

## «Demokratie» der Selbstgerechten



Verschiedene Urnenentscheide in Bund und Kantonen, aber auch Resultate zu Initiativen zeigen beim motorisierten Individualverkehr (MotIV) ganz

klar auf, was die Stimmbevölkerung – der Souverän – von seiner Exekutive will: pragmatische Lösungen zu unbestreitbaren Verkehrsproblemen.

Wenn ich allerdings die steigende Zahl von Entscheidungen und insbesondere von politischen Konzepten Revue passieren lasse, die vom Bund und auch von unseren Kantonen in den letzten zwei Jahren ausschliesslich gegen den MotIV erlassen worden sind, dann frage ich mich, ob diese Exekutivbehörden nicht nur auf einem Auge blind, sondern auch auf einem Ohr stocktaub sind.

Beispiele? Die unglaublichen Kapriolen mit dem Schwerverkehr am Gotthard, der mit dem scheinheiligen Moralanspruch «Sicherheit» seit Monaten gnadenlos gestaut wird. Oder das neueste Verdikt von Bundesrat Leuenberger, dem mit «Vision Zero» plötzlich der vergleichsweise geringe Anteil der Unfallopfer im Strassenverkehr zum dringlichsten Anliegen erwachsen ist, währenddem die siebenfach höheren Unfallopferzahlen ausserhalb des MotIV den Bundesrat zu keinen Gegenmassnahmen bewegen können.

In Basel-Stadt liegt endlich der Verkehrsplan gedruckt und gebunden vor. An der von Anfang an mit einem moralinsauren Anspruch manifestierten Verdammung des MotIV hat sich nicht das geringste verbessert. Der unerbittliche Wille, einen Grossteil der Bevölkerung nach eigenem politischen Gusto umerziehen zu wollen, ist durchgesetzt worden. Nicht sein kann, was nicht sein darf!

Mit Verlaub: Eine solche politische Einstellung muss als «Demokratie» bezeichnet werden – als «Demokratie der Selbstgerechten» quasi.

Bruno Mazzotti  
Präsident Verkehrsliga beider Basel



«Vision Zero» heisst: noch mehr ungerechtfertigte Einschränkungen und Repressionen ausschliesslich gegen den motorisierten Individualverkehr.

Ende August bringt Moritz Leuenberger endlich die «Katze ans Tageslicht»:

## «Vision Zero»: Knüppel aus dem Sack

Die Gerüchteküche brodelt in Privatverkehrskreisen schon lange: Der neueste Ukas aus dem Bundeshaus – konkret vom UVEK – heisst: «Null Tote – null Schwerverletzte» im Strassenverkehr. Und dies unter dem verführerischen Oberbegriff «Vision Zero». Aus vereinzelt undichten Ritzen der UVEK-Dunkelkammer weiss man heute, dass mit einer Vielzahl von gesetzgeberischen und technischen Massnahmen – sie bauen in erster Linie auf rüder Repression oder aber auf teurer Überwachungstechnik auf – ein letztlich illusorisches Ziel verfolgt werden soll. Was ist aus genereller politischer, aber auch grundsätzlicher verkehrspsychologischer Sicht von «Vision Zero» zu halten? Nationalrat Hans Rudolf Gysin fasst zusammen:

«Kein Staat ist legitimiert, Todesopfer im Strassenverkehr einfach in Kauf zu nehmen»: Etwa mit dieser Übungsanlage soll Bundesrat Moritz Leuenberger im Mai 2000 dem ASTRA den Auftrag erteilt haben, eine neue eigentliche «Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik» zu formulieren. Fernziel müsse «Vision Zero» sein: «null Tote – null Schwerverletzte» im Strassenverkehr. So jedenfalls ist es der Sonntagszeitung vom 11. August zu entnehmen.

### Einäugige Vision

Dieser Marschbefehl Leuenbergers wird zunächst die Statistiker erstaunen. Nachdem der Strassenverkehr Mitte der 70er Jahre den traurigen Rekord



Von Nationalrat  
Hans Rudolf Gysin,  
Vorstandsmitglied  
Verkehrsliga

von knapp 1700 Verkehrstoten bei 1,66 Mio. Motorfahrzeugen zu verzeichnen hatte, sank in der Folge – dank einer Vielzahl von Massnahmen vor allem in der Fahrzeugtechnik – die reale Zahl der Getöteten kontinuierlich

(Fortsetzung Seite 2)

**(Fortsetzung von Seite 1)**

auf heute rund 550 Verkehrstote pro Jahr – und dies bei einem fast dreimal höheren Motorfahrzeugbestand von 4,58 Mio. Fahrzeugen. Die Zahl der Verkehrstoten hat also im Verhältnis zur Fahrzeugdichte in den letzten rund 30 Jahren um gut zwei Drittel (!) abgenommen. Weshalb also jetzt dieser repressive «Knüppel aus dem Sack» ausgerechnet dort, wo seit Jahren am meisten zur Vermeidung von Toten und Schwerverletzten unternommen wird? Ein erstes Kopfschütteln ist unausweichlich.

Kopfschütteln ist allerdings auch angesagt, wenn im Verhältnis zu den Unfallzahlen im Strassenverkehr **das gesamte Unfallgeschehen in der Schweiz statistisch bewertet** wird. Dabei ist höchst erstaunliches festzustellen: 1998 wurden laut «Stat. Jahrbuch der Schweiz 2002» in unserem Land insgesamt 3561 Getötete durch Unfälle und Gewalteinwirkungen registriert – vom Verkehrsunfall über den Sport bis in den Haushalt- und Freizeitbereich. Davon waren 547 Tote (lediglich 15 Prozent!) im Strassenverkehr festzustellen, hingegen 1371 Tote durch Selbstmord, also 38 Prozent. Die verbleibenden 1643 Unfallopfer (47 Prozent) entfallen auf Haushalt, Freizeit, Arbeit und Sport (*Tabelle 1*).

Ähnlich sehen die Zahlen in einer Statistik der «Beratungsstelle für Unfallverhütung» (bfu) aus (*Tabelle 2*). Auch dort wird klar: Der überwiegende Anteil der Verunfallten und Getöteten ist im Freizeit- und Haushaltbereich zu registrieren und nicht im Strassenverkehr. Dabei ist noch zu ergänzen, dass bei den Verkehrsoffern auch jene mitgezählt werden, deren Tod ursächlich gar nicht auf direkte Einwirkungen von privaten Motorfahrzeugen zurückzuführen sind (Herzinfarkte am Steuer, Unfälle zwischen öV, Fussgängern, Velfahrern, Skateboardern usw.).

**Ist ein Staat legitimiert, die anderen Opfer zu ignorieren?**

Angesichts dieser Zahlen und Verhältnisse muss man sich – unter Berücksichtigung des eingangs zitierten Ausspruches von Bundesrat Leuenberger – zu «Vision Zero» und den geplanten rund 80 teils höchst repressiven Massnahmen – ernsthaft fragen: Ist denn etwa ein Staat legitimiert, die fast siebenmal höhere Zahl der Unfall- und Gewaltopfer ausserhalb des Strassenverkehrs in Kauf zu nehmen? Was gedenken Herr Leuenberger bzw. der Bundesrat zu unternehmen, um die ho-

he Zahl an Unfallopfern im Freizeit- und Haushaltbereich einzudämmen? Vor allem aber: Welche «Vision» hegt unsere Landesexekutive hinsichtlich der europaweit rekordhohen Zahl an Suiziden in der Schweiz, die zu einem erschreckend hohen Anteil von jungen Menschen verübt werden? Dabei rechnet man, dass nur jeder siebte Selbstmordversuch auch gelingt – das Problem sitzt dort also noch viel tiefer. Wenn schon, dann **besteht dringender Handlungsbedarf in erster Linie ausserhalb des Strassenverkehrs!**

**Unhaltbare Regeldichte noch mehr strapazieren?**

In keinem anderen Lebensbereich ist das Verhalten der Menschen derart engmaschig reguliert, wie im Strassenverkehr. Wer sich in einer Stadt die Mühe nimmt, Stichprobenzählungen der Verkehrssignale und -Markierungen in einzelnen Strassen vorzunehmen, kommt nicht aus dem Staunen heraus: Auf Schritt und Tritt verunstalten Verkehrstafeln, Bodenmalereien, Ampeln und Anzeigetafeln das Ortsbild.

Diese Vorschriftenflut muss aber von allen Verkehrsteilnehmern erfasst, bewertet, gewichtet und schliesslich auch befolgt werden. Es sei denn, die Vorschriften werden missachtet, weil der einzelne Mensch überfordert ist oder sich schlicht und einfach verweigert – was immer mehr ausgerechnet ausserhalb des Motorfahrzeugverkehrs beobachtet werden kann. **Wir haben also nicht zu wenig Vorschriften, sondern viel zu viele!**

**Anstelle neuer Vorschriften: die bestehenden durchsetzen!**

Und jetzt sollen dieser Masse noch

weitere rund 80, teils völlig neue und noch rigorosere Vorschriften aufgepfropft werden? Sicher ist: Auch mit diesen neuen Repressionen gäbe es – so wie heute schon – jene zu grosse Zahl von Verkehrsteilnehmenden, die sich schlicht nicht daran halten würde. Es braucht keine neuen Vorschriften. Vielmehr müssen die bestehenden besser – das heisst: konsequenter – durchgesetzt werden.

**Fortsetzung des überholten Umwelt-Sektierertums?**

Bei «Vision Zero» muss aber auch die politische Frage gestellt werden, weshalb das UVEK erneut eine derart scharfe Attacke gegen den offensichtlich ungeliebten Strassenverkehr reitet. Ist es tatsächlich die ehrliche Sorge um die Verletzten und die Toten – oder ist «Vision Zero» nicht einfach nur die Fortsetzung einer sektiererischen Privatverkehrs-Behinderungspolitik, die bis in die zweite Hälfte der 90er-Jahre noch mit dem moralinsauren Drohfinger des Umweltschutzes begründet wurde? Mit dem Argument Umweltschutz im Privatverkehr lässt sich aber der Bürger inzwischen nicht mehr zu permanenten Einschränkungen motivieren.

Hat man also jetzt als neues Deckmäntelchen das Thema «Sicherheit über alles» entdeckt? Und lässt sich damit nicht erneut gar trefflich moralisch verbrämte Politik betreiben? Denn: Wer traut sich schon angesichts einer unerbittlichen öffentlichen bzw. veröffentlichten Meinung gegen eine Reduktion von Toten und Verletzten zu sein?

Wer gegen «Vision Zero» aufmuckt, kann also ganz bequem in die Zyniker-Ecke abgedrängt werden. Doch wie schon belegt: Es ist anhand der oben

**Unfall- und Gewalteinwirkungs-Getötete 1998 in der Schweiz:**

<b>Total</b>	<b>3561 Tote</b>	<b>(100%)</b>
davon <b>Strassenverkehr:</b>	547 Tote	( 15%)
davon <b>Suizide</b>	1'371 Tote	( 38%)

(Quelle Stat. Jahrbuch der Schweiz 2002)

*Tabelle 1*

*Tabelle 2*

**Unfallgeschehen in der Schweiz 1999**

	<u>Verunfallte</u>		<u>Getötete</u>	
Strassenverkehr	104 500 (10,8%)		583 (31,6%)	
anderer Verkehr	3 000 ( 0,3%)		30 ( 1,6%)	
Sport	282 000 (29,3%)		150 ( 8,1%)	
Freizeit und Haus	570 000 (59,3%)		1080 (58,6%)	
<b>Total Nichtberufsunfälle</b>	<b>960 000 (100%)</b>		<b>1843 (100%)</b>	

(Quelle bfu)

Interpellation von Grossrat Beat Schultheiss:

## Harsche Kritik am Zick-Zack-Kurs der Basler Regierung

Bei jeder ihr passenden Gelegenheit verweist die Basler Regierung in ihren oft genug unverständlichen Verkehrsentscheiden auf die Beschlüsse der Konsenskonferenz «Werkstadt Basel». In seiner soeben eingereichten Interpellation macht nun allerdings Beat Schultheiss, Grossrat und GL-Mitglied der Verkehrsliga, die Basler Exekutive auf eine erhebliche Diskrepanz zwischen ihren Absichten und einem Konsensbeschluss aufmerksam. Dabei geht es um den Zeitpunkt und die Rahmenbedingungen für den Rückbau des Luzernerrings/Wasgenrings im Zusammenhang mit der Eröffnung der Nordtangente und des Anschlusses Luzernerring. Die Interpellation im Wortlaut:

### Interpellation betreffend Zubringer Allschwil und Verkehrsberuhigung am Wasgenring und am Luzernerring

In Beantwortung eines Anzuges Markus Lehmann hat der Regierungsrat mit Schreiben 0701 vom 07. Februar 2001 bestätigt, dass der Luzernerring und der Wasgenring Hauptverkehrsstrassen sind, die auch nach Inbetriebnahme der gesamten Nordtangente weiterhin ein beachtliches Verkehrsvolumen zu bewältigen haben werden. Trotzdem ver-



Grossrat Dr. Beat Schultheiss, Mitglied Geschäftsleitung der Verkehrsliga beider Basel

trat der Regierungsrat die Ansicht, dass die Fahrbahn zwischen den einzelnen Knoten in der Regel auf eine Breite von

ca. 10 Meter zurückgebaut werden könne, sodass je eine Fahrspur in jede Richtung realisiert werden könnte. In zeitlicher Hinsicht führte der Regierungsrat aus, es sei vorgesehen, das Rückbauprojekt «in Abstimmung auf die Eröffnung des Anschlusses Luzernerring an die Nordtangente» zu realisieren. Im Rahmen der «Werkstadt Basel» war demgegenüber von der Konsenskonferenz «Pendlerverkehr in Bahnen lenken» an der Sitzung Nr. 4 vom 19. Oktober 1998 als Konsens Folgendes festgehalten worden:

«Als Forderungspaket ist folgender Konsens zu verstehen: Ausfahrt Luzernerring und Zubringer Allschwil sollen gebaut werden. **Gleichzeitig** ist mit flankierenden Massnahmen der Verkehr auf Luzernerring und Wasgenring zu verringern, wie z.B. durch Verengung der genannten Strassen von vier auf zwei Spuren.»

Die Diskrepanz ist eklatant: Die Konsenskonferenz hatte richtigerweise den Rückbau von der Erstellung des **Zubringers Allschwil** abhängig gemacht,

(Fortsetzung Seite 4)

genannten Zahlen noch völlig offen, wo die eigentlichen Zyniker angesiedelt sind. Dies vor allem dann, wenn in einem Unfall-Teilbereich gnadenlos der «Knüppel» aus dem Sack geholt wird, der aus vordergründigen politischen Interessen in anderen Bereichen wohlweislich in der Schublade bleibt.

### Was ist zu tun?

Kein Mensch kann sich der Unfallverhütung verschliessen. Jeder Tote und Verletzte – ob im Verkehr oder in Haushalt/Freizeit – ist ein Toter und Verletzter zu viel. Das ist unbestritten. Der Weg über die in erster Linie vorgesehene Repression, wie ihn «Vision Zero» verfolgt, ist jedoch aus ganz natürlichen Gründen zum Scheitern verurteilt. Denn: Auch das UVEK kann physikalische Gesetze nicht auf den Kopf stellen. «Null Tote – null Schwerverletzte» sind eine Illusion – es sei denn, die ganze Schweiz erstarrt quasi in weitgehender Bewegungslosigkeit. «Vision Zero» lässt sich konsequent nur mit «Tempo Zero» verwirklichen! Was also sollen Utopien, die in einem kaum für möglich gehaltenen Ausmass einen grossen Teil der Bevölkerung an ein neues, noch strafferes Gängelband nehmen?

Das heisst nun nicht, dass zum Thema Unfallverhütung nichts mehr getan werden soll. Für mich stehen jedoch ande-

re – realistischere – Prioritäten im Vordergrund:

– Erstens, konsequente Durchsetzung der heutigen Vorschriften. Es sind mehr als genug.

– Zweitens: Verstärkung der Verkehrsausbildung und insbesondere auch der kontinuierlichen Weiterbildung. Und dies bereits in Jugendjahren als Fussgänger, Velofahrer und schliesslich Motorfahrzeugführer. Es kann nicht angehen, dass mit einer Führerprüfung 40 Jahre lang gefahren werden kann, ohne dass die Verkehrstauglichkeit à jour gehalten und überprüft wird.

– Drittens: Konsequente und rigorose Ahndung speziell von exzessiven Übertretungen der bestehenden Verkehrsregeln.

### Nicht um Details «streiten»

Mit dem zu erwartenden Katalog an neuen Vorschriften-Vorschlägen besteht die grosse Gefahr, dass sich alle Involvierten – die Privatverkehrsverbände vorneweg – um jede einzelne Vorschrift in epischer Breite streiten. Aus meiner Sicht wäre das gerade bei «Vision Zero» der völlig falsche Ansatz. Es geht jetzt nicht um einzelne Massnahmen, die im einen oder anderen Fall tatsächlich prüfenswert, ja sogar sehr sinnvoll sind.

Es geht mit «Vision Zero» vielmehr um

eine unmögliche politische Denk- und Betrachtungsweise, die in dieser offensichtlichen Simplifizierung und rigorosen Schwarz-weiss-Malerei nicht akzeptiert werden kann. Sie muss deshalb grundsätzlich bekämpft werden. Es geht um die Verhinderung eines doppelbödigen Moralanspruchs in einem letztlich kleinen Teilbereich des Gesamtbereichs Unfall- und Gewalt-Geschehen. Wir Privatverkehrsverbände sind also in diesem Punkt speziell gefordert.

### Pferd am falschen Ende aufgezümt

«Vision Zero» zäumt das Pferd am falschen Ende auf: Diese Vision konzentriert sich mit einem unerträglichen Moralanspruch auf ein rigoroses Ausbremsen ausschliesslich des Privatverkehrs und nimmt dabei unter anderem auch tiefgreifenden Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung. Und diese «Vision» entmündigt noch stärker als bisher den grossen Teil der vernünftigen und verantwortungsbewussten Bürgerinnen und Bürger. Die Unbelehrbaren und Verantwortungslosen lassen sich aber auch mit «Vision Zero» nicht bändigen. «Vision Zero» ist nichts anderes als ein realitätsfremder und einseitiger «Knüppel aus dem Sack»-Versuch.

Nationalrat Hans Rudolf Gysin  
Vorstandsmitglied Verkehrsliga

(Fortsetzung von Seite 3)

Gegenvorschlag der Basler Regierung zur DSP-Initiative:



Der Wasgenring (Bild) und der Luzernerring sollen auf eine Spur reduziert werden.

der geeignet ist, den Wasgenring/Luzernerring erheblich vom Verkehr zu entlasten. Die Regierung hingegen will den Rückbau auf die Eröffnung des **Anschlusses Luzernerring** hin vornehmen, auf einen Zeitpunkt also, an welchem der Wasgenring/Luzernerring durch Zubringerfunktionen zur Nordtangenten **zusätzlich** belastet werden wird. Der Regierungsrat weicht also vom sinnvollen Konzept der Konsenskonferenz ab. In diesem Zusammenhang bittet der Unterzeichnete um Beantwortung folgender Fragen:

1. Will der Regierungsrat tatsächlich vom Ergebnis der Konsenskonferenz abweichen und den Rückbau schon vor der Inbetriebnahme des Zubringers Allschwil realisieren, obwohl diese den Zubringer Allschwil und den Rückbau als Massnahmenpaket betrachtet hat?
2. Ist der Regierungsrat gewillt, nicht nur den Rückbau des Wasgen- und Luzernerrings, sondern auch die dafür erforderliche Erstellung des Zubringers Allschwil zu forcieren?
3. Was versteht der Regierungsrat unter «in Abstimmung auf die Eröffnung des Anschlusses Luzernerring»? Bedeutet dies etwa gar, dass mit den Rückbauarbeiten schon vor der Eröffnung dieses Anschlusses begonnen werden soll?

## Flickwerk ohne Zukunftsperspektive

Mitte August hat der Regierungsrat einen «Gegenvorschlag» zur Initiative für die Aufhebung des Verbots von City-Parkings (DSP-Initiative) vorgestellt und diesen im Rahmen eines Ratschlags an den Grossen Rat überwiesen. Kurz gesagt soll die für neue Innerstadt-Parkings nicht bebaubare Zone im Gebiet Dufourstrasse–Aeschenplatz aufgehoben werden, so dass die bereits bestehenden drei Parkingprojekte realisiert werden könnten. Für die Verkehrsliga ist dieser Vorschlag letztlich nur Flickwerk, das allfällige spätere Bedürfnisse nach City-Parkings – auch Quartierparkings – verbaut und damit für die Zukunft keine flexiblen Anpassungen zulässt. Der Gegenvorschlag in der jetzt vorgelegten Fassung muss deshalb abgelehnt werden.

«Es ist angezeigt», meint die Regierung in ihrer Medienmitteilung vom 13. August mit Kreide in der Stimme, «eine Lockerung des generellen Verbots für den Bau von Parkings in der Altstadt anzustreben, da der zunehmende Motorfahrzeugverkehr mit seinen anerkannten negativen Auswirkungen auf den Flächenbedarf und die Umwelt nach einer Lösung verlangt.» Der vom Regierungsrat vorgelegte Gegenvorschlag gehe sowohl auf die Anliegen der Initiative als auch auf die Bedenken der Gegnerschaft ein und biete eine akzeptable Lösung für beide Seiten.

### Unfaire Stimmungsmache

«Das Verbot soll in dem Ausmass belassen werden, wie es städtebaulich wünschenswert ist, so dass keine Parkings im Gebiet der Altstadt (z.B. Münsterplatz, Marktplatz) erstellt werden können», heisst es im Communiqué weiter. Damit suggeriert die Regierung in unfaier Weise – wie schon in früheren Verlautbarungen zur DSP-Initiative – eine Aufhebung des Verbots hätte unweigerlich neue Parkings auf bzw. unter dem Münsterplatz bzw. Marktplatz zur Folge.

Einmal abgesehen davon, dass Parkings im Perimeter Münsterplatz–Marktplatz aufgrund der bestehenden weiteren Baugesetzgebung auch ohne das Parkingverbot faktisch unmöglich sind, hegt niemand von der Initiantenseite und der mittragenden Verkehrsverbände auch nur den geringsten Wunsch, dort Parkings zu ermöglichen. Die Regierung weiss das sehr genau. Umso unfaier sind diese wiederholten Sticheleien, die nur als Stimmungsmache zu bewerten sind.

### Mangelnde Weitsicht

Die Verkehrsliga würde sich jedoch wünschen, dass die Regierung etwas weiter als nur in die nächsten fünf bis zehn Jahre denkt, wenn sie schon – siehe oben – den Bedarf nach weiteren Parkings in der Innerstadt bestätigt.

So mag es kurzfristig tatsächlich genügen, wenn im Gebiet Aeschenplatz ein bis zwei mittlere bis grössere Parkings neu gebaut werden. Wie aber sieht es in zehn bis zwanzig Jahren aus? Und wie sieht die Parking-Situation in der Innerstadt im Hinblick auf die anvisierten 5000 neuen, auch komfortablen Wohnungen aus, die nach wie vor zur Erhaltung des Steuersubstrats des Stadtkantons errichtet werden sollen?

**Denkbar – sowie früher oder später sogar unabdingbar – sind im Gebiet der heutigen Parkingverbotszone auch kleinere «Quartierparkings», die für die ohnehin unter Parkplatz-Not leidenden Bewohner der Innerstadt mehr als nur sinnvoll wären.**

Der Gegenvorschlag klammert solche Entwicklungen aber aus, weil die Regierung offenbar heute schon weiss, was in zehn oder zwanzig Jahren notwendig wird. Offensichtlich kennt die Basler Exekutive ihre eigenen Konzepte zur Stadtentwicklung nicht, die ausdrücklich Quartierparkings vorsehen.

### Gegenvorschlag sinnvoll erweitern?

Die DSP-Initiative will keine Parkings auf bzw. unter dem Münsterplatz oder Marktplatz. Sie will vielmehr die Möglichkeiten offen halten für auch langfristige Entwicklungen. **In diesem Sinne lehnt die Verkehrsliga den Gegenvorschlag ab und unterstützt die DSP-Initiative, die eine generelle Aufhebung des Parkingbau-Verbots verlangt. Als äusserster Kompromiss diskutabel wäre aus Sicht der Verkehrsliga bestenfalls eine Erweiterung des Gegenvorschlags – und zwar dahingehend, dass lediglich die eigentlichen Altstadt-Quartiere im Grossbasel inkl. Münsterplatz und Marktplatz sowie im Kleinbasel (mit Ausnahme des Kasernenareals) mit einem Parkingbau-Verbot belegt würden. Dadurch wäre zumindest die längerfristige Flexibilität gewahrt.** Christian Greif  
Geschäftsführer Verkehrsliga