



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

Nr. 05.8422.02

WSD/P058422
Basel, 3. April 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 28. März 2006

Bericht zum Planungsanzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Aufgabenfeld 6.4 "öffentlicher Verkehr" des Politikplans 2006-2009

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Dezember 2005, den nachstehenden Planungsanzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Aufgabenfeld 6.4 "öffentlicher Verkehr" des Politikplans 2006-2009 dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die politischen Ziele sind wie folgt zu ergänzen:

„Beim Modal Split im Pendlerverkehr wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs signifikant reduziert und anteilmässig zum öffentlichen Verkehr verlagert.“

Begründung:

Die vom Bundesamt für Raumentwicklung veröffentlichten Zahlen der Anteil Pendler nach Verkehrsmitteln zeigen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) für Basel eine starke Zunahme auf über 40% (1970: 32.1%; 1980: 38.6%; 1990: 34.9%; 2000: 40.6%). Dabei sind die Auswirkung der Nordtangente und die Pendler aus den Nachbarländern noch nicht berücksichtigt und es ist zu befürchten, dass damit der Anteil MIV heute tatsächlich wesentlich höher ist.

Diese Zunahme steht im krassen Gegensatz zu den Zielen der Nachhaltigkeit der Regierung (Bericht zu nachhaltigen Entwicklung Basel-Stadt 2005). Auf Seite 6 dieses Berichtes steht: „Auch bei der Luftqualität und den Treibhaus-Emissionen sind Teilerfolge zu verzeichnen, aber die Verbesserungen werden durch das wachsende Verkehrsvolumen und den erhöhten Energieverbrauch wieder abgeschwächt.“ Zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele wird auf Seite 8 die Verminderung der lokalen Emissionen in die Luft aufgeführt.

Damit die Nachhaltigkeitsziele auch umgesetzt werden, ist es deshalb nur folgerichtig diese in den politischen Zielen des Politikplans festzuhalten und dann entsprechend im ÖV-Programm einfließen zu lassen.

Michael Wüthrich, Gabi Mächler, Heidi Mück, Martina Saner, Patrizia Bernasconi, Anita Lachenmeier-Thüring, Beat Jans, Eveline Rommerskirchen, Stephan Maurer, Roland Engeler, Sibel Arslan, Urs Müller, Thomas Grossenbacher, Jörg Vitelli, Andrea Bollinger, Karin Haeberli Leugger, Beatrice Alder Finzen, Dominique König-Lüdin“

1. Stellungnahme

Der Regierungsrat berichtet zu diesem Planungsanzug wie folgt:

Der Planungsanzug bezweckt, die politischen Ziele im Aufgabenfeld 6.4 „öffentlicher Verkehr“ des Politikplans zu erweitern. Künftig sollen die politische Ziele um die Aussagen bezüglich einer Erhöhung des Modal-Split-Anteils im Pendlerverkehr zugunsten des öV ergänzt werden. Bereits im Politikplan ist das Ziel enthalten, dass das Kantonsgebiet für Einwohnerinnen und Einwohner, Pendlerinnen und Besucher auf attraktive Weise mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist.

Der Regierungsrat hält die gewünschte Erweiterung im Politikplan für sinnvoll. Allerdings ist die Verkehrsmittelwahl von vielen verschiedenen Faktoren abhängig wie bspw. der Verfügbarkeit eines Autos bzw. eines öV-Abonnements, der Siedlungsstruktur in der Agglomeration (also ausserhalb des Stadtkantons), der Strasseninfrastruktur und dem öV-Angebot dort usw. Der Regierungsrat kann aufgrund der vielfältigen Verflechtungen zu anderen Kantonen und dem Ausland im Kanton Basel Stadt das beschriebene Ziel nicht alleine erreichen. Er ist hierbei auf die Zusammenarbeit mit den benachbarten Partnern angewiesen.

Die gewünschte Ergänzung der Ziele im Politikplan entspricht daher eher einem politischen Signal.

1.1 Begründung

Diese Haltung begründet der Regierungsrat wie folgt:

Der im Planungsanzug erwähnte Anteil von 40% der Pendlerinnen und Pendler, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzen, bedarf einer genaueren Betrachtung:

- Der Begriff „Pendler“ beschreibt diejenigen Personen, die 15 Jahre und älter sind, die erwerbstätig sind und die ihren Wohnort verlassen, um in derselben oder in einer anderen Gemeinde ihren Arbeitsplatz aufzusuchen, Zupendler aus dem Ausland sind nicht berücksichtigt.¹
- Wird der Modal-Split-Anteil im Pendlerverkehr in den neun grössten Agglomerationen der Schweiz verglichen, weist nur noch Bern einen geringeren Anteil Pendler auf, die den MIV nutzen. Die nachfolgende Graphik zeigt den Vergleich.

¹ Vgl. Eidgenössische Volkszählung 2000, Pendlermobilität in der Schweiz, S. 15

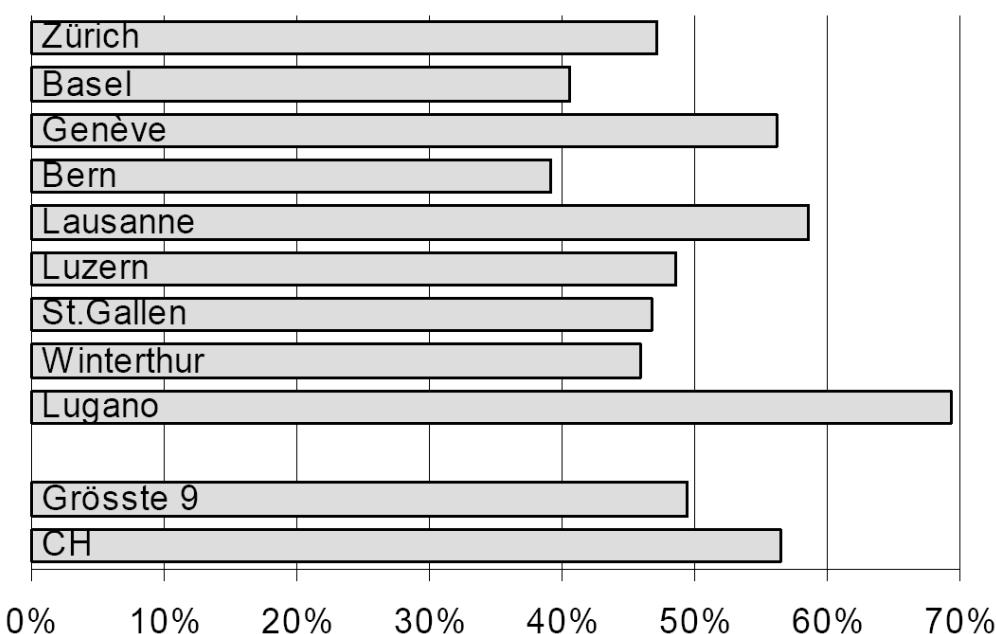


Abbildung 1 Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den Pendlerwegen nach Wohnort, 2000

- Wird die Veränderung des MIV-Anteils beim Pendlerverkehr im Zeitraum von 1970 bis 2000 betrachtet, ergibt sich für den Raum Basel eine Erhöhung um 8,5 Prozentpunkte. Auch diese Veränderung ist im Vergleich der neun grössten Agglomerationen die Geringste! Bei der Betrachtung dieser Entwicklung darf nicht vergessen werden, dass sich der Motorisierungsgrad in den letzten 30 Jahren mehr als verdoppelt hat. Der Motorisierungsgrad der Agglomerationen Basel und Bern ist mit ca. 450 Personenwagen pro 1000 Einwohner im Vergleich der neuen grössten Agglomerationen als niedrig einzustufen.² Bern und Basel weisen im Agglomerations-Benchmark auch einen überdurchschnittlichen hohen Anteil des Fussgänger- und Veloverkehrs auf und erreichen jeweils relativ hohe öV-Anteile.³ Dies kommt dem geforderten Nachhaltigkeitsziel sehr entgegen.
- Wird nicht die Agglomeration Basel sondern der Kanton Basel Stadt betrachtet, sieht der Modal-Split-Anteil der Pendlerinnen und Pendler noch besser aus: Lediglich 25% der im Kanton Basel Stadt wohnhaften Pendlerinnen und Pendler fahren mit dem Auto zur Arbeit. Der ÖV-Anteil ist in den Kantonen Zürich und Basel-Stadt (37% der Wegpendler) am höchsten. Ein leistungsfähiges, attraktives ÖV-Nahverkehrsnetz und eine gute Bahnerschliessung über die Region hinaus dürften die Gründe für den hohen Anteil sein.⁴ Nachstehende Graphik zeigt die Verkehrsmittelwahl nach Wohnkanton (2000):

² Der Gesamtschweizerische Durchschnitt liegt bei 500 Personenwagen pro 1000 Einwohnern, vgl. Bundesamt für Raumentwicklung, Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum, 11. November 2004

³ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung, Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum, 11. November 2004

⁴ Vgl. Eidgenössische Volkszählung 2000, Pendlermobilität in der Schweiz, S. 44

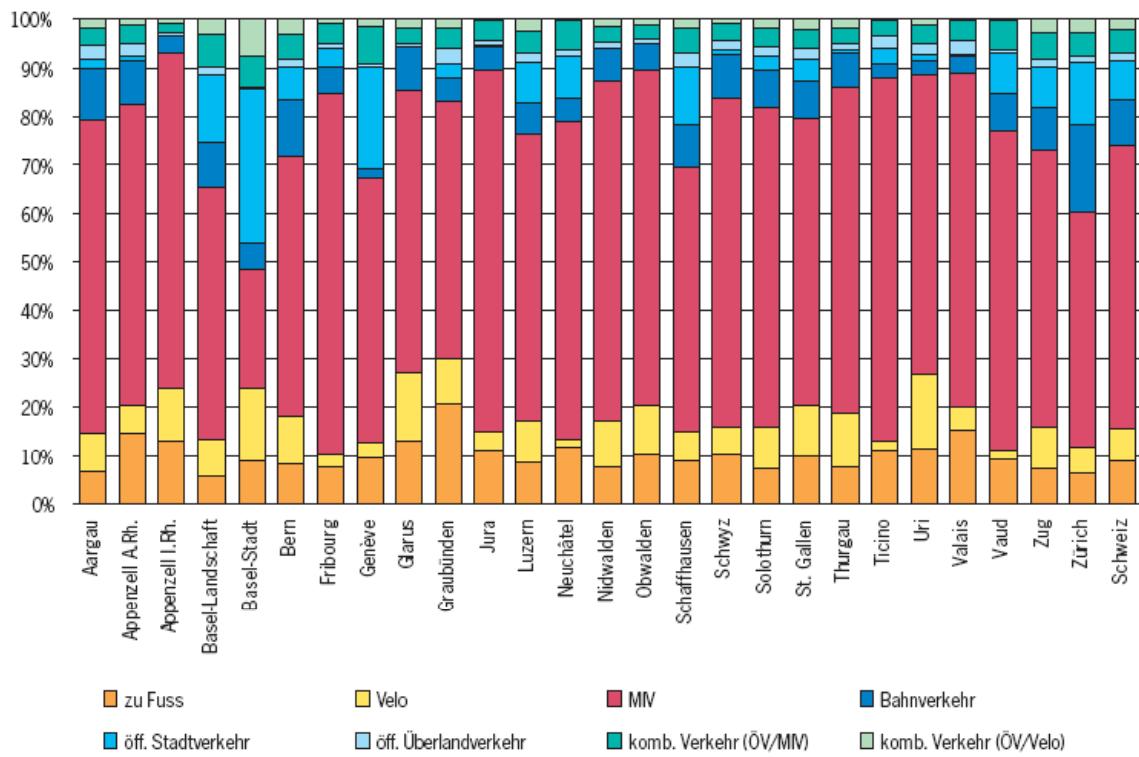


Abbildung 2 Verkehrsmittelwahl nach Wohnkanton 2000

Diesen überaus hohen Anteil öV-Nutzender im Kanton Basel-Stadt gilt es zu halten. Eine weitere Steigerung dürfte kaum möglich sein.

- Wird die Verkehrsmittelnutzung nicht nur auf die Pendler bezogen, weist die Agglomeration Basel mit 28,2 % für den MIV den geringsten Wert im Vergleich der fünf grössten Agglomerationen auf. Das Velo ist mit 8,5 % in Basel von überdurchschnittlicher Bedeutung.⁵

Vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr ist das Potential für eine Verlagerung vom MIV auf den öV allerdings erheblich. Bei der Bevölkerungsbefragung 2005 gaben 69,3 % der Befragten an, dass sie für ihre Aktivitäten im Dreiland das Auto benutzen. Die öffentlichen Verkehrsmittel kommen auf immerhin 15,2 % und der Fussgänger- und Veloverkehr liegt bei 12,6 %. Der hohe Anteil an Einkaufsverkehr über die Grenze lässt allerdings vermuten, dass sich der kleinräumige Grenzverkehr nur zum Teil verlagern lässt. Durch einen Ausbau des grenznahen öffentlichen Verkehrsangebotes sollte sich der Modal-Split im grenzüberschreitenden Einkaufsverkehr aber dennoch erhöhen lassen.⁶ Um diesen auch im Pendlerbereich weiter zu verbessern, ist im öV-Programm die Ausdehnung des Tramnetzes über die Kantons/Landesgrenzen als wichtiges strategisches Entwicklungsziel definiert. Die politischen Vorbereitungsgespräche haben bereits begonnen.

⁵ Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik, Mobilität in der Schweiz, S. 66

⁶ Vgl. Bevölkerungsbefragung 2005

In der Nordwestschweiz, wie fast überall in Europa, werden die Pendlerströme zunehmend eine netzartige Struktur aufweisen und sich weniger stark auf die grossen Hauptverkehrsachsen konzentrieren. Damit sind verkehrstechnische Probleme verbunden: Kleinere Ströme wie Querverbindungen innerhalb der ländlichen Peripherie sind mit dem öffentlichen Verkehr nur schwer zu bewältigen, was viele Pendlerinnen und Pendler zur Benutzung des eigenen Fahrzeugs zwingt. Andererseits kann die räumliche Streuung von Arbeitsstätten auch bedeuten, dass Wohnen und Arbeiten für viele wieder näher zusammenrücken und zahlreiche Pendlerfahrten wegfallen oder sich verkürzen.⁷

Selbstverständlich ist der Regierungsrat derzeit schon bestrebt, den Modal-Split Anteil zu Gunsten des öV zu verbessern. Die im öV-Progamm beschriebenen strategischen Ziele dienen dazu, den guten Standard des öV zu halten und wo es möglich ist, weiter zu verbessern:

- Ausdehnung des städtischen Tramnetzes in die Agglomerationen, vor allem grenzüberschreitender Ausbau des Tramnetzes
- Erschliessung neuer Gebiete im Kanton BS
- Ausbau der Regio-S-Bahn und deren Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz
- Verstetigung und Verkürzung der Fahrzeiten im städtischen Netz
- Weiterentwicklung der Fahrgastinformation
- Weiterentwicklung des Tarifverbundes

Indirekt dienen all diese Ansätze dazu, die im Planungsanzug beschriebene Wirkung zu erzielen.

Die Verbesserung bzw. die Beibehaltung des Modal-Split-Anteils ist in Form eines Indikators in das öV-Globalbudget eingeflossen. Dieser Indikator (Anteil öV-Fahrten bzw. komb. Fahrten LV/öV an allen motorisierten Fahrten gem. Bevölkerungsbefragung BS) ist jedoch auf die Wohnbevölkerung von Basel Stadt gerichtet und bezieht sich nicht nur auf den Pendlerverkehr. Im kommenden öV-Programm wird darüber berichtet, wie sich die Indikatoren entwickelt haben (Erfolgskontrolle). Inwieweit neue Indikatoren aufgenommen werden, muss der Regierungsrat prüfen.

1.2 Fazit

Wie oben dargelegt weist der Kanton Basel-Stadt einen sehr guten Modal-Split-Anteil⁸ zu gunsten des öV auf. Auch bei der Betrachtung im Agglomerationsvergleich schneidet Basel sehr gut ab. Dennoch ist hier das Potential für eine Verlagerung vom MIV auf den öV noch sehr gross. Da der Freizeitverkehr heute schweizweit mehr als 60 % der zurückgelegten Personenkilometer ausmacht⁹ ist eine Fokussierung nur auf den Pendlerverkehr nicht angebracht. Um auch den beschränkten Einflussmöglichkeiten des Kantons im Agglomerations-

⁷ Vgl. Statistisches Amt des Kantons Basel Stadt, Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsdynamik der Nordwestschweiz, 2001

⁸ Gemäss Bevölkerungsbefragung 2005 legen 86 % der Befragten die täglichen Wegstrecken mit unmotorisierten oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.

⁹ Vgl. ETH-UNS Fallstudie 2003, Mobilität und zukunftsähnige Stadtentwicklung-Freizeit in der Stadt Basel, Februar 2004

bereich Rechung zu tragen, wird der Regierungsrat das bisherige Ziel („Das Kantonsgebiet ist für Einwohnerinnen und Einwohner, Pendlerinnen und Besucher auf attraktive Weise mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar“) um eine im Sinn des Anliegens des Planungsanzugs gewählte Formulierung (Aufgabenfeld 6.4) ergänzen:

2. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Michael Wüthrich und Konsorten betreffend Aufgabenfeld 6.4 "öffentlicher Verkehr" des Politikplans 2006-2009 als erlebtigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Barbara Schneider
Präsidentin

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber