen...» (S. 11)). Die UVEK-Mehrheit konkretisiert im Folgenden weiter und nennt folgende zulässige Verkehrsträger: zu Fuss gehen; Velo fahren (eigenes oder geteiltes); e-Velo fahren (eigenes oder geteiltes) inkl. Cargo-Velo; Trottinett, Rollschuhe etc. fahren (eigenes oder geteiltes); umweltfreundlichen ÖV nutzen; umweltfreundlichen Roller nutzen (geteilt); umweltfreundliches Auto nutzen (geteilt); wobei sich „umweltfreundlich“ auf oben erwähnte Punkte bezieht. Die Nutzung eines nicht mit einem Verbrennungsmotor angetriebenen Autos (also E- oder H2-Antrieb) ist folglich nur dann möglich, wenn es von mehreren Personen geteilt (d.h. im kollektiven Eigentum) und der Kapazität entsprechend besetzt ist. Letzterer bedeutet, dass die Fahrzeuge gemäss ihrer Anzahl Plätze besetzt sein sollen.

Zu Absatz 2: Festlegung der Ziele:

Der Gegenvorschlag sieht anstelle des heutigen 10%-Reduktionsziels ein starres, ausschliesslich auf den privaten Motorfahrzeugverkehr abzielendes Stagnationsziel (Wachstumsverbot) vor (Abs. 2b). Dieses gilt unabhängig von der Antriebsart des Fahrzeugs. Dies widerspricht zum einen der angeblichen Absicht der Grossratsmehrheit, die Kategorisierung «MIV-gegen-den-Rest» zu überwinden. Zum anderen steht das Ziel in fundamentalem Konflikt zu den raumplanerischen Wachstumszielen des Regierungsrats (+ 30'000 Arbeitsplätze / + 20'000 Einwohner). Im Weiteren müssen die Zahlen des BVD, wonach der MIV in Basel-Stadt seit 2010 um 6 Prozent abgenommen habe, aufgrund der Messmethodik stark angezweifelt werden. Die Zählstellen des entsprechenden Monitorings des BVD befinden sich fast ausschliesslich an verkehrsorientierten Strassen. Die Verdrängung von Durchgangsverkehr auf Quartierstrassen wird somit kaum erfasst.

Abs. 2c besagt, dass «umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden» müssen bzw. dass die Regierung auf einen umweltfreundlichen Verkehr hinarbeiten muss – und zwar per sofort. In Kombination mit der eng gefassten Definition von «umweltfreundlichem Verkehr» gemäss Abs. 1 bedeutet dies, dass bei Annahme des Gegenvorschlags eine Verkehrspolitik angestrebt werden soll, in welcher voll motorisierte Fahrzeuge letztlich nur noch geteilt (Eigentum) und vollbesetzt (Nutzung) benutzt werden sollen. Privatbesitz von Autos ist grundsätzlich nicht erwünscht. Stattdessen wird ein MIV-freies Basel angestrebt.

In der Konsequenz hat dies zur Folge, dass mit Annahme dieses Passus:

- die Benützung von vollmotorisierten Fahrzeugen im Privateigentum unabhängig von der Antriebsart immer weiter eingeschränkt und letztlich verdrängt werden soll.
- die Benützung von nicht vollständig besetzten vollmotorisierten Fahrzeugen unabhängig von der Antriebsart immer weiter eingeschränkt und letztlich verdrängt werden soll.

Um diese Bestimmung wirksam durchzusetzen, müsste das private Eigentum von Motorfahrzeugen jeglicher Art im Kanton Basel-Stadt eingeschränkt werden. Im Weiteren wäre ein Kontrollapparat an der Kantonsgrenze notwendig.

Als mögliche Lösungen für die Logistik sowie das Gewerbe spricht der Bericht der UVEK-Mehrheit von «Smart City Logistik», ohne diesen Begriff näher auszuführen sowie von «mobility for business». Letzteres bedeutet, dass die Gewerbetreibenden ihre Fahrzeuge bei einer zentralen Plattform mieten oder «teilen» sollen. Ein Vorschlag, der von keinerlei Praxiserfahrung zeugt.

Der Gegenvorschlag fordert im Weiteren, dass bis 2050 die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind (Abs. 2d). Konkret hat dies zur Folge, dass die Benützung von Motorfahrzeugen mit Verbrennungsmotor jeglicher Art bis spätestens 2050 verboten wäre. Da sich das Ziel auf die Gesamtverkehrsleistung bezieht, sind auch sämtliche Auswärtige (Besucher, Pendler, Transitverkehr, etc.) ausserhalb der Hochleistungsstrassen betroffen. Auch wenn bis 2050 mit grosser Wahrscheinlichkeit der allergrösste Teil der Motorfahrzeuge emissionsfrei unterwegs sein werden, ist ein starres Ziel dennoch fragwürdig (z.B. Oldtimer).

Zu Absatz 3: Festlegung geeigneter Zwischenziele:

Der Regierungsrat soll im Einklang mit der Energiegesetzgebung geeignete Zwischenziele definieren. Dieser Aspekt wird im Bericht der UVEK-Mehrheit nicht näher ausgeführt.

Absatz 4: Dauerhafte Entlastung der Stadtstrassen beim Neubau von Hochleistungsstrassen:

Bei einer Kapazitätserhöhung des Hochleistungsstrassennetzes soll das übrige Strassennetz in gleichem Masse dauerhaft vom Verkehr entlastet werden soll. Als konkrete Massnahmen sieht der Bericht der UVEK-Mehrheit die Senkung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, die Verschmälerung von Fahrbahnen sowie deren Umgestaltung, konsequenten Mischverkehr ÖV-MIV (Tram als Pulkführer) sowie Verkehrslenkung an Knoten vor. Kurzum: Die heutige Basler Verkehrspolitik soll nochmals weiter verschärft werden.

Absatz 8: Innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen:

Mit einem neuen Absatz sollen geeignete Massnahmen gefördert werden, z.B. Car Sharing. Materiell spricht nichts gegen diesen Absatz. Allerdings ist ein ähnlicher Passus bereits in der heutigen Gesetzgebung wie auch in der Initiative «Zämme fahre mir besser!» verankert, so dass er eigentlich überflüssig ist.