



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

sachplanverkehr@are.admin.ch

Basel, 25. November 2020

Regierungsratsbeschluss vom 24. November 2020

Sachplan Verkehr, Teil Programm

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. September 2020 laden Sie uns ein, zum überarbeiteten Teil Programm des Sachplans Verkehr Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Da die Inhalte des Teils Programm nicht räumlich konkret sind, haben wir gemäss ihrer Empfehlung auf eine Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 19 RPV verzichtet. Die Gemeinden sowie die kantonalen Fachstellen wurden vernehmlasst und deren Rückmeldungen sind in diese Stellungnahme eingeflossen.

Die Gesamtüberarbeitung des Teils Programm zum Sachplan Verkehr begrüssen wir sehr. Nach Aktualisierung der Infrastruktureile des Sachplans war das bisherige Programm aus dem Jahr 2006 veraltet. Das neue Programm mit dem Fokus auf das Jahr 2050 und der bewussten Abstimmung zwischen Mobilität und Raum ist die richtige Antwort auf die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Mobilität. Die Überarbeitung ist auf Bundesebene ämterübergreifend unter Einbezug der Kantone durchgeführt worden. Dieser interdisziplinäre und kooperative Ansatz hat aus unserer Sicht zu einem überzeugenden Ergebnis geführt. Wir möchten uns an dieser Stelle für den engen Einbezug der Kantone bei der Erarbeitung mittels mehrerer Workshops bedanken. Wir haben diese Form der Erarbeitung sehr geschätzt.

Wir unterstützen grundsätzlich das Zielbild mit seinen nach Raumtypen differenzierten Grundsätzen und die daraus resultierenden Kernherausforderungen. Die geplante Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die gesamtverkehrlichen Betrachtungen sowie die Berücksichtigung von Klima, Umwelt und Ressourcen entsprechen den Prinzipien auch unserer Raum- und Verkehrspolitik. Insbesondere unterstützen wir auch den Grundsatz, dass Infrastrukturen nicht systematisch nachfrageorientiert ausgebaut werden.

Im Folgenden listen wir einige Änderungsanträge sowie Hinweise zum Konzeptteil auf mit der Bitte, diese in der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.

Antrag

Kapitel 2-4: In den Herausforderungen (Kapitel 2), den Grundsätzen des Zielbildes (Kapitel 3) sowie in den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen (Kapitel 4) bitten wir um Ergänzung der Themen Verkehrsvermeidung, Suffizienz und Rebound-Effekte.

Begründung

Der stetig wachsende Verkehr der letzten Jahre hat viele technische Fortschritte zunichte gemacht. Dieses Verkehrswachstum ist auf schnellere Verbindungen und auf klassische Rebound-Effekte zurückzuführen. In diesem Sinne ist eine kompakte, nutzungsgemischte Siedlungsstruktur zwar eine notwendige Voraussetzung für kurze Wege. Eine solche Siedlungsstruktur ist aber nicht hinreichend: Nur wenn auch das Verkehrsangebot auf kurze Wege ausgerichtet ist (z.B. attraktive Fuss-/Velowege, häufige und direkte Verbindungen im ÖV-Ortsverkehr), können die Vorteile der kompakten Siedlungsstruktur vollständig genutzt werden. Hohe Geschwindigkeiten und tiefe Kosten im Fernverkehr führen hingegen zu längeren Wegen.

- **Kapitel 2.3**

Antrag

Auf Seite 12 in Absatz 2 sind auch die Gesundheitsbelastungen unterhalb der Grenzwerte und die kanzerogenen Partikel zu berücksichtigen.

Begründung

In Bezug auf Luftreinhaltung ist festgehalten, dass die Immissionsgrenzwerte insbesondere in Innenstädten und an stark befahrenen Strassen nicht eingehalten werden. Dies ist grundsätzlich korrekt. Es geht jedoch nicht nur um Immissionsgrenzwerte, sondern auch um Gesundheitsbelastungen unterhalb der Grenzwerte und um kanzerogene Partikel (insbesondere Russpartikel), für die ein Minimierungsgebot gilt.

- **Kapitel 2.4**

Antrag

Seite 15, 2. Absatz: Folgende Formulierung streichen: «Die Verwirklichung einer Mobilität (inkl. Luftverkehr) ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen ~~ist wichtig, wird aber mit grossen Anstrengungen verbunden sein~~ muss mit grossen Anstrengungen zeitnah verfolgt werden».

Begründung

Unseres Erachtens ist die Notwendigkeit eines fossilfreien Verkehrs notwendig, will man die CO₂-Neutralität bis 2050 und das Pariser Klimaziel erreichen. Die jetzige Formulierung relativiert dieses Ziel.

- **Kapitel 3.1**

Antrag

Seite 17, Absatz 1: Wir schlagen in Absatz 1 folgende Änderung vor: «Die ~~Infrastrukturausbauten~~ Verkehrsinfrastrukturen sind in die Siedlungen und die offenen Landschaften integriert und der Bodenverbrauch wird dabei gleichzeitig minimiert.»

Begründung

Unseres Erachtens sollte dieses Ziel weniger auf Infrastrukturausbauten, sondern auf den Infrastrukturbestand ausgerichtet werden. Hier besteht grosser Optimierungsbedarf, sowohl bei der Integration in die Landschaft als auch im Stadtgefüge.

- **Kapitel 3.2**

Antrag

Ein "weitgehend CO₂-freier MIV" soll bei allen Raumtypen genannt werden.

Begründung

Ein „weitgehend CO₂-freier MIV“ wird nur innerhalb einer Agglomeration explizit gefordert. Der notwendige MIV kann und soll aber in sämtlichen Räumen weitgehend CO₂ frei sein.

Antrag

Seite 22: Folgenden Satz ersatzlos streichen: "~~Verfügbarkeit und Geschwindigkeit gehen vor Komfort.~~"

Begründung

Innerhalb der Agglomerationskerne soll „Verfügbarkeit und Geschwindigkeit vor Komfort gehen“. Diese Aussage ist zu pauschal und es bleibt unklar, auf welche Verkehrsmittel sie sich bezieht. Zudem ist auch die Geschwindigkeit innerhalb der Agglomerationskerne weniger relevant als z.B. Sicherheitsfragen oder der Aspekt der Zuverlässigkeit. Wir schlagen deshalb vor, auf den Satz zu verzichten. Abwägungen sind im Einzelfall vorzunehmen.

Antrag

Bei Raumtypen, in denen der ÖV nur eine Funktion als Grunderschliessung hat, empfehlen wir die Möglichkeit, On-Demand-Angebote zu nennen.

Begründung

Überall, wo dem ÖV nur eine Funktion als Grunderschliessung zugewiesen wird, sollte auch die Möglichkeit von On-Demand Angeboten aufgeführt sein. Ob bzw. unter welchen Bedingungen „On Demand“ Lösungen geeigneter sind als ein klassisches Linienangebot ist dann aber wiederum im Einzelfall zu prüfen.

Antrag

Ergänzung einer kurzen Definition zu Verkehrsdrehscheiben und einheitliche Verwendung dieses Begriffes

Begründung

Eine kurze Definition zu Verkehrsdrehscheiben fehlt. Diese sollte möglichst offen formuliert sein, so dass verschiedene Arten von Verkehrsdrehscheiben möglichen bleiben. Die Typisierung von Verkehrsdrehscheiben gemäss Kap. 3.2 ist grundsätzlich zweckmässig. Diese Typisierung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Funktionalitäten einer Verkehrsdrehscheibe immer im Einzelfall aufgrund der lokalen Gegebenheiten (Lage im Stadtgefüge, verfügbarer Platz, Einbettung in Verkehrsnetze, umliegende Nutzungen etc.) festzulegen sind.

- **Kapitel 4.2**

Antrag

Seite 32, 2. Abschnitt, 2. Spiegelpunkt: Folgenden Satz ergänzen: "In beengten städtischen Verhältnissen sind Mischverkehrsflächen insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten weiterhin sinnvoll bzw. aufgrund der Raumsituation sogar zwingend."

Begründung

Die geforderte „weitgehende Trennung“ der Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr vom motorisierten Individualverkehr ist vor allem ausserorts möglich und notwendig. In beengten städtischen Verhältnissen sind Mischverkehrsflächen insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten weiterhin sinnvoll bzw. aufgrund der Raumsituation sogar zwingend.

Antrag

Seite 33, V1, 4. Abschnitt (Güterverkehr): Folgenden Satz ergänzen: «Der Bund setzt sich nach GÜTG dafür ein, dass der Güterverkehr im Sinne der Optimierung des Gesamtsystems auf der Schiene und auf dem Wasser inkl. die entsprechenden Logistikstandorte gefördert wird werden.»

Begründung

Neben dem Güterverkehr auf der Schiene ist auch der Güterverkehr auf dem Wasser (konkret dem Rhein) zu fördern. Das Gütertransportgesetz erwähnt den Verkehrsträger explizit. Für Schiene und Wasser braucht es Umschlagstandorte sowohl für Massengüter als auch für Konsumgüter. Die Erfahrungen zeigen, dass solche wertvollen Standorte zunehmend für anderweitige Entwicklungen verloren gehen.

- **Kapitel 6.2**

Zu den spezifischen Ausführungen zum „Handlungsraum Metropolitanraum Basel“ (Kap. 6.2) haben wir folgende Änderungsanträge und Hinweise:

Antrag

Seite 55, «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen», 2. Stossrichtung: Folgenden Satz umformulieren: «Die Siedlungsentwicklung ~~ist auf die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen~~ erfolgt nach innen, um mittel- bis langfristig eine Reduktion des Verkehrs auf den Nationalstrassen zu erreichen. Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen.»

Begründung

Die Formulierung «Die Siedlungsentwicklung ist auf die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen» kann so interpretiert werden, dass bei Überbelastungen der Nationalstrasse im Zentrum der Agglomeration nicht mehr verdichtet werden soll. Dies hätte dann aber zur Folge, dass Wohnraum ausserhalb des Zentrums entsteht, der wiederum mehr Langverkehr erzeugt und schliesslich die Kapazitäten der Nationalstrasse reduziert.

Antrag

Seite 55: Folgenden Satz bitte ergänzen: «Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen, das auch den Ziel- und Durchgangsverkehr der Agglomeration bewirtschaftet.»

Begründung

Wir unterstützen, dass bei Überlastungen der Nationalstrassen ein netzübergreifendes, angebotsorientiertes Verkehrsmanagement zu prüfen ist. Ein solches Verkehrsmanagement darf aber nicht dazu führen, dass dieses das Verkehrsaufkommen insgesamt erhöht, indem langlaufende Verkehre (z.B. vom ländlichen Raum in den Agglomerationskern) gegenüber dem Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration bevorzugt werden. D.h. konkret: Rampendosierungen dürfen nicht ausschliesslich in der Kernagglomeration angeordnet werden, sondern müssen in geeigneter Form den gesamten Nationalstrassenverkehr betreffen.

Antrag

Seite 56, «Gebiete mit besonderem Potenzial zur Erhöhung des ÖV-Anteils», 1. Stossrichtung: Ergänzung der Stossrichtung um Aussagen zum Infrastrukturausbau am Bahnknoten Basel und Nennung des Herzstücks.

Begründung

Die Umsetzung des trinationalen Angebotskonzepts der S-Bahn ist zwingend auf einen Infrastrukturausbau am Bahnknoten Basel und insbesondere auf das Herzstück angewiesen. Dies sollte explizit in der entsprechenden Stossrichtung erwähnt werden. Zudem fehlt in dieser Stossrichtung auch die Anordnung neuer Haltepunkte.

Antrag

Seite 57, «Umwelt», 1. Stossrichtung: Streichen der letzten beiden Sätze: ~~«Mit RPG 1 wurde ein erster Schritt gemacht. Die weitere Umsetzung muss auch mit der kantonalen Richtplanung sichergestellt werden.»~~

Begründung

Die Stossrichtung und die umzusetzenden Schritte werden gut dargelegt. Der Hinweis auf RPG 1 und die Richtpläne kann unserer Meinung nach weggelassen werden, da hier erstmals entgegen der Formulierungen in den anderen Stossrichtungen der Planungsprozess konkret angesprochen wird. Im Sinne der Vergleichbarkeit der Stossrichtungen empfehlen wir den Hinweis auf RPG 1 und die kantonale Richtplanung wegzulassen. Zudem weisen wir darauf hin, dass die beiden Sätze suggerieren, dass die Richtpläne BS und BL noch nicht gemäss RPG 1 genehmigt wären.

Antrag

Seite 56: Aussagen zum Aufbau eines Veloroutennetzes in den Stossrichtungen ergänzen.

Begründung

Die Stossrichtungen beschränken sich weitgehend auf den MIV und den ÖV. Aussagen zum Aufbau eines Veloroutennetzes fehlen vollständig.

Antrag

Seite 58, Karte 1: In der Karte bitte folgende Gebiete ebenfalls als „Gebiet mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils“ ausweisen: Fricktal, Gebiete westlich des Flughafens, deutsche Gebiete Lörrach/Weil am Rhein. Zudem in der Karte die Gebiete in D und F kennzeichnen.

Begründung

Es bleibt unklar, wieso das Birstal und das Leimental als „Gebiet mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils“ ausgewiesen sind, nicht aber das Fricktal oder Gebiete in D und F. Die Karte stellt das Ausland nicht dar. Es sollten aber zumindest die Buchstaben F und D als Hinweis dargestellt werden, oder die im Text genannten Städte Saint-Louis und Lörrach abgebildet werden.

Antrag

Seite 60-61: Die Aussagen zur Schifffahrt, die im Anhang 3 auf Seite 173 genannt werden, bitte im Objektblatt 6.2 zum Handlungsraum Metropolitanraum Basel integrieren. Zudem bitten wir um folgende Ergänzungen zum Text aus dem Anhang 3:

«[...] Der Bund kann über Anschlussbauten, wie Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleise seine Interessen direkt einbringen. Er sorgt darüber hinaus über die Zentralkommission Rhein und die korrespondierenden Ausschüsse mit der Europäischen Union für die notwendigen institutionellen Rahmenbedingungen zur Sicherstellung einer funktionierenden Binnenschifffahrt in die Schweiz.

Um die hohe Leistungsfähigkeit der Rheinhäfen in Zukunft sicherstellen zu können, werden die Areale und Infrastrukturen mit Blick auf die wichtigen Gütergruppen u.a. der Massengüter für die Bau- und Kreislaufwirtschaft, der Agrargüter, der Energieversorgung mit grünen, CO₂-neutralen Kraftstoffen und auch im Hinblick der Import- und Exportvolumen im containerisierten Verkehr weiterentwickelt. Die enge Verbindung von Schifffahrt und Bahn wird durch die Infrastrukturen der Hafenbahn sichergestellt, um einen hohen Modal-Split auf der Schiene zu ermöglichen. Zentral in der Entwicklung ist die Anbindung der Rheinschifffahrt an das Gateway Basel Nord. »

Begründung

Zu der Aufzählung der Verkehrsträger in der Region Basel gehört die Rheinschifffahrt mit den Rheinhäfen als Quell- und Zielpunkt. Neben den bereits richtig genannten Zielsetzungen für die Wasserstrasse und den Hafeninfrastrukturen ist ebenso wichtig die institutionellen Rahmenbedingungen der Binnenschifffahrt aus Sicht der Schweiz weiter im Fokus zu behalten. Die Europäische Union verfolgt das Ziel einheitlicher Regeln auf allen EU Wasserstrassen, was zu für die Schweiz zu einem Status als sog. Drittstaat führen könnte. Eine enge Beglei-

tung des Bundes in der Zentralkommission Rhein ist daher für die institutionellen Rahmenbedingungen wichtig. Der dritte Absatz zählt die Felder der Weiterentwicklung in den Häfen auf.

Antrag

Seite 61: Wir bitten um folgende Ergänzungen bzw. Korrekturen im Unterkapitel „Schiene: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes“:

- Der erste Satz, wonach das Bahnnetz mittelfristig „nicht von Überlast betroffen sein wird“ entspricht mittlerweile nicht mehr den heutigen Erkenntnissen. Völlig ausgeblendet wird zudem die Überlast auf dem Strassen- und Tram-/Busnetz. Dies hat der Kanton Basel-Stadt bereits in seiner Vernehmlassung zum Botschafts-Entwurf STEP AS 2035 sehr bemängelt.
- Auch der Satz „der Regionalverkehr wird bei einer Angebotssteigerung nicht mehr hinreichend über den Knoten Basel geleitet werden können“ ist unklar formuliert. Es muss hier klar dargelegt werden, dass der RV auch künftig über den Knoten Basel geführt werden muss und dass hierzu Massnahmen, wie das Herzstück und eine neue Perronerschiessung notwendig sind.
- Bei den aufgelisteten Projekten ist eine Vermischung zwischen Angebotsverbesserungen („Taktverdichtung“) und Infrastrukturmassnahmen („Kapazitätsausbau Ergolzthal“, „Bau Anschluss EAP“, „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“) festzustellen. Beispielsweise fehlt der teilweise Doppelspur-Ausbau im Laufental; stattdessen steht eine „Taktverdichtung Basel – Delémont – Biel“. Des Weiteren ist in Pratteln mittel- bis längerfristig nicht eine Leistungssteigerung (mittels Signalsteuerung für 1. Etappe), sondern eine Entflechtung (-bauwerk) vorgesehen.

Antrag

Seite 62, Karte 3: Nordtangente nicht als „Achse mit Kapazitätserweiterung Strasse“ ausweisen.

Begründung

Die Karte ist etwas schwierig zu lesen, aber es scheint, dass die Nordtangente als Achse mit Kapazitätserweiterung dargestellt wird. Zumindest unseres Wissens gibt es hier aber kein Projekt.

Wir bitten Sie, unsere Anliegen und Änderungsvorschläge zu berücksichtigen. Bei Rückfragen stehen Ihnen folgende Ansprechpersonen gerne zur Verfügung:

Frau Bettina Rahuel, Planungsamt, Tel. 061 267 67 70, Mail bettina.rahuel@bs.ch oder
Herr Simon Kettner, Amt für Mobilität, Tel. 061 267 81 19, Mail simon.kettner@bs.ch.

An dieser Stelle danken wir Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie an

- Bundesamt für Raumentwicklung, L. Béziane, 3003 Bern
- BVD, Amt für Mobilität, Alain Groff
- BVD, Städtebau & Architektur, Planungsamt, Martin Sandtner
- PD, Kantons- und Stadtentwicklung, Lukas Ott
- WSU, Generalsekretariat, Brigitte Meyer