

per E-Mail: planungsamt@bs.ch

Bau- und Verkehrsdepartement
Städtebau & Architektur
Planungsamt
Postfach
4001 Basel

Basel, 30. November 2018

Kantonaler Richtplan, Anpassung Mobilität; Teilrichtplan Velo, Anpassung 2018 und Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege, Erarbeitung 2018

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, lieber Hans-Peter,
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Vernehmlassung in obgenannter Angelegenheit danken wir Ihnen und gestatten uns, wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Einleitende Bemerkungen

Wir möchten einleitend festhalten, dass es für uns nicht nachvollziehbar ist, weshalb der kantonale Richtplan bereits wieder angepasst werden soll. Es handelt sich bei einem Richtplan um ein langfristiges Planungsinstrument. Auf der Webseite des kantonalen Richtplanes (www.richtplan.bs.ch) selbst steht, dass raumrelevante Vorgaben für einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren gemacht werden sollen. Soll die Planung tatsächlich langfristig erfolgen, so sind Revisionen in Abständen die kürzer sind als ein Jahrzehnt weder sinnvoll noch zielführend.

Darüber hinaus stellen Revisionen in kürzeren Abständen nicht nur einen erheblichen Aufwand für die Verwaltung dar, sie sind auch mit einem grossen Aufwand seitens der Vernehmlassungsadressaten verbunden. Die vorliegende Vernehmlassung umfasst insgesamt rund 200 Seiten plus Pläne, welche innert einer Frist von zwei Monaten vernünftig überprüft, besprochen und beurteilt werden sollen. Eine seriöse Bearbeitung durch eine Milizorganisation ist in dieser Form nicht möglich. Da die Dringlichkeit dieser Revision nicht ersichtlich ist, hätte eine deutlich längere Frist vorgesehen werden müssen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das BVD überhaupt an einer breit abgestützten Meinungsbildung interessiert ist oder ob das Ergebnis politisch ohnehin bereits weitgehend vorgegeben ist.

Die FDP verzichtet deshalb darauf, einen 12-seitigen detaillierten Fragebogen auszufüllen. Wir haben zwar Verständnis dafür, dass dies eine schematische Auswertung ermöglicht. Aber da die politische Wertung gerade in Mobilitätsfragen ohnehin wichtiger ist als in einer solchen Vernehmlassung über einzelne Textpassagen zu diskutieren und bei der Planung auf politischer Ebene vor allem die Beurteilung grundsätzlicher Fragen entscheidend ist, bitten wir Sie um Verständnis, dass wir unsere Haltung in Form dieses Schreibens zum Ausdruck bringen.

2. Haltung zur Revision

Inhaltlich halten wir grundsätzlich fest, dass die FDP die vorliegende Teilrevision des kantonalen Richtplanes in dieser Form nicht unterstützen kann. Wir werden dies nachfolgend noch genauer ausführen.

Weiter möchten wir festhalten, dass es unseres Erachtens nicht zielführend ist, die Gesamtplanung durch Teilrichtpläne zu verkomplizieren. Ein Richtplan sollte als in sich geschlossenes Dokument die strategische räumliche Weiterentwicklung des Kantons vorzeichnen. Die FDP wird sich daher nachfolgend auch nicht zu den Teilrichtplänen Velo sowie Fuss- und Wanderwege äussern. Die Ausführungen im kantonalen Richtplan müssen hierfür ausreichen bzw. sofern das nicht der Fall ist sind die entsprechenden Passagen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

3. Grundsätzliche Haltung zu Mobilitätsfragen

Die FDP hat bereits in verschiedenen Vernehmlassungen und politischen Diskussionen zum Ausdruck gebracht, was ihre Haltung in Mobilitätsfragen ist. Wir erachten es nun nicht als sinnvoll, jeden Satz im Richtplanentwurf, welcher dieser Haltung widerspricht anzumahnen. Stattdessen halten wir nachfolgend einige mobilitätspolitische Grundsätze fest:

- Das Bedürfnis nach Mobilität ist ein wesentliches Kennzeichen unserer Zeit. Mobilität integriert, verbindet und ermöglicht Fortschritt. Eine gute Vernetzung und einfache Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln stärkt zudem den Standort.
- Bereits heute wird der Raum Basel fast täglich von Staus geplagt, die Infrastruktur ist überlastet und der Regierungsrat hat ambitionierte Wachstumsziele: Bis 2035 soll sich die Zahl der Arbeitsplätze um 30'000 und jene der Einwohner und Einwohnerinnen um 20'000 erhöhen. Die Planung der künftigen Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die wichtigen Grossprojekte Durchmesserstrecke «Herzstück Basel», Rheintunnel und Autobahnring, sind deshalb durch Vorarbeiten und Lobbying in Bern zügig voranzutreiben.
- Es soll grundsätzlich die freie Wahl des Verkehrsmittels gelten. Der Staat schafft die Rahmenbedingungen und stellt die Infrastruktur zur Verfügung, die Wahl der Verkehrsträger muss aber Privatsache bleiben.
- Die Region Basel braucht eine gemeinsame Verkehrspolitik für den öffentlichen und den Individualverkehr. Die Kantone müssen zusammenarbeiten und wo sinnvoll gemeinsame Trägerschaften errichten. So soll eine Verkehrsplanung beider Basel geschaffen werden.
- Durch Entflechtung soll eine Verflüssigung von Verkehrsströmen erreicht werden. Verkehr, der steht, mag niemand – und er kostet Geld. Eine Diskriminierung von Verkehrsträgern führt dabei nicht zum Ziel. Die Kanalisierung von motorisiertem Individualverkehr auf Hauptverkehrsachsen und verkehrsorientierten Strassen ist effizient und trägt zum Verkehrsfluss bei. Dafür soll auf Quartierstrassen konsequent Tempo 30 gelten. Zudem unterstützen wir zugunsten der Entflechtung die Einführung von Velostrassen. Damit einhergehende Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs – wie z.B. der Abbau von Parkplätzen – müssen durch flankierende Massnahmen kompensiert werden.
- Der EuroAirport ist wichtig für die wirtschaftliche Prosperität der Region. Er darf in seiner Tätigkeit nicht noch mehr eingeschränkt werden.

Wir sind der Meinung, dass diese Grundsätze im Interesse des Kantons Basel-Stadt und seiner Bewohnerinnen und Bewohner sind und sich deshalb im Richtplan entsprechend wiederfinden sollten.

4. Fehlende Inhalte

Wir gehen davon aus, dass das kürzlich vom Regierungsrat publizierte Zielbild der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft noch Eingang in den Richtplan finden wird. Dies betrifft namentlich die Planung des sogenannten „Westrings“ anstelle des ABAC (Gundelitunnel).

Da auf strategischer Ebene festgehalten wird, dass die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum reduziert und der Bau von Quartierparkings gefördert werden soll, erwarten wir, dass dies noch weiter konkretisiert wird. Es soll konkret aufgezeigt werden, wo diese Quartierparkings entstehen

sollen, bis wann, wer sie plant, finanziert und betreibt. Die FDP kann angesichts der im Entwurf gesetzten Ziele die aktuelle Parkplatzpolitik des Kantons nicht nachvollziehen. So liesse sich beispielsweise die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum massiv entschärfen, würde die restriktive Haltung des Kantons gegenüber Parkplätzen auf Privatgrund aufgehoben werden. Die bisher praktizierte Politik des oberirdischen Parkplatzabbaus ohne gleichwertigen unterirdischen Ersatz muss, wenn das strategische Ziel ernst gemeint ist, ein Ende haben. Die negativen Auswirkungen dieser Politik zeigen sich nämlich nicht nur beim hohen Parkierdruck, sondern auch darin, dass der Kanton nun nachträglich an verschiedenen Stellen teuer unterirdische Parkings bauen muss, statt von Anfang an die Realität anzuerkennen und bei Neubauten entsprechende Parkings zu integrieren (aktuelles Beispiel: UKBB).

5. Zur Anpassung der Strategie ST11

Der Regierungsrat verpasst es leider, sich deutlich abzeichnende Entwicklungen im Bereich der Mobilität in geeigneter Form aufzugreifen:

- So ist klar erkennbar, dass die individuelle Mobilität durch neue innovative Angebote in Zukunft nochmals an Bedeutung zunehmen wird (Car-Sharing, eBike-Sharing, elektrische Trottinette usw.). Selbstfahrende Fahrzeuge sind zwar noch nicht in Betrieb, dürften aber in nicht allzu ferner Zukunft auf die Strasse kommen. Der Regierungsrat stellt stattdessen eine Erhöhung des Anteils des kollektiven Verkehrs (Tram, Bus, Zug) in den Vordergrund und will dessen Anteil erhöhen.
- Argumentiert wird oft mit der Belastung der Umwelt. Auch hier will der Regierungsrat offensichtlich nicht zur Kenntnis nehmen, dass die technische Entwicklung diese Probleme auf absehbare Zeit lösen kann. So müssen heute Elektroautos künstlich Lärm erzeugen, weil sie so leise sind, dass es ein Sicherheitsrisiko darstellt. Und die kürzlich reformierte ökologische Motorfahrzeugsteuer setzt einen Anreiz dafür, dass in unserem Kanton künftig vermehrt emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge unterwegs sind.
- Es wäre aufgrund dieser Entwicklungen eigentlich angezeigt, dass der Regierungsrat nicht primär auf die Beschränkung oder Behinderung des Privatverkehrs hinwirkt, sondern Überlegungen anstellt, wie die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen möglichst optimal berücksichtigt werden können. Die FDP ist überzeugt, dass aus Perspektive des Mobilitätsbedürfnisses eines Menschen die individuelle der kollektiven Mobilität stets überlegen sein wird (zeitliche Unabhängigkeit, Verbindung von Tür zu Tür usw.), insbesondere wenn das individuelle Fahrzeug auch die Vorteile des Kollektivverkehrs anbieten kann (z.B. Arbeiten im selbstfahrenden Fahrzeug).
- Weil nicht nur die oben skizzierten Entwicklungen sondern auch das anhaltende Bevölkerungswachstum zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse generieren werden, wäre es dringend angezeigt, das Ziel einer Reduktion um mindestens 10% bis 2020 fallen zu lassen. Der Regierungsrat hat ja bereits eingestanden, dass dieses Ziel unrealistisch ist. Es wäre nichts als konsequent, dies im Richtplan entsprechend nachzuvollziehen.

Dem Regierungsrat ist immerhin zugute zu halten, dass innovative Verkehrsangebote ermöglicht werden sollen. Auch begrüsst die FDP, dass die Verkehrsinfrastruktur auch unterirdisch weiterentwickelt werden soll. Die FDP ist überzeugt, dass damit eine Entflechtung stattfinden kann, welche die Verkehrsströme verflüssigt.

6. Zu den Leitsätzen

Eine optimale, regionale, nationale und internationale Erreichbarkeit ist nicht möglich, wenn einseitig auf den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr fokussiert wird. Es wäre höchste Zeit, dass der Kanton Basel-Stadt anerkennt, dass alle Verkehrsmittel ihre berechtigten Bedürfnisse haben und die Verkehrsplanung entsprechend justiert wird.

Entscheidend für die Nutzung eines Verkehrsmittels sind Komfort, Sicherheit und die Zeit, um von A nach B zu gelangen. Hierfür bedarf es keiner „Kommunikationsmassnahmen“ in Form von teuren aber wirkungslosen Kampagnen, sondern eine stete Optimierung der Verkehrswege. Deshalb soll auf solche Kampagnen verzichtet werden.

Für die Aufnahme bzw. Berücksichtigung unserer Argumente in den definitiven Ratschlag danken wir Ihnen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
FDP.Die Liberalen Basel-Stadt



Luca Urgese
Präsident und Grossrat