WIRTSCHAFTSKAMMER
BASELLAND

Medienmitteilung vom 20.09.2013
Zeichen Lead: 621; Zeichen Gesamttext: 7307

Entflechtung des Transitverkehrs – wahrnehmbare Baselbieter Position bei der Lösung der regionalen Verkehrsprobleme – Chance zur räumlichen Entwicklung der Region nutzen

Landräte lancieren konkreten 5-Punkte-Plan zur Verbesserung der Verkehrssituation entlang der A2 Augst – Basel

Liestal. Angesichts der prekären Verkehrssituation auf den Baselbieter Strassen muss der Kanton Baselland umgehend eine eigene Position entwickeln und diese gegenüber dem Bund, dem Kanton Basel-Stadt und Deutschland wahrnehmbar vertreten. Insbesondere ist rasch eine Priorisierung der anstehenden Verkehrsprojekte in der Region zu erreichen bzw. vorzunehmen. Um diesen Forderungen an die Baselbieter Regierung Nachdruck zu verleihen, kündigten der Birsfelder Gemeindepräsident Christof Hiltmann und Wirtschaftskammer-Direktor Christoph Buser am Freitagmorgen einen 5-Punkte-Plan und entsprechende politische Vorstösse an.

Für den Birsfelder Gemeindepräsidenten und FDP-Landrat Christof Hiltmann und seinen Parteikollegen und Wirtschaftskammer-Direktor Christoph Buser ist klar: Verkehrspolitisch kann es in der Nordwestschweiz nicht so weitergehen wie bisher. Stundenlange Staus und ein ÖV-System am Rand des Kollapses – vor allem im Baselbiet. Die Folgen sind hohe Kosten für die Wirtschaft und verkehrlich komplett überlastete Gemeinden. Als die wichtigsten verkehrspolitischen Schwerpunkte bezeichneten Hiltmann und Buser am 20. September im Haus der Wirtschaft deswegen die Entflechtung des Transit- und Regionalverkehrs, die Effizienzsteigerung des Verkehrsnetzes, verbunden mit einer Entlastung der A2-Anrainer-Gemeinden, sowie eine optimale Erschliessung der Wirtschaftsentwicklungsgebiete im Baselbiet. Um diese Schwerpunkte umzusetzen, müsse der Kanton Baselland die anstehenden Verkehrsprojekte priorisieren und eine eigene verkehrspolitische Position entwickeln. Diese sei gegenüber dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Kanton Basel-Stadt und Deutschland konsequent zu vertreten, so Hiltmann und Buser.

Vor den Medien formulierten sie mittels eines konkreten 5-Punkte-Plans Forderungen und Aufträgen an die Baselbieter Regierung, um die verkehrstechnische Misere in der Region mit kurzfristig realisierbaren Verbesserungen wenigstens leicht zu entspannen.

1) Als Beitrag zur Entflechtung der Verkehrsströme soll die A98 auf Deutscher Seite als echte Umfahrung und Entwicklungschance für Südbaden freigegeben werden. Ein entsprechender Verhandlungsauftrag gegenüber dem ASTRA und Deutschland wird als parlamentarischer Vorstoss demnächst an die Baselbieter Regierung ergehen.

2) Als Beitrag zur Engpassbeseitigung ist eine rasche Lösung im Bereich A2-Osttangente anzustreben, und zur Effizienzsteigerung ist der Gundelitunnel anstelle der heutigen Variante ELBA zu bauen. Beide Forderungen gehen in Richtung Basel-Stadt. Den entsprechenden Verhandlungsauftrag zur raschen Beschlussfassung wird die Baselbieter Regierung demnächst in Form eines Vorstosses erhalten.

3) Als Beitrag zur Effizienzsteigerung ist die A2 im Bereich Hagnau-Augst durch einen lastrichtungsbezogenen zusätzlichen Fahrstreifen im Bereich Gallerie Schweizerhalle und die Freigabe des Pannenstreifens vorher und nachher auszubauen. Die Baselbieter Regierung wird den entsprechenden Verhandlungsauftrag in Form eines parlamentarischen Vorstosses erhalten.

4) Als Beitrag zur Förderung der Baselbieter Wirtschaftsentwicklungsgebiete ist beim Bahnhof Längi in Pratteln im Gebiet Salina Raurica ein leistungsstarker Park & Ride zu realisieren. Auch den dazu notwendigen Planungsauftrag erhält die Baselbieter Regierung demnächst in einem Vorstoss.

5) Als Beitrag zur Entflechtung, Effizienzsteigerung und Entwicklung der Baselbieter Wirtschaftsgebiete ergeht schliesslich die Forderung an Basel-Stadt und Baselland, das Herzstück Regio-S-Bahn als Ypsilon-Variante zu priorisieren. Dies verbunden mit einem Ausbau der östlichen Zulaufstrecke zum Bahnhof Basel SBB – dem sogenannten Ostkopf. Um diesbezüglich über ein klares Verhandlungsmandat gegenüber Basel-Stadt zu verfügen, wird ebenfalls ein entsprechender parlamentarischer Vorstoss an die Regierung folgen.

Zusätzlich zu diesen zeitnahen Massnahmen bedarf es für die lange Frist laut den beiden Landräten eine grundsätzliche Abkehr vom heutigen Korridor-Denken. Damit die Chancen zur räumlichen Entwicklung der Region genutzt werden können, sind moderne, netzartige Verkehrsstrukturen anzustreben.

Um die Gemeinden auch langfristig vom Verkehr zu entlasten, und um eine verbesserte Förderung der Wirtschaftsentwicklungsgebiete zu erreichen, ist es laut Buser und Hiltmann nicht nur notwendig, den inneren Verkehrsring um Basel mittels eines Gundeli-Tunnels mit zahlreichen Ausfahrten zu schliessen, sondern es muss auch

ein äusserer Verkehrsring realisiert werden. Konsequenterweise ist eine Realisierung von ELBA in der jetzigen Form abzulehnen (siehe Punkt 2). Stattdessen muss die Südumfahrung in Erwägung gezogen werden. Damit wird eine Teilschliessung des äusseren Rings erreicht. In einer weiteren Phase könnte ein Tunnel zwischen Arlesheim und Frenkendorf den Baselland-eigenen Verkehr aufnehmen und das Nadelöhr A2 entlasten. So werde der äussere Ring geschlossen, sagten Buser und Hiltmann.

Dieses System eines äusseren und eines inneren Rings um das Zentrum – verbunden mit einer Netzstruktur der Verkehrswege – entspricht laut Buser und Hiltmann einer zeitgemässen Organisation der Verkehrsinfrastruktur. Das zeigen die Arbeiten von **Martin Geiger,** seit mehr als 45 Jahren Inhaber und Leiter eines Büros für Planungstechnik und ehemaliger ETH-Dozent, sowie des Liestaler Architekten **Raoul Rosenmund.** Die Regionalentwicklungsexperten haben am Freitagmorgen vor den Medien die Resultate ihrer Forschung vorgestellt. Sie kommen zum Schluss, dass die Regionsstruktur der Nordwestschweiz veraltet und wenig geeignet ist, das wirtschaftliche Wachstum zu fördern.

Als wesentlichen Unterschied zu anderen Metropolitanregionen bezeichneten Geiger und Rosenmund die Ausrichtung der Transportwege in der Nordwestschweiz – insbesondere der Strassen. Diese würden zur Hauptsache entlang der Täler ausgebaut. Entsprechend begrenzt seien die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten, da die daraus entstehenden Siedlungsarme nur wenig zur Gesamtkraft der Region beitrügen. Der Grund: Sie interagieren lediglich mit dem Zentrum Basel, strahlen dagegen nur wenig auf die anderen Siedlungsarme aus. Die Region Basel weise ganz ausgeprägt eine Zentrum/Peripherie-Struktur – oder auch Baum-Struktur – auf, hielten Geiger und Rosenmund fest. Typisch dafür seien die aus dem Zentrum weit ausgreifenden Siedlungsarme. Die ins Umland strömenden Beziehungspotenziale erzeugen aber praktisch keine Siedlungsimpulse.

Wenn sich die Region Basel zu einer echten Metropolitanregion – wie etwa Zürich – entwickeln soll, muss laut Geiger und Rosenmund eine gitter- oder netzförmige Transportstruktur angestrebt werden. Das bedinge nicht nur einen Verkehrsring um die Innenstadt, sondern es benötige zusätzlich eine weiträumigere Umfahrung. Diese tangentialen Verbindungen, gekoppelt mit radialen Transportwegen, ergeben die optimale Kombination für eine erfolgreiche Raumentwicklung, so die beiden Regionalentwicklungsexperten. Dabei sei sowohl dem öffentlichen Verkehr als auch dem Individualverkehr Rechnung zu tragen.

Raoul Rosenmund und Martin Geiger

Dr. **Martin Geiger** ist dipl. Architekt ETH/SIA, ehemaliger Privatdozent für Raumplanung an der ETH Zürich, Inhaber des Büros für Planungstechnik in Zürich sowie Begründer der Standort-, Nutzungs- und Landwerttheorie (SNL-Theorie). **Raoul Rosenmund** ist dipl. Architekt ETH/SIA, BSA SIA und Partner der ROSENMUND + RIEDER Architekten BSA SIA AG in Liestal.

In der Region Nordwestschweiz hat Martin Geigers Büro bisher die folgenden SNL-Simulationen durchgeführt:

2012. Auftrag Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt.
'Simulation der Auswirkung von Autobahnvarianten in der Stadt Basel im Rahmen des STOT-Programms'. Bestes Resultat: Innerer Autobahn-Ring. Steigerung des Beziehungspotentials rund 10%.

2012. Eigene Rechnung.
'Erarbeitung eines Simulationsmodells für die trinationale Region Basel'.
Ergebnis: Grösster Entwicklungsschub für die Region bei Kombination von innerem Ring (Stadt Basel) und äusserem Ring (Basel-Land): 3-Land-Stadt-Flughafen-Allschwil-Reinach-Frenkendorf (langer Tunnel). Steigerung des Beziehungspotentials rund 20%.

2009. Auftrag Stadt Liestal.
'Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Liestaler Innenstadt'. Optimierung der Bewegungsketten der Kunden und Erhaltung der Altstadt als Einkaufzentrum der Region.

1997: Auftrag Stadt Liestal.
'Die Stärkung von Liestals Zentrum'. Erste SNL-Simulation zur Begründung der Dringlichkeit der durchgehenden Autobahnverbindung Liestal-Augst.

Die Studien, die Martin Geiger über Liestal verfasst hat, wurden von Raoul Rosenmund begleitet. Zudem hat Rosenmund seine Diplomarbeit über die Stärkung von Liestals Zentrum bei Martin Geiger geschrieben. Geiger und Rosenmund haben die erste und zweite Fachstudie Strukturverbesserung Osttangente, die als Testplanungen mit jeweils drei Teams durchgeführt wurden, bearbeitet.

Kontakte

Landrat Christoph Buser
Direktor
Wirtschaftskammer Baselland
Telefon 076 324 98 33

Daniel Schindler
Kommunikationsbeauftragter
Wirtschaftskammer Baselland
Telefon 061 927 65 62; 079 688 30 46