

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

Stellungnahme der Verkehrsliga zum Luftreinhalteplan, Rev. 2003 (Vernehmlassungsvorlage April 2003)

Vorbemerkung

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir. Gemäss der Natur und dem Tätigkeitsfeld unserer Organisation konzentriert sich unser Vernehmlassungsbeitrag wie gewohnt ausschliesslich auf den Bereich Verkehr und damit zusammenhängenden Fragen einer weitergefassten Mobilität.

Grundsätzliches

Mit Genugtuung darf festgestellt werden, dass in den letzten 10 bis 15 Jahren eine beachtliche Verbesserung der Luftqualität stattgefunden hat. Trotz dieser erfreulichen Ausgangslage ist es auch für uns unbestritten, dass die Luftbelastung – insbesondere durch Feinstaub, Ozon und Stickstoffdioxid – weiter reduziert werden muss.

Zweifellos ist die Luftqualität ein wichtiger Standortfaktor. Diese Tatsache rechtfertigt aber die Umsetzung von einseitigen und vor allem fragwürdigen verkehrspolitischen Massnahmen mitnichten. Auch an dieser Stelle fordern wir mit Nachdruck eine vernetzte Sicht der Dinge und eine entsprechende Handlungsweise. Sämtliche Verkehrsträger sind gleichwertig und unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung für das Gesamtsystem in die notwendigen Massnahmen einzubeziehen. Es wäre nicht nur ordnungspolitisch verfehlt, sondern wirtschaftlich geradezu nachteilig, wenn das Heil in einer restriktiven Behandlung des Individualverkehrs einerseits und einer einseitigen Förderung des Öffentlichen Verkehrs andererseits gesucht würde. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den richtigen Grundsatz, wonach die Umsetzung des

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

neuen Luftreinhalteplans in enger Zusammenarbeit mit Wirtschaft, Raumplanung und Gemeinden erfolgen und keine negativen wirtschaftlichen Auswirkungen haben soll.

Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass die Luftbelastung mit Schadstoffen weder Kantons- noch Landesgrenzen kennt. Die beiden Basel sind Teil des oberrheinischen Grossraums. Der Erfolg des Luftreinhalteplans, respektive der darin postulierten Massnahmen und Zielwerte, steht und fällt letztlich auch mit entsprechenden Vorkehrungen in den Nachbarländern Deutschland und Frankreich.

Stellungnahme zu den Leitsätzen und Massnahmen

Die drei Leitsätze – «Umweltgerechte Optimierung des Gesamtverkehrssystems», «Abstimmung Raumplanung und Verkehr», «Potentiale umweltfreundlicher Technologien ausschöpfen» – können wir im Sinne grundsätzlicher Zielsetzungen gutheissen. Ob diese aber sowohl politisch als auch wirtschaftlich – sprich finanziell – innert nützlicher Frist im erhofften Masse überhaupt realisierbar sind, ist zumindest aufgrund der heutigen Ausgangslage zu bezweifeln.

1-1 Koordination von Luftreinhaltung und Verkehrsentwicklung / Konzept Fahrleistungsmodell für publikumsintensive Einrichtungen

Dass publikumsintensive Einrichtungen an verkehrstechnisch optimal erschlossenen Lagen und in der Nähe von grossen Bevölkerungszentren angesiedelt werden sollen, ist richtig. Dies macht im Besonderen dann Sinn, wenn sowohl für den Öffentlichen als auch den Motorisierten Individual-Verkehr eine optimale Anbindung besteht.

Als unbrauchbar und inakzeptabel erachten wir jedoch die Einführung eines «Fahrleistungsmodells», welches die Bewegungsfreiheit der automobilen Klientel einschränken soll. Ebenso lehnen wir die drei vorgeschlagenen «Optimierungs-Massnahmen» infolge Untauglichkeit ab: Parkplatzbeschränkung und -bewirtschaftung führen bekanntlich zu Suchverkehr und beeinträchtigen in erheblichem Masse sowohl Sicherheit als auch Qualität von Wohnquartieren; zudem verursachen sie unnötige zusätzliche Emissionen. Die Auflage, Hauslieferdienste zur Verfügung zu stellen, stellt einen staatsinterventionistischen Eingriff in marktwirtschaftliche Abläufe dar, zudem würde er zwangsläufig zur Produkteverteuerung führen. Solche dirigistischen Massnahmen fördern im Weiteren die Kaufkraftabwanderung ins benachbarte Ausland.

1-2 Strassenraumgestaltung und -organisation in Städten und Innerortsbereichen

Die Ausweitung von autofreien Bereichen im Innerstadtbereich führt zu unnötigem Mehrverkehr in den angrenzenden Gebieten und verschlechtert in vielen Fällen die Zugänglichkeit zu den Geschäften. Dabei gilt es grundsätzlich zu berücksichtigen, dass es keinen Sinn macht, Innerstadtbereiche autofrei zu gestalten, den öffentlichen und/oder Zweiradverkehr aber nach wie vor zuzulassen: Wenn schon sind gänzlich verkehrsfreie Zonen zu schaffen.

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Separate Tram- und/oder Busspuren sind nur dort zu realisieren, wo dies ohne Beeinträchtigung des Individualverkehrs möglich ist. Ansonsten führen solche einseitige Fördermassnahmen lediglich zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen in Quartiere und Nebenstrassen. Zudem werden damit grossräumige und mitunter permanente Stausituationen provoziert.

Die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf das Hauptstrassennetz ist richtig und die Voraussetzung für ein funktionierendes Tempo-30-Regime in Wohnquartieren. Eine solche Konzentration macht aber nur dann Sinn, wenn die Verkehrsadern, welche den aus den Quartieren verdrängte Verkehr aufnehmen sollen, ausreichend leistungsfähig sind und bleiben, um eine flüssige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Ansonsten kommt es zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen in die Quartiere.

Eine Rückstufung von Strassen – auch als flankierende Massnahme entlang der Nordtangente – ist nicht sinnvoll, da dieses Strassennetz für etwelche Notfälle nach wie vor notwendig ist und zudem weiterhin auch ganz andere Funktionen wahrzunehmen hat als eine Stadt-Autobahn.

1-3 Parkraumbewirtschaftung

Im Besonderen aus Sicht des Umweltschutzes erscheinen die geplanten Projekte im Bereich Parkraumbewirtschaftung als kontraproduktiv, indem sie letztlich zu Suchverkehr und damit zu mehr statt weniger Emissionen führen. Die beabsichtigte Ausdehnung auf grössere private, aber öffentlich zugängliche Parkplätze unter gleichzeitiger Einführung einer Gebühr für Kundenparkplätze – z.B. bei Einkaufszentren (wie Migros-Park Dreispitz) – ist aus ordnungspolitischen Gründen abzulehnen. Abgesehen davon, dass hierfür die Rechtsgrundlage bislang nicht gegeben ist. Im Weiteren zeigt die Erfahrung, dass mit solchen Massnahmen der erhoffte Umstieg auf den ÖV nicht stattfindet.

1-4 Effizienz- und Attraktivitätssteigerung im ÖV

Dass die Effizienz und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nachhaltig gesteigert werden soll, findet solange unsere prinzipielle Zustimmung, als damit nicht der Grundsatz der «freien Wahl des Verkehrsmittels» in restriktiver Weise in Frage gestellt wird. Wie bereits eingangs festgehalten, plädieren wir für eine ganzheitliche, vernetzte Verkehrspolitik, welche eben nicht ein Gegeneinander sondern ein Mit- und Nebeneinander von Individual- und Öffentlichem Verkehr darstellt.

Hinsichtlich der beabsichtigten Effizienz- und Attraktivitätssteigerung im ÖV stellt sich heute und in absehbarer Zeit zudem die Frage der wirtschaftlichen Machbarkeit. Bereits heute leidet der ÖV in Spitzenzeiten (Berufspendler) unter zum Teil erheblichen Kapazitätsgrenzen sowohl in Bezug auf Beförderungspotential als auch Streckennetz. Die finanziellen Mittel, welche zur Behebung dieser Grenzen nötig wären, sind in den öffentlichen Haushalten schlicht nicht vorhanden, wobei sich insbesondere auch die Frage der ausreichenden Nachfrage – also des effizienten Mitteleinsatzes – stellt.

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

1-5 Emissionsminderung beim ÖV (Partikelfilter)

Die unter diesem Punkt vorgeschlagenen Massnahmen finden unsere ungeteilte Zustimmung.

1-6 Transport von Aushub, Baumaterialien und anderer Massengüter mit der Bahn

Die Verlagerung solcher Transporte auf die Schiene ist auch aus unserer Sicht anzustreben – wobei allerdings verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Einerseits muss sich der zur Realisierung dieser Massnahme erforderliche finanzielle Mitteleinsatz in einem vertretbaren, das heisst wirtschaftlich zumutbaren Rahmen bewegen – und zwar für alle Beteiligten. Dies wird in den allermeisten Fällen aber nur dann der Fall sein, wenn sich Auflade- und Abladeort in nächster Nähe zu einem Bahnanschluss befinden und wenn keine zusätzlichen und damit teuren Umlade- und Transport-Bewegungen notwendig sind.

1-7 Förderung emissionsarmer Nutzfahrzeugflotten

Nachdem der Schwer- und Güterverkehr nach wie vor erhebliche Emissionen verursacht, steht die Förderung und der Einsatz von emissionsarmen Nutzfahrzeugen für uns ausser Frage.

1-8 Minderung von PM10-Emissionen aus Abrieb und Aufwirbelung von Verkehr

Wie in der Vernehmlassungsvorlage richtig festgestellt wird, bestehen in diesem Bereich noch erhebliche Wissenslücken. Insofern sind wir noch nicht in der Lage, im verlässlichen Sinne Massnahmen festzulegen.

Dennoch ist auch die Verkehrsliga davon überzeugt, dass die Frage der PM10-Emissionen ein Handlungsfeld darstellen. Allerdings kann die Reduktion von PM10-Emissionen letztlich nicht losgelöst von der Lärmproblematik und dem Aspekt der Sicherheit angegangen werden.

Im Übrigen soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass nur gerade ein Drittel der PM10-Emissionen auf den Strassenverkehr zurückzuführen ist.

1-9 Integriertes Mobilitätsmarketing

Ein umweltgerechter und zeitgemässer Einsatz aller Verkehrsträger findet natürlich auch unseren Beifall. Insofern nehmen die unter dem Titel «Integriertes Mobilitätsmarketing» postulierten Bestrebungen wohlwollend zur Kenntnis. So originell und innovativ die einzelnen Massnahmen auf den ersten Blick auch erscheinen mögen, stellt sich jeweils doch die Frage der Machbarkeit. Insbesondere scheint uns jeweils eine nüchterne Abschätzung von Kosten und effektivem Nutzen angebracht zu sein.

1-10 Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Inwiefern die Verknüpfung der Motorfahrzeugsteuer-Höhe mit dem Treibstoff-Verbrauch bzw. dem Schadstoffausstoss eines Fahrzeuges letztlich zu einer wesentlich besseren Schadstoff-Bilanz insgesamt führt, ist fraglich. So oder so wäre im Sinne der laufenden Steuerharmonisierungsbestrebungen ein schweizweit einheitliche Lösung anzustreben. Kantonale Alleingänge erscheinen auch in diesem Bereich als untauglich.

1-11 Optimierung der Transportketten im Güterverkehr

Massnahmen, welche die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene respektive auf den Rhein vorsehen, unterstützen wir, solange sie wirtschaftlich sinnvoll und tragbar sind. Als europäische Verkehrsdrehscheibe kann unsere Region respektive die Schweiz solche Massnahmen aber nur im Kontext mit den Nachbarn in Europa nachhaltig angehen und realisieren.

1-12 Flankierende Massnahmen zu Strassenbauprojekten

Die Vollendung, respektive Inangriffnahme verschiedener Strassenbauprojekte (Nordtangente, Umfahrungen Sissach, Südumfahrung, H2, H18, etc.) ist überfällig. Die positiven Auswirkungen dieser Hochleistungs- und Hauptstrassen auf die Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie die Verkehrssicherheit sind bereits heute manifest (Nordtangente) oder zumindest berechenbar.

Flankierende Massnahmen, welche in den betroffenen Lebensräumen zu mehr Verkehrssicherheit und zu einer verbesserten Wohnqualität führen, finden unsere Unterstützung. Eine «Beschränkung der Zunahme des motorisierten Verkehrs» lehnen wir allerdings entschieden ab, zumal davon die freie Wahl der Verkehrsmittel tangiert wäre und der Anteil dieses wichtigsten Verkehrsträgers in der Schweiz bekanntermassen nach wie vor zunimmt.

Schlussbemerkung

Hinsichtlich des «Handlungsfeldes Verkehr» müssen wir leider feststellen, dass der Grundtenor der vorgelegten Version 2003 des Luftreinhalteplans beider Basel sich in der zweifelhaften – wenn nicht gar wiederlegten – Annahme erschöpft, wonach die anzustrebenden Verbesserungen einerseits weitgehendst mittels einseitiger restriktiver Einschränkungen des Individualverkehrs und andererseits mit einer zum Teil unverhältnismässigen Förderung des Öffentlichen Verkehrs zu erreichen seien. In Konsequenz dessen leiten sich die Zielsetzungen und Massnahmen ab, welche im Grunde genommen nicht neu sind, sondern bereits seit längerem weitgehend erfolglos postuliert worden sind. Nach wie vor bleibt auch der neue Bericht verschiedene Fragen hinsichtlich der Machbarkeit und vor allem Finanzierbarkeit schuldig. Im Besonderen verkennt er aber auch Anforderungen und Bedürfnisse hinsichtlich der Mobilität, welche sich gerade in den letzten Jahren, nicht zuletzt aufgrund einschneidender wirtschaftlicher Entwicklungen und Verlagerung von Arbeitsplätzen (Pendlerverkehr), erheblich verändert haben.