



An den Grossen Rat

17.5181.02

BVD/P175181

Basel, 31. Mai 2017

Regierungsratsbeschluss vom 30. Mai 2017

Interpellation Nr. 58 von Beat K. Schaller betreffend „bessere Luft durch flüssigeren Verkehr“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10.05.2017):

In seinen Sitzungen vom April 2017 diskutierte der Grosse Rat ausführlich über die Unterstützung von Elektrofahrzeugen durch den Kanton. Ein wiederkehrendes Argument bei den Diskussionen war die Reduktion von Emissionen und die Steigerung der Umwelt- und Klimafreundlichkeit.

In den Medien finden sich vermehrt Stimmen, welche das Ende des benzin- und dieselangetriebenen Fahrzeugs ankünden und der elektrisch angetriebenen Mobilität eine grosse Zukunft vorhersagen. Unabhängig davon, wie genau diese Vorhersagen sind und wann sie eintreffen werden, ist eines sicher: durch Verbrennungsmotoren angetriebene Fahrzeuge werden für die absehbare Zukunft noch den bestimmenden Anteil der Fahrzeugflotte darstellen. Damit bleibt sicher mittelfristig der Anteil der E-Mobilität an den schädlichen Emissionen nur gering.

Die Automobilindustrie hat in den vergangenen Jahren massive Anstrengungen unternommen, um die Emissionen ihrer Fahrzeuge zu reduzieren. Die Bemühungen und die damit verbundenen Investitionen der Hersteller in immer effizientere Motoren und Antriebstechniken zeigen Wirkung. (https://www.auto.swiss/fileadmin/7_Medien/Dokumente_2013/MMTreibstoffverbrauch2012d.pdf)

Zusätzlich zu den technischen Verbesserungen der Hersteller kann aber auch der Staat mit einer geeigneten Steuerung des Verkehrsflusses einen wesentlichen Einfluss auf die Emissionen haben. Ein PKW verbraucht den überwiegenden Teil seines Treibstoffs während der Beschleunigung und erzeugt damit während dieser Phase am meisten Emissionen. Ist er einmal in Bewegung, verringert sich der Schadstoffausstoss deutlich. Es ist also wichtig, einen Verkehrsfluss zu ermöglichen, der so wenig Beschleunigungsphasen wie nur irgend möglich erzeugt.

Nur ein flüssiger Verkehr ist ein umwelt- und klimafreundlicher Verkehr. Flüssiger Verkehr bringt weniger Stau, weniger CO₂, tiefere Kosten, mehr Effizienz und damit mehr Lebensqualität mit sich.

Der Interpellant bittet den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Geht der Regierungsrat mit dem Interpellanten einig, dass ein flüssiger Verkehr die Emissionen im Vergleich zum Stau reduziert?
2. Inwieweit ist der Regierungsrat bereit, auf Hauptverkehrsachsen und anderen Stauanfälligen Strassen die Lichtsignalanlagensteuerung so zu programmieren, dass der Verkehr ungehindert fließen kann („grüne Welle“)?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, an stauanfälligen Kreuzungen Lichtsignalanlagen zu entfernen und den Verkehr sich selbst regulieren zu lassen?

4. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, zwischen 19 und 7 Uhr alle Ampeln nur im Blinkbetrieb zu betreiben?

Beat K. Schaller

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Basel-Stadt verfolgt seit vielen Jahren eine Verkehrspolitik, dank derer Basel im Städtevergleich vergleichsweise wenig Stau aufweist. Dies zeigt zum Beispiel die Staustudie der Credit Suisse aus dem Jahre 2014 sehr deutlich. Diese Verkehrspolitik zielt insbesondere darauf ab, dass dank einem attraktiven ÖV-Angebot und Massnahmen zugunsten der VelofahrerInnen möglichst viele Wege ohne Auto zurückgelegt werden können. Ein wichtiges Anliegen ist dem Regierungsrat dabei die Vermeidung von quartierfremden Verkehr. Deshalb ist im Kerngebiet von Basel eine gezielte Verkehrslenkung wichtig.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Geht der Regierungsrat mit dem Interpellanten einig, dass ein flüssiger Verkehr die Emissionen im Vergleich zum Stau reduziert?*

Die Reduktion von Emissionen wird in erster Linie durch die Reduktion der Verkehrsmenge des motorisierten Verkehrs erzielt. Die kantonale Verkehrspolitik fördert deshalb seit Jahrzehnten die Nutzung von effizienten und emissionsarmen Verkehrsmitteln. Den wirkungsvollsten Beitrag zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen leistet ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs an der gesamten Mobilität.

Ein möglichst flüssiger Verkehrsfluss auf Hauptstrassen ist dem Regierungsrat wichtig: Im Stau verlorene Zeit verursacht der Volkswirtschaft hohe Kosten und motiviert Automobilisten dazu, auf Quartierstrassen auszuweichen. Auf Hauptstrassen teilen sich Tram- oder Buslinien oft die Verkehrsfläche mit dem Automobilverkehr. Ein flüssiger Verkehr ist deshalb auch für den öffentlichen Verkehr wichtig. Auch zugunsten einer möglichst emissionsarmen Luft ist eine flüssige Fahrweise günstiger als Stopp-and-Go. Neuere Motorfahrzeuge verfügen heute praktisch alle über eine Start-Stopp-Automatik, was insgesamt zu geringerem Schadstoffausstoss und niedrigem Kraftstoffverbrauch führt. Heute sind bereits viele Fahrzeuge mit solchen Systemen ausgerüstet.

2. *Inwieweit ist der Regierungsrat bereit, auf Hauptverkehrsachsen und anderen Stauanfälligen Strassen die Lichtsignalanlagensteuerung so zu programmieren, dass der Verkehr ungehindert fliessen kann („grüne Welle“)?*

Bei der Steuerung des Verkehrs und konkret bei der Programmierung von Lichtsignalanlagen (LSA) setzt der Regierungsrat bewusst nicht die Priorität auf den Automobilverkehr. Die Bevorzugung des wesentlich effizienteren öffentlichen Verkehrs wie auch die Förderung von Komfort und Sicherheit beim Velofahren leisten einen höheren Beitrag zu einer effizienten Bewältigung der Mobilität und zu einer hohen Umwelt- und Lebensqualität als der ungehinderte Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs. So kann ein Tram in derselben Zeit 200 Personen über eine Kreuzung befördern, in der lediglich eine Handvoll Motorfahrzeuge queren können.

In Basel-Stadt werden bereits seit Jahrzehnten die meisten LSA flexibel, in Abhängigkeit der im jeweiligen Moment erfassten Fahrzeuge gesteuert. Dank dieser verkehrsabhängigen Steuerung wird an den Ampeln grundsätzlich dort Grün gezeigt, wo dies gerade benötigt wird. Zusammen mit kurz gewählten Schaltzyklen verkürzt diese Massnahme die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden – auch für die Automobilfahrerinnen und -fahrer. Diese Prinzipien einer intelligenten Steuerung sind mit einer grünen Welle kaum kompatibel, da jene nur mit starr aufeinander abge-

stimmten Lichtsignalanlagen funktionieren. Grüne Wellen nutzen die knappen Kapazitäten des Verkehrssystems nicht aus und bevorzugen einseitig den motorisierten Individualverkehr. Deshalb werden in Basel-Stadt nur vereinzelt benachbarte LSA koordiniert. Der Regierungsrat verzichtet auf die Einführung von weiteren grünen Wellen.

3. *Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, an stauanfälligen Kreuzungen Lichtsignalanlagen zu entfernen und den Verkehr sich selbst regulieren zu lassen?*
4. *Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, zwischen 19 und 7 Uhr alle Ampeln nur im Blinkbetrieb zu betreiben?*

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen, Lichtsignalanlagen nur dort zu betreiben, wo sie aus Sicherheitsgründen notwendig sind oder unbedingt benötigt werden, um zugunsten aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einen geordneten Verkehrsablauf zu gewährleisten. Nach einer systematischen Überprüfung sämtlicher Lichtsignalanlagen hat das Amt für Mobilität am 1. Februar 2017 an 14 Anlagen die Blinkzeiten ausgedehnt. Eine Anlage wurde zudem ganz ausser Betrieb genommen.

Der Regierungsrat verweist dazu auf seine Beantwortung zum Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend „Schaltung von Lichtsignalanlagen“ (P155030) vom 14. Februar 2017.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin