

«BASELBIETER VERKEHRSPOLITIK – EINE HERAUSFORDERUNG FÜR DAS GEWERBE»: FORDERUNGSKATALOG MOBILITÄT ZUHANDEN DER GEMEINDEN UND DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT

KONFERENZ DER GEWERBE- UND INDUSTRIEVEREINE (KGIV)

Konferenz der Gewerbe- und
Industrievereine



INHALTSVERZEICHNIS

Baselbieter Verkehrspolitik – Eine Herausforderung für das Gewerbe	2
Einleitung	2
Forderungskatalog zuhanden der Gemeinden und des Kantons Basel-Landschaft	
.....	4
Gesamtplanung	4
Optimaler Zeitpunkt für das Bau- respektive Sanierungsprojekt	4
Optimale Gesamtplanung bei Neuprojekten	5
Verkehrsinformationen und Verkehrsüberwachungssysteme	5
Verfügbarkeit von Parkplätzen.....	6
Kantonale Umsetzung nationaler Bauvorhaben.....	7
Zusammenfassung der Forderungen	8

Baselbieter Verkehrspolitik – Eine Herausforderung für das Gewerbe

Einleitung

Die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre und Jahrzehnte stellt für die ganze Region in diversen Bereichen eine enorme Herausforderung dar. In unserer Region sind die Hochleistungsstrassen und das Kantonsstrassennetz täglich stark belastet. Tag für Tag stehen die Autos auf den Hauptachsen der Region Stossstange an Stossstange – und das während Stunden. Der Bund geht bis ins Jahr 2040 von einer Zunahme des Autoverkehrs von knapp 20 Prozent aus. Staus sind für die Wirtschaftsregion Basel ein ernsthaftes Problem. Diese kosten die Wirtschaft Millionen von Franken. Grund sind insbesondere die Opportunitätskosten, welche aufgrund der massiven Zeitverluste anfallen. Aufgrund unvorhergesehener Strassen- und Verkehrsverhältnisse können die Unternehmen und ihre Mitarbeitenden ihre Termine kaum mehr einhalten bzw. den für die Transportwege einzukalkulierende Zeit realistisch einschätzen. Statt die Arbeitszeit produktiv nutzen zu können, sitzen die Mitarbeiter mehrere Stunden pro Tag unproduktiv im Auto. Die höheren Kosten durch Produktivitätsverlust werden bei einigen Unternehmen an den Kunden weiterverrechnet. Dies ist jedoch nicht immer möglich und wird von der Kundschaft in der Regel nicht geschätzt.

Diese Tatsachen schaden nicht nur der KMU-Wirtschaft im Allgemeinen, sondern dem Kanton Basel-Landschaft im Besonderen. Denn die Rahmenbedingungen für Unternehmen bestimmen das langfristige Wirtschaftspotenzial einer Region. Firmen investieren vor allem an attraktiven Standorten und schaffen damit wertvolle Arbeitsplätze, was wiederum Wertschöpfung und Wohlstand für den Kanton generiert (Stichwort: Steuersubstrat). Die Erreichbarkeit gilt dabei als essentieller Standortqualitätsindikator. In einem KMU aus dem Unterbaselbiet werden es sich die Verantwortlichen aufgrund der aktuellen Verkehrssituation zweimal überlegen, einen Auftrag im Oberbaselbiet anzunehmen oder umgekehrt. Vielmehr werden Aufträge aus den gebietsangrenzenden Kantonen angenommen. Es besteht sogar die Gefahr, dass KMU in andere Kantone abwandern, weil dort die Erreichbarkeit besser gewährleistet ist. Dies, obwohl im Kanton Basel-Landschaft die örtliche Nähe zu anderen Baselbieter Unternehmen (u.a. für firmenübergreifende Zusammenarbeit, Arbeitsteilung oder Handel von Firma zu Firma) gegeben wäre.

Neben der angesprochenen Stau-Problematik und der suboptimalen Erreichbarkeit spielt auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen eine wesentliche Rolle. Hierbei ist leider verstärkt zu beobachten, dass die Anzahl der sogenannten Pflicht-Parkplätze stetig reduziert wird. Viele Baselbieter Gewerbetreibende berichten, wie in der Stadt zahlreiche begehrte blaue Parkplätze abgeschafft und/oder den dortigen Baustellen zum Opfer fallen. Dieses Phänomen ist aber auch im Kanton Basel-Landschaft festzustellen. Mit der sommerlichen Bausaison geht meist auch eine Reduktion der Anzahl Parkplätze einher. Doch nicht nur die Baustellen tragen Reduktion der Parkplatzzahlen bei. Jede Quartierplanänderung birgt das Risiko, dass weitere Parkplätze für das Gewerbe verschwinden. Während oft die Zahl der Besucherparkplätze unverändert bleibt, müssen Gewerbeparkplätze oder blaue Zonen eine «leichte» Reduktion hinnehmen. Gewerbe, Industrie und Hauseigentümer sind daher berechtigterweise besorgt, dass mit dem Parkierungsreglement die Attraktivität des Kantons Basel-Landschaft als Wirtschaftsstandort und Einkaufsgebiet geschmälert wird.

Die Leidtragenden sind immer dieselben: die Mitarbeiter/Angestellten der KMU, des lokalen Gewerbes und der Industrie; Arbeitnehmer; Kundinnen und Kunden: kurzum ALLE! Dabei müsste es doch das Ziel sein, dass die hohe Lebensqualität in der Region sowie die Wirtschaft unter dem Mehrverkehr nicht leiden.

Der vorliegende Forderungskatalog zuhanden der Gemeinden und der Politik bzw. der Behörden des Kantons Basel-Landschaft enthält fünf konkrete Forderungen und mögliche Massnahmen, um das Problem in den Griff zu bekommen. Die Gewerbe- und Industrievereine erwarten von den entsprechenden Behörden, dass sie die Forderungen ernst nehmen und die entsprechenden Massnahmen einleiten und umsetzen.

Forderungskatalog zuhanden der Gemeinden und des Kantons Basel-Landschaft

Gesamtplanung

Optimaler Zeitpunkt für das Bau- respektive Sanierungsprojekt

Den optimalen Zeitpunkt für ein Bau- oder ein Sanierungsprojekt gibt es fast nicht. Aber die Projektleitung der zuständigen Behörde muss gewisse Gegebenheiten berücksichtigen, die für das betroffene Gewerbe von Relevanz sind. So sollte ein Bauprojekt **nicht in die Weihnachtszeit** gelegt werden, damit das Weihnachtsgeschäft nicht beeinträchtigt wird. Es bedarf zwingend einer Kontaktaufnahme seitens der Projektleitung mit den betroffenen KMU oder den Gewerbe- und Industrievereinen als deren Vertreter – und zwar VOR der eigentlichen Projektplanung, damit die heiklen Phasen (Weihnachtsgeschäft etc.) besprochen und der Zeitpunkt des Bau- oder Sanierungsprojekts so gut als möglich geplant wird.

Abläufe und Verkehrsleitung sind zu optimieren, damit möglichst geringe Stau-Auswirkungen auftreten und weiterhin ein bestimmtes Mass an Verkehrsfluss gewährleistet wird. Die Definition, welches Mass als akzeptabel bezeichnet werden kann, könnte beispielsweise im Tiefbauamt (TBA) und in der Task-Force-Anti-Stau (TFAS) vorgenommen werden.

Vorgehensweise: Die KGIV und das TBA definieren gemeinsam, welche Ausweichrouten bei gesperrten Hauptrouten (aufgrund von Baustellen oder Unfällen) ausgewiesen werden. Das TBA und/oder die Gemeinde, welche Bauherrin ist, informieren die KGIV zum frühestmöglichen Zeitpunkt über Bauvorhaben, welche das Gewerbe betreffen könnten. Der KGIV kommt bei der Planung der Bauvorhaben eine Beraterfunktion zu.

Wir fordern daher die konsequente Anwendung des KGIV-10-Punkte-Baustellenforderungskatalog. Dieser sieht u.a. eine frühzeitige Kontaktaufnahme der Gemeinde, des Kantons und/oder der Projektleitung mit dem ortsansässigen Gewerbe- und Industrieverein (GIV) vor. Diese Kontaktaufnahme hat VOR der eigentlichen Projektplanung zu erfolgen, damit die heiklen Phasen mit den Betroffenen besprochen werden und der Zeitpunkt des Bau- oder Sanierungsprojekts so gewerbefreundlich als möglich geplant werden kann. Abläufe und Verkehrsleitung sind zu optimieren, um möglichst geringe Stau-Auswirkungen zu verursachen und ein bestimmtes Mass an Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Definition, welches Mass als akzeptabel bezeichnet werden kann, könnte beispielsweise in der TBA und in der TFAS vorgenommen werden. Zudem führt der 10-Punkte-Baustellenforderungskatalog wichtige Kommunikationsmassnahmen auf. Diese gilt es ebenfalls so umfangreich wie möglich umzusetzen.

Forderung 1: Die Behörden wenden bei Sanierungsprojekten konsequent den KGIV-Baustellenforderungskatalog an.

Optimale Gesamtplanung bei Neuprojekten

Abläufe und Verkehrsleitung sind zu optimieren, um möglichst geringe Stau-Auswirkungen zu verursachen und ein bestimmtes Mass an Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Definition, welches Mass als akzeptabel bezeichnet werden kann, könnte beispielsweise in der TBA und der TFAS vorgenommen werden.

Vorgehensweise: Die KGIV und das TBA definieren gemeinsam, welche Ausweichrouten bei gesperrten Hauptrouten (aufgrund von Baustellen oder Unfällen) ausgewiesen werden. Das TBA und/oder die Gemeinde, welche Bauherrin ist, informieren die KGIV zum frühestmöglichen Zeitpunkt über Bauvorhaben, welche das Gewerbe betreffen könnte. Der KGIV kommt bei der Planung der Bauvorhaben eine Beraterfunktion zu.

Die Definition, welches Mass als akzeptabel bezeichnet werden kann, könnte beispielsweise in der TBA und der TFAS vorgenommen werden.

Hierbei sind insbesondere die kantonalen und die kommunalen Behörden gemeint.

Forderung 2: Die Behörden planen die Baustellen so, dass der Verkehrsfluss gewährleistet bleibt.

Verkehrsinformationen und Verkehrsüberwachungssysteme

Verkehrsinformationen spielen im Zusammenspiel von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmanagement eine wichtige Rolle.

Wirksamkeit und Nutzen der Verkehrsinformation wurden bereits mit unterschiedlichen Schwerpunkten untersucht. Eine Verkehrsmeldung umfasst im Minimum Angaben zum Ort und zur Sachlage (Informationstyp). Sie kann durch Informationen über Ausmass, Ursache, Verkehrsführung, betroffene Fahrzeuge, Ausnahmen, Empfehlungen und/oder Attribute ergänzt werden. Verkehrsinformationen nehmen beim Verkehrsteilnehmer einen hohen Stellenwert ein. Vom «Gefühl der Beruhigung» bis hin zu einer Änderung des Fahrverhaltens sind die Rückmeldungen zu einem grossen Teil positiv. Verkehrsinformationen stellen einen elementaren Baustein der Mobilität dar. Gerade für gravierend vom Normalzustand abweichende Situationen fordern Verkehrsteilnehmende entsprechende Informationen. Diese sind zeitnah, aktuell und inhaltlich korrekt zu übermitteln.

Verkehrsfunk stellt für einen grossen Teil der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer das aktuell wichtigste Verkehrsinformationssystem dar. Sowohl in Bezug auf Ausrüstungsgrad als auch auf die Empfangsbereitschaft wird das grosse Potenzial des Verkehrsfunks deutlich. Weiteres Sicherheitspotenzial könnte leicht genutzt werden, etwa durch kürzeren Turnus für sicherheitsrelevante Informationen (z.B. Stauende) und eine grössere Aktualität (z.B. Aufhebung von veralteten Meldungen). Steigerungspotenzial besteht auch in Bezug auf eine bessere Verortung und ggf. durch Personalisierung von Informationen.

Für die weiterentwickelten RDS-TMC-fähigen Systeme liegt der Fokus ebenfalls auf der Aktualität, aber auch auf der genaueren Verortung und Personalisierung der Meldungen. Radio als integrales Gesamtsystem dient darüber hinaus zur Unterhaltung und der Vermittlung allgemeiner Informationen. Es ist kostenfrei, jederzeit und überall verfügbar. Durch die Serviceleistungen steigt die Attraktivität der Programme. Ausserdem erfordert es keine strassenseitige Infrastruktur.

Es wurde wissenschaftlich nachgewiesen, dass mit der Verkehrsinformation auch eine Verhaltensänderung einhergeht. Mit der Verhaltensänderung ergeben sich messbare Änderungen im Verkehrsablauf (z.B. Veränderung der Geschwindigkeitsverteilung, der Erhöhung des Fahrzeugabstands, etc.). Selbst ohne eine Änderung des Fahrverhaltens führen Informationen zu einer «Änderung des Gefühlszustands». Dieser wird z.B. als «beruhigt sein», «informiert sein» oder «sich sicher fühlen» bezeichnet. Die Sicherheitswirkungen können einerseits eine Gefahrenminderung darstellen. Zugleich ist eine Unfallvermeidung möglich.

Die Verkehrsüberwachungssysteme sollen infolgedessen ausgebaut werden. Einerseits können so Steuerungsmassnahmen frühzeitig eingeleitet werden, und andererseits kann im Ereignisfall schnell und effizient reagiert werden. Die Bilder könnten z.B. auf der TBA-Homepage und sogar auf Telebasel ausserhalb der Sendezeit gezeigt werden (analog zu «Drei auf Zwei» morgens im SRF).

Klare Fahrhinweise in Verkehrsinformationen sind ebenfalls eine zielführende Massnahme. Beispiel für eine entsprechende Information: «Stau an der Grenze zu Deutschland, mehrere Kilometer Rückstau auf dem Hochleistungsstrassennetz bis nach Augst. Reisenden in Richtung Norden wird empfohlen, die Grenzübergänge Rheinfelden und Riehen benutzen. Für den Lokalverkehr gilt: Bitte benutzen Sie die Entlastungsstrasse entlang des Rheines»

3. Forderung: Die Behörden stellen den Ausbau & die Verbesserung von Verkehrsüberwachungssystemen und Verkehrsinformation in der Region sicher.

Verfügbarkeit von Parkplätzen

Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist für die Unternehmen/Gewerbetreibenden und Kunden äusserst wichtig. Aus wirtschaftlicher Sicht sind Parkplätze sowohl für den Einkaufsverkehr als auch für den Service-Verkehr (Handwerker, soziale Dienste) zwingend anzubieten. Handwerker und Gewerbetreibende müssen überall die Möglichkeit haben, – sofern sie keine Ein- und Ausfahrten, Zebrastreifen, Velowege, den allgemeinen Verkehr, oder Fusswege blockieren – für einen gewissen Zeitraum kostenlos auf öffentlichem Boden zu parkieren. Dies gilt auch dann, wenn sie im Auftragsverhältnis unterwegs sind.

Gewisse autofreie Zonen verunmöglichen es heute, dass Gewerbetreibende mit dem Auto zu ihren Kunden gelangen können. Sowohl für die Kundschaft als auch für die Unternehmen aber ist es entscheidend, dass Handwerker und Gewerbetreibende die Möglichkeit haben, für Warenanlieferungen und dergleichen hindernisfrei zu den Kunden etc. zu gelangen. Dies gilt auch im Hinblick auf den Warenumschlag. Der Waren-Geschäftsverkehr wird in der Regel über Anlieferungsflächen abgewickelt. Auf Anlieferungsflächen ist gemäss den Erfahrungen im Vollzug vermehrt zu achten.

Eine ausreichende Anzahl Parkplätze ist auch für Kunden des Gewerbes essentiell. Es muss sichergestellt werden, dass Kundenparkplätze in zumutbarer Entfernung zu Gewerbeflächen und «Einkaufsstrassen» verfügbar sind. Das Parkieren muss zu einem fairen Preis erfolgen (Bspw. die erste Stunde kostenlos, jede weitere angebrochene Stunde 1 Franken).

Den Baselbieter Betrieben muss in den grenznahen Gebieten zum Kanton Basel-Landschaft (Gemeinden aus dem Aargau und dem Kanton Solothurn) ein diskriminierungsfreier Zugang zu Parkplätzen gewährt werden. Umgekehrt haben Betriebe aus den besagten Anrainerkantonen

bereits heute die Möglichkeit, eine Gewerbeparkkarte des Kantons Basel-Landschaft zu beantragen.

Ein Parkregister, auf welchem alle Parkplätze des Kantons verzeichnet sind (weisse und blaue, kostenlose und kostenpflichtige), ist leider für den Kanton Basel-Landschaft nicht verfügbar. Es wäre jedoch sinnvoll, wenn transparent und vor allem aktuell sowie zeitnah kommuniziert würde, welche Parkplätze hinzukommen und welche wegfallen.

Forderung 4: Die Behörden stellen ausreichend Parkplätze für das Gewerbe sowie für deren Kunden sicher und weisen dies transparent aus.

Kantonale Umsetzung nationaler Bauvorhaben

Weit über 70 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben, arbeiten und bewegen sich in Agglomerationen. Entsprechend gross sind die Anforderungen an gut funktionierende Verkehrsinfrastrukturen. Gute Erreichbarkeit ist ein Schlüsselfaktor für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Würden die Fahrzeuge aufgrund der überlasteten Autobahnen auf das übrige Strassennetz ausweichen, wären die Folgen gravierend: Der Autoverkehr nähme ausgerechnet dort zu, wo gewohnt wird, wo Bus- und Tramlinien durchführen, wo Kinder die Strasse benutzen. Aus diesem Grund sind leistungsfähige Autobahnen – auch unter dem Begriff Hochleistungsstrassen (HLS) bekannt – sowie gut funktionierende Hauptachsen das A und O: Wie beim Wasserabfluss soll die Drainage (im übertragenen Sinn die Autobahn) die Überschwemmung des übrigen Landes (Strassen im Zentrum und in den Quartieren) verhindern. In diesem Zusammenhang ist es entscheidend, dass die Verkehrsträger, wo immer möglich, entflochten werden. Dies führt zu einer Verflüssigung des Verkehrs und zu einer Reduktion der Anzahl Unfälle. Ungeachtet dessen braucht es zwingend funktionierende HLS. Aufgrund der zunehmenden Anzahl Staus dauern die Anfahrten erheblich länger als notwendig. Die Kosten werden in der Regel auf die Kundschaft überwältigt. Diese Situation ist für alle Beteiligten unbefriedigend. Der Ausbau des Autobahnnetzes ist daher dringend nötig.

Bei Nationalstrassen ist der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Eigentümer der Strassenparzellen. Derzeit liegen dem ASTRA folgende Projekte in der Region vor: Rheintunnel, Hagnau-Ausbau, Pannestreifenumnutzung (PUN). Obschon die Gesamtverantwortung für die besagten Projekte beim Bund liegt, ist es die Aufgabe des Baselbieter Regierungsrats, eine Strategie zu erarbeiten und umzusetzen, die aufzeigt, welche Projekte seitens ASTRA aus Sicht des Kantons dringend umzusetzen sind. Die Regierung hat zudem auch die klare Aufgabe aufzuzeigen, wie eine verbesserte Verbindung zwischen den Kantonsteilen erreicht werden kann. Entscheidend ist aus Sicht der Gewerbebetriebe, dass die Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten konsequent sichergestellt wird.

Betroffen sind namentlich die nachfolgende Projekte – ohne Anspruch auf Vollständigkeit: Muggenbergtunnel im Gebiet Angenstein, Langmattstrasse zwischen Therwil und Oberwil, eine vernünftige Ausgestaltung der Rheinstrasse zwischen Liestal und Pratteln, Tunnel zwischen Frenkendorf und Arlesheim, «Spange-Hagnau» zur Verbindung der Gewerbegebiete Pratteln West und Muttenz Ost mittels Brücke, Zubringer Bachgraben, Umfahrung Allschwil, Gundelitunnel, Vollanschluss Aesch, Ortsumfahrung Reinach, Salina Raurica.

Fakt ist: Die Verkehrsinfrastruktur ist in der Nordwestschweiz am Anschlag. Sie muss neu angedacht werden. Die Lösung ist nicht neu: Ein echtes Verkehrsnetz statt Korridore. Dabei han-

delt es sich um ein langfristiges Vorhaben. Kurzfristig gilt es die Infrastruktur zu entlasten. Mittels dem 5-Punkte-Plan wird seitens Wirtschaftskammer ein entsprechendes Konzept gegen den Verkehrskollaps mit konkreten Umsetzungsmassnahmen schon lange präsentiert.

Forderung 5: Der Regierungsrat unternimmt alles Erdenkliche, damit die vom ASTRA für die Region geplanten Bauvorhaben zügig realisiert werden. Er stellt gleichzeitig sicher, dass eine verbesserte und schnellere Verbindung zwischen den Kantonsteilen erreicht wird.

Zusammenfassung der Forderungen

Forderung 1: Baustelleninformationen rechtzeitig kommunizieren

Forderung 2: Verkehrsfluss wahren

Forderung 3: Echtzeit-Verkehrsinformationen ausbauen

Forderung 4: Parkplätze sicherstellen

Forderung 5: Verkehrs-Neubauprojekte zügig vorantreiben