

Ein Gesamtverkehrsmodell GVM bildet das wahrscheinliche Verkehrsgeschehen eines Raumes der nahen bis mittelfristigen Zukunft ab. Es bildet den Raum in Zonen sowie das Verkehrsnetz vereinfacht ab und zeigt an, wo in Zukunft wie viel Verkehrsaufkommen stattfinden wird. Es ist eine wichtige Grundlage in der Planung und Gestaltung des Verkehrs und in Konsequenz des öffentlichen Raums. Wird z.B. eine grosse Menge Autoverkehr auf einer bestimmten Strasse erwartet, wird diese entsprechend grosszügig ausgebaut. Eine Gefahr bestand bisher darin, dass ein grosses Verkehrswachstum prognostiziert wurde, entsprechend dieser Erwartung hat man die Verkehrswege vorab grosszügig ausgebaut, was in Konsequenz auch das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen angelockt hat («predict and provide»).

In letzter Zeit wird den Modellparametern vermehrt Beachtung geschenkt. Das GVM Zürich, das kürzlich aktualisiert wurde, arbeitet beispielsweise mit Szenarien pro Zeithorizont, die auch verkehrswachstum-dämpfende Grössen umfassen. Auch die Verkehrsperspektiven des Bundes arbeiten mit Szenarien ([link](#)). Der Verkehrsindex Basel-Stadt ([link](#)) zeigt seit über zehn Jahren eine substantielle Verlagerung weg vom MIV hin zum Velo. Der Regierungsrat BS hat im September 2023 die behördenverbindliche Klimaschutzstrategie (Teil 1) publiziert ([link](#)). Das. Das behördenverbindliche Umsetzungsziel M6 verlangt bis 2037 eine Reduktion der Verkehrsleistung im MIV auf Kantons-/Gemeindestrassen von einem Drittel und auf Nationalstrassen von einem Sechstel.

Vor dem Hintergrund dieser Vorbemerkungen bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen im Hinblick einer allfälligen Aktualisierung des heute verwendeten aus dem Jahr 2019 stammenden GVM Basel.

1. Bildet dieses GVM alle vier Modi Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und MIV ab?
2. Bildet dieses Modell (u.a) den behördenverbindlichen Zielzustand einer MIV-Reduktion gemäss Klimaschutzstrategie BS ab?
3. Integriert dieses Modell den in den letzten Jahren ausgeprägten Modalshift in Basel?
4. Wird bei Verkehrsprojekten und im planerischen Alltag im Kanton Basel-Stadt von zukünftigen Verkehrsaufkommen je Modus gemäss den hier gemachten Ausführungen ausgegangen?
5. Wenn nein unter 4., mit welcher Begründung wird davon abgewichen?
6. Wie wird verhindert, in die Falle von «predict and provide» zu tappen?

Raphael Fuhrer