



An den Grossen Rat

22.5139.02

BVD/P225193

Basel, 4. Mai 2022

Regierungsratsbeschluss vom 3. Mai 2022

## **Interpellation Nr. 47 von Nicole Strahm-Lavanchy betreffend Vernehmlassung «Neue Mobilitätsstrategie» - «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»**

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 27. April 2022)

“Zurzeit läuft die öffentliche Vernehmlassung zum Entwurf einer neuen Mobilitätsstrategie. Das Papier beinhaltet zahlreiche Massnahmen, welche einen Beitrag zur Erreichung einer Reihe von Wirkungszielen leisten sollen. Konkret sollen die Erreichbarkeit Basels erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert, Klimaneutralität erzielt und die Lebensqualität gesteigert werden.

Um die Wirkung der vorgeschlagenen Massnahmen hinsichtlich der Zielerreichung adäquat einschätzen zu können, ist ein klares Verständnis dieser Massnahmen zwingend. Leider werden im Massnahmenplan einzelne Massnahmen lediglich summarisch aufgelistet, obwohl sie teilweise bereits in diesem Jahr umgesetzt werden sollen. Weiterführende Erläuterungen fehlen, was eine Einschätzung der Massnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung faktisch verunmöglicht.

Aus diesem Grund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen zum besseren Verständnis der Mobilitätsstrategie:

1. Im Kapitel 3.3 (Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren) werden als Sofortmassnahmen (Umsetzung noch in diesem Jahr) 3 bis 4 Beispiele von Fahrspuraufhebungen bzw. Fahrspuraufteilungsüberprüfungen verlangt. Angesichts des kurzen Umsetzungshorizonts dürften in diesem Fall konkrete Fallbeispiele erwartet werden. Entsprechende Angaben fehlen jedoch. In welchen Strassen sollen diese Massnahmen umgesetzt werden?
2. Weiter ist als Sofortmassnahme in Kapitel 3.3 die Rede von «einfachen Durchfahrtssperren an Knoten» zur Reduktion des Durchgangsverkehrs. Was genau ist unter solchen Durchfahrtssperren zu verstehen? Wo sind sie vorgesehen?
3. Und ebenfalls in Kapitel 3.3 ist als Massnahme ab 2022, also bereits ab diesem Jahr, vorgesehen, einzelne Quartierstrassen versuchsweise autofrei zu gestalten. Welche Quartierstrassen sollen versuchsweise «autofrei» gestaltet werden? Und was ist unter «autofrei» genau zu verstehen?
4. Im Kapitel 3.4 (Stadt der kurzen Wege) wird das Ziel «Einrichtung von ca. 5 zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr» festgelegt. Der Antrag zur Errichtung einer Begegnungszone muss jedoch von Seiten der Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Strasse gestellt werden und es ist eine 2/3 Mehrheit der Haushalte vor Ort notwendig. Wie kann folglich von Seiten des Kantons eine quantitative Zielangabe vorgegeben werden?
5. Im Kapitel 3.7 (Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen) ist die Rede von einem «Konzept Verkehrlenkung Grossbasel West». Handelt es sich hierbei um einen Teil des bereits in Umsetzung

begriffenen städtischen Verkehrslenkungskonzepts, welches durch die Realisierung mehrerer Dosierungsanlagen realisiert werden soll? Oder sind in Grossbasel weitergehende Massnahmen vorgesehen? Und wenn ja, welche?

6. Ebenfalls in Kapitel 3.7 ist die Rede von einem «Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs». Dieses Konzept wird in den Erläuterungen nicht näher ausgeführt. Was ist hierunter zu verstehen?

Abschliessend wird eine Wirkungsabschätzung verschiedener Massnahmen hinsichtlich des Ziels, die Verkehrsleistung des fossilen motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu senken durchgeführt. So sollen der Ausbau der Ladestationen und die weitere Förderung der Elektromobilität zu einem Rückgang der Verkehrsleistung des fossilen MIV um 12 bis 16 Prozent, Road Pricing zu einem Rückgang von 3 bis 6 Prozent, der Ausbau des S-Bahn-Netzes um «bis zu 3 Prozent», derjenige des Tramnetzes um 1 bis «gut 2 Prozent», die Umsetzung des Teilrichtplans Velo um «bis zu 2 Prozent» und ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement um 2 bis 4 Prozent führen.

7. Aufgrund der Erläuterungen zur Wirkungsabschätzung kann die Methodik zur Quantifizierung dieser Werte nicht nachvollzogen werden. Zudem haben die Wirkungsschätzungen der einzelnen Massnahmen teilweise beträchtliche Spannweiten. Wurden die Werte nach einer spezifischen wissenschaftlichen Methodik berechnet? Oder handelt es sich letztlich um reine Schätzwerte? Mit welcher Unsicherheit sind diese Aussagen behaftet?

Nicole Strahm-Lavanchy”

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

Die Stimmbevölkerung des Kantons Basel-Stadt hat im Februar 2020 die Anpassung des Umweltschutzgesetzes beschlossen und damit ein zentrales Ziel für die kantonale Mobilitätspolitik festgelegt: Bis 2050 stellt der Kanton vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten um. In der Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» zeigt der Regierungsrat auf, wie er diesen Auftrag umsetzen will.

Die Strategie fokussiert dabei vermehrt auf die umwelt- und klimarelevanten Wirkungen der Mobilität und weniger auf einzelne Verkehrsmittel. Innerhalb der ausgewiesenen sieben Handlungsfelder werden einerseits zahlreiche bereits laufende Massnahmen fortgeführt. Andererseits umfasst die Mobilitätsstrategie neue Massnahmenbereiche, die in den kommenden Jahren begonnen, vertieft und umgesetzt werden. Daraus ergibt sich, dass zahlreiche Projekte konkret benannt, andere Massnahmen hingegen eher summarisch beschrieben sind.

Die Mobilitätsstrategie dient dem Regierungsrat als langfristig ausgerichtetes Strategieinstrument. Abhängig von nationalen und internationalen Regulierungen, vom technischen Fortschritt und von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung werden die Massnahmen fortlaufend überprüft und den Erfordernissen angepasst.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Im Kapitel 3.3 (Flächenverbrauch des Verkehrs reduzieren) werden als Sofortmassnahmen (Umsetzung noch in diesem Jahr) 3 bis 4 Beispiele von Fahrspuraufhebungen bzw. Fahrspuraufteilungsüberprüfungen verlangt. Angesichts des kurzen Umsetzungshorizonts dürften in diesem Fall konkrete Fallbeispiele erwartet werden. Entsprechende Angaben fehlen jedoch. In welchen Strassen sollen diese Massnahmen umgesetzt werden?*

In Basel-Stadt existieren kaum längere mehrspurige Richtungsfahrbahnen. Entsprechende Optimierungen der Fahrspuraufteilung kommen daher am ehesten im Bereich von Kreuzungen in Frage. Ein umgesetztes Beispiel ist in der Aeschenvorstadt Richtung Bankverein zu finden. Die frühere Linksabbiegerspur steht heute den Fahrgästen an der Haltestelle zur Verfügung. Eine bes-

sere Fahrspuraufteilung wird in der St. Jakob-Strasse, stadteinwärts beim Denkmal, in der Leonhardstrasse, bei der Kreuzung Steinengraben, und in der Solothurnerstrasse, bei der Kreuzung Dornacherstrasse, geprüft.

2. *Weiter ist als Sofortmassnahme in Kapitel 3.3 die Rede von «einfachen Durchfahrtsperren an Knoten» zur Reduktion des Durchgangsverkehrs. Was genau ist unter solchen Durchfahrtsperren zu verstehen? Wo sind sie vorgesehen?*

Mit physischen Sperren wie Pollern oder Mobiliar kann man dafür sorgen, dass ortsfremder motorisierter Verkehr nicht mehr durch die Quartierstrassen fährt. Sie dienen der Verkehrsberuhigung und können die Aufenthaltsqualität steigern. Ein umgesetztes Beispiel ist in der Hammerstrasse an der Kreuzung Bläsiring zu finden (s. Abbildung). Weitere Standorte sind derzeit noch nicht festgelegt.



3. *Und ebenfalls in Kapitel 3.3 ist als Massnahme ab 2022, also bereits ab diesem Jahr, vorgesehen, einzelne Quartierstrassen versuchsweise autofrei zu gestalten. Welche Quartierstrassen sollen versuchsweise «autofrei» gestaltet werden? Und was ist unter «autofrei» genau zu verstehen?*

Mit der verkehrsfreien Innenstadt und rund 100 Begegnungszonen verfügt Basel-Stadt über viele Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität. Dennoch prägen fliessender und ruhender Verkehr mehrheitlich den öffentlichen Stadtraum in den Quartieren. Vergleichbar mit den temporären Projekten in Zürich und Bern, sollen auch in Basel ausgewählte Strassen für Menschen autofrei erlebbar gemacht und Potenziale für eine lebenswerte Stadt aufgezeigt werden. Sie fördern aktive Bewegung, soziale Kontakte und schärfen das Bewusstsein für den Nutzen von Quartierparkings, die autofreie Strassenzüge erst ermöglichen. In autofrei gestalteten Strassenabschnitten können die Fahrzeuge der Stadtreinigung, der Rettung etc. selbstverständlich weiterhin zufahren. Die Ansätze von «autofrei erleben» werden zunächst in einem Konzept konkretisiert. Die entsprechenden Strassenabschnitte können also noch nicht benannt werden.

4. *Im Kapitel 3.4 (Stadt der kurzen Wege) wird das Ziel «Einrichtung von ca. 5 zusätzlichen Begegnungszonen pro Jahr» festgelegt. Der Antrag zur Errichtung einer Begegnungszone muss jedoch von Seiten der Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Strasse gestellt*

*werden und es ist eine 2/3 Mehrheit der Haushalte vor Ort notwendig. Wie kann folglich von Seiten des Kantons eine quantitative Zielangabe vorgegeben werden?*

Neue Begegnungszonen werden in Basel regelmässig von den Anwohnerinnen und Anwohnern gewünscht. Das Vorgehen zur Einrichtung von Begegnungszonen beruht auf der aktiven Mitwirkung der Anwohnerinnen und Anwohner. Gestützt auf die bisherigen Erfahrungen der letzten zehn Jahre geht der Regierungsrat davon aus, dass weiterhin rund fünf Begegnungszonen pro Jahr umgesetzt werden können.

5. *Im Kapitel 3.7 (Chancen von Digitalisierung und Innovation nutzen) ist die Rede von einem «Konzept Verkehrslenkung Grossbasel West». Handelt es sich hierbei um einen Teil des bereits in Umsetzung begriffenen städtischen Verkehrslenkungskonzepts, welches durch die Realisierung mehrerer Dosieranlagen realisiert werden soll? Oder sind in Grossbasel weitergehende Massnahmen vorgesehen? Und wenn ja, welche?*

Das städtische Verkehrslenkungskonzept hat der Grosse Rat 2019 beschlossen. Es wird gegenwärtig umgesetzt und beinhaltet die Einrichtung von Dosieranlagen. Für die Verkehrslenkung in Grossbasel West erstellt der Kanton Basel-Stadt gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft und den Gemeinden Allschwil und Binningen eine Vorstudie, die voraussichtlich Mitte 2023 vorliegen wird, und die Auswirkungen klären soll.

6. *Ebenfalls in Kapitel 3.7 ist die Rede von einem «Wegweisungskonzept zur besseren Lenkung des Durchgangsverkehrs». Dieses Konzept wird in den Erläuterungen nicht näher ausgeführt. Was ist hierunter zu verstehen?*

Die bestehende Wegweisung auf den Kantonsstrassen wurde 2005 erarbeitet und umgesetzt. Sie ist nicht mehr aktuell und entspricht auch nicht mehr den eidgenössischen Normen. Zudem wird die Routenwahl heute sehr stark durch elektronische Navigationssysteme beeinflusst, die in den Fahrzeugen mittlerweile zur Serienausstattung gehören. Auf Grundlage des Konzepts wird die Wegweisung aktualisiert und den heutigen Erfordernissen angepasst. Indem der Verkehr auf die Hauptachsen und Autobahnen gelenkt wird, können die innenstädtischen Verkehrswege vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

7. *Aufgrund der Erläuterungen zur Wirkungsabschätzung kann die Methodik zur Quantifizierung dieser Werte nicht nachvollzogen werden. Zudem haben die Wirkungsschätzungen der einzelnen Massnahmen teilweise beträchtliche Spannweiten. Wurden die Werte nach einer spezifischen wissenschaftlichen Methodik berechnet? Oder handelt es sich letztlich um reine Schätzwerte? Mit welcher Unsicherheit sind diese Aussagen behaftet?*

Für die Beurteilung der Wirkungen wurde ein auf Verkehrsfragen spezialisiertes Ingenieurbüro beauftragt. Das Büro hat die Werte auf Basis statistischer Grundlagen und umfassender Berechnungen ermittelt. Mit der Angabe von Spannweiten wird der Bereich aufgezeigt, in dem entsprechende Wirkungen zu erwarten sind. Die Spannweiten sind also Ausdruck der Ungenauigkeiten, die in jeder Prognose steckt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin