



An den Grossen Rat

24.5289.02

BVD/P245289

Basel, 4. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 3. September 2024

Schriftliche Anfrage Raphael Fuhrer betreffend Gesamtverkehrsmodell Basel: Konsistenz mit Verkehrsindex und Klimaschutzstrategie

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Raphael Fuhrer dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Ein Gesamtverkehrsmodell GVM bildet das wahrscheinliche Verkehrsgeschehen eines Raumes der nahen bis mittelfristigen Zukunft ab. Es bildet den Raum in Zonen sowie das Verkehrsnetz vereinfacht ab und zeigt an, wo in Zukunft wie viel Verkehrsaufkommen stattfinden wird. Es ist eine wichtige Grundlage in der Planung und Gestaltung des Verkehrs und in Konsequenz des öffentlichen Raums. Wird z.B. eine grosse Menge Autoverkehr auf einer bestimmten Strasse erwartet, wird diese entsprechend grosszügig ausgebaut. Eine Gefahr bestand bisher darin, dass ein grosses Verkehrswachstum prognostiziert wurde, entsprechend dieser Erwartung hat man die Verkehrswege vorab grosszügig ausgebaut, was in Konsequenz auch das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen angelockt hat («predict and provide»).

In letzter Zeit wird den Modellparametern vermehrt Beachtung geschenkt. Das GVM Zürich, das kürzlich aktualisiert wurde, arbeitet beispielsweise mit Szenarien pro Zeithorizont, die auch verkehrswachstumdämpfende Grössen umfassen. Auch die Verkehrsperspektiven des Bundes arbeiten mit Szenarien ([link](#)). Der Verkehrsindex Basel-Stadt ([link](#)) zeigt seit über zehn Jahren eine substantielle Verlagerung weg vom MIV hin zum Velo. Der Regierungsrat BS hat im September 2023 die behördenverbindliche Klimaschutzstrategie (Teil 1) publiziert ([link](#)). Das behördenverbindliche Umsetzungsziel M6 verlangt bis 2037 eine Reduktion der Verkehrsleistung im MIV auf Kantons-/Gemeindestrasse von einem Drittel und auf Nationalstrassen von einem Sechstel.

Vor dem Hintergrund dieser Vorbemerkungen bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen im Hinblick einer allfälligen Aktualisierung des heute verwendeten aus dem Jahr 2019 stammenden GVM Basel.

1. Bildet dieses GVM alle vier Modi Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und MIV ab?
2. Bildet dieses Modell (u.a) den behördenverbindlichen Zielzustand einer MIV-Reduktion gemäss Klimaschutzstrategie BS ab?
3. Integriert dieses Modell den in den letzten Jahren ausgeprägten Modalshift in Basel?
4. Wird bei Verkehrsprojekten und im planerischen Alltag im Kanton Basel-Stadt von zukünftigen Verkehrsaufkommen je Modus gemäss den hier gemachten Ausführungen ausgegangen?
5. Wenn nein unter 4., mit welcher Begründung wird davon abgewichen?
6. Wie wird verhindert, in die Falle von «predict and provide» zu tappen?
Raphael Fuhrer»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Generelles zum Stand und Einsatz des GVM Region Basel

Das aktuelle Gesamtverkehrsmodell der Region Basel bildet den «Ist-Zustand» 2016 ab. Zusätzlich stehen zwei Zukunftsszenarien «mittel 2040» und «hoch 2040» zur Verfügung. Diese unterscheiden sich dadurch, dass der Siedlungsentwicklung in der Region Basel bis 2040 eine «mittlere» bzw. eine «hohe» Dynamik zugrunde gelegt ist. In Bezug auf die hinterlegten Verkehrsangebote und verkehrlichen Massnahmen sind in beiden Zukunftsszenarien bewusst nur die im Jahr 2019 als beschlossen und gesichert bekannten, damals bis 2040 geplanten Massnahmen im Sinne eines «Referenzszenarios» hinterlegt.

Alle weiteren geplanten Massnahmen und auch Annahmen zu alternativen Entwicklungen des Verkehrsumfeldes können im Rahmen von Projekten mit konkreten Fragestellungen in das Modell aufgenommen werden. Insofern wird das GVM Region Basel als Werkzeug zur Wirkungsabschätzung von ganz konkreten Massnahmen- oder Massnahmenbündeln genutzt, die einem politischen Entscheid unterliegen und nicht zur Prognose der «wahrscheinlichsten» Entwicklung.

Zurzeit wird das GVM Region Basel aktualisiert. Dabei wird die Abbildung des Fahrradverkehrs verbessert und als Ist-Zustand wird das Jahr 2023 etabliert.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Bildet dieses GVM alle vier Modi Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und MIV ab?*

Ja, das GVM Region Basel bildet das Zusammenspiel der vier Modi untereinander ab. Die verkehrliche Nachfrage der Verkehrsmittel MIV, ÖV und Velo wird jeweils auf das Verkehrsnetz umgelegt, was die Berechnung von Belastungszahlen je Strassenabschnitt bzw. ÖV-Streckenabschnitt erlaubt.

2. *Bildet dieses Modell (u.a.) den behördenverbindlichen Zielzustand einer MIV-Reduktion gemäss Klimaschutzstrategie BS ab?*

Ein mit konkreten Massnahmen modelliertes Szenario, welches den Zielzustand gemäss Klimaschutzstrategie erreicht, liegt nicht vor. Für die Trendentwicklung und den Netto-Null-Absenkepfad der Klimaschutzstrategie wurde das Szenario «mittel 2040» zugrunde gelegt. Dieses berücksichtigt bereits gewisse Massnahmen, die zur Reduktion der MIV-Fahrleistung beitragen (vergleiche Antwort auf Frage 5).

3. *Integriert dieses Modell den in den letzten Jahren ausgeprägten Modalshift?*

Der im Verkehrsindex beobachtbare «Veloboom» (65 Prozent Wachstum in 13 Jahren) ist im Modell «GVM 2016/40» nicht direkt abbildbar. Zwar wächst der Veloverkehr im Szenario «2040 mittel» von allen Verkehrsmitteln am stärksten und der MIV stagniert trotz deutlichem Bevölkerung- und Arbeitsplatzwachstums in der Stadt Basel bzw. nimmt im Binnenverkehr sogar ab. Aber das starke Ausmass des Velobooms wird im bestehenden GVM 2016/40 nicht abgebildet.

Nach der Modellaktualisierung, im «GVM 2023/40», wird der Veloverkehr besser integriert sein: So wird die stärkere Konkurrenzierung von MIV- und ÖV-Fahrten bei längeren Fahrten berücksichtigt, die sich dadurch ergibt, dass mit E-Bikes längere Strecken als mit konventionellen Velos zurückgelegt werden.

Nicht direkt abgebildet sind längerfristige Änderungen des Verkehrsverhaltens, die sich – ausgelöst durch die Corona-Pandemie – ergeben haben.

4. *Wird bei Verkehrsprojekten und im planerischen Alltag im Kanton Basel-Stadt von zukünftigen Verkehrsaufkommen je Modus gemäss den hier gemachten Ausführungen ausgegangen?*

Nein.

5. *Wenn nein unter 4., mit welcher Begründung wird davon abgewichen?*

Das Verkehrsaufkommen je Modus wird im GVM Region Basel nicht vorgegeben, sondern durch zahlreiche Einflussgrössen und Parameter berechnet. Anders als in anderen Modellen der Schweiz werden aber spezifische Erzeugungsraten, wie z.B. die Anzahl täglicher Freizeitwege einer nicht arbeitstätigen Person über 65, in Szenarien konstant belassen, was generell zu etwas tieferem Verkehrswachstum führt. So entstehen mehr Freizeitwege dieser Personengruppe erst, wenn sie wächst oder sich ihr Anteil an der Bevölkerung demographisch erhöht. Ein generelles, nicht durch die Einflussgrössen des Modells erklärtes Verkehrswachstum wird also nicht unterstellt.

Für den MIV sind zahlreiche wachstumsdämpfende Einflussgrössen im Modell integriert, welche die angebotsorientierte Politik beim MIV in der Stadt Basel abzubilden vermögen. Dazu gehört insbesondere die Abbildung von Autobesitz, Parkplatzangebot und die Berücksichtigung von Parkierungskosten. So wird auch im aktualisierten GVM 2023/40 in städtischen Entwicklungsgebieten wie «klybeckplus» autoarmes Wohnen abgebildet werden.

Generell sind die mit dem GVM gerechneten Verkehrs-Mengengerüste verschiedener Szenarien im Planungsalltag nur ein Teil der Grundlagen für die Beurteilung von Projekten. Da das GVM primär im Sinne eines «Wenn..., dann...»-Entscheidungs-Tools eingesetzt wird, kommt der kritischen Würdigung und fachlichen Bewertung der im Modell hinterlegten Annahmen sowie vom Modell nicht berücksichtigten Effekten eine entscheidende Rolle zu.

So wird in der Verkehrsplanung bei der Beurteilung der Mengengerüste des GVM 2016/40 berücksichtigt, dass dieses den Veloboom noch deutlich unterschätzt. Oder dass der heutige Anteil an Heimarbeit, der durch die Digitalisierung während der Pandemie ermöglicht wurde, auch langfristig bestehen bleiben könnte und so der künftige Pendlerverkehr mit dem Modell vermutlich leicht überschätzt wird.

6. *Wie wird verhindert, in die Falle von «predict and provide» zu tappen?*

Die Falle von «predict and provide» wird durch ein hohes «Szenario-Bewusstsein» beim Modelleinsatz verhindert. Dies bedeutet in erster Linie, dass Modellresultate der Szenarien nicht als «Prognosen» im Sinne von unbeeinflussbaren, hinzunehmenden Wetterprognosen gelesen werden. Vielmehr wird das GVM mit «Wenn..., dann...»-Szenarien so eingesetzt, dass es Antworten auf projektspezifische Fragestellungen liefert.

Beim Szenario-Design wird generell unterschieden zwischen Annahmen zu den «internen» und den «externen» Einflussfaktoren des Modells. Die «internen» Einflussfaktoren sind durch die Politik des Kantons Basel-Stadt direkt – oder indirekt im Verbund mit Partnern – beeinflussbar. Klassischerweise werden mit ihnen verkehrspolitische Massnahmen und Massnahmenbündel des Kantons oder der Agglomeration Basel auf ihre verkehrliche Wirkung untersucht. Mit ihnen können aber auch direkt zusätzliche Massnahmen abgebildet werden, die unerwünschten Wachstumseffekten begegnen beispielsweise die Erhöhung von Kosten für Parkgebühren oder Vorgaben von Verkehrskonzepten für künftige Entwicklungsgebiete in Basel.

Bei den externen, nicht oder nur marginal durch den Kanton beeinflussbaren Faktoren zur Verkehrsentwicklung, wie beispielsweise die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung in unserer Region, wird hingegen in der Regel die wahrscheinlichste Entwicklung unterstellt. Hier wäre eine unrealistische Hoffnung auf eine wünschenswerte Entwicklung keine gute Planungsgrundlage. Im

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Falle von Unsicherheiten oder schwer einzuschätzender Wahrscheinlichkeiten der externen Faktoren, werden bei Bedarf weitere Szenarien gebildet oder Sensitivitätstests durchgeführt. Damit kann der Einfluss alternativer Entwicklungen der externen Faktoren auf das Verkehrswachstum abgeschätzt werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin