

Medienmitteilung, 25. Juni 2015

Kontakt: Philippe Koch, Geschäftsleiter umverkehR, 078 663 35 46, pkoch@umverkehr.ch

--

Negation als Strategie – aber mit kleinem Lichtblick

Die Basler Stimmberechtigten haben vor knapp 5 Jahren dem Gegenvorschlag zur Städte-Initiative und damit der Reduktion des Autoverkehrs um 10 Prozent bis 2020 zugestimmt. Im Anschluss hat der Regierungsrat einen Strategieprozess in Gang gebracht, dessen Resultat nach knapp 5 Jahren in Form des verkehrspolitischen Leitbilds (VL) endlich vorliegt. umverkehR ist vom Ergebnis einerseits schwer enttäuscht. Andererseits: Mit dem Fokus auf den Flächenbedarf unterschiedlicher Verkehrsmittel (Seite 6) wird im VL eine Bezugsgrösse eingeführt, die für den planerischen und politischen Alltag in Basel zukunftsweisend sein kann.

Von der Strategie zur Negation

Ein halbes Jahr nach dem Ja zum Gegenvorschlag zur Städte-Initiative sagte RR Hans-Peter Wessels gegenüber der BaZ (22.6.2012): „Die Basler Stimmbevölkerung hat uns den Auftrag gegeben die Verkehrsmenge innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozent zu reduzieren – diesem Auftrag versuchen wir mit allen Mitteln gerecht zu werden. [...] Ich bin zuversichtlich, dass wir reüssieren.“

Nun ist klar: Den Auftrag der Basler Stimmbevölkerung will der Regierungsrat doch nicht erfüllen. Dabei liess sich der Strategieprozess gut an: Drei Expertenteams hatten sich mit der Frage beschäftigt, ob und wie der Autoverkehr um 10 Prozent reduziert werden kann. Die Antworten waren eindeutig: Ja, es geht und zwar mit wirkungsvollen Push-Massnahmen. Diese Massnahmen wurden von Expertenteams zuhanden des Regierungsrates vorgeschlagen und hätten in der regierungsrätlichen Strategie prioritär eingehen soll. Doch aus dem angestrebten „Strategiepapier zur Umsetzung von §13 USG“ (Vernehmlassungsentwurf VL, März 2014) ist eine Darstellung „der basel-städtischen Verkehrspolitik [...] mit Programmcharakter“ geworden (VL, Juni 2015). Der Gegenvorschlag zur Städte-Initiative wird im VL kaum erwähnt und das vom Volk abgesegnete Ziel einer Autoreduktion schlicht negiert.

Lichtblick

Mit dem Flächenbedarf unterschiedlicher Verkehrsmittel legt der Regierungsrat einen zukunftsweisenden Fokus im VL. Richtig stellt er fest, dass Autos nicht nur die Umwelt stärker belasten, sondern auch im dichten städtischen Raum hochgradig ineffizient sind. Philippe Koch (Geschäftsleiter umverkehR): „Die räumliche Verdichtung verlangt auch nach einer Verdichtung des Verkehrs, und das ist nicht möglich, wenn der Strassenraum in den Stosszeiten hauptsächlich für Autos reserviert ist, die durchschnittlich von nur 1,1 Personen besetzt sind.“ Eine konsequente Förderung von Fuss- und Veloverkehr und des ÖV ist die notwendige Antwort auf diese Entwicklung und der einzige Garant, dass die Lebensqualität in Basel erhalten bleibt.