

VERKEHRSPOLITIK – Lange hat die Konferenz der Gewerbe- und Industrievereine auf eine Antwort der Regierung auf ihren Forderungskatalog gewartet. Nun nimmt Regierungsrat Isaac Reber zu verschiedenen Verkehrsthemen Stellung.

«Bevölkerung wünscht kurze Bauzeit»

Standpunkt: Herr Regierungsrat Reber, der zwei Jahre alte Forderungskatalog der Konferenz der Gewerbe- und Industrievereine (KGIV) zuhanden der Baselbieter Regierung umfasst fünf zentrale Anliegen im Bereich Mobilität. Als Baudirektor sind Sie nun bereit, Stellung zu den einzelnen Punkten zu nehmen. Beginnen wir mit der Forderung, Baustelleninformationen rechtzeitig zu kommunizieren.

Isaac Reber: Sehr gerne. Bei Bauprojekten werden alle Betroffenen im Rahmen eines partizipativen Prozesses einbezogen und können so ihre Anliegen frühzeitig einbringen. Für das Gewerbe sind es in der Regel die ortsansässigen Vereine oder die direkt betroffenen Betriebe. Dies ist zum Beispiel bei der gesamthaften Erneuerung der Birsfelder Ortsdurchfahrt der Fall.

Ist das Interesse an dieser Art von Einbindung beim Gewerbe gross? Grundsätzlich ja. Bei verschiedenen Projekten haben wir aber auch festgestellt, dass im Vorfeld mangels Konkretisierung oft wenig Interesse an Information und Mitarbeit besteht, obwohl die einzelnen Gewerbevereine über die Bauvorhaben orientiert worden sind. Deshalb werden die Anliegen der direkt betroffenen Betriebe im Regelfall erst im Rahmen der konkreten Ausführungs- und Bauphasenplanung vor der Festlegung des Verkehrsregimes abgeholt und so gut wie möglich berücksichtigt.

«KUNDENPARKPLÄTZE SIND AUS WIRTSCHAFTLICHER SICHT FÜR DAS BESTEHEN VON VIELEN KMU WICHTIG.»

Wie will die Regierung den Verkehrsfluss auf den Hauptachsen wahren?

Die Verkehrsführung während einer bestehenden Baustelle hat bei der Planung eine sehr hohe Priorität. Dabei werden sowohl das örtlich direkt betroffene Gewerbe wie auch die Bevölkerung miteinbezogen. Diese wünschen sich in der Regel eine möglichst kurze Bauzeit, auch wenn dies den Verkehrsfluss stärker behindert. Grundsätzlich werden die Verkehrseinschränkungen unter Wahrung der Verhältnismässigkeit so gering wie möglich gehalten. Bei der Entscheidung, welches Verkehrsregime gewählt wird, berücksichtigen Polizei und Tiefbauamt die Interessen aller Betroffenen. Die Gewerbevereine werden jeweils frühzeitig miteinbezogen und orientiert.

Der Ausbau der Echtzeit-Verkehrsinformationen könnte doch die Stauproblematik entschärfen?

Es ist klar, dass eine zweckmässige Verkehrsüberwachung und -information für einen bestmöglichen Verkehrsfluss von grosser Wichtigkeit ist. Insbesondere für die bekannten Stauabschnitte ist es für die Verkehrsteilnehmenden hilfreich, wenn sie sich frühzeitig darüber informieren können, ob auf diesen Streckenabschnitten Stau herrscht und wie

sie diese umfahren können. Glücklicherweise werden heute viele Verkehrsinformationen durch Dritte öffentlich zugänglich angeboten und ermöglichen jederzeit die Live-Abfrage der Verkehrslage. Ich denke da an Google Maps, TomTom Livetraffic sowie an die verschiedenen Navigationsgeräte und die Stauinformationen im Radio.

Der Kanton Baselland erkennt in dieser Hinsicht also keinen Handlungsbedarf?

Es ist damit zu rechnen, dass in den kommenden Jahren durch die unterschiedlichsten Anbieter von Dienstleistungen und Fahrzeugen nochmals enorme Fortschritte gemacht werden, die das gewünschte Informationsangebot noch grösser und besser verfügbar machen werden. Deshalb ist es weder nötig noch angezeigt, dass der Kanton Baselland in grossem Stil finanzielle Mittel investiert, um Informationen zu erlangen und darzustellen, die bereits auf andere Weise über diverse Anbieter in sehr guter Qualität gratis oder zu günstigen Preisen erhältlich sind.

Eine weitere Forderung der KGIV ist die Sicherstellung der Parkplätze. Was können Sie dazu sagen?

Überall wo nötig, möglich und sinnvoll, ist die Sicherstellung von Parkplätzen auch dem Kanton ein wichtiges Anliegen. Dies insbesondere, da Kundenparkplätze aus wirtschaftlicher Sicht für das Bestehen von vielen KMU wichtig sind. Entsprechend setzt sich der Kanton dafür ein, dass Parkplätze, welche sich auf Kantonsstrassen befinden, wo möglich auch für den gewerblichen Verkehr zur Verfügung stehen. Die Bewirtschaftung von Parkräumen ist jedoch in erster Linie Aufgabe der Gemeinden. Nicht nur, weil sie konkret betroffen sind, sondern auch aufgrund der Tatsache, dass der kommunale Parkraum den vorhandenen Parkraum auf Kantonsstrassen bei Weitem übertrifft. Ich möch-

te noch einen wichtigen Aspekt anführen.

Ja, bitte.

Unabhängig davon, ob es sich um private oder öffentliche Parkmöglichkeiten handelt, ist zu beachten, dass die Platzverhältnisse in den Ortszentren in der Regel sehr eng sind und die Parkplätze oft in grosser Nutzungskonkurrenz stehen. Ich denke da an den Verkehr, aber zum Beispiel auch an die Aussenbestuhlung von Restaurants.

Des Weiteren wird die ausreichende Anzahl Parkplätze bei Bauvorhaben durch entsprechende Regelungen in der Raumplanungs- und Baugesetzgebung sichergestellt, wobei im Kanton Baselland hier Mindestanforderungen gelten. Nachdem immer mehr Gemeinden, aber auch Investoren und die Bauwirtschaft mehr situationsbezogene Flexibilität und Differenzierung wünschen – ein Tafeljuradorf und das Bahnhofgebiet in Stadtnähe sind eben nicht dasselbe –, wird derzeit geprüft, den Gemeinden mehr Regelungs- und damit Entscheidungs-kompetenz zu delegieren. Die Entscheidungen sollen möglichst vor Ort getroffen werden.

Die lokalen Gewerbe- und Industrievereine bemängeln, dass Verkehrs-Neubauprojekte zu langsam vorangetrieben werden. Stimmen Sie dieser Kritik zu?

Generell werden die Verkehrs-Neubauprojekte entsprechend den personellen und finanziellen Möglichkeiten für alle Verkehrsträger zielgerichtet und konsequent vorangetrieben. Als grösstes und wichtigstes Projekt sei hier das Bachgrabengebiet in Allschwil erwähnt, das dank Zubringer für den Strassenverkehr, Tram und Velovorzugsrouten zum Bahnhof SBB besser erschlossen werden soll. Die Vorlage für den Projektierungskredit zum Zubringer Bachgraben-Allschwil soll in den nächsten Monaten dem Landrat überwiesen werden, sobald die nö-

tigen Grundlagen in Form von Absichtserklärungen mit den involvierten Nachbarn Basel-Stadt und Frankreich vorliegen, wobei die Absichtserklärung mit Basel-Stadt bereits vorhanden ist. Ebenfalls wichtige aktuelle Bauprojekte sind die Verlegung der Rheinstrasse im Raum Salina Raurica oder der Vollanschluss Aesch. Beide Projekte sind terminlich gut unterwegs und werden wie vorgesehen fertiggestellt werden können.

«VIEL INFRASTRUKTUR WEIST ERHEBLICHEN ERNEUERUNGSBEDARF AUF. DIE BAUSTELLEN SIND DAHER NÖTIG.»

Als Automobilistin und Automobilist nervt man sich aber eher über die unzähligen kleinen Baustellen, die lokal zu Stau führen und gefühlsmässig ewig dauern...

Wie in den übrigen Baubereichen ist es auch bei der Verkehrsinfrastruktur so, dass ein grosser Teil der Investitionen in den Werterhalt und die Erneuerung fliesst. Dies auch vor dem Hintergrund, dass nicht nur schweizweit, sondern auch in unserem Kanton viel Infrastruktur aus der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts stammt und damit erheblichen Erneuerungsbedarf aufweist. Die Baustellen sind daher nötig.

Neben den Baustellen sind es auch die immer akuter werdenden Verkehrsengepässe, die staufördernd sind. Was gedenkt der Kanton zu tun, um diese zu beseitigen?

Der Kanton Baselland ist mit verschiedenen Projekten daran, bestehende Engpässe im Verkehrsnetz

zu beseitigen. Der bereits erwähnte Zubringer Allschwil oder die neue Talstrasse Münchenstein-Arlesheim sind nur zwei Beispiele. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass für die zentralen Verkehrsachsen im Kanton Baselland sowohl strassenseitig mit A2, A18 und A22 als auch beim ÖV – hier denke ich an die SBB-Linien, die Tramlinien 10, 11 und 17 sowie die Waldenburgerbahn – der Bund zuständig ist. Schliesslich gilt es auch festzuhalten, dass in den vergangenen Jahren einige Projekte von der Stimmbewölkerung abgelehnt wurden, zum Beispiel die Langmattstrasse in Oberwil oder erst kürzlich das Tram für Salina Raurica. Wir gehen derzeit den Gründen nach, um in Zukunft noch besser aufzeigen zu können, warum wir diese Infrastrukturen brauchen und wie sie unser gesamthaft stark belastetes Verkehrssystem entlasten.

Im letzten Jahr hat die Stimmbewölkerung die Vorlage zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes klar angenommen. Wo steht man mit dem Entwicklungsprogramm HLS?

Derzeit konzentrieren wir unsere Anstrengungen auf geeignete Massnahmenvorschläge für die Beseitigung des Engpasses Angenstein, die wir in einem nächsten Schritt mit dem Bund diskutiert werden müssen. Im Sinne eines übergeordneten strategischen Überbaus sind wir zudem daran, zuhanden der Langfristplanung 2023–2032 für den Regierungsrat eine Gesamtschau zu den Themen Infrastruktur-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung vorzubereiten. Daraus sollen in der Folge auch eine Mobilitätsstrategie und Teilstrategien wie eben auch eine solche für das Hochleistungsstrassennetz abgeleitet werden. Hier ist eine Gesamtbetrachtung vonnöten, damit die nötigen Investitionen und ihr Nutzen in einen übergeordneten Zusammenhang gestellt und die richtigen Prioritäten gesetzt werden können.

Interview: Loris Vernarelli



Regierungsrat Isaac Reber (im Bild bei seiner Rede anlässlich des letzten Tags der Wirtschaft) nimmt den KGIV-Forderungskatalog zum Anlass, die Verkehrspolitik des Kantons zu erläutern.

Bild: Plüss