

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 der Verkehrsliga beider Basel zum

Kantonalen Richtplan
Basel-Landschaft

Birsfelden, 29. Juli 2005

Der Verkehrsliga beider Basel angeschlossene Verbände und Organisationen:

**ACS Sektion Basel
ASTAG Sektion Nordwestschweiz
Gewerbeverband Basel-Stadt
Handelskammer beider Basel
IG Kleinbasel
Pro Innerstadt
StadtVereinigung
SVIT Sektion beider Basel
TCS beider Basel
VSCI Nordwestschweiz
Wirtschaftskammer Basel-Landschaft**

Vorbemerkung

Die Verkehrsliga beider Basel (Verkehrsliga) – die Dachorganisation der in der Region Basel aktiven Verkehrs- und Wirtschaftsverbände mit insgesamt über 100'000 Mitgliedern – dankt den Behörden des Kantons Basel-Landschaft für die Möglichkeit, zum kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) ihre Stellungnahme abgeben zu können. Dies auch in der Erwartung, dass die von der VERKEHRSLIGA dargestellten Kommentare, Erwägungen und Vorschläge in der definitiven Bearbeitung des KRIP angemessene Berücksichtigung finden.

Die Verkehrsliga beider Basel hält im übrigen fest, dass sie sich aufgrund ihrer Tätigkeiten und Zielsetzungen in der nachfolgenden Stellungnahme ausschliesslich auf das Thema Verkehr bzw. Mobilität konzentriert.

Generelle Beurteilung

Die Verkehrsliga nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der KRIP insgesamt die Bedeutung des Verkehrs für eine positive Entwicklung der Region und insbesondere des Kantons Basel-Landschaft deutlich unterstreicht und in diesem Zusammenhang auf ein politisch-ideologisches gegenseitiges Ausspielen von Langsam-, öffentlichem und Privat-Verkehr verzichtet. Die Verkehrsliga begrüsst dabei, dass der motorisierte Individualverkehr (MotIV) auch anhand seines realen Nutzens und seines Leistungsanteils an der Mobilität angemessen bewertet wird. Ebenso unterstützt die Verkehrsliga die bedarfsorientierte Sichtweise zum MotIV und die damit verbundenen pragmatischen, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Lösungsansätze unbestrittener Probleme. Die Verkehrsliga erwartet allerdings auch, dass diese bedürfnisgerechte Ausrichtung der längerfristigen Massnahmen ebenso klar auch bei den anderen Verkehrsträgern (Langsam- und öffentlicher Verkehr) beachtet wird.

Stellungnahme im Detail

1. Gesamtverkehrsaspekte (V1)

1.1. Gesamtverkehrsschau/-politik

Die in der «Ausgangslage» dargestellten Erkenntnisse zur aktuellen und zur zukünftigen Mobilität bzw. zu den damit verbundenen Bedürfnissen werden von der Verkehrsliga grundsätzlich unterstützt – allem voran die direkten Abhängigkeiten zwischen Wirtschaftsentwicklung und Verkehr. Als eher etwas naiv beurteilt die Verkehrsliga allerdings die dort zum Ausdruck gebrachte «Hoffnung», dass der Langsamverkehr und der ÖV einen massgeblichen Anteil an die Bewältigung der weiter wachsenden Mobilität werde leisten können. Der ÖV ist heute weitgehend an seinen Leistungsgrenzen angelangt. Ein weiterer

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Ausbau mit dem Anspruch einer erheblichen Kapazitäts- und Angebotserweiterung ist allein aus finanziellen Gründen kaum denkbar.

1.2. Agglomerationsprogramm

Die von der UVEK vorgeschlagene Schaffung von zwei gesetzlich unterschiedlich gefassten Fonds (Dringlichkeits- und Infrastrukturfonds) zur Finanzierung der Infrastrukturbedürfnisse in der Agglomeration lehnt die Verkehrsliga grundsätzlich ab. Diese Finanzierung muss in einem langfristigen Programm sichergestellt werden, wobei vordringliche Projekte gesondert, allenfalls mit Übergangsregelungen finanziert werden müssten. Die Verkehrsliga bevorzugt einen einzigen Infrastrukturfonds für eine Zeitdauer von rund 20 Jahren, der eine Übergangsphase für vordringliche Projekte vorsieht.

An der Zweckbindung der Strassengelder gemäss Artikel 86 BV ist festzuhalten. Diese Gelder dürfen nicht zur Finanzierung des regionalen ÖV «zweckentfremdet» werden. Solche ÖV-Projekte sind im Rahmen von Leistungsvereinbarung zwischen den ÖV-Trägern und dem Bund aus allgemeinen Bundesmitteln sicherzustellen.

2. **Verkehrsinfrastruktur (V2)**

2.1. Bundesstrassennetz

Die Verkehrsliga unterstützt vorbehaltlos die in der "Ausgangslage" dieses Kapitels genannten Erkenntnisse und Zielsetzungen des Kantons. In diesem Sinne steht die Verkehrsliga uneingeschränkt zum Bau der dritten Belchenröhre und zur Bereitstellung von ausreichendem Stauraum für den LKW-Verkehr in der Region.

Die Verkehrsliga nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die dritte Belchenröhre als wesentliche Voraussetzung für den Erhalt der wirtschaftlichen Leistungskraft (aber auch des Verkehrs-Zu- und Abflusses in der Region) und damit als Bestandteil der Standortattraktivität bewertet wird.

Betreffend Stauraum für den Nutzverkehr ist die Verkehrsliga nach wie vor überzeugt, dass diese mittelfristig unabdingbare Massnahme idealerweise im Gebiet St. Jakob/Güterbahnhof Muttenz–Wolf realisiert werden muss, wo noch sehr grosse nutzbare Flächen mit minimalem Emmissionspotenzial vorhanden sind. Dabei ist in diesem eine integrale Lösung sowohl für den LKW- als auch für den motorisierten Privatverkehr vorzusehen, der insbesondere für Grossanlässe im Gebiet St. Jakob (aber auch für Messen in Basel) die notwendigen Parkierräume bietet und damit vor allem die Baselbieter Nachbargemeinden zum St. Jakob von Privatverkehrsimmissionen durch Besucherverkehr entlastet.

2.2. Kantonsstrassennetz

Die Verkehrsliga unterstützt die im KRIP unterstrichene Haltung des Kantons, wonach die Kapazitätsengpässe auf dem Kantonsstrassennetz beseitigt werden

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

sollen. In diesem Sinne sind auch zu «D. Beschlüsse» nur einige wenige zusätzliche Bemerkungen seitens der Verkehrsliga angezeigt:

H2 Pratteln – Liestal: Die umgehende Realisierung ist absolut vordringlich. Immerhin wurde die H2 bereits vor Jahren im Rahmen von zwei Volksabstimmungen in Auftrag gegeben.

H18 Umfahrung Zwingen – Laufen: Die Verkehrsliga ist überzeugt, dass nur die von den Gemeinden Laufen und Zwingen favorisierte, weitgehend unterirdische Linienführung eine echte und nachhaltige Lösung ist.

Südumfahrung Basel: Sie ist die wirklich sinnvolle und zukunftsgerichtete Lösung zum Problem, wonach das Leimental auch in Zukunft ein bevorzugter neuer Wohnstandort bleibt. Es gilt, die damit verbundenen Verkehrsströme schon heute vorausblickend und insbesondere immissionsarm zu kanalisieren. Um auch die bereits heute teilweise stark belastete H18 zu ergänzen, ist die Südumfahrung die notwendige Ergänzung des Verkehrsnetzes des unteren Baselbiets. Die Verkehrsliga bevorzugt dabei Lösungen mit unterirdischer Linienführung bzw. mit grösstmöglicher Schonung der Naherholungsgebiete der Leimentaler Gemeinden (u.a. «Eigene Scholle», «Paradies» usw.) Die Verkehrsliga begrüsst deshalb, dass die Südumfahrung in den kantonalen Richtplan übernommen wird.

Rheinüberquerung im Raum Pratteln: Die Verkehrsliga unterstützt diese Option im Rahmen einer Trasse-Sicherung.

Kunimatt-Kreisel, Pratteln: Angesichts der Ausbauplanung im Gewerbegebiet «Grüssen» ist die möglichst rasche Realisierung dieses Projektes vordringlich.

2.3. Schienenetz

Ein bedürfnisorientierter, finanziell tragbarer und mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmter Ausbau des Schienennetzes bzw. des ÖV generell wird von der Verkehrsliga grundsätzlich unterstützt.

Sämtliche im KRIP genannten Projekte (S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Tramverlängerung Allschwil, Tramverlängerung Binningen, Tramverbindung «Margarethenstich», Tramverlängerung Sternenfeld Birsfelden, Trasseesicherung Bus-/Tramtunnel Pratteln, Tramverlängerung Pratteln-Buholz, Tangentialverbindung Reinach-Dornach) müssen nach diesem Grundsatz bewertet und weiterverfolgt werden.

3. **Langsamverkehr / Wegnetze (V3)**

Kantonale Radrouten/Wanderwege/Fusswege

Die im KRIP aufgeführten Zielsetzungen sowie die anvisierte Fertigstellung des Radroutennetzes bzw. des Wegnetzes wird von der Verkehrsliga unterstützt.

Schlussbemerkungen

Politik und Bevölkerung stellen immer höhere Ansprüche an die Wirtschaft und das Staatsgefüge: Das soziale Auffangnetz, Anforderungen an den Umweltschutz, die Erhöhung der Sicherheit, der Ausbau der Gesundheitsvorsorge, der Bildung, des Service Public usw. erfordern jedoch immer mehr finanzielle Mittel. Dieser Bedarf kann – wenn überhaupt – nur durch weiteres Wirtschaftswachstum erfüllt werden. Wirtschaftswachstum ohne entsprechenden Ausbau aller Verkehrsnetze – realistisch betrachtet: insbesondere auch jene des motorisierten Verkehrs – ist jedoch schlicht unmöglich. Es gilt, diesen Tatsachen realitätsbezogen ins Auge zu blicken und die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten frühzeitig zu planen. Der KRIP erfüllt diese Aufgabe in erfreulicher Weise.

In diesem Sinne sind jedoch Bestrebungen insbesondere jener Kreise (die überdies besonders laut die oben genannten Ansprüche plakatieren) strikte zu bekämpfen, die in erster Linie den motorisierten Privatverkehr mit rigorosen Einschränkungsmassnahmen, aber auch mit fiskalischen Hürden, quasi «planwirtschaftlich» lenken bzw. sogar kontingentieren wollen. Die Geschichte hat zu jeder Zeit klar bewiesen, dass dieser Lösungsansatz zum Scheitern verurteilt ist. Die Verkehrsliga beider Basel begrüsst deshalb einmal mehr die im KRIP verfolgten praxisbezogenen Lösungsansätze, die auch dem motorisierten Privatverkehr – anders als in anderen Kantonen – Ausbau- und Entwicklungsmöglichkeiten zugestehen. Diese Grundsatzpolitik des Kantons Baselland ist zu begrüßen – und es ist zu hoffen, dass diese Grundsätze auch bei der effektiven Realisierung der Projekte befolgt werden.

Birsfelden, Juli 2005