



2006/079

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2006/079 von Hanni Huggel vom 23. März 2006 betreffend: "Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (Langsamverkehr) im Rahmen der Agglomerationsprogramme"

vom 30. Mai 2006

I. Ausgangslage

Im Rahmen der Diskussion der Botschaft zum "Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds)" vom 2. Dezember 2005 hat Frau Hanni Huggel die oben genannte Interpellation eingereicht. Die Interpellation 2006/079 lautet wie folgt:

"Auf Bundesebene wird die Vorlage zum "Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz" diskutiert. Teil dieses Fonds sind u.a. die so genannten Agglomerationsprogramme. Gemäss dieser Vorlage sollen in den nächsten 20 Jahren rund 6 Milliarden Franken als Bundesbeiträge in Infrastrukturen für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr verwendet werden. Hinzu kommen Beträge in gleicher Höhe von den Kantonen und Gemeinden.

Eine wichtige, in verkehrspolitischen und raumplanerischen Diskussionen oft aber unterschätzte Bedeutung kommt dem Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) sowie dessen Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zu. Drei Viertel aller Autofahrten sind kürzer als 10 Kilometer und könnten somit in sehr vielen Fällen durch den Fuss- und Veloverkehr ersetzt werden. Damit dieser Umstieg gelingt, braucht es aber sichere und attraktive Angebote sowie die notwendige Sensibilisierung innerhalb der Politik und bei der Bevölkerung. Bei der konkreten Ausgestaltung der Agglomerationsprogramme muss dem Fuss- und Veloverkehr deshalb aus verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitischer Sicht eine zentrale Bedeutung beikommen. Die zunehmende Luftverschmutzung macht deutlich, dass es in Bezug auf die Mobilität so rasch wie möglich ein Umdenken braucht und dass der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs auch aus gesundheits- wie klimapolitischen Überlegungen heraus eine grosse Bedeutung beikommen muss.

Gemäss Vorgaben des Bundesamtes für Raumentwicklung müssen Agglomerationsprogramme auch Konzepte für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs enthalten. Solche Konzepte müssen unter anderem enthalten:

- Massnahmen zur Behebung bestehender Mängel im bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetz, z.B. bessere Zugänge zu ÖV-Haltestellen. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.*
- Neue Netzteile ausschliesslich für den Fuss- und Veloverkehr, auch um Zeitgewinne zu erzielen.*

Der Regierungsrat wird um eine schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

- Frage 1: Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat dem Fuss- und Veloverkehr bei und mit welchen Massnahmen gedenkt er, diesen im Allgemeinen zu fördern?*
- Frage 2: Wie weit sind die Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen im Kanton bzw. in Zusammenarbeit mit den Trägerschaften fortgeschritten und welcher Stellenwert wird darin dem Fuss- und Veloverkehr beigemessen?*
- Frage 3: Existieren konzeptionelle Überlegungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, so wie es der Bund für Agglomerationsprogramme vorsieht? Wie sieht die langfristige Strategie des Regierungsrates zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aus?*
- Frage 4: Mit welchen konkreten infrastrukturellen Massnahmen wie z.B. Veloabstellplätzen, Fusswegen oder der Anbindung ans öffentliche Netz gedenkt der Regierungsrat den Fuss- und Veloverkehr zu fördern?*
- Frage 5: Wie viele Stellen (Stellenprozente) sind im Kanton zur Zeit für die Bearbeitung der Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden? Wie gross ist der künftige Stellenumfang?*
- Frage 6: Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um in der Bevölkerung die Sensibilität für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und ein Umdenken zu fördern?*
- Frage 7: Welche strukturellen und institutionellen Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um innerhalb der Trägerschaften, die für die Planung der Agglomerationsprogramme zuständig sind, zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs Einfluss zu nehmen?"*

II. Antworten des Regierungsrates zu den einzelnen Fragen

- Frage 1: Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat dem Fuss- und Veloverkehr bei und mit welchen Massnahmen gedenkt er, diesen im Allgemeinen zu fördern?*

Der Regierungsrat misst dem Fuss- und Veloverkehr einen hohen Stellenwert bei. Durch den geringen Flächenbedarf und den emissionsfreien "Betrieb" stellt der Fuss- und Veloverkehr bzw. der Langsamverkehr insgesamt einen unverzichtbaren Anteil am Gesamtverkehr dar. Zudem fördert er durch Bewegung die Gesundheit.

Als Zeichen der Förderung des Fussverkehrs werden vermehrt Mischflächen gebildet, auf welchen sich der Fuss- Velo- und Autoverkehr den Strassenraum gleichwertig teilen. So wird den Fussgängern die mit der Entwicklung des Autoverkehrs verloren gegangene Bewegungsfreiheit wieder zurückgegeben. Ebenfalls werden - wo möglich - Barrieren und Hindernisse beim fussläufigen Zugang zu Haltestellen eliminiert. Für den Veloverkehr werden die Veloabstellplätze bei Bahn-Haltestellen vergrössert bzw. neue erstellt.

Zur Förderung des Veloverkehrs wurde im Kanton Basel-Landschaft schon im Mai 1987 ein Regionalplan Radrouten zusammen mit einem Rahmenkredit von Fr. 25 Mio. für die Realisierung der ersten Etappen beschlossen. Für den Ausbau der zweiten Etappe bewilligten der Landrat im September 1992 und die Stimmberechtigten im März 1993 einen weiteren Rahmenkredit von Fr. 30 Mio. Mit Beschluss vom 29. Oktober 1998 hat der Landrat dem überarbeiteten Regionalplan Radrouten mit einem weiteren Rahmenkredit über Fr. 25 Mio. zugestimmt. Dabei wird das Realisierungsprogramm aufgrund der Verkehrsverhältnisse, der tatsächlichen Realisierungsmöglichkeiten und der finanziellen Randbedingungen der Bau- und Umweltschutzdirektion laufend den Bedürfnissen angepasst.

Für den Fuss- und Wanderwegbereich ist seit 1. Januar 1994 - und für den Bezirk Laufen seit 1. Januar 1998 - der Regionalplan Fuss- und Wanderwege in Kraft. Gemäss § 21 des Strassengesetzes des Kantons Basel-Landschaft obliegen Planung, Bau und Unterhalt der Fuss- und Wanderwege den Gemeinden. Die Gemeinden haben gemäss § 9 Abs. 4 des Dekretes über den Regi-

onalplan Fuss- und Wanderwege die Aufgabe, ihren Strassennetzplan mit einem Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 des Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege zu ergänzen. Diese Ergänzung sollte innert 10 Jahren nach Inkrafttreten des Regionalplanes, also bis Ende 2003 erfolgt sein. In § 9 Abs. 5 des Dekretes über den Regionalplan Fuss- und Wanderwege wird definiert, aus was für Wegen sich Fusswegnetze zusammensetzen dürfen.

Per 1. Januar 2006 haben allerdings erst rund die Hälfte der Baselbieter Gemeinden in ihrem Strassennetzplan ein Fusswegnetz definiert.

Frage 2: Wie weit sind die Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen im Kanton bzw. in Zusammenarbeit mit den Trägerschaften fortgeschritten und welcher Stellenwert wird darin dem Fuss- und Veloverkehr beigemessen?

Die Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms Basel bei Gemeinden, Parteien, Fachorganisationen und Verbänden dauerte vom Oktober bis Ende Dezember 2005. Gemäss Anforderungen des Bundes muss der Bereich Langsamverkehr zwingend Bestandteil der Agglomerationsprogramme sein (Analyse von Ist-Zustand und zukünftigem Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Im Vernehmlassungsentwurf des Agglomerationsprogramms Basel ist der Bereich Langsamverkehr denn auch Bestandteil und wird dies auch bleiben.

Problem ist, dass es sich beim Langsamverkehr zumeist um eine Vielzahl von kleinräumigen Massnahmen handelt, die Zuständigkeiten oft bei sehr vielen und teilweise unterschiedlichen Partnern liegen (Gemeinden, ÖV-Betreiber, Private) und die Finanzierung wie auch die Realisierung in der Regel von konkreten Detailprojekten abhängt, welche wiederum oft politischen Entscheiden im Kanton bzw. in den Gemeinden unterliegen (Sanierung von Bahnhöfen, Quartierplanüberbauungen etc.).

Da die Flughöhe des Agglomerationsprogramms relativ hoch ist, geht es bei einem Gesamtkonzept zur institutionalisierten Förderung des Langsamverkehrs darum, auf strategischer Ebene die einzelnen Planungsinstrumente und Massnahmenprogramme aufzuzeigen. Stufengerecht und darstellungsmässig können diesbezüglich Aktivitäten im Agglomerationsprogramm nur summarisch abgehandelt werden.

Derzeit läuft die Auswertung der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm Basel. Aufgrund der Ergebnisse muss der Bereich Langsamverkehr überarbeitet werden. Ziel ist, das Agglomerationsprogramm Basel noch im Jahre 2006 zur Prüfung an den Bund einreichen zu können.

Frage 3: Existieren konzeptionelle Überlegungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, so wie es der Bund für Agglomerationsprogramme vorsieht? Wie sieht die langfristige Strategie des Regierungsrates zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aus?

Auf konzeptioneller Ebene bestehen im Kanton Basel-Landschaft der Regionalplan Radrouten und der Regionalplan Fuss- und Wanderwege (vgl. Antwort zu Frage 1). Der Bund selbst macht den Langsamverkehr als Bestandteil der Agglomerationsprogramme zur Bedingung, hat dabei aber noch keine konkreten Vorstellungen für die Umsetzung entwickelt; insbesondere auch nicht zum Umgang mit den unter Frage 2 dargelegten Problemen. Bis heute gibt es noch kein vom Bund genehmigtes Agglomerationsprogramm.

Frage 4: Mit welchen konkreten infrastrukturellen Massnahmen wie z.B. Veloabstellplätzen, Fusswegen oder der Anbindung ans öffentliche Netz gedenkt der Regierungsrat den Fuss- und Veloverkehr zu fördern?

Zum Bereich der Radrouten gelten die Ausführungen zur Frage 1, wobei die Gemeinden angehalten sind, das übergeordnete, kantonale Radroutennetz in der Gemeinde selbst sinnvoll zu ergänzen. Wie ebenfalls bereits ausgeführt, obliegt die Planung und Realisierung von Fusswegnetzen grundsätzlich den Gemeinden. Dort, wo der Kanton Grundeigentümer oder Planungsträger ist, fliessen die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in die Projektierung ein.

Selbstverständlich ist der Langsamverkehr auch immer Bestandteil im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Im Rahmen von baulichen Massnahmen bei und um Haltestellen sind immer auch die Verbesserung der Zugänge - speziell im Bereich des Langsamverkehrs - sowie allfällige Beseitigungen von Zugangs-Hindernissen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein Thema. In Verhandlungen mit den zuständigen Stellen (ÖV-Betreiber, Behörden und Privaten) wird darauf hingewirkt, allfällige Hindernisse zu eliminieren.

Frage 5: Wie viele Stellen (Stellenprozente) sind im Kanton zur Zeit für die Bearbeitung der Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs vorhanden? Wie gross ist der künftige Stellenumfang?

Je nach Stand der Projektierungs- und Realisierungsarbeiten stehen im Tiefbauamt zwischen 100 und 150 Stellenprozente zur Verfügung. Im Amt für Raumplanung mit der Fachstelle Fuss- und Wanderwege stehen ca. 15 bis 20 Stellenprozente, verteilt auf 2 Personen, zur Verfügung.

An dieser Situation soll sich nichts ändern; insbesondere ist in Zeiten der knappen Finanzen bzw. im Rahmen der generellen Aufgabenüberprüfung (GAP) keine Aufstockung der personellen wie auch finanziellen Ressourcen vorgesehen.

Frage 6: Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um in der Bevölkerung die Sensibilität für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und ein Umdenken zu fördern?

Grundsätzlich stehen nur sehr beschränkte finanzielle wie auch personelle Ressourcen für derartige Aktivitäten zur Verfügung. Die Bau- und Umweltschutzdirektion kann in diesem Rahmen keine eigentlichen Kampagnen oder dergleichen zur Sensibilisierung der gesamten Bevölkerung ergreifen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung werden jedoch animiert, wenn immer möglich den öffentlichen Verkehr und/oder das Velo zu benutzen bzw. kurze Wege zu Fuss zurückzulegen. So gesehen kann dies als bescheidene Aktionen zur Förderung des Langsamverkehrs in der Verwaltung angesehen werden. Weiter beteiligt sich die kantonale Verwaltung am Projekt "bike to work"; Unterlagen haben alle Mitarbeitenden der Verwaltung erhalten.

Weiter läuft aktuell ein Gesuch an den Lotteriefonds für eine Beteiligung des Kantons Basellandschaft am Projekt "Basismodul SchweizMobi".

Frage 7: Welche strukturellen und institutionellen Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um innerhalb der Trägerschaften, die für die Planung der Agglomerationsprogramme zuständig sind, zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs Einfluss zu nehmen?

Im Schweizerischen Teil der Agglomeration Basel ist zwischen den Zuständigkeitsbereichen der beiden Hauptakteure Kantone und Gemeinden und/oder Dritter zu unterscheiden. Auf Stufe der gesetzgebenden, konzeptionellen und strategischen Ebene liegt das Handlungsfeld zu einem wesentlichen Teil bei den Kantonen. Sie sorgen auch für die Koordination unter den Gemeinden. Auf Stufe Umsetzung fällt den Gemeinden die führende Funktion zu. Ihnen obliegt zum grössten Teil

Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Langsamverkehrsinfrastruktur. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Agglomerationsprogramme nur Beiträge an neue Infrastrukturanlagen gesprochen werden, für den Betrieb und Unterhalt also keine Beiträge vom Bund zu erwarten sind.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel sollen folgende Massnahmen weiterverfolgt werden:

- Die Langsamverkehrsnetze sollen weiter ausgebaut bzw. verbessert und Netzlücken geschlossen werden.
- An wichtigen Zielorten sollen ausreichende und den Bedürfnissen entsprechende Veloabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Die Kantone nehmen dabei bei ihren Bauten und Anlagen sowie an wichtigen Haltestellen des ÖV eine Vorbildfunktion ein.

Liestal, 30. Mai 2006

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin:

Schneider-Kenel

der Landschreiber:

Mundschin

