

Netzwerkanlass "Agglomerationsverkehr"

vom 8. Juni 2004 in Bern

Agglomerationen Basel und Tessin

Gemeinsame Interessen / Forderungen

der Agglomerationen Basel und Tessin

Referat von Regierungsrätin

Elsbeth Schneider-Kenel

Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion
des Kantons Basel-Landschaft

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren

Insbesondere in den Referaten meiner Kollegin und Kollegen aus den Kantonen Tessin und Basel-Stadt konnten wir zur Kenntnis nehmen, dass in den grenzüberschreitenden Agglomerationen die Problem-bereiche sowie die Besonderheiten und Schwierigkeiten in verschiedener Hinsicht die gleichen sind. Dies gilt ganz besonders für die beiden Grossregionen Basel und Tessin, auf der schweizerischen Transitachse.

An den neuralgischen Ein- und Ausgangstoren zur Schweiz akzentuieren sich die Verkehrsprobleme auf Schiene und Strasse ganz besonders, da sich in diesen Agglomerationen internationaler, nationaler und lokaler Verkehr und entsprechende Interessen überlagern. Die Kapazitäten auf den Schienen wie auch auf den Strassen sind heute bereits an neuralgischen Punkten voll ausgeschöpft. Ein ganz besonderes Problem auf der Strasse bildet der Transitgüterverkehr. Schon kleinste Störungen auf und entlang der Nord-Südroute haben Auswirkungen in Form von Verspätungen und Staus in grossen Teilen der Schweiz. Auf den Strassen stellt dabei der fehlende Stauraum für Schwerverkehrsfahrzeuge ein bekanntes Problem dar. Dies führt sehr schnell auch zu Behinderungen für den übrigen Strassenverkehr; insbesondere in den Agglomerationsräumen. Aber auch aufgrund der fehlenden Schienenkapazitäten sind verschiedene nachhaltige und zukunftssträchtige Vorhaben wie der Ausbau von S-Bahn-Systemen und Taktverdichtungen stark gefährdet. All dies lässt für die Zukunft Schlechtes erahnen. Die Probleme müssen rasch angegangen und einer gesamtheitlichen Lösung zugeführt werden.

Diese Aufgaben können die Kantone bzw. die Agglomerationen nicht alleine lösen; eine ideelle und finanzielle Mithilfe des Bundes ist zwingend nötig. Denn die Lösung dient wiederum dem Ganzen.

(Folie 1: Bild zur Situation der Agglomeration Basel gem. Bundesamt für Statistik)

Durch die Internationalität der Grossagglomerationen Tessin und Basel und die enge Verflechtung zu den Nachbaragglomerationen haben diese den Charakter von städtischen Ballungsräumen erhalten. Im schweizerischen Vergleich ist speziell auch die Region Basel überdurchschnittlich gewachsen; vor allem schweizerischerseits unter Einbezug des Kantons Basel-Landschaft und des Fricktals. Dabei zeigt sich, dass sich die Agglomerationen entlang der wichtigsten Verkehrsachsen ausbreiten. Für derart grosse und komplexe Ballungsräume ist die Aufgabenstellung ungleich schwerer als in Agglomerationen, welche "nur" - *in Anführungszeichen* - einige Gemeinden umfassen und sich bloss auf kantonale Strukturen abstellen können.

Der Handlungsspielraum für eine landes- und kantonsgrenzen-überschreitende Trägerschaft für ein Agglomerationsprogramm ist eingeschränkt. Dabei ist viel Goodwill von allen Beteiligten nötig. Für die Kriterien ist ein gesundes Augenmass gefordert. Einerseits ist eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen zwingend erforderlich. Andererseits muss dies auch in den bestehenden internationalen und interkantonalen Strukturen umgesetzt werden können. Um dieses Verständnis zu wecken, richten wir den Appell an Bern, auch für unkonventionelle Modelle und Lösungen Hand zu bieten bzw. solche zu ermöglichen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits ein komplexes Geflecht von Institutionen, Trägerorganisationen, Finanzierungsschlüssel sowie von weiteren Akteuren besteht. Das kann nicht einfach ignoriert werden. Probleme ergeben sich dabei oft in Themenbereichen wie "Kompetenzen", "Verbindlichkeiten", "Autonomie + Freiwilligkeit", "Kontroll- + Mitsprachemöglichkeiten" und natürlich bei den gesetzlichen Rahmenbe-

dingungen. Unter diesen erschwerten und komplexen Rahmenbedingungen gilt es für die internationalen Agglomerationen Tessin und Basel eine übergreifende Zusammenarbeitsform zu finden.

(Folie 2: Übergeordnete Verkehrsaspekte aus dem KORE)

Die aktuelle Situation zeigt, dass wir aufgefordert sind, intelligente Lösungen zu suchen, um Konflikte zwischen der Lebens- und Wohnqualität, den Mobilitätsbedürfnissen und den Umweltbelastungen seitens des Verkehrs in den Agglomerationen zu lösen. Dies führt zu einem zweiten zentralen Anliegen, die Standortgunst im Wettbewerb der Regionen zu stärken und erfolgreich zu behaupten. Standortgunst bedeutet immer auch eine optimale Verkehrserschliessung! Die Agglomeration Basel ist derzeit der zweitwichtigste Wirtschaftsraum der Schweiz und liegt am wichtigen Verkehrsknoten am Oberrhein; dem Eingangstor zur Schweiz. Das Tessin liegt im unmittelbaren Einflussbereich der Wirtschaftsmetropole Mailand. Unter diesen Voraussetzungen ist eine optimale, funktionsgerechte Erschliessung sowohl für den öffentlichen als auch für den individuellen Verkehr sicherzustellen. Gleichzeitig müssen aber die negativen Auswirkungen vom Verkehr auf Menschen und Umwelt möglichst klein gehalten werden. Dem öffentlichen Verkehr kommt aufgrund des knapp bemessenen Raumes für neue Infrastrukturbauten, der effizienten und relativ umweltschonenden Betriebsmöglichkeiten in dicht besiedelten Räumen in Zukunft ein ganz spezieller Stellenwert zu.

Dabei ist ein möglichst gutes Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern anzustreben. Im Sinne einer gesamtschweizerischen Sicherung der Standortgunst kann und darf es nicht sein, dass Infrastrukturbauvorhaben für die Behebung von Kapazitätsengpässen aus Bauprogrammen herausgebrochen und auf Jahre hinaus zurückgestellt werden. Dies gilt insbesondere auch für den neuen Juradurchstich. Nur eine durchgehende und kapazitätsmässig genügende Verkehrsinfrastruktur

kann gewährleisten, dass die übergeordneten Verlagerungsziele im Verkehr umgesetzt werden können. Zudem ist es absehbar, dass für die Mobilitätsbewältigung auch ein attraktives OeV-Angebot nötig wird, um die Strassen von nationalem und regionalem Verkehr zu entlasten. All dies ist aber nur möglich, wenn auf dem Basisnetz genügend Kapazitäten vorhanden sind.

Mit der Aufgleisung und einer stufenweisen Umsetzung eines internationalen Regio-S-Bahn-Systems will die Agglomeration Basel konkret den Tatbeweis antreten und einen Beitrag für eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme liefern. Wir hoffen, dass uns in diesen Bestrebungen die SBB und der Bund insbesondere im Bereich der Schieneninfrastruktur nicht im Stich lässt. In diesem Sinne muss es das Ziel sein:

(Folie 3: Leitsatz wie unten)

Das Agglomerationsprogramm zu einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Steuerungsprogramm Raumordnung und Verkehr auszubauen, abgestimmt auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung.
--

Dies zu unseren gemeinsamen Interessen und Anliegen.

Machen wir den Schritt in die Zukunft, auf den Weg zu einer ausgewogenen Gesamtverkehrslösung, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung. Der Weg zu einer ausgewogenen Gesamtverkehrslösung ist nicht einfach. Nicht zuletzt darum, weil für die Entscheide und Finanzierung der OeV- und IV-Netze mehrere unabhängige Partner zuständig sind. Es werden politische Diskussionen und intensive Verhandlungen nötig sein, bis die grundsätzliche Zielrichtung geklärt und auch finanzierbar ist. Welches sind dafür die Voraussetzungen bzw. Forderungen?

(Folien 4+5: Auflistung der Forderungen; evt. mit Animation punktmässig einblenden)

- Es ist eine rechtliche Basis für eine Bundes-Kofinanzierung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen zu schaffen.
- Grenzüberschreitende Agglomerationen dürfen gegenüber einfacher strukturierten Agglomerationen nicht benachteiligt werden.
- Modelle und Lösungen für eine förderliche Zusammenarbeit müssen flexibel gestaltbar sein und auf bestehenden Strukturen aufbauen.
- Anforderungen betreffend die Trägerschaft haben auf die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen - kantonal, national und international - Rücksicht zu nehmen.
- Politisch-administrative Grenzen dürfen für die Umsetzung keine zusätzlichen Hindernisse bilden und haben auf politische Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen.
- Eine Mitfinanzierung für binationale und trinationale Projekte muss gewährleistet werden, falls positive Wirkungen auch auf schweizerischem Territorium spürbar werden.
- Zeitliche Vorgaben sind auf bestehende Fristen und Realitäten abzustimmen.

- Beurteilungskriterien sind realitätsnah und stufengerecht (Projektstudie - generelles Projekt - Detailprojekt) festzulegen; es ist mitzubersichtigen, dass nicht alle Projekte auf dem gleichen Stand sein können.
- Es dürfen keine unrealistischen und unverrückbaren Standards im Alleingang gefordert werden.

Die Agglomerationen haben ihre Aufgabe erkannt: Mobilität und Lebensqualität, Erreichbarkeit und Erschliessung, Standortgunst und Standortqualität sind zentrale Leitbegriffe für die Gestaltung und Entwicklung.

Für die bisher bereits geleistete, gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit möchten wir denn auch allen Beteiligten recht herzlich danken. Gleichzeitig hoffen wir, dass unsere Anliegen und Forderungen zur Lösung der anstehenden und dringend zu lösenden Problemen in den Agglomerationen in die Neuaufgleisung des Agglomerationsprogramms einfließen werden. Dass bezüglich der Problematik Raum und Verkehr in den Agglomerationen etwas geschehen muss, scheint mittlerweile auf breiter Basis anerkannt. Es stellt sich also nur noch die Frage "Wie"?

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.