



Netzwerkanlass „Agglomerationsverkehr“

Bern, 8. Juni 2004

Votum von Regierungsrat Dr. Ralph Lewin, Vorsteher WSD Basel-Stadt

Meine sehr verehrten Damen und Herren

Liebe Kolleginnen und Kollegen Regierungsräte

Liebe Gäste

Sehr herzlich darf ich Sie heute zu einem weiteren Anlass der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt auf der Berner Bundesbühne begrüßen. Ich freue mich sehr über Ihr zahlreiches Erscheinen und Ihr Interesse.

Das Thema, das uns als Kantone nahe der Grenze und als Region mit einem grossen städtischen Zentrum besonders am Herzen liegt und das wir heute mit Ihnen diskutieren wollen, ist der Agglomerationsverkehr. Ich freue mich daher auch sehr, dass wir heute gemeinsam mit dem Kanton Tessin auftreten können, quasi als Nord-Süd-Allianz der Agglomerationsräume, welche die Schweiz mit Europa verknüpfen. Herr Kollege Borradori, herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, an dem heutigen Anlass mitzuwirken.

Die Verkehrsprobleme in den dichtbesiedelten Agglomerationsräumen sind im Zusammenhang mit den Diskussion um den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative richtigerweise als originäre Aufgabe für die Verkehrspolitik des Bundes erkannt worden. Die Prognosen sagen

uns, dass bis 2020 mit einer Zunahme von 18 bis 48 Prozent der Personenkilometern zu rechnen ist. Falls nichts unternommen wird, werden Pendler, Kunden und Touristen immer öfter und immer länger im stadtnahen Verkehrsstau stehen. Die Städte und Agglomerationen werden zunehmend an Attraktivität als Wirtschafts- und Freizeitstandort einbüßen. Luft- und Lärmbelastigungen werden die Lebensqualität in unserer urbanen Schweiz beeinträchtigen; die Städte werden ihre Funktion als Lebens- und Wohnräume nur noch ungenügend erfüllen können.

Was wir brauchen, ist eine wirksame, national und regional ebenso wie unter den Verkehrsträgern abgestimmte Verkehrspolitik mit genügend Mitteln, damit unsere Agglomerationen weiterhin im schweizerischen und europäischen Standortwettbewerb bestehen können. Dafür müssen heute die politischen, rechtlichen und finanziellen Weichen gestellt werden.

Gegner und Befürworter des Avanti-Gegenvorschlages sind sich einig, dass das Nein des Volkes in der Abstimmung vom 8. Februar 2004 kein Nein zu einem Ausbau der Infrastrukturen und Angebote des Agglomerationsverkehrs war. Nach dem Nein fehlt jetzt aber weiterhin die dringend benötigte Rechtsgrundlage für Beiträge des Bundes an die Kosten des Agglomerationsverkehrs. Wie soll es nun weitergehen? Eine Möglichkeit wäre, die Idee eines Verkehrsinfrastrukturfonds zugunsten des Agglomerationsverkehrs wieder aufzugreifen und in geändertem politischem Rahmen umzusetzen. Sodann werden wir im Herbst diesen Jahres über die Neuregelung des Finanzausgleichs entscheiden. Der NFA wird die Aufgabenteilung von Bund und Kantonen verändern und er sieht auch finanzielle Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen vor. Allerdings kann dies nur der Tropfen auf

den sprichwörtlichen heissen Stein sein. Die geplanten Mittel von rund 30-40 Mio. Fr. pro Jahr für die gesamte Schweiz lassen nachhaltige Lösungen nicht zu. Für die grossen Agglomerationen wie die Region Basel oder das Tessin sind auf dieser Basis kaum substanzielle Bundesbeiträge zu erwarten.

Meine Damen und Herren. Vor diesem Hintergrund sehen wir ganz klar die Notwendigkeit, dass die Verkehrspolitik des Bundes das Thema Agglomerationsverkehr entschieden vorantreibt und Lösungen anstrebt, die der effektiven Problemlage entsprechen: nämlich Entlastungen in den Ballungsgebieten primär der grossen Städte und ihrer vorgelagerten Einzugsbereiche schaffen. Dafür ist eine gezielte Förderung mit Bundesmitteln nötig. Mit der finanziellen Giesskanne werden wir keine wirklichen Lösungen erreichen können.

Für die beiden Basel und das Tessin kommt noch hinzu: die Verkehrsprobleme machen nicht an der Grenze halt. Die Stärkung des Agglomerationsverkehrs und die Förderung mit Beiträgen des Bundes darf daher ebenfalls nicht an der Grenze aufhören. Diese besondere Herausforderung braucht ein spezifisches organisatorisches und institutionelles Design. Diesem ist auf Bundesstufe Rechnung zu tragen. Der Agglomerationsverkehr in Basel und im Tessin kann nicht verbessert werden, ohne die Bereitschaft, vom Territorialitätsprinzip abzuweichen. Was beispielsweise auch für die Region Genf / Lausanne gilt.

Und noch etwas ist zu berücksichtigen. Sowohl die Region Basel als auch das Tessin sehen sich in zunehmenden Masse mit den Auswirkungen des internationalen Transitverkehrs konfrontiert. Dieser belastet Strassen und Schienenwege in den beiden Agglomerationen zusätzlich. Auch dieses muss bei der Gestaltung der künftigen Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes berücksichtigt werden. Ohne

den Bau des Wisenbergtunnels etwa, der die Schienenverkehrskapazität ins Schweizer Mittelland vergrössert, wird die Regio-S-Bahn Basel ihre Rolle als Rückgrat im Agglomerationsverkehr nicht spielen können.

Schliesslich wollen wir darauf hinweisen, dass der Ausbau des Agglomerationsverkehrs nicht nur der Ausbau von Infrastrukturen ist. Vielmehr geht es auch darum – dies vor allem im Bereich des öffentlichen Verkehrs –, attraktive und ausreichende Angebote zu schaffen. Wir sehen es daher als richtig an, dass sich der Bund an planerischen und organisatorischen Massnahmen ebenso beteiligt wie an den jährlich wiederkehrenden Betriebskosten. Es darf beispielsweise nicht sein, dass der Bund sich an den Investitionskosten für den Ausbau von regionalen S-Bahn-Systemen beteiligt, dann aber allenfalls bei der Finanzierung der Abgeltungen Lasten auf die Kantone verschiebt.

Zum Schluss geht es uns auch um die möglichst gute Wirksamkeit der Förderung des Agglomerationsverkehrs. Es kann nicht sein, dass die Förderung des Bundes in einen überbürokratisierten Rahmen gestellt wird, der derart hohe Anforderungen stellt, dass die politische und planerische Autonomie der Kantone beziehungsweise der betroffenen Region auf ein Minimum beschränkt wird. Auch die Agglomerationsverkehrspolitik muss im Zeichen der Subsidiarität stehen.

Meine Damen und Herren, Sie sehen, dass es hier eine grosse Aufgaben zu lösen gilt. Wir wollen Ihnen jetzt im Detail darlegen, worum es geht.

An dieser Stelle darf ich Ihnen die Referenten des heutigen Abends kurz vorstellen:

Nochmals begrüsse ich zunächst den Kollegen Regierungsrat Marco Borradori, der im Kanton Tessin dem Dipartimento del territorio vorsteht und darin die Dossiers Strassenverkehrs und öffentlichen Verkehr betreut. Er wird Ihnen darlegen, wie die Situation des Agglomerationsverkehrs im Kanton Tessin ist und welche Schritte getan werden müssen.

Sodann freue ich mich, dass auch Herrn Nationalrat Peter Vollmer unserer Einladung gefolgt ist. Als Präsident des VöV kennt er die Verkehrspolitik in der Schweiz aufs engste und er kann uns aufzeigen, welcher Rahmen für die weitere Entwicklung im Bund zu erwarten ist.

Ich begrüsse ausserdem Kollegin Elsbeth Schneider. Sie ist die Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion im Kanton Basel-Landschaft und damit verantwortlich für die Fragen der Raumplanung und Stadtentwicklung. Sie ist damit zugleich auch zuständig für öffentlichen Verkehr. In Basel-Stadt fällt dieser in meine Zuständigkeit. Bevor wir in die Diskussion einsteigen wird Kollegin Elsbeth Schneider am Schluss die gemeinsamen Interessen und Forderungen der Agglomerationen Basel und Tessin aufzeigen.

Schliesslich begrüsse ich noch meine Kollegin Barbara Schneider. Sie ist Vorsteherin des Baudepartements im Kanton Basel-Stadt und damit wie Kollegin Elsbeth Schneider zuständig für die Themen Raumplanung und Stadtentwicklung. Ich darf damit auch gleich das Wort an Barbara Schneider übergeben, die Ihnen nun als erste Referentin schildern wird, was die Agglomeration Basel unternimmt, um sich den Herausforderung im Verkehr zustellen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

[Dank an Barbara Schneider; Weitergabe Wort an RR Borradori.]

[Dank an RR Borradori; Weitergabe Wort an NR Vollmer.]

[Dank an NR Vollmer; Weitergabe Wort an Elsbeth Schneider.]

[Dank an Elsbeth Schneider; Eröffnung der Diskussion.]