

«Diese Initiative ist radikal und pauschalisiert»

Uvek-Vizepräsident und LDP-Grossrat Heiner Vischer warnt vor der Strassen-Initiative und den Gegenvorschlägen

Von Aaron Agnolazza

BaZ: Eine Minderheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) lehnt sowohl die Strassen-Initiative selber als auch die beiden Gegenvorschläge ab. Weshalb?

Heiner Vischer: Die ganze Initiative geht in die falsche Richtung, weil sie radikal ist und pauschalisiert. Strassen haben gemäss ihrer Hierarchie, also von Quartierstrassen bis Sammelstrassen, ganz unterschiedliche Aufgaben, denen die Strassen-Initiative nicht gerecht wird, weil sie einfach auf allen Sammelstrassen Velostreifen fordert. Weiter sind auch die völlig unterschiedlich berechneten Kosten ein Grund für die Ablehnung. So spricht etwa die Regierung von 145 Millionen Franken für die Umsetzung der Initiative, während ihr Gegenvorschlag 44 Millionen kosten soll. Die Uvek-Mehrheit rechnet dagegen mit nur fünf Millionen Franken. Da kann doch etwas nicht stimmen.

In der BaZ sagte Uvek-Präsident Michael Wüthrich (GB), dass es ihm vor allem um mehr Sicherheit für Velofahrende gehe. Wollen Sie nicht auch mehr Sicherheit auf der Strasse?

Selbstverständlich, aber es existiert bereits der Velo-Teilrichtplan der Regierung, der etwa schnelle Velorouten für Pendler vorsieht. Dass jetzt die Velofahrenden auf den Hauptverkehrsachsen fahren sollen, ist für uns völlig unverständlich. Viel sinnvoller

«Es braucht eine Koexistenz von Velo, ÖV und motorisiertem Individualverkehr.»

und insbesondere sicherer ist es, wenn auf Nebenstrassen mit wenig Verkehr Velo gefahren wird. Zudem fokussiert die Diskussion über die Strassen-Initiative viel zu einseitig auf das Thema Velo. Das nährt bei mir den Verdacht, dass es primär um das Velo geht und die ebenfalls geforderte Priorisierung des ÖV und die Trottoirbreiten für die Fussgänger als Alibi für eine «Velo-Initiative» herhalten müssen.

Eine aktive Veloförderung, wie von Ihnen erwähnt, finde aber gar nicht statt, kritisiert Michael Wüthrich.



«Viel zu einseitig». Für Grossrat Heiner Vischer (58) fokussiert die Strassen-Initiative zu stark auf das Velo. Foto Moira Mangione

Diese Aussage ist völlig falsch. Es wird im Gegenteil enorm viel für den Veloverkehr gemacht, wie sich auch am erwähnten Velo-Teilrichtplan zeigt. Im schweizweiten Ranking von Pro Velo ist Basel-Stadt zudem auf Platz zwei hinter Winterthur als velofreundliche Stadt gelistet. Wie kann man da sagen, wir seien in der Steinzeit, was die Veloförderung angeht? Das ist völlig vermessen, investiert doch Basel-Stadt jährlich Millionen in die Verbesserung der Infrastruktur für Velofahrende.

Anstelle von Velostreifen gibt es ja auch die Möglichkeit, Tempo 30 auf den Hauptverkehrsachsen zu signalisieren. Wäre das nicht eine kostengünstige Alternative zu den baulichen Massnahmen?

Es gibt im Bundesgesetz für Verkehr wie bereits erwähnt eine klare Hierarchie für Sammel- und Quartierstrassen, auf denen Tempo 50 beziehungsweise Tempo 30 gilt. Wenn wir diese Strassennetzhierarchie aufweichen, wie das sowohl die Initiative als auch die beiden Gegenvorschläge vorsehen, fährt der Verkehr nicht mehr auf den Sammelstrassen, sondern fährt auf dem kürzesten Weg durch die Quartiere.

Sie monieren, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen Bundesrecht widerspreche. Zuletzt wurde aber beispielsweise in Zürich Tempo 30 von einem Gericht gestützt, wenn dies der Verkehrssicherheit dient.

Dieser Fall wurde dort erstinstanzlich beurteilt und wird jetzt weitergezogen. Das Bundesgericht hat bisher in den allermeisten Fällen solche Tempo-30-Zonen auf Hauptachsen abgelehnt und nur in ganz wenigen Entscheidungen gestützt, wie etwa im bernischen Münsingen, wo die Ortsdurchfahrt mit Tempo 30 signalisiert ist.

In der Stadt ist die Durchschnittsgeschwindigkeit aufgrund der Verkehrsdichte oftmals nur marginal höher als 30 Stundenkilometer. Wäre eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 da nicht sowieso opportun?

Der Verkehrsfluss ist bei Tempo 30 nicht besser als bei Tempo 50, wie dies von der Uvek-Mehrheit behauptet wird. Im Gegenteil, es kommt bei Tempo 30 zu mehr Emissionen und zu mehr Lärm. Deshalb macht es Sinn, auf Hauptverkehrsachsen wie etwa der Nauenstrasse weiterhin Tempo 50 zu signalisieren. Gerade an diesem Beispiel zeigt sich auch die

Absurdität dieser Initiative. Laut Initiativtext müsste dort eine Velospur markiert werden, obwohl parallel dazu am Peter-Merian-Weg bereits ein Veloweg besteht.

Die Regierung geht davon aus, dass einer buchstabengetreuen Umsetzung der Strassen-Initiative bis zu 1900 Parkplätze zum Opfer fallen könnten. Inwiefern spielt diese Tatsache in Ihrer ablehnenden Haltung eine Rolle?

Das ist natürlich eine Schätzung, aber es ist auf jeden Fall eine sehr grosse Zahl, die im Raum steht. Wenn 1900 Parkplätze verloren gehen, nimmt der Parkierungsdruck in den Quartieren zu. Dass die Autos einfach verschwinden, wenn man Parkplätze aufhebt, ist eine Illusion. Die Autozulassungen in Basel-Stadt nehmen ja auch nicht ab.

Ist die Strassen-Initiative ein Druckmittel für die Städte-Initiative, welche vom Volk zwar angenommen wurde und bis 2020 zehn Prozent weniger motorisierten Individualverkehr will, in der Umsetzung aber harzt?

Die Städte-Initiative wird mittlerweile bei jedem Verkehrsthema angeführt, so auch jetzt. Eine Stadt besteht aber nicht nur aus Velofahrenden, sondern muss auch leben, auch im kommerziellen Sinn. Da gehört das Auto dazu. Es braucht eine Koexistenz von Fussgängern, Velo, ÖV und motorisiertem Individualverkehr. Und das sage ich als passionierter Velofahrer.

Tatsache ist aber, dass die Städte-Initiative trotz einem Ja des Stimmvolkes derzeit nicht ausreichend umgesetzt wird.

Diese Initiative ist genauso ein Beispiel für eine sture Initiative wie die Strassen-Initiative. Es ist nämlich schlichtweg falsch, absolute Zahlen in ein Gesetz zu schreiben. Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels hatte damals schon in der Debatte im Grossen Rat zur Städte-Initiative gesagt, dass eine Umsetzung in dieser Frist bis 2020 nicht möglich sein wird. Und jetzt heisst es, dass der Volkswille nicht umgesetzt wird – das ist doch absurd.

Das will die Strassen-Initiative des VCS

Velofahrer bevorzugt. Die Strassen-Initiative des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) fordert eine Änderung des Basler Umweltschutzgesetzes. Fussgänger, Velofahrer sowie der öffentliche Verkehr sollen konsequent bevorzugt werden. Mit «geeigneten baulichen, betrieblichen, verkehrlenkenden oder beschränkenden Massnahmen» soll gemäss Initiativtext «eine deutliche Verminderung des motorisierten Individualverkehrs» gewährleistet werden.

Überall dort, wo es innerorts keinen Platz für Velostreifen gibt, soll laut den Initianten maximal Tempo 30 signalisiert

werden. Sämtliche Massnahmen innerorts sollen bei einer Annahme der Initiative innert fünf Jahren realisiert werden. Die Basler Regierung hält diese Umsetzungsfrist für zu kurz und stellt der Initiative deshalb einen Gegenvorschlag gegenüber, der eine Frist von 20 Jahren für die Umsetzung der Ziele der Strassen-Initiative vorsieht. Einer Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs-, und Energiekommission (Uvek) wiederum dauert die Variante der Regierung zu lange, weshalb sie einen kostengünstigeren Gegenvorschlag für fünf Millionen Franken mit einer Frist von sieben Jahren vorlegt. aag