

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Kanton Basel-Stadt  
Amt für Mobilität  
Dufourstrasse 40/50  
Postfach  
CH-4001 Basel

Liestal, 26. April 2022

## **Mobilitätsstrategie Basel-Stadt; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Keller  
Sehr geehrter Herr Kettner  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. Januar 2022 haben Sie diverse Stellen zur Vernehmlassung zu Ihrer neuen Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Mit Ihrem Fragebogen richten Sie sich primär an die Mehrzahl der Vernehmlassungsempfänger wie Interessensgruppen sowie Einwohnerinnen und Einwohner in Ihrem Kanton. Als Nachbargemeinschaft möchten wir uns nicht anmassen, zu Fragen wie z. B. jener nach dem Abgleich zwischen Ihren Zielen und unserer Wunschvorstellung oder auch nach der Zweckmässigkeit der von Ihnen gewählten Massnahmen Stellung zu nehmen. Aus diesem Grund verzichten wir darauf, den Fragebogen ausgefüllt zu retournieren.

Dennoch möchten wir gerne die Gelegenheit nutzen, Ihnen einige Rückmeldungen zum Entwurf Ihrer Mobilitätsstrategie zu geben:

Mobilität prägt sich stets in funktionalen Zusammenhängen und nicht in administrativen Grenzen aus. Die **interkantonale Zusammenarbeit** im Mobilitätsbereich ist uns daher ein grosses Anliegen. Wir schätzen es sehr, dass Sie «Regional denken, gemeinsam lösen» als wichtiges Handlungsfeld identifizieren und diesem die Rolle einer Basis für weitere Handlungsfelder zuweisen. Die zu diesem Handlungsfeld in der Strategie vorgesehenen Massnahmen begrüssen wir. **Angeichts der Basis-Funktion der Zusammenarbeit machen wir darauf aufmerksam, dass es bei fast allen Massnahmen, auch in den anderen Handlungsfeldern, wichtig ist, die regionalen Auswirkungen zu prognostizieren und zu erheben sowie frühzeitig die Abstimmung mit den Nachbargemeinschaften zu suchen.** Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass, bei räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen über die Kantonsgrenze hinweg, gemeinsam akzeptierte Grundlagen bestehen. Dies fördert und versachlicht die Zusammenarbeit über die territorialen Grenzen. Gerade zwischen Ihnen und uns gibt es eine Reihe von Beispielen, wo dies bereits

sehr gut gelingt, so zum Beispiel bei der Koordination im Raum Allschwil Bachgraben / Basel-West oder bei der gemeinsamen Tramnetzentwicklung.

Schliesslich möchten wir im Themenfeld der Zusammenarbeit noch darauf aufmerksam machen, dass das in der Mobilitätsstrategie hauptsächlich angesprochene Agglomerationsprogramm (z. B. in Kap. 2.3.6) in der Tat ein wichtiges Kooperationsgefäss ist, darüber hinaus aber auch eine Vielzahl weiterer Abstimmungs-Instrumente zur Verfügung steht, die wir gern gemeinsam mit Ihnen nutzen. Primäres kantonales Instrument der räumlichen Planung für den Kanton Basel-Landschaft ist der kantonale Richtplan, dessen Weiterentwicklung ebenfalls mit den Nachbarn koordiniert wird (gestützt u. a. auf Art. 7 RPG).

Ein weiteres Themenfeld, das aus unserer Perspektive sehr wichtig ist, ist die **Erreichbarkeit**. Dieser messen Sie wie wir als Wirkungsziel eine hohe Bedeutung zu. Das begrüssen wir ebenfalls sehr. Zwischen diesem und weiteren Wirkungszielen bestehen zum Teil in der konkreten Umsetzung auch Konflikte, wie Sie in der Strategie richtigerweise beschreiben. Die Lösungen müssen im Einzelfall abgewogen werden. Wichtig ist, dass tatsächlich bei jeder Massnahme die Auswirkungen auf die Wirkungsziele, unter anderem eben die Erreichbarkeit, bewusst geprüft werden. Letztlich ist Verkehr praktisch nie Selbstzweck, sondern dient zur Befriedigung der Bedürfnisse von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Unternehmen unserer Agglomeration.

Als gesamtverkehrliche Strategie nimmt Ihr Dokument in schlüssiger Weise Bezug auf alle Verkehrsarten. Sie sprechen auch deren wesensgerechten Einsatz an – ein Ansatz der mit dem unsrigen übereinstimmt. Um die Nachvollziehbarkeit ihrer verkehrsartenübergreifenden Überlegungen zu stärken, möchten wir vorschlagen, einen Abschnitt über die **erwünschten Leistungen bzw. Wirkungen der Verkehrsarten** aufzunehmen.

Zum Thema **Veloverkehr** möchten wir auf zwei Aspekte aufmerksam machen, die in unseren beiden Kantonen vermutlich eine ähnlich wichtige Rolle spielen und die nach unserer Auffassung in Ihrer Strategie noch expliziter angesprochen werden könnten: Zum einen handelt es sich um das Thema der Velovorzugsrouten, welche gerade für kantonsgrenzenübergreifende Verkehrsbeziehungen ein zukünftig sehr wichtiges Infrastrukturelement darstellen. Und zum andern scheint uns die Thematik privater Veloabstellanlagen, welche komplementär zu den angesprochenen öffentlichen wirken, ebenfalls ein relevantes Wirkungspotential zu haben.

Bezüglich **Road Pricing** haben Sie uns bereits früher zugesagt, uns eng in die Erarbeitung des von Ihnen geplanten Versuchs zu involvieren. Dies ist aus unserer Sicht nach wie vor zwingend erforderlich, handelt es sich doch um ein Vorgehen mit potentiell grossen Auswirkungen auf alle vorgenannten Themenfelder. Deutlich zurückhaltender als Sie sehen wir die erwartbaren Wirkungen (Tabelle 6), handelt es sich doch zunächst um einen Versuch.

Zum **Güterverkehr** steht in Kapitel 3.6, dass es «ergänzend zu den städtischen Bemühungen ein regionales Konzept» brauche. Das ist insofern missverständlich, als dass es bereits ein «Regionales Güterverkehrskonzept Basel» gibt, das von Agglo Basel und der Handelskammer beider Basel ausgearbeitet wurde. Dieses Konzept dient als Grundlage eines regelmässigen Austausches zwischen unseren beiden Kantonen und der Handelskammer. Wir schlagen vor, die entsprechende Formulierung wie folgt zu ändern: «Auch im Güterverkehr bedarf es regional abgestützter Lösungen.»

Im Bereich des Güterverkehrs vermissen wir zudem den Hinweis, dass dem Kanton Basel-Stadt als Teil der Nord-Süd-Achse eine herausragende Bedeutung im Transitverkehr zukommt und dass

somit die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten auf den übergeordneten Verkehrsträgern ein nationales Interesse darstellt.

Stellenweise möchten wir beliebt machen, **gewisse Argumentationen** noch zu **präzisieren**. So werden z. B. hohe Geschwindigkeiten im Kap. 1.1.4 pauschal als Ziel abgelehnt. Je nach Verkehrsmittel und Örtlichkeit können sie jedoch gerade für dessen erwünschte Attraktivität wichtig sein. Ein weiteres Beispiel sind Aussagen, welche den Stellenwert und das Potential von öffentlichem Fuss- und Veloverkehr in weniger urbanen Räumen nach unserer Einschätzung unterschätzen.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie vor der Finalisierung der Mobilitätsstrategie diesbezüglich nochmals auf den fachlich federführenden Fachbereich Gesamtverkehrsplanung unseres Tiefbauamts zukommen würden. Diese Koordination pflegen wir ja wechselseitig bereits für eine Vielzahl von Themen und Projekten in verschiedenen Zusammensetzungen. Und so scheint es uns auch bezüglich der grundsätzlichen Überlegungen zu Wirkungsweisen und Strategien wünschenswert, eine möglichst enge Abstimmung zwischen unseren beiden Kantonen zu pflegen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Hochachtungsvoll

Thomas Weber  
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich  
Landschreiberin

Kopie an:

– Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwergh-Platz 2a, 4410 Liestal