

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 Verkehrslenkung 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