



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

01.6745.03

BD/P016745  
Basel, 10. August 2005

Regierungsratsbeschluss  
vom 9. August 2005

## Anzug Lukas Stutz betreffend zielorientiertes Verfahren bei der Verkehrsplanung

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom Mittwoch, 14. März 2001 den nachstehenden Anzug betreffend zielorientiertes Verfahren bei der Verkehrsplanung dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

"In der Vergangenheit musste festgestellt werden, dass sich Lösungen von Verkehrsangelegenheiten oft äusserst lange hingezogen haben, da in der Planung 4 Amtsstellen aus 3 Departementen involviert waren.

Die oft gegensätzlichen Positionen von Hochbau- und Planungsamt, Tiefbauamt, BVB und der Verkehrsabteilung führten zu einer fraktionierten Planung, bei der keine Amtsstelle eine koordinierende und federführende Stellung einzunehmen bereit war.

Das Modell Baselland, wo sowohl die Verkehrsplanung, die Verkehrstechnik, das Amt für öffentlichen Verkehr, als auch die Verkehrssicherheit und die mit der Ausführung betrauten Amtsstellen der Bau- und Umweltschutzzdirektion zusammengefasst sind, erwies sich als sehr effizient.

Die im Amt intern bereinigten Projekte gehen vor der Ausführung nur noch zur verkehrsgerechten Prüfung an die Justiz- und Polizeidirektion.

Der Bund pflegt in der Zwischenzeit ein analoges Modell wie der Kanton Basel-Landschaft und hat die Abteilung Strassenverkehr aus dem Bundesamt für Polizeiwesen (EJDP) ins Bundesamt für Strassenbau (UVEK) eingegliedert.

In Basel-Stadt ist oft zu hören: "Ja unsere Amtsstelle würde gerne, aber...."

Allzu oft musste in der Vergangenheit die GVK hier eine Schiedsrichter- und Promotions-Funktion übernehmen, was eigentlich den Rahmen der Miliztätigkeit übersteigt.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen ob:

- die geltende Organisation aus ihrer Sicht die optimale und einzig mögliche ist?
- eine Konzentration aller involvierten Amtsstellen in einem Departement bessere Lösungen erbringen würde?
- eine federführende Amtsstelle mit Entscheidungskompetenz Abhilfe schaffen könnte?"

Nachdem der Grosse Rat am 4. Juni 2003 beschlossen hat, den Anzug stehen zu lassen, erlauben wir uns, den Anzug wie folgt zu beantworten:

## 1. Einleitung

Mit 'Verkehr' befassen sich im Kanton Basel-Stadt in drei Departementen verschiedene Ressorts und Ämter, so die Hauptabteilung Planung (BD), welche sich mit raumplanerischen und stadtgestalterischen Fragen beschäftigt, der Bereich öffentlicher Verkehr (WSD), welcher den öffentlichen Verkehr plant, das Tiefbauamt (BD) als Bauherr der Strassen und Plätze des Kantons, die Verkehrsabteilung (SiD), welche das Verkehrsmanagement betreibt. Die BVB und die BLT betreiben im Auftrag der Kantone BS und BL den öffentlichen Verkehr und seine Infrastruktur. Es ist selbstredend, dass zwischen den diversen Stellen ein hoher Abstimmungsbedarf und eine gute Kooperation verlangt wird. Dies weniger, weil die Amtsstellen nicht alle einem Departement angehören, sondern vor allem, weil die Interessenkonflikte in verkehrspolitischen Fragen besonders ausgeprägt sind.

Die Koordinationskommission Verkehr (KoKo-V) koordiniert – der Name sagt es – die verkehrspolitischen Fragen. In der KoKo-V sind die oben erwähnten Ämter, die BVB und die Bau- und Umweltschutzzdirektion des Kantons Basel-Landschaft vertreten; sie wird vom Departementssekretariat des BD geleitet. Die KoKo-V hat im Jahr 2003 ihr Reglement überarbeitet. Folgende Änderungen wurden vorgenommen:

- Der Leiter Öffentlicher Verkehr (WSD) nimmt neu Einsitz.
- Jedes der drei Departemente (BD, WSD, SiD) hat eine Stimme; vorher hatte jedes Mitglied eine Stimme.
- Es gelten Mehrheitsentscheide. Vorher war Einstimmigkeit verlangt.
- Die Teilnehmerzahl wurde reduziert, indem Spezialisten nur noch ausnahms- und fallweise beigezogen werden.

Durch die Verkleinerung der Kommission konnte die Diskussion 'enttechnisiert' werden. Die KoKo-V befasst sich heute vermehrt mit strategischen Fragen.

Die Konzentration der Stimmen auf die Departemente hat die Diskussion ebenfalls verändert; unterschiedliche departementsinterne Positionen sind in der Regel bereits vor den Sitzungen (oft unter Einbezug der Departementsvorsteherin oder des Departementsvorstehers) ausdiskutiert, sodass sich die Diskussionen in der KoKo-V auf unterschiedliche Sichten der Departemente konzentrieren.

Durch den Wechsel auf Mehrheitsentscheide sind die Diskussionen sachlicher geworden, da es nicht mehr möglich ist, dass ein Mitglied durch die Vetomacht ein Weiterkommen verhindern kann.

Verkehrspolitische Themen werden auch qualifizierter und mit weniger ‚Nebengeräuschen‘ bearbeitet, weil sich die konkrete Projektarbeit ebenfalls verbessert hat. Grössere Projekte werden durch Projektorganisationen durchgeführt, in welchen die beteiligten Amtsstellen zusammenarbeiten. In diesem Bereich hat die KoKo-V allerdings noch weitere Verbesserungsmöglichkeiten erkannt. Bisher sind die Projektorganisationen für Grossvorhaben oft unterschiedlich zusammengesetzt, auch wenn ihre Aufgabe zumindest innerhalb der kantonalen Verwaltung weitgehend identisch ist. Die Departemente arbeiten nun daran – auch vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Grundlagen im öffentlichen Verkehr und der Verselbständigung der BVB –, eine konsistente Rollenteilung zwischen den einzelnen Beteiligten zu definieren. Somit soll zukünftig besser sichergestellt werden, dass in jeder Planungsphase die kompetenten und entscheidenden Dienststellen beteiligt sind und zudem die Koordination zwischen den einzelnen Grossvorhaben nicht unter der unterschiedlichen Zusammensetzung der Projektorganisationen leidet.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

*Ist die geltende Organisation aus Sicht des Regierungsrates die einzige mögliche?*

Ein Blick auf die Organisation in anderen Kantonen zeigt eine grosse Palette unterschiedlicher Lösungen. Dies deutet darauf hin, dass insbesondere auch aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen (z.B. Stadtkanton etc.) eine eindeutig optimale und überall anwendbare Lösung offensichtlich nicht existiert.

*Würde eine Konzentration aller involvierten Amtsstellen in einem Departement bessere Lösungen erbringen?*

Die Konzentration aller involvierten Amtsstellen in einem Departement würde die Lösungsfundung vereinfachen, die Interessenskonflikte, wie sie in Verkehrsfragen immer auftreten, bleiben bestehen. Ob dadurch die Lösungen besser würden, kann bezweifelt werden. Außerdem verlagern sich die heutigen Schnittstellen in andere sensitive Bereiche. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die verwaltungsintern sehr breit und kontrovers geführten Diskussionen zu besseren, konsensfähigen Lösungen führen.

Zudem würde die Konzentration in einem Departement zu einer grossen Reorganisation der Verwaltung führen. Der Regierungsrat wird nach der Abstimmung über die neue Kantonsverfassung prüfen müssen, in welchen Bereichen der kantonalen Verwaltung Reorganisationsbedarf besteht.

Die monetären und personellen Kosten solch grosser Reorganisationen dürfen nicht unterschätzt werden. Diese Kosten würden den möglichen Nutzen bei weitem übertreffen.

*Könnte eine federführende Amtsstelle mit Entscheidungskompetenz Abhilfe schaffen?*

Diese Frage ist aus der Sicht des Regierungsrats klar mit ‚Nein‘ zu beantworten. Hätte eine der involvierten Amtstellen die Entscheidungskompetenz, so würde dies die Kompetenz der beiden anderen bisher mit Verkehrsfragen betrauten Departemente und der Vorsteherinnen und Vorsteher beschränken, da für diese die Entscheidungen dieses Amtes bindend wären. Die Konsequenz wäre, dass der Gesamtregierungsrat vermehrt auch verkehrstechnische Fragen bearbeiten muss, Fragen, die bis heute sinnvollerweise in den koordinierenden Verfahren der Fachdepartemente bearbeitet und von den Departementsvorsteherinnen und Departementsvorstehern entschieden werden. Auch ein mit der Entscheidungskompetenz ausgestattetes Amt käme folglich nicht darum herum, sich mit den übrigen involvierten Ämtern zu koordinieren.

Eine Stärke der heutigen Lösung ist gerade, dass die Verteilung der Entscheidungskompetenz auf das BD, das WSD und das SiD zu einem breiteren Blickwinkel führt. Planerische und stadtgestalterische Anliegen, die Bedürfnisse des Wirtschaftsstandortes und eines attraktiven und effizienten öffentlichen Verkehrs, respektive die Anliegen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsmanagements, können so optimal austariert werden.

### **3. Zusammenfassung**

Der Regierungsrat erachtet die heutige Organisation der Verkehrsplanung im Kanton Basel-Stadt als für die Entscheidfindung angemessene und taugliche Lösung. In Verkehrsfragen gibt es keine einfachen Antworten. Die Aufteilung auf drei Departemente ermöglicht eine breit abgestützte Diskussion der oft kontroversen Themen und führt in der Regel zu mehrheitsfähigen Lösungen.

Im Bereich der Projektorganisationen werden die Departemente an einer weiteren Klärung der Rollen und an einer Vereinheitlichung und Verbesserung der Prozesse arbeiten. Im Zusammenhang mit der neuen gesetzlichen Ausgangslage im öffentlichen Verkehr ergibt sich hier ohnehin eine neue Aufgabenteilung, deren Umsetzung erst in den kommenden Jahren beurteilt werden kann.

### **4. Antrag**

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Lukas Stutz betreffend zielorientiertes Verfahren bei der Verkehrsplanung als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Ralph Lewin  
Präsident

Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber