



Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Medienmitteilung vom 7. Mai 2010

Bericht der UVEK zur Städte-Initiative: Die Kommissionmehrheit fordert eine 5-prozentige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bis 2020

Die Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) will gesetzlich festschreiben, dass der motorisierte Individualverkehr in den nächsten zehn Jahren auf dem gesamten Strassennetz um 5 Prozent abnehmen muss. Eine Minderheit der Kommission folgt dem Gegenvorschlag der Regierung, welcher den motorisierten Individualverkehr auf dem heutigem Stand, unter Ausschluss der Hochleistungsstrassen, plafonieren will.

Die kantonale Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (Städte-Initiative) verlangt auf Basels Strassen innerhalb von zehn Jahren eine Reduktion von 20 bis 25% des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Gemäss Regierung ist dieses Anliegen in dieser Radikalität nicht ohne restriktive und wirtschaftsfeindliche Massnahmen umsetzbar. Sie schlägt vor, mit einer Anpassung des Umweltschutzgesetzes die Plafonierung des heutigen Verkehrsaufkommens auf dem Kantonsstrassennetz als Zielsetzung zu verankern. Zudem beantragt sie einen neuen Rahmenkredit „Langsamverkehr“.

Die UVEK begrüsst den von der Regierung eingeschlagenen Weg zur Umsetzung der Forderungen der Initianten grundsätzlich und geht damit einig, dass ein erzwungener Rückgang des MIV von 20 bis 25% dem Standort Basel nicht förderlich wäre.

Da der MIV auf dem Kantonsstrassennetz in den letzten Jahren leicht abgenommen hat, spricht sich eine Mehrheit der UVEK aber dafür aus, im Umweltschutzgesetz ein gleichsam minimales wie realisierbares Reduktionsziel von 5% zu verankern. Dieses Reduktionsziel soll der Regierung Zeichen sein, den Trend der gegenwärtigen Verkehrsentwicklung zu nutzen und die Verkehrsplanung in diese Richtung zu intensivieren.

Minderheit sieht Standortattraktivität in Gefahr

Auch die Kommissionsminderheit würde eine Abnahme des MIV begrüssen, hält aber eine gesetzliche Festschreibung für falsch. Mit Blick auf das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel, welches bis zum Jahr 2030 eine Zunahme des MIV um 10% prognostiziert, entspreche die von der Regierung beabsichtigte Plafonierung langfristig bereits einer Reduktion. Eine zusätzliche Reduktion solle sich aus der Verkehrsentwicklung selbst generieren. Zusätzlicher Druck würde die bisherige, sowohl umwelt- wie wirtschaftsverträgliche Verkehrsstrategie der Regierung gefährden, wäre nicht ohne behördlichen Eingriff in die individuelle Mobilität möglich und würde aufgrund der fehlenden Koordination mit dem Umland der Standortattraktivität Basels schaden.

Umstrittene Hochleistungsstrassen

Ebenfalls uneinig war sich die Kommission in der Frage, ob die in Bundeshoheit stehenden Hochleistungsstrassen auf Kantonsgebiet in das zukünftige Verkehrsmodell einbezogen werden sollen. Die Kommissionsminderheit möchte wie die Regierung die beabsichtigte Plafonierung auf das Kantonsstrassennetz beschränken, da der kantonale Einfluss auf die Gestaltung und die Verkehrszahlen der Hochleistungsstrassen sehr gering ist und eine Zunahme der Transitfahrten die kantonale Verkehrsentwicklung nicht tangieren darf, auch wenn diese nur rund 20% des Verkehrsaufkommens auf den Hochleistungsstrassen ausmachen.

Für die Kommissionsmehrheit sind aufgrund der grossen Schnittmenge (80% der Verkehrsanteile auf den Hochleistungsstrassen können dem lokalen Verkehrsaufkommen zugerechnet werden) die beiden Verkehrssysteme nicht getrennt voneinander zu betrachten. Auch sollte die Verkehrszunahme infolge zukünftiger Aus- und Neubauten von Hochleistungsstrassen mitgerechnet werden. Die Kommissionsminderheit findet demgegenüber, dass eine Verkehrszunahme auf den Hochleistungsstrassen mit der Zunahme auf den angrenzenden Strassen ausreichend abgebildet ist.

Pro und contra in Bezug auf verbindliche flankierende Massnahmen

Die UVEK geht mit der Regierung einig, dass künftige Kapazitätserweiterungen auf den Hochleistungsstrassen mit entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz verbunden sein sollen. Angrenzende Siedlungsbereiche sollen entlastet und eine Verkehrsverlagerung in Richtung Hochleistungsstrassen gefördert werden. Für die Kommissionsmehrheit darf eine Kapazitätserweiterung in keinem Fall zu einer für den Kanton relevanten Gesamterhöhung führen und muss deshalb eine entsprechende Entlastung des kantonalen Strassennetzes zur Folge haben.

Die Kommissionsminderheit möchte dagegen wie die Regierung auf flankierende Massnahmen verzichten können, wenn die Kapazitätserweiterung auf den Hochleistungsstrassen lediglich eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das Kantonsstrassennetz verhindern soll.

Weitere Auskünfte:

Michael Wüthrich, Kommissionspräsident
Telefon +41 (0)61 321 32 45 (P)
Mobile +41 (0)79 266 82 35
E-Mail mw_gruene@mac.com

Für die Minderheit:
Christian Egeler
Mobile +41 (0)76 370 05 18

Hinweis: Der Bericht der UVEK zur Städte-Initiative vom 30. April 2010 ist unter <http://www.grosserrat.bs.ch> im Internet abrufbar.