



An den Grossen Rat

24.5311.02

BVD/P245311

Basel, 25. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

Schriftliche Anfrage Leoni Bolz betreffend nachhaltigem Verkehr in der Stadt Basel

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Leoni Bolz dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Die Stadt Basel kämpft zeitweise mit einem hohen Verkehrsaufkommen, das nicht nur die Mobilität beeinträchtigt, sondern auch die Lebensqualität durch Lärm und schlechte Luftqualität negativ beeinflusst. Angesichts dieser Herausforderungen ist es wichtig, über Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung nachzudenken und nicht etwa die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Mit dem Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2037 ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unerlässlich. Die Erreichung dieser Ziele muss auch tatsächlich angestrebt werden. Eine Möglichkeit besteht darin, den Pendelverkehr in die Stadt einzuschränken und die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) auszuweiten. Alternativen wie die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern, die Förderung des Fahrradverkehrs und die Schaffung von Anreizen für die Nutzung von Sharing-Diensten könnten ebenfalls dazu beitragen, die Verkehrssituation zu verbessern. Der Verkehrssektor ist heute im Kanton Basel-Stadt für 23% der CO2-Emissionen verantwortlich (2020, kantonale Energiestatistik), wobei die absoluten Emissionen nicht gesunken sind. Ein Großteil dieser Emissionen fällt auf den motorisierten Individualverkehr zurück, von dem ca. 70% aus nicht städtischem Verkehr besteht (Mobilitätsstrategie, S.21- 24). Im Mobilitätskonzept des Kantons Basel-Stadt wird betont, dass zur Verbesserung der Erschließung des Kantons mit kollektiven Mobilitätsangeboten Maßnahmen ergriffen werden müssen. Dazu gehören der kontinuierliche Ausbau der Infrastruktur und Angebote des öffentlichen Verkehrs, die Entwicklung kundenfreundlicherer Tarife und die Verkürzung der Fahrzeiten. Auch weitere Angebote zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen fallen in dieses Handlungsfeld. Nun ist es zwar so, dass Basel-Stadt beim «Shared mobility Ranking» bei den Bike- und E-Scooter Netz punktet. Beim Car-Sharing liegt Basel schweizweit jedoch nur auf Platz 18. Die ÖV-Tarife sind zwar für U25 auf Druck einer Initiative reduziert worden. Bei Ü25 bleiben sie weiterhin sehr hoch. Auch der Mobilitätsfond unterstützt Projekte, die eine umweltfreundliche Mobilität fördern. Ein Pilotprojekt, das bei Verzicht auf das Auto Zugang zu kostenlosem öffentlichem Verkehr und Sharing-Angeboten ermöglicht, soll beispielsweise den Umstieg auf den ÖV fördern. Diese Fortschritte sind jedoch häufig nicht aktiv vom Kanton angestossen worden und beheben nicht das Problem des Pendelverkehrs. Das Jobticket hingegen ist ein gutes Instrument, welches Mitarbeitenden ein reduziertes U-Abo ermöglicht. Jedoch gilt dies nur für Unternehmen mit mindestens 100 Mitarbeitenden und die administrativen Hürden sind zum Teil noch gross. In diesem Sinne dankt die Anfragestellerin der Regierung für die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wenn das nationale Gesetz bezüglich Mobility Pricing vorliegt, gedenkt der Regierungsrat an der «Basel Flow Taxe» festzuhalten?
2. Könnte das Jobticket unabhängig von der Unternehmensgrösse und administrativ einfacher abgegeben werden?
3. Kann ein langfristiger z.B. jährlicher E-bikebeitrag für Pendler:innen aus dem Umland oder andere Angebote bei Verzicht auf das Auto angeboten werden?
4. Wie steht die Regierung zu Zonen oder Quartierstrassen (exkl. Durchgangsstrassen), die nur für die Basel-Städtische Bevölkerung zur Benutzung erlaubt wären, um Lärm- und Schadstoffemissionen des motorisierten Pendelverkehrs zu reduzieren?
5. Wie steht die Regierung zu einer Plakette, welche nur schadstoffarme ausserkantonal gemeldete Autos in die Stadt lässt?
6. Welche Pläne sind in Vorbereitung, um die Kapazität des auswärtigen motorisierten Pendelverkehrs einzuschränken, da er einen so grossen Anteil am städtischen MIV hat (abgesehen von Lichtsignal-Steuerungen)?
7. Welche Massnahmen, insbesondere monetäre Massnahmen sind angedacht (Preisreduktion), um den ÖV zu stärken und so Menschen vom MIV auf den ÖV zu verlagern?
8. Was wird unternommen um Auto - Sharingkonzepte noch stärker zu unterstützen (abgesehen von 200 Parkplätzen)?
9. Was wird zukünftig unternommen, um die Zulieferungen der Geschäfte in die Stadt zu bündeln und damit im Sinne einer intelligenten City-Logistik zu reduzieren?
10. In welcher der genannten Massnahmen sieht das Amt für Mobilität am meisten Potential, um den motorisierten Pendelverkehr zu reduzieren?

Leoni Bolz

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» vom Januar 2023 hält die Verkehrspolitik des Regierungsrates und die geplanten Massnahmen für den Zeithorizont 2022 bis 2027 fest. Mit dem Aktionsplan zur Klimaschutzstrategie wird der Regierungsrat noch in diesem Herbst ergänzende Massnahmen beschliessen. Eine umfassende Berichterstattung über den Stand der Umsetzung und der Zielerreichung der Mobilitätsstrategie ist für das Jahr 2027 geplant. Dieser Vergleich wird zeigen, ob das Massnahmenportfolio genügt oder ob weitere Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr notwendig sind.

1. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wenn das nationale Gesetz bezüglich Mobility Pricing vorliegt, gedenkt der Regierungsrat an der «Basel Flow Taxe» festzuhalten?*

Grundsätzlich ist der Regierungsrat nach wie vor überzeugt, dass die «Basel Flow Taxe» eine zweckmässige Massnahme wäre. Ob sich diese Massnahme auf der Basis des geplanten nationalen Gesetzes für Pilotversuche im Bereich Mobility Pricing umsetzen lässt, hängt vom Inhalt des Gesetzes ab und wird geprüft, sobald dieses vorliegt – voraussichtlich im Laufe des Jahres 2025.

2. *Könnte das Jobticket unabhängig von der Unternehmensgrösse und administrativ einfacher abgegeben werden?*

Das Jobticket ist ein Produkt des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW), dessen Trägerschaft neben dem Kanton Basel-Stadt weitere Kantone angehören, und liegt in dessen Verantwortung. Die Unternehmen verhandeln den Bezug von Jobtickets direkt mit dem TNW. Es liegt jedoch auch im Interesse des TNW, das Jobticket stetig zu verbessern, so dass es nachgefragt ist.

3. *Kann ein langfristiger z.B. jährlicher E-bikebeitrag für Pendler:innen aus dem Umland oder andere Angebote bei Verzicht auf das Auto angeboten werden?*

Grundsätzlich soll der Verkehr seine Kosten decken. Eine dauerhafte, direkte Subventionierung von Einwohnerinnen und Einwohnern aus der Agglomeration, die mit dem Velo zur Arbeit fahren, ist keine Staatsaufgabe. Im Rahmen eines Mobilitätsmanagementkonzepts macht es aber durchaus Sinn, dass Unternehmen ihre velofahrenden Pendlerinnen und Pendler unterstützen, was einige Unternehmen zum Beispiel mit einem Mobilitätsbonus bereits tun.

4. *Wie steht die Regierung zu Zonen oder Quartierstrassen (exkl. Durchgangsstrassen), die nur für die Basel-Städtische Bevölkerung zur Benutzung erlaubt wären, um Lärm- und Schadstoffemissionen des motorisierten Pendelverkehrs zu reduzieren?*

Das Strassenverkehrsgesetz des Bundes lässt eine solche Massnahmen nicht zu. Die Massnahme wäre auch nicht sinnvoll umsetzbar. Es gibt auch für auswärtige Autofahrende gute Gründe, in Basler Quartierstrassen unterwegs zu sein (z.B. Handwerker aus der Agglomeration, Liefern/Abholen von Waren, Besuch von Anwohnenden).

Der Regierungsrat ist sich aber bewusst, dass der Pendlerverkehr auf einigen Strassenzügen eine erhebliche Belastung darstellt. Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde das Parkieren im Strassenraum für Pendlerinnen und Pendler bereits stark erschwert. Derzeit liegt die Nachfrage bei etwa 400 Pendlerparkkarten. Auch mit dem Mobilitätsfonds (früher Pendlerfonds) werden Projekte wie Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen in der Agglomeration mitfinanziert, die für weniger Pendlerverkehr sorgen.

5. *Wie steht die Regierung zu einer Plakette, welche nur schadstoffarme ausserkantonal gemeldete Autos in die Stadt lässt?*

Das Strassenverkehrsgesetz des Bundes lässt eine solche Massnahme nicht zu. Sie wäre auch nicht zweckmäßig, weil auch im Kanton zugelassene Autos möglichst schadstoffarm unterwegs sein sollen. Der Regierungsrat setzt sich – unter anderem mit dem Vorsitz im Vorstand der Städtekonferenz Mobilität – in Bern dafür ein, dass das Bundesrecht eine stadtverträgliche Verkehrspolitik zulässt und zum Beispiel Umweltzonen erlaubt werden.

6. *Welche Pläne sind in Vorbereitung, um die Kapazität des auswärtigen motorisierten Pendelverkehrs einzuschränken, da er einen so grossen Anteil am städtischen MIV hat (abgesehen von Lichtsignal-Steuerungen)?*

Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung (2012-2016) hat der Regierungsrat dafür gesorgt, dass der motorisierte Pendlerverkehr nur unter sehr restriktiven Bedingungen im öffentlichen Strassenraum parkieren kann. Per Ende 2022 waren denn auch nur 431 Pendlerparkkarten im Umlauf. Der Regierungsrat möchte den motorisierten Individualverkehr generell reduzieren. Spezifische Massnahmen gegen auswärtige Autofahrerinnen und Autofahrer sind nicht sinnvoll (s. Antwort 4) und nicht geplant. Zudem ist die Erreichbarkeit des Kantons ein wichtiger Standortfaktor. Eine Verbesserung der ÖV-Verbindungen ins Umland und ein attraktives Netz an Velovorzugsrouten leisten daher einen wichtigen und zielführenderen Beitrag, den Anteil des MIV im Pendlerverkehr zu reduzieren.

7. *Welche Massnahmen, insbesondere monetäre Massnahmen sind angedacht (Preisreduktion), um den ÖV zu stärken und so Menschen vom MIV auf den ÖV zu verlagern?*

Der öffentliche Verkehr wird durch Bund, Kantone und Gemeinden bestellt und subventioniert. Das Angebot im Raum Basel ist attraktiv, in vielen Punkten aber verbesserungswürdig. In der Nordwestschweiz wird jedes verkauftes U-Abo zudem zusätzlich mit 25 Franken pro Monat subventioniert. Jugendliche mit Wohnsitz im Kanton Basel-Stadt erhalten das Jahres-U-Abo seit April dieses

Jahres nochmals zusätzlich vergünstigt für 365 Franken, d.h. für einen Franken pro Tag. Im schweizweiten Vergleich sind die Preise für den ÖV damit vor allem für regelmässige Fahrten über längere Strecken ausgesprochen günstig. Weitere monetäre Massnahmen sind aktuell nicht geplant.

8. *Was wird unternommen um Auto - Sharingkonzepte noch stärker zu unterstützen (abgesehen von 200 Parkplätzen)?*

Das Kontingent von 200 Parkplätzen im öffentlichen Raum ist noch nicht ausgeschöpft. Es hat aber bereits dazu geführt, dass neue Auto-Sharinganbieter ihr Geschäftsgebiet auf Basel ausgeweitet haben.

Der Kanton hat im 2022 im Rahmen der sogenannten Sharing-Days nicht nur Auto-, sondern auch andere Sharingkonzepte zum Ausprobieren angeboten. Er hat zudem gemeinsam mit Mobility ein kostenloses Testabo angeboten. Die für 2025 geplante Mobilitäts-Challenge dient unter anderem auch dazu, Sharingkonzepte bekannt zu machen. Auch die jährliche Mobilitätswoche Basel Dreiland wird von Sharing-Anbietenden genutzt, ihre Angebote bekannt zu machen.

9. *Was wird zukünftig unternommen, um die Zulieferungen der Geschäfte in die Stadt zu bündeln und damit im Sinne einer intelligenten City-Logistik zu reduzieren?*

Der Kanton hat gemeinsam mit der SBB einen Hub für Güterumschlag auf dem Güterbahnhof Wolf errichtet. An diesem Standort haben Logistikunternehmen die Möglichkeit erhalten, Sendungen am Stadtrand vor dem Weitertransport in die Stadt auf kleinere und umweltfreundliche Fahrzeuge umzuladen. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Güterumschlagsfunktion langfristig an diesem Standort bewahrt wird. Darüber hinaus gelten in der Innenstadt spezielle Güterumschlagszeiten. Der Güterumschlag findet folglich zu diesen Zeiten bereits gebündelt statt.

10. *In welcher der genannten Massnahmen sieht das Amt für Mobilität am meisten Potential, um den motorisierten Pendelverkehr zu reduzieren?*

Von den oben abgefragten Massnahmen hätte die Basel Flow Taxe – je nach künftiger Tarifhöhe – die grösste Reduktionswirkung auf den motorisierten Individualverkehr. Mindestens so wichtig ist aber eine wirkungsvolle Parkraumbewirtschaftung (inklusive einer genügenden Kontrolldichte), eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr, attraktive und sichere Strassen für den Fuss- und Veloverkehr sowie der geplante Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin