



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

01.6745.04

BD/P016745
Basel, 19. September 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 18. September 2007

Anzug Lukas Stutz und Konsorten betreffend zielorientiertes Verfahren bei der Verkehrsplanung

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 14. März 2001, den nachstehenden Anzug Lukas Stutz und Konsorten betreffend zielorientiertes Verfahren bei der Verkehrsplanung dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„In der Vergangenheit musste festgestellt werden, dass sich die Lösung von Verkehrsanliegen oft äusserst lange hingezogen hat, da in der Planung 4 Amtsstellen aus 3 Departementen involviert waren. Die oft gegensätzlichen Positionen von Hochbau- und Planungsamt, Tiefbauamt, BVB und der Verkehrsabteilung führten zu einer fraktionierten Planung, bei der keine Amtsstelle eine koordinierende und federführende Stellung einzunehmen bereit war.

Das Modell Baselland, wo sowohl die Verkehrsplanung, die Verkehrstechnik, das Amt für öffentlichen Verkehr, als auch die Verkehrssicherheit und die mit der Ausführung betrauten Amtsstellen in der Bau- und Umweltschutzdirektion zusammen gefasst sind, erweist sich als sehr effizient.

Die im Amt intern bereinigten Projekte gehen vor der Ausführung nur noch zur verkehrsrechtlichen Prüfung an die Justiz- und Polizeidirektion.

Der Bund pflegt in der Zwischenzeit ein analoges Modell, wie der Kanton Basel-Landschaft und hat die Abteilung Strassenverkehr aus dem Bundesamt für Polizeiwesen (EJPD) ins Bundesamt für Strassenbau (UVEK) eingegliedert.

In Basel-Stadt ist oft zu hören: "Ja unsere Amtsstelle würde gerne, aber"

Allzu oft musste in der Vergangenheit die GVK hier eine Schiedsrichter- und Promotions-Funktion übernehmen, was eigentlich den Rahmen der Miliztätigkeit übersteigt.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen ob:

- die geltende Organisation aus ihrer Sicht die optimale und einzig mögliche ist ?
- eine Konzentration aller involvierten Amtsstellen in einem Departement bessere Lösungen erbringen würde?
- eine federführende Amtsstelle mit Entscheidungskompetenz Abhilfe schaffen könnte?

L. Stutz, A. Lachenmeier-Thüring, S. Signer, Ch. Klemm, R. Stöckli, P. Bachmann, D.L. Rhein, E. Huber-Hungerbühler, P. Zinkernagel, A. Meyer, Dr. I. Renz, M. Pusterla, H. Baumgartner“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Verkehr wird heute im Bereich Strasse und Schiene durch drei Departemente betreut. Mit der dadurch notwendig werdenden Koordination beauftragt der Regierungsrat die regierungsrätliche Delegation Verkehr und die Koordinationskommission Verkehr. Obwohl diese koordinierenden Gremien sehr gute Arbeit leisten, nahm der Regierungsrat die Arbeiten zur Anpassung der Verwaltungsorganisation an die neue Kantonsverfassung zum Anlass, die Organisation auch im Bereich Verkehr zu überprüfen. Dazu setzte er ein Teilprojekt Verkehr ein. Auf Basis der Resultate des Teilprojekts beschloss der Regierungsrat Ende 2006, die verkehrsplanerischen Leistungen in einem Amt im neuen Bau- und Verkehrsdepartement zusammenzufassen. Der neue Bereich Mobilität wird aus der Dienststelle Öffentlicher Verkehr des WSD, aus Teilen der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei sowie aus Teilen des Hochbau- und Planungsamtes des Baudepartements gebildet.

2. Aufgaben des Bereichs Mobilität

Die Aufgabenzuteilung ist im Detail noch in Diskussion. Beschlossen ist, dass der Bereich sämtliche leistungsdefinierenden Aktivitäten im Zusammenhang mit Mobilität übernehmen wird und ein zur Überprüfung der Zielerreichung adäquates Controlling durchführen wird. Im Einzelnen umschliesst dies folgende Aktivitäten:

Mobilitätsbedarf

Der Mobilitätsbedarf der Bevölkerung beeinflusst die Qualität und die Emissionen der Mobilität wesentlich. Da der Mobilitätsbedarf zentral von der räumlichen Entwicklung abhängt, beteiligt sich der Bereich Mobilität in der Raumplanung (Richtplan, Zonenplan). Weiterhin ergreift er Kommunikationsmassnahmen (Bike to work, Slow up) und entwickelt Konzepte zur Preissetzung (Road Pricing, Parkgebühren, U-Abo Subvention, ...).

Verkehrsplanung

Der Bereich Mobilität erarbeitet eine über alle Verkehrsträger integrale Verkehrsplanung. Dies umfasst sowohl Anbindung von Basel an das nähere und weitere Umland wie auch die innere Erschliessung des Kantons. Als Instrumente gibt es den Verkehrsplan als oberstes strategisches Steuerungsinstrument sowie teilräumliche Verkehrskonzepte. Daneben werden auch verkehrsträgerspezifische Konzepte erarbeitet (ÖV-Programm, Langsamverkehrskonzept, ...)

Mitarbeit und Mitwirkung bei regionalen und nationalen Verkehrsplanungen

Die mobilitätspolitischen Ziele gemäss Verkehrsplan werden in regionale, nationale und internationale Verkehrsplanungen (Personen- und Güterverkehr) eingebracht (Agglomerationsprogramm, Eisenbahnplanung Bund und SBB, Sachplan Verkehr, Nationalstrassenplanung, ...).

Definition von Grundsätzen und Konzepten zur räumlichen Verkehrsführung

Der Bereich Mobilität erarbeitet einen vollständigen räumlichen Verkehrsroutenplan für sämtliche Verkehrsträger. Der Plan enthält das Veloroutennetz, das Fussgängernetz, die Netzhierarchie des motorisierten Individualverkehrs und das ÖV-Netz. Der Verkehrsroutenplan ist die räumliche Konkretisierung der im Verkehrsplan genannten Ziele und dient als Basis für die Definition von Mobilitätsansprüchen an Infrastrukturprojekte.

Definition der Mobilitätsansprüche an Infrastrukturprojekte

Im Rahmen der Erhaltung und Umgestaltung der städtischen Infrastruktur legt der Bereich Mobilität – in Zusammenarbeit mit der BVB – die Ansprüche aus Sicht Mobilität fest und vertritt sie in der Aushandlung der anderen Ansprüche in der Koordinationskommission Infrastruktur (siehe Abschnitt 3). Ebenso beteiligt sich der Bereich an der Konzeption von Infrastrukturprojekten der Regio-S-Bahn (Stationen oder Gleisbaumassnahmen) auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt und der erforderlichen Strecken-/Knotenausbauten in der Region durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Definition von Grundsätzen und Konzepten zur Verkehrssteuerung

Die technische Entwicklung ermöglicht laufend neue oder geänderte Formen der Verkehrssteuerung (Parkleitsysteme, adaptive Verkehrsrechner, Pfortneranlagen, ...). Der Bereich Mobilität verfolgt die Entwicklung und entwirft Grundsätze und Konzepte auf der Basis der im Verkehrsplan definierten Ziele.

Anforderungen an Teilnahmebedingungen für Verkehrsteilnehmende

Der Bereich Mobilität legt Grundlagen und Regeln für Teilnahmebedingungen der Verkehrsteilnehmenden aus Sicht Mobilität fest. Er überprüft diese regelmässig und initiiert allenfalls konzeptionelle Änderungen. (Auswirkung der Motorfahrzeugsteuer auf Autowahl, Rollerskates auf Trottoir, ...)

Controlling

Der Bereich führt ein regelmässiges und systematisches Wirkungscontrolling mit entsprechenden Feedbackloops durch.

Datenerhebung und Modelle

Als Input für die obigen Aufgaben entwickelt der Bereich Modelle und erhebt die notwendigen Daten. Zentrales Modell ist das Gesamtverkehrsmodell; der Bereich Mobilität sorgt für die regelmässige Überarbeitung und nutzt das Modell für spezifische Studien.

Leistungsbestellung und Angebotsplanung ÖV

Im Rahmen der Vorgaben des Verkehrsplans und des ÖV-Programms werden die Leistungen im Orts- und Regionalverkehr bestellt, und die Angebots- und Netzentwicklung wird in Zusammenarbeit mit Behörden und Transportunternehmungen geplant.

Parkraum

Im Rahmen der Vorgaben des Verkehrsplanes wird der Parkraum geplant, wobei es insbesondere um die Zuteilung auf die verschiedenen Zonen (blau, Gewerbe, gebührenpflichtig) und die Preispolitik bei den gebührenpflichtigen Parkplätzen geht.

Änderungen an der kleinräumlichen Verkehrsführung

Der Bereich Mobilität überprüft und realisiert Änderungen an kleinräumlichen Verkehrsregimes, welche keine baulichen Eingriffe erfordern (Umdrehen einer Einbahnstrasse, versetzte Anordnung von Parkplätzen, ...).

Bewilligungen ÖV

Erforderliche kantonale Bewilligungen für ÖV-Betreiber werden vom Bereich Mobilität erteilt. Der Bereich nimmt auch Stellung zu Konzessionsanträgen.

Offen sind wie bereits einleitend erwähnt eine Reihe von Detailfragen sowie die konkrete Organisation des Bereichs Mobilität. Die Arbeiten zur Klärung dieser Fragen sind in Gang und werden bis Ende Jahr abgeschlossen sein.

3. Schnittstelle zu anderen flächenrelevanten Zielen

Verkehr beansprucht Fläche, und die Fläche ist in einem Stadtkanton knapp. Deshalb ist die Einbindung und Verknüpfung der mit der Mobilität verfolgten politischen Ziele zu weiteren flächenrelevanten politischen Zielen – Aufenthaltsqualität, Arealentwicklung und Ver- und Entsorgungssicherheit – zentral. In diesem Zusammenhang ist der Schnittstelle zur Infrastrukturplanung besonderes Augenmass zu widmen. Hier hat der Regierungsrat beschlossen, eine neu zu schaffende Koordinationskommission Infrastruktur mit der Bewirtschaftung dieser Schnittstelle zu beauftragen. Die Kommission wird über die Infrastrukturplanung unter Einbezug der für die genannten politischen Ziele zuständigen Stellen entscheiden.

4. Antrag

Mit der beschlossenen organisatorischen Änderung nimmt der Regierungsrat die Anregungen der Anzugstellenden auf. Die Verkehrssicherheit liegt weiterhin in der Zuständigkeit der Kantonspolizei. Der Regierungsrat erachtet die Nähe zur Kantonspolizei bei sicherheitstechnischen Fragen als relevanter als die Nähe zur Verkehrsplanung. Aufgrund dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, den Anzug Lukas Stutz und Konsorten betreffend zielorientiertes Verfahren bei der Verkehrsplanung als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber