

Stellungnahme zur Vernehmlassung «Agglomerationsprogramm Basel»

Wirtschaftskammer Baselland

Altmarktstrasse 96
4410 Liestal

Tel. 061 927 64 64
Fax. 061 927 65 50
Mail. info@kmu.org

Kontaktperson:

Christoph Buser, lic. rer. pol.
Bereichsleiter KMU-Förderung
Tel. 061 927 65 22
Mail: ch.buser@kmu.org

Verteiler:

- Baudepartement Basel-Stadt (Hochbau- und Planungsamt)
- Regierung des Kantons Basel-Landschaft
- Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland
- Regierungen der Kantone Aargau und Solothurn
- Parteileitungen der CVP, FDP, SVP in BL und BS
- Landratsmitglieder der CVP, FDP, SVP in BL
- TCS beider Basel, ACS Basel, Verkehrliga beider Basel

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
1. Ausgangslage des APB	4
1.1. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem APB zur Verkehrsentwicklung	4
1.2. Die wichtigsten Folgerungen, Lösungsansätze und Massnahmen des APB	5
2. Kritische Stellungnahme der Wirtschaftskammer zum APB	7
2.1. Grundsätzliche Haltung zum APB	7
2.1.1. Untaugliches Instrument	7
2.1.2. Politisch nicht abgestützt – konzeptionelle Mängel und Lücken	7
2.1.3. Harsche Kritik an den mitverantwortlichen Baselbieter Behörden	8
2.2. Zentrale Knackpunkte bzw. "Killerfaktoren" des APB	9
2.2.1. Rechtliche Bedenken zur Mitfinanzierung	9
2.2.2. Komplexe politische Rahmenbedingungen und Hürden	9
2.2.3. Zeitliche Hürden und Probleme	10
2.2.4. Enormer Finanzierungsbedarf – unrealistische Vorstellungen	10
2.3. Kritische Anmerkungen zu einzelnen APB-Themen	11
2.3.1. Rückwärtsgerichtete Lösungsperspektiven	11
2.3.2. Masslose Überbewertung des Langsamverkehrs	12
2.3.3. Programmiertes Verkehrs-Chaos?	12
2.3.4. Erhebliche Widersprüche	13
2.3.5. Verdrängung des Motiv aus der Nordwestschweiz – Verdrängung von Kaufkraft	14
3. Zusammenfassung und Forderungen der Wirtschaftskammer Baselland zum APB	15

Einleitung

Die Wirtschaftskammer Baselland – der kantonale Dachverband der KMU-Wirtschaft im Kanton Baselland mit über 10'000 Mitgliedern bzw. Mitgliedorganisationen – dankt dem Baudepartement Basel-Stadt als federführende Behörde für die Möglichkeit, zum ausserordentlich umfangreichen und hochkomplexen "Agglomerationsprogramm Basel" (APB) Stellung nehmen zu können. Gleichzeitig bedauert die Wirtschaftskammer sehr, dass für dieses zukunftsgerichtete "Grundsatz-Papier" lediglich zwei Monate Zeit zur Bearbeitung und Vernehmlassung zur Verfügung gestellt wurden. Angesichts der Komplexität der Materie ist dieser Zeitraum schlicht zu kurz bemessen worden. Trotzdem hat sich die Wirtschaftskammer sehr intensiv mit diesem Papier beschäftigt und nimmt nachfolgend auch ausführlich Stellung dazu.

Diese Stellungnahme kann sich jedoch nicht darauf beschränken, einfach nur den vorgegebenen Fragebogen auszufüllen. Dafür sind die Grundlagen des Papiers, seine Konzeption sowie die auf dieser Basis erarbeiteten Folgerungen und Massnahmen zur offensichtlich anvisierten künftigen Verkehrspolitik der ganzen Region (d.h. inkl. Bund, BL, BS, AG, SO, gegen 150 Gemeinden sowie Südbaden und Elsass) zu komplex und zu bedeutungsvoll:

Dies insbesondere unter Berücksichtigung:

- der realistischen Verkehrsentwicklung in den kommenden 15 bis 30 Jahren;
- der im Programm aufgeführten Folgerungen daraus;
- der zu erwartenden Kosten;
- der absehbaren Realisierungszeiträume der einzelnen Projekte;
- sowie der politischen Rahmenbedingungen im Bund und in den beteiligten Kantonen bzw. Gemeinden sowie bei den partizipierenden ausländischen Partnern.

Die Wirtschaftskammer konzentriert sich in ihrer nachfolgenden Vernehmlassung in erster Linie auf grundsätzliche, jedoch aus ihrer Sicht wesentliche Aussagen zum APB. Sie verzichtet ausdrücklich auf die Wertung der einzelnen Projekte des APB.

1. Ausgangslage des APB

Die Wirtschaftskammer hat mit grossem Interesse unter Punkt 5.3 (Seiten 34 ff) die Analyse der heutigen Verkehrs- bzw. Mobilitätssituation und die Darlegungen zur erwartbaren Entwicklung bis zum Jahre 2020 studiert. Die Wirtschaftskammer kann die dort genannten Zahlen und Fakten weitgehend nachvollziehen und als einigermaßen realistisch taxieren. Auf jeden Fall würde diese Analyse eine gute Ausgangslage bilden zur Formulierung einer mittelfristigen Verkehrs- und Raumplanungspolitik für die Region.

1.1. Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem APB zur Verkehrsentwicklung

Sehr stark auf die grundsätzlichen Aussagen zusammengefasst, wird aus dieser Analyse ersichtlich, dass:

- Basel-Stadt weiter Bevölkerung verlieren wird, hingegen AG, SO und BL weiteren Bevölkerungszuwachs verzeichnen dürften (Seite 35) .
- sich die Pendlerströme nicht nur radial, sondern vor allem tangential zur Stadt Basel verstärken werden. Die öV-Versorgung ist tangential erheblich schwieriger.
- das Strassennetz in der Region, insbesondere die Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen (und durch Ausweichfahrten bei Überlastung auch die Strassen in Wohnquartieren) bereits heute zumindest in Spitzenzeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt ist.
- der Verkehr generell, insbesondere aber der motorisierte Individualverkehr (MotiV) bis ins Jahr 2020 weiter spürbar anwachsen werden (Seite 37). Im APB wird dieses bisherige Jahres-Wachstum auf dem regionalen Strassennetz mit 1 bis 2,5 Prozent ausgewiesen (Seite 38). Allgemein wird unter Verkehrsexperten mit einer jährlichen Zunahme von rund 2 Prozent gerechnet, was bis 2020 – vereinfacht linear hochgerechnet – einem Wachstum von +30 Prozent (!) entspricht.
- der MotiV auch mittelfristig eine rund drei- bis viermal höhere Transportleistung als der öV erbringen wird (muss). Im APB wird aufgezeigt, dass die Zunahme der Tagesleistungen beim öV mittelfristig rund 85'000 Personenfahrten, beim MotiV jedoch 330'000 Personenfahrten erreichen werden. Dabei ist der LKW-Verkehr offensichtlich noch nicht berücksichtigt (Seiten 37 und 40).
- der in der Region NWCH im Vergleich zur übrigen Schweiz ohnehin schon sehr hohe Modal-Split – trotz erheblicher Anstrengungen – bis 2020 nur noch um rund 1 Prozent erhöht werden kann, auf Schweizer Gebiet aktualisiert und optimistisch gerechnet max. + 4,6 Prozent (Seite 42).
- dadurch im Jahre 2020 im Vergleich zu den genannten Transportleistungen von öV und MotiV (vereinfacht gerechnet) immer noch ein erhebliches öV-Transportleistungsdefizit von über 25 Prozent allein bei der "natürlichen" MotiV-Zunahme besteht.
- der öV mittelfristig etwas stärker wachsen wird als der MotiV, dies allerdings auf deutlich tieferem Leistungsniveau.

- der Anteil der Erwerbstätigen, welche im Verkehr mit der Stadt Basel den öV benutzen, mit rund 55 Prozent wohl bereits im Bereich einer "natürlichen" Grenze liegt, also letztlich nur noch ein geringes realistisches Wachstumspotenzial hat (Seite 51).

Fehlende bzw. unberücksichtigte Datenbasis zum Lastwagenverkehr

Die Wirtschaftskammer stellt im Zusammenhang mit der im APB dargelegten Analyse des Ist-Zustandes und der Entwicklung bis 2020 mit grossem Erstaunen fest, dass in den zugrunde gelegten Zahlen und Fakten (Basis aktualisiertes "Gesamtverkehrsmodell Basel" GVM) der Güterstrassenverkehr (LKW-Verkehr) offensichtlich ausgeklammert ist. Wohl wird festgestellt: "Auf den Autobahnen der Agglomeration Basel ist der Lastwagenverkehr sehr dicht". Im vorangehenden Satz heisst es jedoch: "Der Lastwagenverkehr wird im GVM nicht direkt modelliert und muss deshalb separat prognostiziert werden" (Seite 41).

Heisst das, dass die Analyse der Verkehrsentwicklung bis 2020 im APB unter weitgehender Ausklammerung des LKW-Verkehrs vorgenommen worden ist? Und heisst das, dass diese Entwicklung in den Folgerungen, Lösungsansätzen und Massnahmenvorschlägen/Projekten des APB nur am Rande oder überhaupt (noch) nicht berücksichtigt ist?

Sollte dies tatsächlich der Fall sein, dann **müsste der APB mit einer solchen erheblichen Lücke als unbrauchbar taxiert werden**. Sollte der Güterstrassenverkehr, der gerade in der NWCH von zentraler Bedeutung ist, im APB allerdings angemessen berücksichtigt sein, so sind **die entsprechenden abgesicherten Zahlen, Fakten und Bewertungen unverzüglich in der notwendigen Detaillierung vorzulegen**. Diese Forderung erhebt die Wirtschaftskammer bereits an dieser Stelle nicht zuletzt unter Berücksichtigung der geradezu epischen Ausführungen, die im APB zum Beispiel dem Langsamverkehr gewidmet sind.

Zu diesem zentralen Thema besteht also noch erheblicher Nachholbedarf!

1.2. Die wichtigsten Folgerungen, Lösungsansätze und Massnahmen des APB

Aus Sicht der Wirtschaftskammer absolut erstaunlich ist nun aber, was das APB aus seiner Analyse der Verkehrsentwicklung bis 2020 folgert sowie welche Lösungsansätze und konkreten Massnahmen das APB zu den aufgeführten Problemen ins Auge fasst.

Wiederum auf zentrale Grundaussagen zusammengefasst, lauten die "Lösungsrezepte" des APB in etwa:

- Massiver Ausbau bei Tram- und Buslinien in Basel und in der Region
- Massiver Ausbau des S-Bahnnetzes (u.a. Herzstück Basel)
- Ausbau von SBB-Strecken (Wisenberg, Basel–Delemont) und von Bahnhöfen
- Massive Förderung des Langsamverkehrs
- Bau von einigen teils längst beschlossenen bzw. zwingend notwendigen übergeordneten Entlastungsstrassen (H2, H18-Anschluss, Südumfahrung usw.) sowie einzelner marginaler Strassenprojekte.

Im gesamten Grundtenor des APB lautet die anvisierte "regionale Verkehrspolitik der Zukunft" jedoch:

- **Behinderung, Verhinderung, deutliche Verteuerung und gezielte "Verelendungsstrategie" beim motorisierten Individualverkehr – mit dem Glaubensziel, dadurch die Motiv-Benützer auf den öV und Langsamverkehr lenken zu können.**

Diese Grundhaltung wird – unter vielem anderem – in folgenden typischen Aussagen zementiert:

- *"Mit einem Verzicht auf einen weiteren Strassenausbau zur Erhöhung der Kapazität wird bewusst eine Grenze für den Motorfahrzeugverkehr gesetzt. Der Mehrverkehr, welcher durch das Strassensystem nicht mehr aufgenommen werden kann, muss sich zeitlich, örtlich und verkehrsmässig anders orientieren."* (Seiten 19/20)
- *"Die City und die Ortskerne sind weitgehend vom privaten Motorfahrzeugverkehr zu befreien. Dies ist mit möglichst wenigen Strassenneubauten zu erreichen"* (Seite 49)
- *"Eingriffe um bestehende Kapazitäten von Strassen zu verbessern."* Als konkrete Massnahmen werden dabei u. a. aufgeführt: Ramp Metering, Schliessen von (Auto-bahn)-Rampen, Parkplatzmanagement, Verzicht auf weitere Strassenbauprojekte, Verteuerung von Parkplätzen, Road Pricing usw. (Seite 19)
- *"Die Wohngebiete sind vom quartierfremden privaten Motorfahrzeugverkehr zu entlasten. Dieser ist auf das Netz der Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren."* (Seite 49)
- *"Der Rückbau von Strassen findet in der ganzen Agglomeration statt, jedoch werden bei Instandsetzungsarbeiten regelmässig auch verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Dadurch wird die Verkehrssicherheit sowie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gesteigert."* (Seite 50)

2. Kritische Stellungnahme der Wirtschaftskammer zum APB

2.1. Grundsätzliche Haltung zum APB

2.1.1. Untaugliches Instrument

Es entspricht der langjährigen Verkehrspolitik der Wirtschaftskammer Baselland, die verschiedenen Verkehrsträger – MotiV, öV, Güterverkehr, KMU-Verkehr, Langsamverkehr – nach Massgabe ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung, ihrer umweltrelevanten Einflüsse und ihrer effektiven Leistungsfähigkeit – aber auch unter strikter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses – zu fördern, auszubauen und insbesondere konstruktiv zu koordinieren bzw. zu verknüpfen. Dies in der Überzeugung, dass nur ein optimales Zusammenspielen aller Verkehrsträger tatsächlich dazu geeignet ist, die akuten und kommenden Verkehrsprobleme effizient und nachhaltig zu lösen.

Das APB verfolgt aber offensichtlich genau das Gegenteil eines solchen unabdingbaren Zusammenspiels. Vielmehr propagiert es die einseitige Be- und Verhinderung des MotiV und eine ebenso einseitige strikte Bevorzugung von öV und Langsamverkehr. Und dies, obwohl alle Zahlen und Fakten nicht nur im APB zur aktuellen und zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs eine ganz andere Sprache sprechen; das heisst: ganz andere Lösungsansätze verlangen.

Mit dem APB wird mit grösserenteils ideologisch motivierten und längst fragwürdigen "Rezepten" von Ende der 1980er Jahre die Lösung von unbestrittenen Verkehrsproblemen der kommenden 20er Jahre des 21. Jahrhunderts versucht. Dies ist aus Sicht der Wirtschaftskammer jedoch keine erfolgversprechende Strategie. Aus diesen grundsätzlichen Erwägungen heraus bewertet die Wirtschaftskammer Baselland das "Agglomerationsprogramm Basel" als untaugliches Instrument.

2.1.2. Politisch nicht abgestützt – konzeptionelle Mängel und Lücken

Die Wirtschaftskammer Baselland anerkennt, dass mit der sehr knappen Vorgabe des Bundes zur Einreichung der Agglomerationsprogramme eine grundlegende Erarbeitung der verkehrspolitischen Schwerpunkte und der daraus zu treffenden Massnahmen bzw. entsprechender Projekte für die komplex strukturierte Region Nordwestschweiz (inkl. ausländischen Nachbargebiete) ausserordentlich schwierig war bzw. ist.

Diese schwierige Rahmenbedingung hätte jedoch insbesondere die verantwortlichen politischen Entscheidungsträger – aber auch die beteiligten Raumplanungs- und Verkehrsbehörden inkl. externe Fachleute – trotzdem nicht dazu verleiten dürfen, ein Grundsatzpapier von der Tragweite des APB zu verfassen und dem Bund einzureichen, das:

- den politischen Meinungsbildungsprozess zum Zeitpunkt der Einreichung wohl vorgesehen hat, aber konkret weder eingeleitet noch abgeschlossen hatte.
- die bestehende und die zu erwartende Problematik im Verkehrsbereich wohl klar belegt und begründet, jedoch daraus Folgerungen und Massnahmen ableitet, die nüchtern betrachtet keine echten Lösungsansätze der unbestrittenen Probleme bieten können.

- aus politischer, finanzieller und zeitlicher Optik heraus betrachtet als unrealistisch und damit als wertlos beurteilt werden muss.
- erhebliche konzeptionelle Lücken und Mängel aufweist.

Die Wirtschaftskammer kommt auf diese Punkte – zum Teil im Detail – nachfolgend noch zurück.

Die mit dem APB vollzogene "Hals-über-Kopf-Aktion" ist angesichts der vielen Hürden, die in diesem Zusammenhang sowohl auf Bundes- als auch auf Ebene der Region Nordwestschweiz (inkl. benachbarte ausländische Gebiete) noch zu bewältigen sind, letztlich unweigerlich zum Scheitern verurteilt. Das heisst unter anderem: Die mit dem APB anvisierte erhebliche Mitfinanzierung durch den Bund wird verfehlt, wie unter anderem die bundesrätliche Botschaft vom 2. Dezember 2005 und die gleichzeitig publizierte Liste der "dringlichen Agglomerationsverkehrsprojekte" befürchten lassen. Dies insbesondere aus Sicht des Kantons Baselland und seiner verkehrspolitischen Prioritäten.

2.1.3 Harsche Kritik an den mitverantwortlichen Baselbieter Behörden

Es steht der Wirtschaftskammer Baselland nicht zu, die verkehrspolitischen Ziele und Massnahmen des mitinvolvierten Kantons Basel-Stadt (und auch der mitbeteiligten Kantone AG und SO) zu kommentieren und zu kritisieren.

Es ist jedoch für die Wirtschaftskammer aufgrund der politischen Verhältnisse und Gewichte im Kanton Baselland schlicht nicht nachvollziehbar, wie die am APB mitverantwortlichen Baselbieter Behörden – insbesondere die Bau- und Umweltschutzdirektion sowie ihre Fachämter – dazu gekommen sind, das vorgelegte APB in dieser Form faktisch zu "verabschieden" und dem Bund miteinzureichen. Denn:

Die Wirtschaftskammer befürchtet, dass das sehr umfangreiche und hochkomplexe (im Aufbau auch sehr komplizierte und teils geradezu "wirre") Papier zum APB bei den politischen Entscheidungstragenden in der Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland offenbar **weitgehend unbesehen und vor allem ohne sorgfältige politische Wertung einfach "durchgerutscht" ist.** Sollte dies tatsächlich der Fall gewesen sein, **so müsste dies angesichts der Tragweite des APB als letztlich unverzeihlicher Fehler mit fatalen Folgen für den Kanton Baselland bewertet werden.**

Diese Befürchtung wird unter anderem durch die Tatsache genährt, dass der Bau der H2 in der APB-Bewertung der verschiedenen Projekte absolut unverständlich als "zweite Priorität" gewichtet worden ist – obwohl die Realisierung dieser in der Schweiz am stärksten belasteten Hauptverkehrsstrasse in mehreren Volksabstimmungen in Auftrag gegeben worden ist, inzwischen als baureifes Projekt vorliegt und längst hätte realisiert werden können (müssen).

Die Wirtschaftskammer kommt nicht darum herum, dazu die Frage zu stellen, weshalb die Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland auch bei den Detailprojekten des APB, – insbesondere zur H2, aber auch zu offensichtlich fehlenden Projekten wie die Umfahrung Laufen/Zwingen – nicht korrigierend eingegriffen hat.

So ist es denn auch nicht verwunderlich, dass die H2 in der am 2. Dezember 2005 publizierten Liste der "dringlichen Agglomerationsverkehrsprojekte" bezüglich Mitfinanzierung durch den Bund fatalerweise kein Thema ist, also vom Bund nicht mitfinanziert wird. Es

dürfte jetzt kaum mehr etwas bringen, auf den Bund "sauer" zu sein und mit einem "sehr scharfen" regierungsrätlichen Protestbrief diesen Unterlassungsfehler korrigieren zu wollen ... (*"Basler Zeitung" vom 23. Dezember 2005*)

2.2. Zentrale Knackpunkte bzw. "Killerfaktoren" des APB

2.2.1. Rechtliche Bedenken zur Mitfinanzierung

Die Wirtschaftskammer Baselland stellt fest, dass im APB offensichtlich davon ausgegangen wird, dass Mitfinanzierungsgelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes fliessen, einerseits für Projekte, die "mit dem Strassenverkehr in Zusammenhang stehen" (gemäss Neuem Finanzausgleich: Autobahnen, Strassen, strassengebundener öV und teilweise Langsamverkehr). **Andererseits entsteht jedoch im APB auch der Eindruck, aus diesem Infrastrukturfonds könnten auch SBB- und S-Bahn-Projekte mitfinanziert werden. Vor Illusionen sei gewarnt: Diese Projekte fallen grundsätzlich nicht unter den Infrastrukturfonds, sondern müssen u. a. im Rahmen der "Leistungsvereinbarung Bahnen" anderweitig finanziert werden (was im APB vereinzelt am Rande auch angesprochen wird). Eine klare Trennung und Darstellung dieser Finanzierungs-Rahmenbedingungen fehlen im APB.**

2.2.2. Komplexe politische Rahmenbedingungen und Hürden

Die Mitfinanzierung des Bundes von Agglo-Verkehrsprojekten über den Infrastrukturfonds – was ja mit dem APB aktuell in erster Linie angestrebt wird – ist ein heikler und letztlich langwieriger politischer Prozess; einerseits bei den involvierten Bundesämtern, andererseits aber auch in den eidgenössischen Parlamenten. Hinzu kommt, dass ja nicht nur die Kantone der Nordwestschweiz, sondern auch die weiteren Regionen bzw. 22 Kantone ähnliche bzw. teils noch umfangreichere Mitfinanzierungsbegehren stellen. Es muss davon ausgegangen werden, dass dabei ein intensiver "Verteilungskampf" mit ungewissem Ausgang gerade auch für die Region Nordwestschweiz entbrennt. Dieser sehr heiklen Ausgangslage und diesen Rahmenbedingung wird im APB kaum Beachtung geschenkt. Insbesondere wird nirgends klar festgehalten, wie das "Sammelsurium" an allen nur denkbaren Verkehrsprojekten in der Region finanziert werden soll bzw. kann, wenn – was zu erwarten ist – der Bund letztlich nur einen sehr kleinen Teil mitfinanziert (konkretes Problem bereits jetzt mit der H2).

Die Wirtschaftskammer fragt sich, welchen effektiven Wert das APB unter dieser Rahmenbedingung hat. Nüchtern bewertet liegt mit dem APB jetzt wohl ein üppiger "Wunsch Katalog" vor, dessen auch nur annähernde Realisierung jenseits der finanziellen Möglichkeiten sowohl des Bundes als auch der Region liegt. Mit anderen Worten: Das APB ist damit letztlich untauglich bzw. bestenfalls als eine Art verkehrspolitisches "Wunschprogramm" mit utopischem Ansatz zu gebrauchen.

2.2.3 Zeitliche Hürden und Probleme

Die im APB aufgeführten Projekte erfordern naturgemäss sehr lange Realisierungszeiträume: So rechnet man bei der bereits baureifen H2 mit mindestens 12 Jahren effektive Bauzeit (das erneute aktuelle Einspracheverfahren nicht mitgerechnet), für das "Herzstück" der S-Bahn mit 22 Jahren. Die Südumfahrung operiert mit einem Zeithorizont von 20 bis 30 Jahren, der Wisenberg mit 10 bis 15 Jahren usw. Aber auch die "kleineren" Pro-

jekte wie die Tramverlängerungen in Basel sind vorerst noch lange nicht gebaut. Welche Zeitverzögerungsfaktoren bei allen diesen Projekten eine noch nicht beachtete Rolle spielen, sei dahin gestellt. Ein grösserer Teil der im APB angesprochenen Projekte liegt ohnehin erst als "Skizzen" vor, deren Realisierungszeiten und Kosten – aber auch allfällige "Kilperfaktoren" – noch weitgehend unbekannt sind.

Dabei werden die konkret genannten Zeithorizonte offensichtlich sehr optimistisch bewertet, denn angesichts des umfangreichen Einsprachemittel-Katalogs unseres Rechtssystems sind allein für die Genehmigungsphasen immer längere Zeiträume notwendig. Konkret zeigt sich dies jetzt einmal mehr auch bei der H2.

Die Wirtschaftskammer fragt sich, was aber in der Zwischenzeit zur Problembewältigung des Verkehrs in der Region getan wird bzw. getan werden kann. Wie bereits betont: Der Motiv wächst pro Jahr um rund zwei Prozent. Das APB spricht diese Problematik vereinzelt an, zeigt jedoch keinerlei Lösungsansätze auf.

Wie unrealistisch im APB mit den Realisierungszeiträumen umgegangen wird, zeigt sich unter anderem in den APB-Schlussfolgerungen auf Seite 81. Dort wird als dringend deklariert, dass "national bedeutsame Investitionen" wie der Wisenberg-Tunnel "in der Zeitperiode 2007–2012" getätigt werden sollen. Aus Sicht der Wirtschaftskammer ist dieser Zeithorizont eine völlige Illusion, nachdem der Wisenbergtunnel bzw. der entsprechende SBB-Streckenausbau bereits seit mindestens 1985 in mehreren Anläufen diskutiert und immer wieder an grundsätzlichen Knackpunkten gescheitert ist.

Schliesslich ist auch zu bedenken: Das APB argumentiert aus heutiger Sicht und propagiert heute denkbare und allenfalls mögliche Lösungsansätze. Die Entwicklung, gerade im Verkehrsbereich (aber auch in Gesellschaft, Wirtschaft, Politik, Technologie usw.) bleibt jedoch nicht stehen. **Diese Entwicklung, zu der rein technologisch auch bedeutende neue Lösungsansätze zu erwarten bzw. absehbar sind, findet aber im APB keinerlei Berücksichtigung.**

2.2.4. Enormer Finanzierungsbedarf – unrealistische Vorstellungen

Die im APB aufgeführten und auch kostenmässig bewerteten Projekte (Seite 54) umfassen – notabene ohne Projektfamilie Basel Nord – ein Investitionsvolumen von 4,5 Milliarden (!) Franken. Allein mit dem S-Bahnprojekt "Herzstück" in Basel Nord kommen weitere 1,3 Mia. dazu. **Es geht bei diesen Projekten also um mindestens 5,8 Mia. Franken.**

Abgesehen davon, dass ein erheblicher Anteil der im APB genannten Projekte gar nicht in den Infrastrukturfonds und damit auch nicht in den APB gehören (*Punkt 2.2.1., Seite 9 dieser Stellungnahme*): Bei dieser Summe von 5,8 Mia. Franken handelt es sich grösstenteils um Kostenangaben auf Stufe Skizze bzw. Projekt, die nach Abschluss der Realisierung noch deutlich höher liegen werden. So wird zur H2 immer noch mit 250 Mio. Franken operiert, obwohl heute bereits eine effektive Bausumme von 400 Mio. Franken zu erwarten ist. (Überraschungen wie im "Chienberg" nicht mitgerechnet).

Alles in allem geht es im APB um "gigantische" Investitionssummen, die – nüchtern betrachtet – wohl nur zu einem sehr kleineren Teil mit Bundesbeteiligung finanziert werden können. Dabei muss noch strikte unterschieden werden zwischen Projekten, die in das Agglomerationsprogramm gehören und solchen, die ohnehin anders finanziert werden

müssen wie die SBB- und S-Bahnprojekte (*siehe. Punkt 2.2.1., Seite 9 dieser Stellungnahme*).

Wer finanziert dann diese Projekte? Der Steuerzahler? Ganz grob überschlagen würde dies bedeuten, dass die 400'000 Steuerzahler in der Region (natürliche Personen auf der Basis der im APB genannten 700'000 Einwohner) während 20 Jahren jedes Jahr durchschnittlich mind. 500 Franken zusätzliche Steuern allein an die Finanzierung der APB-Projekte zu leisten hätten (die genannte "übliche" Projektverteuerung nicht eingerechnet).

Die Wirtschaftskammer fragt sich, welchen konkreten Wert das APB hat, wenn die Finanzierung dieses Wunschkatalogs auch nicht annähernd abschätzbar, geschweige denn absehbar ist. Und auch in diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie die im APB genannten Verkehrsprobleme gelöst werden sollen, wenn – realistisch betrachtet – wohl nur ein kleinerer Teil der Projekte tatsächlich auch finanziert und realisiert werden kann.

2.3. Kritische Anmerkungen zu einzelnen APB-Themen

Es würde den Rahmen und Sinn dieser Vernehmlassung bei weitem sprengen, wenn die Wirtschaftskammer zu jeder wesentlichen "Randnotiz" und zu jedem ihrer Fragezeichen im gegen 100 Seiten umfassenden APB-Papier Stellung nehmen würde. Die Wirtschaftskammer beschränkt sich deshalb auf einige grundsätzliche Anmerkungen zu wenigen im APB behandelte Themen und Aussagen, die stellvertretend die Fragwürdigkeit des Programms aufzeigen.

2.3.1 Rückwärtsgerichtete Lösungsperspektiven

Beim Studium des umfangreichen Papiers fällt auf, dass im Zusammenhang vor allem mit den unbestrittenen MotiV-Problemen der nächsten 20 Jahren die technologische Entwicklung in erster Linie nur dort angesprochen wird, wo es um die Behinderung und Besteuerung des MotiV geht – u. a. beim Road Pricing.

Es ist für die Wirtschaftskammer schlicht nicht verständlich, weshalb die beim APB involvierten Verkehrsexperten diese technologische Entwicklung nicht auch dort in konkrete Projekte münden liessen, wo es um die Verflüssigung des MotiV sowie um die Verbesserung von Strassenkapazitäten und Verminderung von Emissionen geht. Beispielsweise Einsatz von GPS/Galileo zur Stauverhinderung, Ausbau der Verkehrsleit- und -Informationssysteme, Systeme der passiven und aktiven Verkehrssicherheitsoptimierung, Substitution von fossilen und schadstoffträchtigen Treibstoffen durch neueste Technologien im Bereich Wasserstoff, Gas, Elektro usw.

Stattdessen stützt sich das APB – wie bereits erwähnt – in erster Linie auf die alten untauglichen Rezepte der MotiV-Behinderung, -Verhinderung, -Besteuerung und auf die noch strikere Weiterführung der "Verelendungsstrategie". Eine höchst destruktive und rückwärtsgerichtete Problemlösungskultur ohne jeden zukunftsgerichteten konstruktiven Ansatz. Diese Haltung ist sicherlich nicht dazu geeignet, die bereits bestehenden und auch die für die Zukunft absehbaren Verkehrsprobleme zu lösen.

Apropos "rückwärtsgerichtet": Die Wirtschaftskammer vermisst im APB auch den Einbezug konkreter Grossprojekte wie "Campus Novartis", der punkto Verkehrsbelastung gerade in Basel West wohl einige gravierende Auswirkungen haben dürfte.

2.3.2. Masslose Überbewertung des Langsamverkehrs

Die Wirtschaftskammer ist weit davon entfernt, die Bedeutung des Langsamverkehrs in Abrede zu stellen. Insbesondere das Velo hat auf Kurzdistanzen in Siedlungen für Strecken bis rund 5 km zweifellos seine Bedeutung. In der Bewältigung der zentralen Verkehrsprobleme – allem voran im gesamtregionalen (auch tangentialen) Arbeits- und Wirtschaftsverkehr (Pendler, KMU-Verkehr usw.) – **wird der Langsamverkehr jedoch kaum Verbesserungen bringen können, die tatsächlich "einschenken"**. Eine angemessene Förderung nach Massgabe der effektiven "Transportleistung" ist zweifellos angebracht. Diese Förderung ist in beiden Basel in den letzten Jahren jedoch schon mit ansehnlichen Millionenbeträgen umgesetzt worden, was kritiklos anerkannt wird.

Was nun aber zum Thema Langsamverkehr im APB in epischer Breite und – trotz immer wieder erwähnter grosser "Flughöhe" des APB – in einem sinnlosen Detaillierungsgrad ausgeführt wird, muss als völlig überzogen bezeichnet werden. Offensichtlich sind dem bzw. den Verfassern dieses Themas dabei die "Gäule der Langsamverkehrs-Begeisterung durchgebrannt". Zu dieser Beurteilung kommt die Wirtschaftskammer nicht zuletzt deshalb, weil zum Langsamverkehr nicht die geringsten Zahlen und Fakten zur Dichte und Transportleistung genannt werden (können). Trotzdem wird die "Bedeutung" des Langsamverkehrs zur Bewältigung der anstehenden Verkehrsprobleme mehrfach – völlig unbelegt – als hoch deklariert.

Die Kritik am überzeichneten Langsamverkehr ist um so gravierender, als auf der anderen Seite im APB wirklich zentrale Einflussfaktoren auf den regionalen Verkehr – konkret der Güterstrassenverkehr – offenbar (noch) ausgeklammert sind.

2.3.3. Programmiertes Verkehrschaos?

Vor allem auf den Seiten 19/20 zum "Querschnittsthema Verkehrsmanagement" schöpfen die APB-Verfasser aus dem Vollen der Motiv-Be- und Verhinderungs-Instrumente. Mit Ramp Metering und Rampenschliessungen sollen die Kapazitäten der Hochleistungsstrasse verbessert werden. Dabei wird im APB noch ausdrücklich auf die grosse Gefahr hingewiesen, dass der mit diesen Massnahmen verhinderte Motiv andere Wege suchen wird – ein Effekt, der heute z. B. schon bei geringen Staus auf der A2 im Bereich Gellert-dreieck sofort zu einer massiven, oft auch chaotischen Verkehrsbelastung der umliegenden Wohnquartiere führt.

Dieser Ausweichmechanismus des Motiv wird auch beim propagierten Parkplatzmanagement (Verteuerung, aber auch Abbau der Parkplätze) und beim Verzicht auf Strassenneubauten – in der Konsequenz aber auch bei Massnahmen wie "Road Pricing" – genannt. Dies hält die Verfasser aber nicht davon ab, diese Behinderungsmassnahmen trotzdem in voller Überzeugung zu propagieren. Besonders bezeichnend ist dabei die bereits zitierte Aussage:

"Mit einem Verzicht auf einen weiteren Strassenausbau zur Erhöhung der Kapazität wird bewusst eine Grenze für den Motorfahrzeugverkehr gesetzt. Der Mehrverkehr, welcher durch das Strassensystem nicht mehr aufgenommen werden kann, muss sich zeitlich, örtlich und verkehrsmässig anders orientieren." (Seiten 19/20)

Das Wie und Wo wird dabei allerdings elegant verschwiegen.

Für die Wirtschaftskammer heisst dies, dass das APB ganz gezielt teils enorme neue Zusatzbelastungen in Wohnquartieren nicht nur in Kauf nimmt, sondern geradezu provoziert – in der irrigen Hoffnung, dass mit der damit verbundenen "Verelendung" dann als Alternative der öV gewählt wird. Die Praxis zeigt, dass derlei Massnahmen nicht funktionieren (siehe auch Auswertung "Pendelverkehr", vom Bundesamt für Statistik publiziert im Mai 2003).

Und diese Strategie wird schon gar nicht funktionieren angesichts der genannten MotiV-Zunahmen von plus 30 Prozent in den nächsten 15 Jahren – in einem Zeitraum, in dem die im APB auch vordringlich genannten Verkehrsprojekte ihre entlastende Wirkung kaum bzw. noch gar nicht entfalten können, weil sie grösserenteils noch gar nicht in Betrieb sind.

Die in diesem Kapitel/zu diesem Thema zutage tretende Haltung der APB-Verfasser, die quasi das programmierte Verkehrschaos anvisieren, ist für die Wirtschaftskammer unakzeptabel.

2.3.4 Erhebliche Widersprüche

Es fällt dem Leser auf, dass im APB mehrfach gefordert wird (u.a. auf den Seiten 49/50), der MotiV müsse **gezielt auf die Hauptverkehrs- und die Hochleistungsstrassen konzentriert bzw. strikte aus den Wohnquartieren heraus genommen werden**. Dabei wird im APB jedoch ebenso "drastisch" festgestellt, dass dieses leistungsfähigere Strassennetz bereits teilweise heute – erst recht jedoch in näherer Zukunft – an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt ist. Die als Kapazitätserweiterungen geplanten Neubauten (u.a. Nordtangente) sind bei ihrer definitiven Inbetriebnahme ebenfalls bereits "ausgebucht" (der APB erwartet z.B. eine deutliche Zunahme des (LKW)-Verkehrs an der französischen Autobahn A35 – Seite 41). **Auch die Kapazität der H2 ist – heute schon absehbar – zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme bereits am Limit bzw. überschritten** (siehe "Knotenstudie Baselland", Amt für Raumplanung BL, Dezember 2003). Kommt hinzu, dass die APB-Verfasser mit Ramp-Metering bzw. Rampenschliessungen und z.B. mit Road Pricing an/auf Autobahnen hoffen, die Kapazitäten gerade der Hochleistungsstrassen aufrecht erhalten zu können – ohne allerdings aufzuzeigen, wie und wo der so verdrängte Verkehr in den entsprechenden Umfeldern bewältigt werden soll.

Nicht minder unverständlich bzw. fragwürdig sind die Ausführungen zum **Verkehrsaufkommen im Sport- und Freizeitgebiet des St. Jakob**. So wird die Lösung des Parkierproblems einerseits wohl als dringlich beurteilt (Seite 24) und eine Beruhigung der umliegenden Wohnquartiere sowie eine Mehrfachnutzung der Parkieranlagen verlangt. Ein konkretes entsprechendes Ausbau-Projekt der Parkierflächen ist jedoch im APB kein Thema. Vielmehr setzt man auf die Entlastung durch den öV und durch den Langsamverkehr (!) (Seite 73).

Kopfschütteln verursachen dabei folgende Aussagen im APB:

"Dementsprechend gilt es, einerseits den MIV mit Verbesserung der Parkiermöglichkeiten (welche?) bzw. einer Parkraumplanung (welche?) zu lenken (wohin?) und andererseits das bestehende ÖV-Angebot weiter auszubauen" (...) "Nicht zuletzt sind auch die Verbesserungen für den Langsamverkehr zu erwähnen. Die nationalen Sportstätten St. Jakob sowie das Naherholungsgebiet Brüglinger Ebene sind sowohl von der Stadt als auch von den Gemeinden Münchenstein und Muttenz her mit dem

Fahrrad gut zu erreichen. Dieses grosse Potential soll in Zukunft vermehrt aktiv gefördert werden."

Mit Verlaub: Das wirkliche Parkierungsproblem im St. Jakob entsteht vor allem bei Grossveranstaltungen mit einem Grossteil an auswärtigen Besuchenden. **Eine nüchterne Beurteilung der Verkehrslage im Sportgebiet St. Jakob, das ja stetig weiter ausgebaut wird, zeigt klar auf, dass dieses Verkehrs-/Parkieraufkommen letztlich kaum wirksam durch mehr öV-Angebote und schon gar nicht mit dem Langsamverkehr gelöst werden kann.**

2.3.5. Verdrängung des MotiV aus der Region – Verdrängung von Kaufkraft

Insbesondere muss aus Sicht der Wirtschaftskammer Baselland auch die weitere Verdrängung von dringend benötigter Kaufkraft thematisiert werden, die mit der im APB propagierten Be- und Verhinderungsstrategie des MotiV verbunden ist. Einmal mehr wird nicht zur Kenntnis genommen, dass die Region Basel – insbesondere auch die Stadt Basel – speziell im Bereich Konsum mit den angrenzenden ausländischen Nachbargebieten des Elsass und von Südbaden in einem harten Angebots- und Preiskampf steht.

Konkret geht es dabei (gemäss "Basler Zeitung" vom 5. Juli 2005) um eine Zunahme des Schweizer Einkaufstourismus im Jahre 2004 in Südbaden von nicht weniger als 20 Prozent. Aktuell geben Schweizer Konsumenten allein auf deutscher Seite am Hochrhein derzeit pro Jahr 660 Millionen Schweizer Franken aus.

Grund für diese, vor allem für den regionalen Detailhandel letztlich verheerende Entwicklung sind einerseits die generell tieferen Preise in den EU-Ländern. **Wesentliche Punkte für den wachsenden Einkaufstourismus der Schweizer Konsumenten sind jedoch auch die bequeme Erreichbarkeit und das grosszügige, meist kostenlose Parkplatzangebot der grossen Einkaufszentren ennet der Landesgrenzen.** Zu dieser wirtschaftlich (und auch verkehrspolitisch) negativen Entwicklung für die KMU-Wirtschaft bestehen von Seiten der Nordwestschweizer Kantone jedoch grundsätzlich keine politischen Eingriffs- bzw. Einflussmöglichkeiten.

Darüber hinaus bedeutet für die Wirtschaftskammer die im APB propagierte Be- und Verhinderungsstrategie beim MotiV bzw. die dort ebenso deklarierte Absicht des Strassenkapazitätsabbaus, dass damit auch der **unabdingbare Wirtschaftsverkehr (Transporte, Lieferungen und Arbeitsfahrten von Tausenden von regionalen KMU) ebenso gezielt behindert werden soll.**

Angesichts der wachsenden Staus mit ihren enormen volkswirtschaftlichen Kosten ist dieses anvisierte "Ausbremsen" gerade für die regionale KMU-Wirtschaft nicht annehmbar. **Die Wirtschaftskammer wird sich – im Rahmen ihrer politischen Kernaufgaben – mit allen ihr zur Verfügung stehenden demokratischen Mitteln gegen diese Absichten zur Wehr setzen.**

Die Wirtschaftskammer Baselland lehnt deshalb vor allem die auf den Seiten 19/20 des APB konkret genannten restriktiven und destruktiven Eingriffe in den MotiV strikte ab. Die Region Nordwestschweiz mit ihrer ausgeprägten KMU-Struktur kann sich eine weitere Abnahme der Kaufkraft bzw. deren gezielte Verdrängung ins grenznahe Ausland, aber auch weitere gezielte Abbauten der Strassenkapazitäten

zulasten der KMU nicht leisten – schon gar nicht, wenn dies fahrlässig und blind für volkswirtschaftliche Zusammenhänge mit Strategien wie im APB provoziert wird.

3. Zusammenfassung und Forderungen der Wirtschaftskammer Baselland zum APB

Die Wirtschaftskammer Baselland anerkennt durchaus die grundsätzlich guten Absichten der Verfasser des APB, für die Region Nordwestschweiz eine Art "Masterplan" zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der nächsten 15 bis etwa 30 Jahre zu skizzieren. Nach Meinung der Wirtschaftskammer muss das erzielte, jetzt vorliegende Resultat jedoch als völlig verfehlt bewertet werden. Das APB ist in der vorgelegten Form nicht geeignet, die von ihm selbst aufgezeigten Probleme mit den dort genannten Strategien zu lösen. Im Gegenteil: Es muss befürchtet werden, dass die Probleme sich noch deutlich verschärfen.

Es ist für die Wirtschaftskammer unbestritten, dass vor allem der regionale öffentliche Verkehr als zweitwichtigster Verkehrsträger noch Ausbau- und Auslastungspotenzial bzw. entsprechenden Nachholbedarf hat. Dieser Ausbau ist jedoch – ohne ideologische Filter – strikte nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip, der Nachfrage sowie anhand realistischer Finanzierungsmodelle vorzunehmen. Diese Grundanforderung erfüllt das APB nicht – im Gegenteil. Es spielt den öV/Langsamverkehr in völlig überzeichneter Form gegen den MotiV aus und nimmt dabei billigend in Kauf, dass die bereits bestehenden, aber auch die absehbaren Verkehrsprobleme gerade im MotiV-Bereich ungelöst bleiben. Dabei ist der öV auch mit massiven (und enorm teuren) Ausbauten nicht in der Lage, echte Alternativen und die notwendigen Kapazitäten anzubieten – schon gar nicht in den viel entscheidenden nächsten 15 Jahren.

Insbesondere stellt die Wirtschaftskammer Baselland mit grossem Befremden fest, dass das vorgelegte APB quasi "durch die Hintertüre" eine neue regionale Verkehrspolitik zementieren will, die sich in grundlegenden Themen – u.a. konsequente Verdrängung des MotiV – bei weitem nicht mit den z. B. im Kanton Baselland seit Jahren geltenden und verfolgten verkehrspolitischen Zielen und Massnahmen decken.

Wie ausserdem Erfahrungen mit anderen ähnlichen Konzepten und politischen Grundsatzpapieren zeigen, besteht auch beim APB die reelle Gefahr, dass es im politischen Alltag – unter Berufung auf einen pseudodemokratischen Alibi-Genehmigungsprozess – sehr rasch zur unumstösslichen "Bibel" erhoben wird. Dies muss gerade mit dem vorgelegten APB unter allen Umständen verhindert werden.

Die Wirtschaftskammer Baselland:

– weist das Agglomerationsprogramm Basel als unbrauchbares Lösungsmodell zurück an die Verfasser und fordert sie auf:

1. zunächst die erheblichen Lücken bei den Zahlen und Fakten, insbesondere beim Güterstrassenverkehr, umgehend zu schliessen.
2. sodann Problemlösungsstrategien zu erarbeiten, die dazu geeignet sind, zukunftsgerichtet ein optimales und gleichberechtigtes Zusammenwirken aller Verkehrsträger unter vollumfänglicher Nutzung modernster Technologien zu erreichen.
3. für eine breite politische Abstützung der im APB überarbeiteten verkehrspolitischen Grundsätze zu sorgen.
4. Mit einer strikten Begrenzung auf das tatsächlich Notwendige nur solche Projekte aufzugreifen und zu bearbeiten, die einerseits in das Agglomerationsprogramm gehören und andererseits auch realistisch finanzierbar sind – auch durch Mitfinanzierung des Bundes.

Die Wirtschaftskammer Baselland:

- fordert insbesondere die politischen Entscheidungsträger des Kantons Baselland auf – allen voran die Bau- und Umweltschutzdirektion – einerseits das vorgelegte APB sorgfältig auf die politische Kompatibilität mit der geltenden Baselbieter Verkehrspolitik zu überprüfen und entsprechende Unstimmigkeiten zusammen mit den APB-Verfassern bzw. den anderen mitbeteiligten Kantonen zu korrigieren.

Ebenso sind die politischen Entscheidungsträger des Kantons Baselland aufgefordert, eine überarbeitete APB-Fassung vor einer allfälligen Genehmigung nicht minder sorgfältig auf die politische Kompatibilität zu prüfen und bei den Verfassern allenfalls entsprechende Korrekturen einzufordern.