

## Parlamentarischer Vorstoss

2024/665

---

Geschäftstyp:	Interpellation
Titel:	<b>Infrastruktur ohne Ideologie – Aggloprogramm muss allen Verkehrsteilnehmern Nutzen bringen</b>
Urheber/in:	Christine Frey
Zuständig:	—
Mitunterzeichnet von:	—
Eingereicht am:	31. Oktober 2024
Dringlichkeit:	—

---

Das Agglomerationsprogramm der ersten Generation setzte den Fokus auf eine ganzheitliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen. So auch in der Agglomeration Basel. Projekte des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs (Fussgänger- und Veloverkehr) sollten schweizweit gefördert und finanziert werden.

Rückblickend zeigt sich, dass Veränderungen im Bereich Verkehr damals tatsächlich umfassender gedacht wurden, als dies heute der Fall ist. Jüngst resultieren dagegen aus ideologischen Beweggründen immer stärkere Benachteiligungen bestimmter Verkehrsträger. Im ersten Programm wurden Projekte hingegen unabhängig von der Art des Fortbewegungsmittels gefördert, wobei ein Grossteil der Investitionen in den Bereich des motorisierten Individualverkehrs floss, in welchem der grösste Handlungsbedarf festgestellt wurde.

In den darauffolgenden Programmen spielte dieser Verkehrsträger jedoch nur noch eine untergeordnete Rolle. Dabei besteht kein Zweifel, dass auch der Ausbau von ÖV, Rad- und Fusswegen zur Sicherung einer lebenswerten Umgebung beiträgt.

Gleichermassen sind aber auch viele Menschen auf eine funktionierende Strasseninfrastruktur angewiesen. Während Städte vermehrt auf ÖV und Langsamverkehr setzen, ist das Auto noch immer das wichtigste Verkehrsmittel. Eine einseitige Priorisierung staatlicher Mittel zugunsten von ÖV-Projekten aber führt zwangsläufig zu einer Benachteiligung des Strassenausbaus. Welche Auswüchse jene Tendenzen einer strukturellen Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs inzwischen angenommen haben, zeigt sich beispielsweise entlang der nun öffentlich gemachten Projekte im Fricktal des angrenzenden Kantons Aargau, wo der motorisierte Individualverkehr künftig in Teilen gezielt beschnitten wird, um mehr Raum für Velos und Fussgänger zu schaffen.

Fazit: Um eine nachhaltige und effiziente Mobilität in den Agglomerationen zu gewährleisten, ist eine ausgewogene Förderung sowohl des ÖV als auch des MIV notwendig. Nur durch eine integrative Verkehrspolitik können die vielfältigen Bedürfnisse der Bevölkerung gedeckt, der Umweltschutz gefördert und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Regionen gestärkt werden.

---

**Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:**

1. Existieren im Baselbiet ebenfalls Projekte, die Teil des Agglomerationsprogramms 5. Generation sind, durch deren Umsetzung der motorisierte Individualverkehr beschnitten werden würde?
2. Auf welche Verkehrsträger verteilen sich die – im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms (A-Horizont) geförderten – Projekte im Baselbiet in Bezug auf Anzahl sowie Finanzsumme prozentual?
3. Die Förderung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Bund ist zu begrüßen. Den Grossteil der Kosten solcher Projekte tragen aber weiterhin die Gemeinden und Kantone. Wie wird im Zuge dessen sichergestellt, dass trotz Finanzierung von ÖV und Langsamverkehr dennoch ausreichend Mittel für den notwendigen Ausbau des Strassennetzes zur Verfügung stehen?
4. Welche Projekte des Programms haben einen spürbaren Effekt auf die immer wieder im Fokus stehenden Strassenverkehrsstaus im Baselbiet?
5. Wird sich die Regierung in Sachen Agglomerationsprogramm künftig beim Bund für eine stärkere Rückbesinnung auf den Ursprungsgedanken der Agglomerationsprogramme einsetzen, sodass in Zukunft ohne ideologischen Zwang erwiesenermassen dringliche Strassenbauprojekte vorangetrieben werden können?