

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

Stellungnahme zum Konzept Räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft (Vernehmlassungsentwurf Februar 2001)

Vorbemerkung

Gemäss der Natur und dem Tätigkeitsfeld unserer Organisation konzentriert sich unser Vernehmlassungsbeitrag ausschliesslich auf den Bereich Verkehr und damit zusammenhängende Fragen einer weitergefassten Mobilität.

Grundsätzliches

In den «Materialien zum Konzept Räumliche Entwicklung» wird u.a. auf die Regionalanalyse der CREDIT SUISSE hingewiesen. In dieser aus dem Jahre 1999 stammenden Studie wurde unmissverständlich festgehalten, dass optimale Verkehrsverbindungen zur Erhöhung der wirtschaftlichen Standortattraktivität unserer Region beitragen. Ausgehend von diesem richtigen Grundsatz stimmen wir mit zwei übergeordneten Zielen des Konzeptes überein:

- *Verkehrsträger aufeinander abstimmen und international vernetzen*
- *Verkehrsnetze aus gesamtheitlicher Sicht (IV und OeV) weiterentwickeln*

Eine erfolgreiche und damit vor allem auch bedürfnisgerechte Verkehrspolitik muss sämtliche Verkehrsträger unvoreingenommen und grundsätzlich gleichwertig einbeziehen. Insofern erachten wir das dritte übergeordnete Ziel, wonach die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern sei, als zu einseitig und nicht im Sinne der auch vom Konzept an sich stipulierten «gesamtheitlichen Sicht». Deziert sind wir der Meinung, dass die Attraktivität aller Verkehrsträger so optimal wie möglich ausgestaltet werden muss und dabei eine sinnvolle Vernetzung, respektive bedarfsgerechte Ergänzungslösungen anzustreben sind. In diesem Sinne erachten wir eine rein angebotsorientierte Verkehrspolitik als untauglich und ordnungspolitisch als fragwürdig. Eine verantwortungsvolle Planung muss die Bedürfnisse und Möglichkeiten aller Beteiligten berücksichtigen und im Besonderen losgelöst von tagespolitischen und/oder ideologisch begründeten Erwägungen erfolgen. Die Verkehrsliga beider Basel lehnt deshalb eine rein angebotsorientierte Verkehrsplanung klar ab.

Eine abschliessende Würdigung einzelner Projekte und in Aussicht genommener Massnahmen kann schliesslich erst dann erfolgen, wenn auch hinsichtlich der Kosten verbindliche Angaben vorliegen, was auf Stufe des unterbreiteten Konzeptes nicht der Fall ist.

Stellungnahme zu den einzelnen Leitsätzen

1. Übergeordnete Verkehrsaspekte

1.1. Ausgangslage (gemäss Seite 48)

Es wird richtigerweise festgestellt, dass der übergeordnete Aspekt im Bereich der heutigen Verkehrsplanung fehlt. Die Planung erfolgt sektoriell statt auf Grund eines Gesamtkonzeptes, was nicht nur nicht mehr zeitgemäss sondern im Ergebnis zwangsläufig mangelhaft ist.

Die Anbindung unserer Region an das europäische Fernverkehrsnetz ist zweifellos wichtig. Bestehende regionale Verkehrsprobleme können damit aber nicht gelöst werden und müssen gesondert angegangen werden – und zwar prioritär.

1.2. Planung (gemäss Seite 49)

In den Katalog der dringend zu realisierenden Projekte sind die Südumfahrung und der Allschwiler Zubringer aufzunehmen.

Im Plan fehlt der adäquate Hinweis auf die in rechtskräftiger Planung befindliche H2.

1.3. Leitsätze

1.3.1. ***Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.***

Grundsätzlich sind wir mit diesem Leitsatz einverstanden. Wie bereits erwähnt, dürfen dabei aber die spezifischen regionalen Bedürfnisse nicht ausser Acht gelassen werden – im Gegenteil, diese sind vordringlich zu lösen.

1.3.2. ***Bei grösseren Strassenbauprojekten bzw. Strassenbauvorhaben sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr abzuklären.***

Die Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger sind bei grösseren Verkehrsvorhaben jeweils generell abzuklären. Eine Einschränkung dieses Vorgehens nur auf strassenseitige Projekte widerspricht einer ganzheitlichen Betrachtungsweise, die Verkehrsträger bedürfnisgerecht zu behandeln.

1.3.3. ***Der Langsamverkehr (Fuss- und Wanderwege, Radrouten) ist bezüglich dem Ausbaustandard gleichwertig wie der öffentliche und Individualverkehr zu behandeln.***

Es steht ausser Frage, dass auch der sogenannte Langsamverkehr bedürfnisgerecht behandelt und die dazu benötigte Infrastruktur zur Verfügung

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

gestellt werden muss. Der im Leitsatz verwendete Begriff «gleichwertig» verleitet aber zu Erwartungen, welche hinsichtlich der zum Teil völlig anders gelagerten Ausbaustandards von Individual- und öffentlichem Verkehr niemals erfüllt werden können und auch nicht müssen. Der Leitsatz in der vorliegenden Formulierung ist praktisch schlicht nicht durchführbar.

1.3.4. Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB und EuroAirport ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen ist zu realisieren.

Der Leitsatz müsste insofern ergänzt werden, als die Einbindung weiterer regionaler Bahnhöfe (zum Beispiel Badischer Bahnhof, oder Rheinfelden) zumindest im Sinne möglicher Optionen nicht von vornherein ausgeschlossen wird.

1.3.5. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.

Der Leitsatz vermittelt den Eindruck, dass sich der Personenfernverkehr, der regionale Personenverkehr und der Güterverkehr praktisch nur bahnseitig abwickeln. Angesichts der tatsächlichen Verkehrsströme wissen wir, dass dies bei Weitem nicht zutrifft und gerade die Strasse in diesen Bereichen sowohl heute als auch in Zukunft ein schwergewichtiger Faktor darstellt. Deshalb müssen alle Verkehrsinfrastrukturen – und eben nicht nur jene der Bahn – den fraglichen Erfordernissen angepasst werden.

1.3.6. Planung und Ausbau des EuroAirports und die Siedlungsplanung im Einzugsbereich des Flughafens sind besser aufeinander abzustimmen.

Mit diesem Leitsatz sind wir grundsätzlich einverstanden. Angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung des EuroAirports für die Region Basel dürfte eine angepasste Siedlungsplanung zumindest die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens nicht beeinträchtigen.

1.3.7. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen.

Zustimmung.

1.3.8. In Gebieten mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot, in denen ein Teilersatz des Individualverkehrs durch den öffentlichen Verkehr angestrebt wird (siehe Karte 52/53), ist eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätzeeinzuführen.

Im Sinne einer vernetzten und gesamtheitlichen Weiterentwicklung der Verkehrsträger (siehe übergeordnete Ziele, Seite 8 des Konzeptes) muss die Zielsetzung einer zukunftssträchtigen Verkehrspolitik vor allem darin bestehen, die vorhandenen Verkehrsträger besser oder überhaupt erst miteinander zu verknüpfen. Aus der Praxis wissen wir, dass Ersatz- respektive

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Teilersatzlösungen zwar politischem Wunschdenken entsprechen, aber in der Realität kaum praktikabel sind. Sie sollten deshalb im Rahmen eines Leitsatzes nicht fahrlässig suggeriert werden.

Solange laufend Parkraum abgebaut wird, lassen sich die Parkraumprobleme auch mit einer Bewirtschaftung nicht lösen – unabhängig davon, ob im betreffenden Gebiet der öffentliche Verkehr gut ausgebaut ist oder nicht. Das Parkplatzproblem kann im Übrigen nicht nur im Verbund von Kanton und Gemeinden bewältigt werden. Es bedarf hierzu vor allem auch der Abstimmung mit Basel-Stadt.

2. Öffentlicher Verkehr

2.1. Ausgangslage (Seite 52)

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss in erster Linie bedarfsgerecht, finanziell machbar und in einem vernünftigen Kontext mit anderen Verkehrsträgern erfolgen. In diesem Sinne ist gegen den weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn nichts einzuwenden. Es ist aber völlig verfehlt anzunehmen, dass ein solches Angebot eine attraktive und vor allem nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen könnte.

2.2. Planung (Seite 53)

Der Teilersatz des Individualverkehrs in den auf dem Plan bezeichneten Strassenabschnitten und Agglomerationsgebieten ist praktisch nicht machbar und kann deshalb auch nicht ernsthaft angestrebt werden. Der motorisierte Individualverkehr erbringt eine viermal höhere Verkehrsleistung als der öffentliche Verkehr. Gleichwertige Ersatzlösungen wären letztlich nur mit einem unverhältnismässig grossen Einsatz von finanziellen und räumlichen Mitteln erreichbar. Dafür fehlen sowohl der politische Wille als auch die Gelder.

2.3. Leitsätze

2.3.1. ***Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden. Eine gute Vernetzung mit den übrigen OeV-Angeboten sowie mit dem privaten Motorfahrzeugverkehr (Park+Ride-Angebote) ist von nachhaltiger Bedeutung.***

Im Gegensatz zu den einleitenden Aussagen (siehe Ziffer 2.1.) wird in diesem Leitsatz eine vernetzte Lösung angestrebt, was wir ausdrücklich begrüssen.

2.3.2. ***Das OeV-Angebot innerhalb der Agglomeration ist angebotsorientiert mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien zu gestalten. Der Netzaufbau richtet sich sowohl nach den radialen als auch den wichtigen tangentialen Verkehrsbeziehungen. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.***

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss sich nach konkreten Bedürfnissen richten. Das OeV-Angebot ist demnach nicht angebotsorientiert sondern nachfrageorientiert zu gestalten. Bei allen Verkehrsträgern müssen die gleichen Mechanismen spielen: Weder eine – allenfalls politisch begründete – Bevorzugung noch eine Benachteiligung ist zu tolerieren. Dies würde auch der im Konzept postulierten gesamtheitlichen Verkehrsplanung ordnungspolitisch widersprechen.

- 2.3.3. Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.**

Dem Gebot der Wirtschaftlichkeit muss auch im öffentlichen Verkehr nachgelebt werden. Insofern kann sich die Tarifierung generell nicht nur kundenorientiert weiterentwickeln. Der erste Satz des zitierten Leitsatzes müsste wie folgt lauten: «Die Tarifierung der OeV-Angebote ist nach wirtschaftlichen sowie kundenorientierten Gesichtspunkten weiterzuentwickeln.»

3. Individualverkehr

3.1. Ausgangslage (Seite 56)

Die heutige Situation wird – gerade hinsichtlich konkreter, offenkundiger Bedürfnisse – unzureichend reflektiert. Das bestehende Netz weist nicht «nur noch wenige», sondern u.E. massgebliche Lücken auf. Konkret handelt es sich um den Allschwiler Zubringer, die Südumfahrung, verschiedene Anbindungen und Umfahrungen im Laufental und die dritte Röhre im Belchentunnel. Die mittlerweile chronische Überlastung einzelner Knoten und Strassenabschnitte – summarisch wird auch im Konzept auf diese nicht nur verkehrstechnisch sondern vor allem auch volkswirtschaftlich unhaltbaren Zustände hingewiesen – ist ganz klar auf die erwähnten fehlenden Verkehrsinfrastrukturen zurückzuführen. Eine bedürfnisgerechte Verkehrsplanung ist gerade in den erwähnten Bereichen dringend erforderlich.

3.2. Planung (Seite 57)

In Konsequenz der vorstehenden Feststellungen finden verschiedene notwendige Projekte keinen Niederschlag auf dem Plan. Neben der erwähnten Südumfahrung und der dritten Belchenröhre fehlen z.B. verschiedene Ergänzungen der H18 (Umfahrung Aesch, Verbindung Aesch-Angenstein).

3.3. Leitsätze

- 3.3.1. Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale sowie sicherheitsmässige Interessen erfordern.**

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Die konsequente Umsetzung dieses Leitsatzes erstickt den sinnvollen und bedarfsgerechten Ausbau des Strassennetzes praktisch schon im Keime. Die Formulierung des Leitsatzes ist – auch im Sinne einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik – nicht akzeptabel. Überall dort, wo eklatante Engpässe bestehen, die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist und die Umwelt unnötig sowie unverantwortlich belastet wird, muss das übergeordnete Strassennetz ausgebaut respektive angepasst werden können.

3.3.2. *Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.*

Die Kanalisierung auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen setzt u.a. auch leistungsfähige Zubringer voraus. Diese sind daher als gleichwertige Strassen in den Leitsatz zu integrieren.

3.3.3. *Die Gemeinden sind bei der Schaffung verkehrsberuhigter Zonen zu unterstützen.*

Die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen, die im Besonderen in Wohngebieten sinnvoll und soweit machbar zu verwirklichen sind, setzt voraus, dass der Verkehr auf leistungsfähige Sammelstrassen ausweichen kann. Diesem wesentlichen Aspekt wird der Leitsatz in keiner Weise gerecht.

Beim Einsatz von Schwellen und anderen baulichen Massnahmen dürfen die Verkehrssicherheit und allfällige negative Auswirkungen auf die Umwelt (zum Beispiel höhere Abgaswerte, mehr Lärm) nicht ausser Acht gelassen werden.

3.3.4. *Eine ökologisch sinnvolle Mobilität ist zu fördern und die räumlichen Voraussetzungen dazu sind zu schaffen.*

Der Einsatz von alternativen Verkehrsmitteln ist zu fördern. Dafür erforderliche Infrastrukturanpassungen sind aber insofern vorzunehmen, als dass andere Verkehrsträger dadurch nicht behindert werden und damit der Verkehrsfluss beeinträchtigt wird.

Schlussbemerkungen

Das vorgelegte Konzept bietet eine willkommene und längst fällige Diskussionsgrundlage für die künftige räumliche Entwicklung des Kantons Basel-Landschaft. In diesem Sinne anerkennen wir ausdrücklich die Initiative der Bau- und Umweltschutzdirektion und die umfassenden Vorarbeiten des Amtes für Raumplanung. Für die Möglichkeit, zum Konzept und im Besonderen zu den ordnungspolitisch wegweisenden Leitsätzen Stellung nehmen zu können, sind wir dankbar und verbinden damit natürlich auch die Hoffnung, dass diese Vernehmlassung bei der Formulierung des definitiven Konzeptes eine gebührende Berücksichtigung findet.

Der Mobilität stellt mittlerweile ein unbestreitbares Grundbedürfnis unserer Gesellschaft dar. Einer bedürfnisgerechten Ausgestaltung des Verkehrsangebotes kommt deshalb eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu, was auch im vorliegenden Konzept nachhaltiger zum Ausdruck kommen muss. Zusammenfassend gilt es folgende Aspekte in den Leitsätzen angemessener zu berücksichtigen:

Die Strasse ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr der bei Weitem wichtigste Verkehrsträger.

Der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen muss im Einklang mit den Bedürfnissen stehen und zudem müssen Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb gegeben sein.

Das «Konzept Räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft» kann nur dann sinnvoll und nachhaltig umgesetzt werden, wenn kantons- und regionsübergreifende Bedürfnisse mitberücksichtigt sind. Die Nachbarkantone, im Besonderen Basel-Stadt, und allenfalls auch das Elsass und Sübaden sind in die Planung einzubeziehen.

Birsfelden, 19. Oktober 2001

Q:\CGREIFVLIGAPOLITIK\KOREVERNEHMLASSUNG KORE.DOC