



Vernehmlassungsfragebogen Verkehrspolitisches Leitbild und Massnahmenplan §13 USG

Die Vernehmlassung zum Entwurf des verkehrspolitischen Leitbildes und des Massnahmenplans §13 USG dauert vom 5. Mai bis zum 7. Juli 2014.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme dieses Formular auf www.mobilitaet.bs.ch herunterladen und uns **elektronisch** zustellen (leitbild@bs.ch, Betreff: Vernehmlassung verkehrspolitisches Leitbild). Falls Sie das Formular lieber auf Papier bearbeiten, schicken Sie Ihre Antwort an:

Amt für Mobilität
Vernehmlassung Leitbild
Münsterplatz 11
Postfach
CH-4001 Basel

1. Ihre Angaben

Organisation / Institution: GLP Grünliberale Partei Basel-Stadt

Strasse und Nr.: Postfach

PLZ und Ort: 4001 Basel

Land: Schweiz

Kontaktpersonen Name / Vorname: Wanner, Aeneas; Wüest-Rudin, David

Kontaktperson e-mail Adresse: a.wanner@ezs.ch; david.wueest@grunliberale.ch

Ort und Datum: Basel, 9. Juli 2014

Unterschrift (für Papierversand):

Formular bis spätestens 7. Juli 2014 elektronisch oder in Papier abschicken. Vielen Dank.

2. 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, dass 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:

Die zentrale Frage ist, wie die unterschiedlichen Dimensionen gewichtet werden. Mit der wiederholten Überschreitung der Luftreinhaltewerte werden heute auf Kosten der Umwelt und Gesellschaft übermässige Mobilitätsemissionen zugelassen. Genau um diese Justierung ging es wohl dem Stimmvolk mit der Annahme der Städteinitiative bzw. deren Gegenvorschlag. Es stellt sich die Frage, warum 3.5 Jahre nach Annahme der Städteinitiative bzw. ihres Gegenvorschlags diese Vernehmlassung gemacht wird. Die Grünliberalen sehen darin und im präsentierten Leitbild verkehrspolitischen Stillstand und erachten ein schnelles, priorisiertes und unterschiedenes Umsetzen der hinlänglich bekannten Massnahmen als vordringlich und angebracht.

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:

Nur ein bedingtes „Ja“: Die Mischung muss zwar ausgewogen, aber vor allem WIRKSAM sein, damit die ökologisch und sozial nachhaltigen Verkehrsmittel ihren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen stark erhöhen können. Das vorliegende Leitbild zeigt keine wirksame Mischung.

3. 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

Lebensqualität erhöhen

Verkehrssicherheit erhöhen

Kosteneffizienz sicherstellen

Diese Gewichtung macht wenig Sinn und ist zu beliebig gewählt. Darüber hinaus kann ohne Differenzierung nach Verkehrsträgern/-mitteln keine Rangierung gemacht werden (Zum Beispiel „Erreichbarkeit“ mit Velo oder Auto oder mit beiden oder doch nur mit ÖV sichern? Verkehrssicherheit für wen?) Zudem: Sämtliche Ziele dienen der Lebensqualität. Lebensqualität ist aber ein individuell bestimmter Begriff. Beispiel: Manche erachteten es als hohe Lebensqualität, wenn sie mit dem Auto mit 60km/h durch die Innenstadt auf einen freien Parkplatz fahren könnten. Für andere wäre die damit verbundene Belastung mit Lärm, Abgasen, Unsicherheit, enger Platz etc. ein Lebensqualitätshorror.

Generell: Die Förderung der umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehrsträger Velo, ÖV und ggf. Fussverkehr sowie die Bewirtschaftung des MIV trägt insgesamt zur Erreichung aller genannten Ziele bei. Die Grünliberalen erachten mit Blick auf die Lebensqualität das Ziel der 10%-MIV-Reduktion, wie es die Basler Stimmbevölkerung beschlossen hat, als richtig und angemessen. Dieses Ziel gilt es mit ausgewogenen UND wirksamen Massnahmen stärker und direkter anzugehen.

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"/>	<input type="checkbox"/> x
Lebensqualität erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> x
Verkehrssicherheit erhöhen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> x
Kosteneffizienz sicherstellen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> x

Kommentar:

Ziele sind zu pauschal, zu allgemein, können nicht bewertet werden (siehe oben).
 Generell kann gesagt werden: Die generelle Erreichbarkeit ist bereits gut, die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch den MIV zu gross, die Verkehrssicherheit muss für das Velo stark erhöht werden (subjektives Sicherheitsgefühl wichtig, sonst gewinnt man keine Neulenker), die Kosteneffizienz ist zu verbessern.

4. 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	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliches Parkraumangebot beschränken und aktiv bewirtschaften	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fuss- und Velonetzlücken schliessen und Infrastrukturen sicher und nutzergerecht gestalten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn-, Tram- und Busangebot grenzüberschreitend ausbauen und aufeinander abstimmen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Städtischen Güterverkehr über City-Logistik Konzepte nachhaltig steuern	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Strassenräume aufwerten, sicherer gestalten und kurze Wege ermöglichen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrsnachfrage über Mobilitätsmanagement stärker beeinflussen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar:

Mit „städtischem Strassenverkehr“ ist für uns der MIV gemeint. HLS Strassen resp. Kapazitäten übergeordnetes Netz für MIV sollen höchstens gesichert, jedoch nicht ausgebaut werden. Ziel muss die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sein und die Erreichung des Reduktionsziels §13 USG.

Mit „Öffentliches Parkraumangebot“ meinen wir das Angebot für den MIV.

Mit „Verkehrsnachfrage“ ist vor allem jene des MIV gemeint, die Nachfrage nach Mobilität ist nicht per se schlecht, sie zeugt von einer dynamischen Entwicklung unserer Stadt. Die Nachfrage muss aber ökologisch nachhaltig erfüllt werden.

5. 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.	Veloförderung
2.	ÖV Ausbau / Förderung
3.	Fussgängerförderung

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

29.	Kapazitätsausbau wie z.B. Osttangente
30.	Gundelitunnel
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:

Es fehlt die Anwendung oder ggf. Priorisierung der WIRKSAMEN Massnahmen, um das Reduktionsziel MIV §13 USG zu erreichen. Die Verkehrsexperten des Departements kennen sicher die diversen Studien, die zeigen, welches die wirksamen Massnahmen sind (z.B. abgestufte Parkraumbewirtschaftung, Priorisierung Langsamverkehr auf Verkehrsfläche etc.).

6. 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.

Kommentar:

Selbstverständlich soll mit ruhiger Hand und Augenmass vorgegangen werden. Die zögerliche Haltung des Regierungsrats ist dennoch nicht gerechtfertigt und nicht verständlich. Eine ökologische und nachhaltige Abwicklung der Verkehrsströme mit reduziertem Einsatz des MIV trägt zur Attraktivität und wirtschaftlichen Prosperität von Städten bei (dafür gibt es Beispiele). Dafür braucht es Konsequenz und intelligente Lösungen. Die „negativen Auswirkungen“ werden vom Regierungsrat nicht näher spezifiziert. So bleibt intransparent, warum nicht zügiger und wirksamer in Richtung §13 USG vorgegangen wird, auch ohne kurzfristige Übersteuerung.

6.1 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:

Die Frage kann so nicht beantwortet werden. Die Grünliberalen möchten, dass sehr rasch die beschlossene Parkraumbewirtschaftung umgesetzt wird, damit Erfahrungen gemacht werden und dann gezielt die Bewirtschaftung mit klarer Lenkungswirkung ausgebaut wird (z.B. sektorielle d.h. vor allem für zentral gelegenen Parkraum Erhöhung der Preise, Reduktion der Zeit des freien Parkierens etc.). Es dauert aber viel zu lange für die Umsetzung der beschlossenen Parkraumbewirtschaftung. Der Zeithorizont „geplant bis 2016“ ist viel zu lang und zu schwammig. Er sollte zum Beispiel formuliert sein: „realisiert bis Ende 2014“ oder ähnlich. Grundsätzlich: Die Bereitstellung von subventionierten Dauer-Parkplätzen für private und gewerbliche Zwecke ist keine Staatsaufgabe. Damit werden privatwirtschaftliche Parklösungen unnötig konkurrenziert. Zudem: Die Preise müssen lenkungswirksam zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sein. Eine Pendlerparkkarte zum Beispiel ist heute günstiger als ein Jahresabo des TNW.

6.2 Verkehrsdosierung

Soll der Regierungsrat eine strikte Verkehrsdosierung an der Stadtgrenze einführen, das heisst den in die Stadt zufließenden Verkehrs mittels Lichtsignalanlagen auf das zulässige Mass begrenzen?

Ja

Nein

keine Meinung

Kommentar:

Dies sehen wir als „ultima ratio“, soll aber nicht ausgeschlossen werden.

6.3 Road Pricing

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

Ja

Nein

keine Meinung

Kommentar:

Road Pricing als Lenkungsabgabe (nicht als zweckgebundene Finanzierungsquelle)

7. Weitere Anliegen

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

Kommentar:

Gefordert ist ein zügiges und entschiedenes Umsetzen der bekannten und wirksamen Massnahmen hinsichtlich §13 USG statt weitere abstrakte Konzepte, Masterpläne, Debatten und Vernehmlassungen.

Velo:

Die Grünliberalen wollen, dass die Situation der Veloabstellplätze rasch verbessert wird, d.h. Ausbau der Kapazität/Platzzahl und Eindämmung der Fehlnutzung (Dauerparken mit seltener Nutzung), insbesondere an den beiden Bahnhöfen und in der Innenstadt. Die Kapazitätserweiterung am Bahnhof SBB wurde schon lange beschlossen aber bisher nicht realisiert.

Die Grünliberalen erwarten zudem, dass die Lücken im Veloroutennetz und im Fuss- und Wanderroutennetz rascher geschlossen werden.

Finanzen:

Finanzielle Nachhaltigkeit und Transparenz ist wichtig: Die Grünliberalen erwarten eine Konkretisierung des Kapitels „4.2 Finanzielle Auswirkungen“ (konkrete Auswirkungen und Szenarien). Die Grünliberalen würden eine entsprechende Priorisierung der staatlichen Mittelverwendung erwarten. Vor diesem Hintergrund ist es für die Ökologisierung des Verkehrs zum Beispiel ein herber Schlag, dass mit der Pensionskassensanierung auf 600 Mio. Franken Sanierungsbeiträge der Arbeitnehmer verzichtet wird. Dieses Geld wird der rot-grünen Regierung bei der Realisierung einer nachhaltigen Verkehrspolitik schmerzhaft fehlen. Politik und staatliche Massnahmen sind eben untereinander vernetzt, daher ist dem Kapitel Finanzen entsprechendes konkretes Gewicht zu geben.