



23. Oktober 2014

Positionspapier der *FDP.Die Liberalen Baselland*

Verkehrspolitik

www.fdp.ch

Grundsätze der Verkehrspolitik – Standortvorteil nutzen und Leistungsfähigkeit erhalten oder gar steigern

Mobilität ist die Grundlage für eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik und für eine gut funktionierende Gesellschaft. Die Region Basel besitzt durch die Verfügbarkeit der vier wichtigsten Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Wasser, Luft) einen einzigartigen Standortvorteil, den es auf allen Ebenen konsequent zu nutzen gilt. Um auch in Zukunft die gute Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten und Wohnlagen zu sichern, braucht es eine vorausschauende und pragmatische Verkehrspolitik. Dabei muss die Erschliessung der priorisierten Wirtschaftsgebiete im Zentrum der Bemühungen stehen. Die FDP. Die Liberalen Baselland setzt sich dafür ein, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Kanton erhalten bleibt und, wo nötig, gesteigert wird.

Die historisch gewachsene und durch die Baselbieter Täler gestärkte, sternförmige Korridorstruktur der Verkehrswege ist längst überholt. Deshalb setzt sich die FDP für die Schaffung eines echten Verkehrsnetzes um die Stadt Basel ein. So werden Tangentialverbindungen geschaffen, die Reiseziele innerhalb des Baselbiets auch ohne die Durchquerung der derzeit alternativlosen Verkehrsdrehscheibe Basel erreichbar machen und diese gleichzeitig entlasten. Verkehrswege enden nun mal nicht an der Kantons- oder Landesgrenze. Die enge Zusammenarbeit des Kantons mit Partnern wie dem Bund, Nachbarkantonen und dem angrenzenden Ausland ist daher bei der Lösung von Verkehrsproblemen von enormer Wichtigkeit.

Investitionen in Infrastruktur sind kostspielig, weshalb bei der kantonalen Verkehrspolitik ein besonderes Augenmerk auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis anstehender Ausgaben gerichtet werden muss. Dies ist nur möglich, wenn für jeden Verkehrsträger eine klare Strategie mit definierten Zielen und Zeitplänen existiert. So können Projekte priorisiert werden, welche den grössten Entlastungseffekt pro eingesetzten Franken versprechen. Die vorausschauende Finanzierung dieser Projekte sowie der Abbau von Bürokratie sollen zudem zu einer Verkürzung des derzeit inakzeptablen Zeithorizonts bei der Realisierung grosser Infrastrukturbauten beitragen.

Es braucht

- › die Förderung des Wirtschaftsstandortes durch Sicherstellung einer leistungsfähigen und effizienten Verkehrsinfrastruktur,
- › eine ideologiefreie kantonale Verkehrspolitik, die alle Verkehrsträger bedarfsgerecht nebeneinander organisiert,
- › eine Gesamtstrategie für alle wichtigen Verkehrsträger im Kanton,
- › die enge Zusammenarbeit mit dem Bund sowie Nachbarkantonen und -regionen bei der Lösung übergeordneter Verkehrsprobleme,
- › die Schaffung eines echten Verkehrsnetzes mit mehr Tangentialverbindungen um die Stadt Basel, um die stark ausgeprägten Korridore zu entlasten,
- › die Beschleunigung von grossen Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Abbau von Bürokratie,
- › eine vorausschauende Finanzierung für Infrastrukturinvestitionen,
- › eine stärkere Einbindung privatwirtschaftlicher Unternehmen bei Bau, Betrieb und Unterhalt von Infrastruktur.

Forderungen der FDP.Die Liberalen Baselland

Die vernetzte Strasse als Mobilitätsgrundlage für die Wirtschaft

Nach wie vor wird ein Grossteil des Warenverkehrs in der Schweiz über die Strasse abgewickelt. Unternehmen sind auf eine gute und zuverlässige Erreichbarkeit ihrer Betriebsstandorte angewiesen. Auch Pendler nutzen grösstenteils das Auto, was unter anderem auch mit der Topografie des Kantons zusammenhängt. Deshalb muss der steigenden Zahl an Stautunden auf den Baselbieter Hochleistungsstrassen mit entsprechenden Massnahmen entgegengewirkt werden. Nur so kann der Kanton als Wirtschaftsstandort und Wohnort auch in Zukunft konkurrenzfähig bleiben und gleichzeitig ein unerwünschtes Ausweichen der Autofahrerinnen und -fahrer auf Wohnzonen verhindert werden.

Grundlage für das Vorgehen bei der Entwicklung der Infrastruktur muss nach Meinung der FDP eine kantonale Gesamtstrategie für die Strasse sein, die auch eine klare Priorisierung gemäss Finanzplanung und Investitionsplanung beinhaltet. In dieser sollte die Grundausrichtung auf ein Verkehrsnetz rund um Basel enthalten sein, das die gute Verbindung der priorisierten Wirtschaftsgebiete sicherstellt. Denn die Abkehr von der heute gültigen und veralteten Struktur der Korridore, die sich alle in Basel treffen, bringt diverse Vorteile mit sich. Zum einen bringt ein Netz eine erhebliche Effizienzsteigerung mit sich, denn bei Stau kann sich der Verkehr leicht einen anderen Weg suchen, der nicht verstopft ist. Nicht mehr jeder Weg führt dabei durch das Zentrum. Zum anderen haben ETH-Forscher herausgefunden, dass an jedem Knotenpunkt dieses Verkehrsnetzes verstärktes Potential für Wirtschaftswachstum vorherrscht. Denn durch die gute Erreichbarkeit an einem Knotenpunkt steigt das Beziehungspotential zum wirtschaftlichen Umfeld und ermöglicht mehr Wachstum.

Erste konkrete Projekte, welche diese Idee eines Netzes verfolgen, befinden sich bereits in der Planung und müssen vorangetrieben werden. Hierzu zählen beispielsweise die Umfahrung und der A3-Zubringer von Allschwil sowie die stadtnahe Tangente als Teil der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil (ELBA). Da der Bund für das übergeordnete Verkehrsnetz zuständig ist, muss hier den Interessen der Region mittels klarer Forderungen Gehör verschafft werden. Hierzu zählt insbesondere der Ausbau der A2-Osttangente sowie der Übernahme der H-Strassen durch den Bund, wie er im Netzbeschluss steht. Bis dahin sollten baureife Projekte geplant werden, beispielsweise für die Sanierung der Umfahrung Liestal, für die Erstellung des Vollanschlusses Aesch und für den Ausbau des Knotens Angenstein.

Forderungen

- 1. Es muss eine kantonale Gesamtstrategie für die Strasseninfrastruktur inklusive Finanz- und Investitionsplanung erarbeitet werden.**
- 2. Es muss ein Wechsel vom festgefahrenen System der Verkehrskorridore hin zu einem Verkehrsnetz mit Tangentialverbindungen bzw. Ring- und Umfahrungsstrassen vollzogen werden.**
- 3. Es müssen leistungsfähige Strassenverbindungen zu den priorisierten Wirtschaftsgebieten im Baselbiet gebaut werden.**
- 4. Um gemeinsame Interessen beim übergeordneten Strassen- und Schienennetz auf nationaler Ebene durchsetzen zu können, muss eine enge regionale Abstimmung erfolgen.**

Die Schiene als echte Alternative für Pendler

Pendeln mit der Bahn kann für Berufstätige eine angenehme und schnellere Alternative zur Autofahrt sein. Jedoch muss das Angebot eine hohe Attraktivität besitzen, um zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (öV) zu bewegen. Das Schienennetz in der Region Basel ist bereits heute gut ausgebaut und leistungsfähig, bedarf aber an entscheidenden Punkten noch einer Verstärkung, um diese Attraktivität auszustrahlen.

Zum einen gehören dazu fehlende Möglichkeiten für Autofahrerinnen und -fahrer, tatsächlich vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Grosse Haltestellen an wichtigen Einfallachsen müssen hierzu mit Park-and-Ride-Parkplätzen ausgestattet werden, welche mit günstigen Parktarifen und guter Erreichbarkeit

punkten. Der Bahnhof Längi in Pratteln bietet sich hierbei ideal für ein Modellprojekt an und könnte viel Pendlerverkehr aus dem Fricktal und Deutschland in Richtung Basel aufnehmen. Zum anderen stösst der zentrale Bahnhof Basel SBB schon seit geraumer Zeit an seine Kapazitätsgrenze. Eine Durchmesserlinie zum Badischen Bahnhof, welche das Herzstück der Regio-S-Bahn bringen soll, wird deshalb dringend benötigt, um Reisezeiten in der Region deutlich zu verkürzen. Der Kanton Basel-Landschaft kann verstärkt von diesem Projekt profitieren, wenn es als Y-Variante mit der Einbindung des Bahnhofs St. Johann realisiert wird.

Da nach der Annahme von FABI ab 2016 der Bund für die Schieneninfrastruktur zuständig ist, gilt die konzertierte Interessensvertretung in Bern neben der Strasse auch analog für die Schiene.

Forderungen

- 5. Es braucht eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs als echte und leistungsfähige Alternative für Pendler.**
- 6. Es muss ein kantonales Park-and-Ride-Konzept erstellt werden, das genügend Parkiergelegenheiten in der Nähe grosser Haltestellen an wichtigen Einfallachsen vorsieht.**
- 7. Eine Durchmesserlinie mit dem Herzstück der Regio-S-Bahn muss möglichst rasch projektiert und realisiert werden.**

Der EuroAirport als internationale Wirtschaftsdrehscheibe

Der trinationale EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg stellt für das Dreiländereck einen erheblichen Standortvorteil gegenüber vielen anderen europäischen und schweizerischen Regionen dar. Zum einen ermöglicht er den vielen Fachkräften, die in der Region arbeiten, eine schnelle Verbindung zu Geschäftsterminen und schafft dadurch eine hohe Anziehungskraft für weltumspannende Firmen, wie sie auch im Kanton Basel-Landschaft zahlreich vorhanden sind. Zum anderen ist der EuroAirport ein nicht zu ersetzendes Drehkreuz für Warenverkehr in die ganze Welt. Doch auch für Privatreisen stellt der EuroAirport den idealen Ausgangspunkt dar, was zudem mehr Besucher in die Region bringt und dadurch den Tourismus unterstützt. Um die Attraktivität des Flughafens für Reisende zu steigern, ist die Bahnanbindung des EuroAirports mit Zeithorizont 2020 notwendig.

Damit der immense Standortvorteil für die Region nicht gefährdet wird, muss der rechtliche binationale Status, den der EuroAirport durch den Schweizerisch-Französischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 innehat, zwingend erhalten bleiben. Sollte sich Frankreich mit seinen Steuerbegehrllichkeiten durchsetzen, wird dies viele Fluglinien vertreiben oder fernhalten und damit dem Flughafen und der Wirtschaftsregion Basel mittelfristig grossen Schaden zufügen.

Forderung

- 8. Die Baselbieter Regierung muss sich für die Beibehaltung des Schweizer Sektors am EuroAirport und die Herstellung rechtlicher Sicherheit in Steuerfragen für die dortigen Firmen einsetzen.**

Die Schweizerischen Rheinhäfen als Tor zu den Weltmeeren

Die Häfen Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz Au sind die einzigen schweizerischen Ankerplätze für internationale Containerschiffe. Sie nehmen damit eine wichtige Versorgungsaufgabe für die gesamte Schweiz wahr. Gegen 15 Prozent aller importierten Güter erreichen die Schweiz über diesen Wasserweg, jeder dritte Liter Mineralöl und jeder vierte Container wird hier umgeschlagen. Die Region Basel stellt ein zentrales Glied in der strategischen Logistikkette der Schweiz dar und profitiert durch viele Arbeitsplätze von diesem Umstand.

Das Unternehmen der Schweizerischen Rheinhäfen, welches 2008 aus dem Zusammenschluss der Baselbieter und der Basler Häfen entstand, reitet auf einer Erfolgswelle und stellt jährlich neue Rekorde beim Güterverlad auf. So ist es keine Überraschung, dass dort der zur Verfügung stehende Raum zunehmend weniger wird. Zur Abbildung der längerfristigen Perspektiven bedarf es zunächst zwingend einer Eignerstrategie des Kantons Basel-Landschaft für die Schweizerischen Rheinhäfen.

Forderung

- 9. Es braucht eine Eignerstrategie für die Schweizerischen Rheinhäfen, welche die längerfristigen Perspektiven von 10 bis 20 Jahren abbildet, die Vorgaben und Ziele der wirtschaftlichen Landesversorgung des Bundes berücksichtigt und mit dem Kanton Basel-Stadt abgeprochen ist.**

Vorausschauende Finanzierung

Im Kanton Basel-Landschaft wurde es in den letzten Jahrzehnten verpasst, die Strassen- und Bahninfrastruktur der wachsenden Bevölkerungszahl und den damit einhergehenden Mobilitätsbedürfnissen anzupassen. Das Resultat ist eine stark unterinvestierte Verkehrsinfrastruktur. Die Korrektur dieses Zustands hat massive Kostenfolgen. Grosse Verkehrsinfrastrukturprojekte kann sich der Kanton Basel-Landschaft in seiner aktuellen finanziellen Situation aber nicht ohne weiteres leisten. Das Problem auszuzutzen ist auch keine Perspektive und würde jährlich massive volkswirtschaftliche Kosten verursachen. Um den heute ungenügenden Mobilitätsfluss zu verbessern, sind deshalb für anstehende, grosse Projekte jeweils Spezialfinanzierungen vorzusehen. Diese sollen strikte zweckgebunden sein und dürfen nicht einseitig eine Nutzergruppe, bspw. die Automobilisten (Aufhebung Verkehrssteuerrabatt) zur Kasse bitten. Vielmehr soll ein Infrastrukturbeitrag im Sinne einer Opfersymmetrie in geeigneter Weise alle Nutzniesser des jeweiligen Infrastrukturprojekts gebührend mit einbeziehen.

Weitere Überlegungen bei der Infrastruktur-Finanzierung sollten die Beteiligung privater Investoren betreffen («Private-Public-Partnership»).Forderung

- 10. Die FDP fordert eine rasche Verbesserung der Mobilitätssituation mittels Spezialfinanzierungen für anstehende Infrastrukturprojekte. Diese Spezialfinanzierungen sind strikte zweckgebunden, zeitlich begrenzt und unter Berücksichtigung einer geeigneten Opfersymmetrie auszugestalten. Gegebenenfalls sind auch «Private-Public-Partnerships» zu prüfen.**