

Beschluss des Landrats vom 06.06.2019

Nr. 2661

33. Förderung von Fahrgemeinschaften in der Agglomeration Basel 2018/918; Protokoll: mko

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) informiert, dass die Regierung das Postulat entgegennehme.

Oskar Kämpfer (SVP) ist gegen die Überweisung. Im Titel steht: «Förderung von Fahrgemeinschaften». Man lese aber noch den dazu gehörigen Text. Demnach wird der Regierungsrat nämlich eingeladen, zu prüfen und berichten, wo «im Rahmen eines regional koordinierten Verkehrsmanagements solche Spuren umgewidmet werden können». Damit ist gemeint: Spurennetz reservieren für Fahrgemeinschaften resp. Fahrzeuge, in denen mehr als drei oder vier Personen sitzen. Was bedeutet – da man ja gegen einen Strassenausbau ist – dass die Autofahrer in Zukunft auf doppelspuriger Strasse nur noch eine Spur zur Verfügung hätten. Die zweite Forderung des Postulats lautet, der Regierungsrat solle prüfen, wie in Zusammenarbeit mit dem Bund ein solches System in der Agglomeration Basel umgesetzt werden kann. Man muss aber einmal berücksichtigen, inwiefern Fahrgemeinschaften hier überhaupt gebildet werden können. Sie machen nämlich nur dann Sinn, wenn viele Leute aus einer Gegend gleichzeitig in eine andere Gegend wechseln, um dort zu arbeiten. Es gibt aber hierzulande keine Uhrenindustrie mehr, wo viele Menschen zu definierten Zeiten am selben Ort arbeiten. In der heutigen Wirtschaft ist das nicht mehr der Fall. Für die SVP macht dieser Vorstoss deshalb überhaupt keinen Sinn. Sie versteht nicht einmal im Ansatz, wie die Regierung bereit sein kann, so etwas entgegen zu nehmen.

In einem normalen Pendlerauto befinden sich laut **Jan Kirchmayr** (SP) 1,1 Personen. Es geht nicht darum, dass man keine Strassen für normale Pendlerautos zur Verfügung stellen soll, sondern dass man (zusammen mit dem Nachbarkanton und dem Bund) prüfen soll, ob es Strassen (oder auch nur eine Kreuzung mit einer Ampel, eine Ein- oder Ausfahrt) gäbe, die sich Autos mit einem höheren Besetzungsgrad zur Verfügung stellen liessen. Dieses Modell wird (am Zoll) im Kanton Genf vom Astra derzeit geprüft. In den USA ist es gang und gäbe. Es handelt sich dabei nicht um ein Verbot, sondern um ein Anreizsystem. Von der anderen Seite hört man stets, man solle die bestehenden Strassen effektiv nutzen. Dieser Vorschlag könnte ein Weg dazu sein. Es war ja auch die SVP-Fraktion, die einen Vorstoss zum Car-Pooling einbrachte, was bedeuten würde, dass es entlang der Autobahn Parkplätze gäbe, auf denen die Autofahrer Fahrgemeinschaften schmieden könnten. Die Extra-Spur wäre dazu eine Ergänzung, eine Erleichterung.

Markus Graf (SVP) nimmt vorweg, dass eine kleine Minderheit aus der SVP-Fraktion das Postulat unterstützen werde. Seit 2002 gilt in der Schweiz die Personenfreizügigkeit. Seither sind über eine Million Menschen in die Schweiz eingewandert. Die Haltung der SVP zu diesem Thema hat sich nicht geändert. Scheinbar gehen nun auch auf linker Seite gewissen Leuten die Augen auf und sie sehen die Probleme, die das mit sich bringt. Daneben gibt es in der Region täglich rund 70'000 Grenzgänger. Die Folgen spüren alle; nicht nur auf den Strassen, sondern auch in den Zügen. Damit wird wertvolle Arbeitszeit vernichtet – und viel Geld, was gerade für viele Gewerbetreibende sehr belastend ist. Schlussament zahlt es der Endkunde. Aus diesem Grund wird eine kleine Minderheit das Postulat unterstützen, denn der Individualverkehr wird wohl nicht ab-, sondern eher noch zunehmen. Vor allem auch, weil die Einwanderung weiter ungebremst zunimmt. Der Votant bittet deshalb um Unterstützung.

Rolf Blatter (FDP) sagt, dass seine Fraktion das Postulat im Wesentlichen nicht unterstützen werde. Im Grunde ist die Idee ja positiv. Es ist ähnlich wie beim Zug, wo in einem Abteil mehr als nur ein Kopf drinsitzt. Der Vergleich aber mit dem nordamerikanischen Verkehrsnetz hinkt. Wenn man von 6 Spuren, die alle in dieselbe Richtung führen, eine als «dedicated carsharing lane» reserviert, ist das etwas anderes, als wenn man das schweizerische sogenannte Nationalstrassen-Hochleistungsnetz, das in der Regel aus 2 Spuren vor sich hat. Wenn man von den beiden Spuren eine umfunktionieren würde, klappt es mit den Kapazitäten nicht mehr. Es gibt hier schlicht zu geringe Verkehrsstrassenflächen. Die Voraussetzung ist schlicht nicht gegeben. Die FDP-Fraktion wird den Vorstoss deshalb grossmehrheitlich ablehnen.

Klaus Kirchmayr (Grüne) sagt, dass das von Rolf Blatter geschilderte System durchaus nicht nur in Amerika existiere. Man kann es auch live im Grossraum Luxemburg anschauen. In dieser Stadt, die kleiner ist als Basel, funktioniert das bestens. Im Übrigen sind dort die «dedicated lanes» auch für das Gewerbe mit der entsprechenden Plakette befahrbar und ermöglichen es den Gewerbetreibenden somit auch, schneller zu ihrer Arbeit und ihren Kunden zu kommen. Es ist also keineswegs ausgeschlossen, dass nicht auch das Gewerbe profitieren soll. Der Votant kann nicht verstehen, weshalb man sich diesem Prüfungsauftrag verweigert. Dies kommt einem Strassenfetischismus oder einer Denkblockade schon ziemlich nahe. Wenn es schon Anreize gibt, die Strasse für jene, die sie wirklich benötigen und von denen die Allgemeinheit profitiert (Carsharing, Taxi, Gewerbe), frei zu halten, dann sollte man das Postulat nicht abblocken, sondern es zur Prüfung überweisen. Es wäre angesichts der hiesigen Strassennetzstruktur nicht die dümmste Idee, um damit eine Verbesserung zu erreichen.

Der Strassenraum ist laut **Thomas Noack** (SP) im Kanton in der Tat ein knappes Gut. Umso wichtiger ist es, ihn effizient zu nutzen. Eine Prüfung ist deshalb wesentlich. Damit kann man sich überlegen, wie sich mit einem gescheiterten Verkehrsmanagement das Gute effizient bewirtschaften lässt, ohne in einem ersten Schritt mehr ausbauen zu müssen. Der Votant empfiehlt deshalb dringend, den Vorstoss zur Prüfung zu überweisen.

Stephan Ackermann (Grüne) unterstützt das Postulat. Er hatte schon vorhin gefordert, dass neue Lösungen gesucht und gefunden werden müssen. Dieser Vorstoss geht genau in diese Richtung: Wie lassen sich Fahrgemeinschaften fördern? Wenn der Votant auf seinem Velo die armen Siechen sieht, wie sie da alleine in ihrem Auto hocken, denkt er: das Volumen liesse sich locker halbieren, und so gäbe es mehr Platz auf der Strasse. Solche Lösungen gilt es, zu finden. Wenn man dann noch als Strassenutzer bevorzugt wird, da man schon dieses «Opfer» auf sich bringt und sich mit anderen in ein Auto setzt, dann scheint dies der richtige Weg in die Zukunft zu sein. Deshalb lasse man die Regierung prüfen und berichten.

Felix Keller (CVP) hat von Vergleichen mit Grossstädten in den USA gehört. Man soll doch aber bedenken, dass hier das Baselbiet ist. Man stelle sich vor, man scheidet im Oberbaselbiet Spuren für Fahrgemeinschaften aus. Es wurde in der CVP/BDP-Fraktion diskutiert, ob das nicht ziemlich realitätsfremd ist. Möchte man damit die Verwaltung wirklich beschäftigen, obwohl man genau weiss, wie die Antwort lauten wird? Nämlich so: tolle Idee, aber hier nicht umsetzbar. Denn es ist auch eine Frage der Kompetenzen. Für die Autobahnen ist das Astra zuständig. Man sollte also wieder auf den Boden der Tatsachen zurückkehren und nicht unnötig die Verwaltung beschäftigen. Die CVP/BDP-Fraktion lehnt den Vorstoss ab.

Hanspeter Weibel (SVP) bedankt sich bei Felix Keller für die geleistete Vorarbeit. Der Votant ist hat schon viel von diesem Kanton gesehen – es sind ihm eine, vielleicht zwei kurze mehrspurige Strecken bekannt, auf denen die zweite Spur meist dem Bus vorbehalten ist. Er kann sich kaum

vorstellen, wo denn die Velofahrer-Fraktion mehrere Spuren sieht, die sich separat ausweisen liessen. Vielleicht sind die Velowege zu breit? Denkbar. Es ist zudem noch ein Vorstoss traktandiert, wonach es auf keinen Fall zu keiner zusätzlichen Spur im Hardwald kommen dürfe. Dort wird dann vermutlich wieder andersrum argumentiert. Der Grundgedanke der Förderung von Fahrtgemeinschaften ist ja schön und gut. Hier nun aber einen Strassenraum herbeizureden, den es gar nicht gibt, ist Unsinn. Gibt es eigentlich eine Limite, wie viel ein Velofahrer rauchen darf?

Hans-Jürgen Ringgenberg (SVP) hat vorhin gehört, dass man die Strasse besser nutzen solle. Man kann doch aber eine Strasse nicht besser nutzen, indem man eine Spur ausscheidet, auf der weniger Auto fahren als heute. Das ist doch völlig abstrus.

Martin Rüegg (SP) mit einer Antwort an Felix Keller. Der Vorstoss von Jan Kirchmayr ist entstanden aufgrund eines Zeitungsberichts, in dem es hiess, dass das Astra bereit wäre, ein solches Projekt in der Agglomeration Basel zu prüfen – sofern das Bedürfnis in der Region ausgedrückt wird. Und genau darum geht es jetzt. Es heisst ja nicht, dass das auch umgesetzt wird. Man überlasse es doch dem Bundesamt, abzuklären, ob es eine solche Möglichkeit gäbe. Wenn es sie nämlich gibt und sie Vorteile bringen würde, warum sollte man sich dagegen wehren? Man gebe sich doch bitte einen Schupf und unterstütze die Überweisung.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) sagt, dass dieses Thema immer wieder diskutiert werde. Zudem wird das Modell auch vom Bund zur Prüfung in Auftrag gegeben. Aus diesem Grund fand die Regierung, dass es sich durchaus lohne, zu prüfen und zu berichten. Man weiss selbstverständlich, dass die Zuständigkeit beim Bund liegt. Trotzdem lässt sich die Situation anschauen. Auch die Idee der Förderung von Fahrtgemeinschaften lässt sich näher begutachten, denn in der Tat sitzt in den meisten Autos nur eine Person. Erreicht man dadurch eine gewisse Entlastung der Strasse, ist das durchaus auch im Sinne jener, die MIV und Strassenbau befürworten, geht es doch darum, die Infrastruktur effizienter zu machen.

://: Mit 44:36 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat abgelehnt.
