



Vernehmlassungsfragebogen Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan §13 USG

1. Gesamtwürdigung

In der Volksabstimmung vom 28. November 2010 wurde das Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt mit einer Bestimmung ergänzt, wonach der motorisierte Strassenverkehr ausserhalb der Autobahnen bis 2020 um 10% reduziert werden muss. Vor diesem Hintergrund legt der Regierungsrat mit dem verkehrspolitischen Leitbild ein Paket von Massnahmen vor, das gleichwertig die Bedürfnisse der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft) berücksichtigt. Teilen Sie die Einschätzung, dass es sich dabei um ein ausgewogenes Massnahmenpaket handelt?

Ja

Nein

keine Meinung

Falls nein, bitte begründen:

Diese Frage kann so nicht beantwortet werden, weil die Wirkungsabschätzung der drei Planungsbüros sehr divergent ist. Es ist aber nachvollziehbar, dass es Massnahmen in den drei erwähnten Dimensionen der Nachhaltigkeit braucht, um das Ziel zu erreichen. Wir sind mit dem verkehrspolitischen Ziel A (Erreichbarkeit) sehr einverstanden, sehen aber grosse Probleme dieses Ziel zu erreichen, wenn die Ziele B,C,D zu extensiv umgesetzt werden. Müssten wir uns zwingend für „ja“ oder „nein“ entscheiden, würden wir uns für „nein“ aussprechen.

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?

Ja

Nein

keine Meinung

Falls nein, bitte begründen:

Der MIV wird zu stark eingeschränkt. Erste Priorität muss die Reduktion des Schadstoff-Ausstosses haben, das Argument des Flächenverbrauchs ist nachgeschobenes und verdient keine entsprechende Beachtung. Mischung ja, aber nicht zulasten des MIV, wie dies zur Zeit geschieht durch Reduktion von Fahrbahnen, Verlängerungen der Rotlichtphasen, unkoordinierte Baustellen von zu langer Dauer, etc.

2. Ziele

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 wichtige).

Erreichbarkeit sichern	1
Lebensqualität erhöhen	2
Verkehrssicherheit erhöhen	4
Kosteneffizienz sicherstellen	3

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?

	Ziel ist erreicht	kleine Verbesserung nötig	grosse Verbesserung nötig	keine Meinung
Erreichbarkeit sichern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x
Lebensqualität erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x
Verkehrssicherheit erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x
Kosteneffizienz sicherstellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x

Kommentar:

Diese Frage, suggestiv gestellt, kann nicht beantwortet werden, weil die „aktuelle Situation“ und die „*persönlichen* Wunschvorstellungen“ ortsspezifisch auf Kantonsgebiet unterschiedlich sind. Selbstverständlich muss überall die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität gepaart mit guter Erreichbarkeit und Kosteneffizienz gewährleistet sein – aber dies ist eben lokal unterschiedlich zu beurteilen, wenn es um die Umsetzung geht.

3. Strategische Schwerpunkte

Sind Sie mit den folgenden strategischen Schwerpunkten (gemäss Kap. 2.3) einverstanden?

Ja	eher ja	eher nein	Nein	keine Meinung
----	---------	-----------	------	---------------

Städtischen Strassenverkehr dosieren, auf das übergeordnete Netz lenken und dort Kapazitäten sicherstellen	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>
Fuss- und Velonetzlücken schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn-, Tram- und Busangebot grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen		x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Städtischen Güterverkehr über City-Logistik Konzepte nachhaltig steuern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen	<input type="checkbox"/>	x	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement stärker beeinflussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		x	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

- Zu Pt. 1: Wir sind gegen eine Dosierung aber für eine klare Strassennetzhierarchie auf Kantonsgebiet, die den Verkehr auf übergeordnete Strassen (Sammelstrassen) lenkt und so die Wohnquartiere entlastet. Bedingung ist aber die Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses, d.h. Verzicht Temporeduktionen, Fahrbahnreduktionen, etc.
- Zu Pt. 2: Wir sind für eine Parkraumbewirtschaftung aber gegen eine Verringerung der Parkiermöglichkeiten. Werden Parkplätze aufgehoben, sollen diese durch Parkplätze in Quartierparkings ersetzt werden. Eine eminent wichtige Massnahme ist die Erstellung von Parkhäusern an der Stadtperipherie um P&R zu ermöglichen.
- Zu Pt. 3: Velonetz ja – aber sinnvoll ausbauen (z.B. nicht in **jeder** Einbahnstrasse Velofahren in die Gegenrichtung erlauben. Auch sind wir gegen die Berechtigung für Velofahrer, sämtliche Verkehrsflächen befahren zu dürfen).
- Zu Pt. 4: Grenzüberschreitend ausbauen ja, aber: 1. Park & Ride Angebot bereitstellen (Parkhäuser und Veloabstellplätze) und 2. muss die Tarifstruktur so sein, dass sich ein Umsteigen lohnt (Parkgebühr und U-Abo dürfen zusammen nicht mehr kosten als die Pendlerparkkarte). Finanzielle Beteiligung der auswärtigen Gemeinwesen ist unerlässlich.
- Zu Pt. 5: Die City-Logistik Konzepte sollen nicht vom Staat sondern von privater Seite ausgearbeitet werden (sind aber selbstverständlich mit den staatlichen Stellen abzusprechen). Es ist unerlässlich, das Gewerbe und die übrige Wirtschaft einzubeziehen, ja sogar diese zu beauftragen, entsprechende Studien in Zusammenarbeit mit dem Kanton zu erarbeiten.
- Zu Pt. 6: Nur wo sinnvoll und den Bedürfnissen der Anwohner und des Gewerbes entsprechend. Solche Investitionen gegenüber solchen, die einen Mehrwert für den Kanton generieren zu priorisieren. Leute kommen nicht wegen mehr oder weniger schön gestalteter Plätze nach Basel, sondern z.B. wegen unserer Hochschulen.
- Zu Pt. 7: Laut den drei Planerteams kommt dem Mobilitätsmanagement nur eine geringe Wirkung zu. Es kann deshalb nicht angehen, dass z.B. die „Grüne Welle“ für den MIV abgeschafft wird.

Verflüssigung des Verkehrs statt Stau mit laufenden Motoren verursacht weniger Emissionen. Der Umsteigeeffekt kann mit Zermürbung der Automobilisten nicht erreicht werden. Es gilt auch die Nebenwirkungen, wie z.B. aggressives nach langem Verweilen im Stau zu berücksichtigen.

4. Massnahmenplan

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung kann nur mit einer Vielzahl von Massnahmen aus unterschiedlichen Bereichen erreicht werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb gemäss Tabelle 1 im Kap. 3.1 insgesamt 31 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete vor.

Welche drei vorgeschlagenen Massnahmen leisten für Sie den **grössten** Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele (Erreichbarkeit, Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Kosteneffizienz)?

1.	Generell: Die Vorgabe mit 31 Massnahmen ist untauglich, die Befindlichkeit zu priorisieren, der Massnahmenplan ist tendenziös abgefasst. Den Stichworten folgen keine erhärteten Angaben zu den Konsequenzen – eine Schreibtischtat. Eventuell nützlich könnte sein: Angebotsverbesserungen im ÖV / Ausbau „Trinationaler Verkehrsverbund“
2.	Ausbau Osttangente und Bau Gundelitunnel
3.	Herzstück S-Bahn

Welche drei vorgeschlagenen Massnahmen leisten für Sie den **geringsten** Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele (Erreichbarkeit, Lebensqualität, Verkehrssicherheit und Kosteneffizienz)?

29.	Nicht erwähnte Massnahme: Schikane des MIV durch Baustellen, die deutlich zu lange bestehen (Nauenstrasse) oder unkoordiniert sind (Einfallsachsen von Riehen).
30.	
31.	

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

Ja

Nein

keine Meinung

Falls Ja, welche:

Verflüssigung der Verkehrsflüsse, dort wo möglich, unter gleichzeitiger Entlastung der Wohnquartiere / Quartierparkings / P&R Parkhäuser / Ausbau Ost-Tangente / Bau Gundelitunnel / Optimale Zu- und Wegfahrten von Autobahnen und Schnellstrassen in Koordination mit Baselland und

den zuständigen Gemeinden / Wiedereinführung Förderung von e-Bikes / Bessere Aufklärung der Bevölkerung über ÖV-Angebote

5. Weitergehende Massnahmen

Gemäss Kapitel 4 des Berichtes wird mit den vorgeschlagenen Massnahmen das Reduktionsziel von -10% MIV voraussichtlich erst nach 2020 erreicht. Der Regierungsrat lehnt kurzfristige, weitergehende Massnahmen ab, da die damit verbundenen negativen Auswirkungen den Nutzen der Verkehrsreduktion deutlich übersteigen. In den folgenden Fragen geht es um Ihre Haltung zu solchen weitergehenden Massnahmen.

5.1 Parkraumbewirtschaftung

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?

Ja

Nein

keine Meinung

Kommentar:

Es müssen zuerst die Ergebnisse aus der laufenden Parkraumbewirtschaftung analysiert werden, bevor neue Massnahmen beschlossen werden dürfen. Eine Absprache mit dem Umland ist unerlässlich.

5.2 Verkehrsdosierung

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?

Ja

Nein

keine Meinung

Kommentar:

Dies geht nicht, weil nicht alle MIV Benutzer die gleiche Priorität haben, in die Stadt zu fahren. Es wäre ein falsches Zeichen, wenn Basel mit seiner Grenzlage und Offenheit als erste Stadt symbolisch wieder Stadtmauern errichten würde.

5.3 Road Pricing

Soll der Regierungsrat als erste Schweizer Stadt ein Pilotprojekt für ein städtisches Road Pricing anstreben?

Ja

Nein

keine Meinung

Kommentar:

Extrem teuer, keine Erfahrungen in der Schweiz und auch vom Regierungsrat im Leitbild als nicht opportun taxiert.

6. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf des verkehrspolitischen Leitbildes und zum Massnahmenplan §13 USG?

Kommentar:

Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass dieser Fragebogen so gestaltet ist, dass die bereits feststehende Meinung des BVD bestätigt wird. Bei den Schwierigkeiten die Ziele der Volksinitiative (Gegenvorschlag) zu erreichen, muss auch die Frage erlaubt sein, ob dieser Weg der richtige ist und insbesondere muss die Machbarkeit hinterfragt werden. Dabei darf man sich nicht hinter dem Volksentscheid verstecken, es gilt, Möglichkeiten zu finden, die der Situation und den aktuellen Bedürfnissen der Stadt angepasst sind (vergleiche Masseneinwanderungsinitiative!).

Die Auswirkungen diverser Massnahmen sind nicht beschrieben oder umstritten. Es fehlt die Wissenschaftlichkeit in weiten Bereichen.

Viele der Fragen sind in der gestellten Form nicht (eindeutig) beantwortbar. Es werden auch verschiedene Ebenen miteinander verwoben.