

HLS-INITIATIVE – Ein Ja am 27. September zur HLS-Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» nehme den Kanton in die Pflicht, ein Verkehrskonzept zu erstellen und seine Anliegen beim Bund mit Nachdruck zu vertreten, sagen die Initianten.

«Die Initiative ist aktueller denn je»



Landrat Marc Scherrer, Landrätin Christine Frey und Landrat Christof Hiltmann (v.l.) waren bei der Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» von Anfang an mit dabei.

Bild: Muheim

Im Interview mit dem Standpunkt der Wirtschaft erklären die Landrätin **Christine Frey** sowie die Landräte **Christof Hiltmann** und **Marc Scherrer**, wieso sie sich für die HLS-Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» einsetzen.

Standpunkt: Frau Frey, Herr Hiltmann, Herr Scherrer, Sie alle haben 2015 zur Gründung des HLS-Initiativkomitees beigetragen. Was war Ihre Motivation?
Marc Scherrer: Die Verkehrssituation war und ist nicht zufriedenstellend und wir haben unisono beschlossen, dass sich dies ändern muss. Insbesondere die Situation im Laufental ist katastrophal. Es ist sogar schon soweit gekommen, dass Firmen aufgrund der ständigen Überlastung der Strassen das Laufental verlassen haben. So kann es nicht weitergehen.

«FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG EINES STANDORTS SIND DIE VERKEHRSVERBINDUNGEN DAS A UND O.»

Landrat Marc Scherrer

Christine Frey: Der Hintergrund war vor allem auch, dass wir in Zusammenhang mit der Sanierung des Schänzlitunnels jahrelangen Dauerstau befürchteten. Darüber hinaus wollten wir uns für übergeordnete Verkehrsfragen einsetzen. Seit Jahren haben wir im Baselbiet einen Investitionsstau, unser Verkehrsnetz stammt aus den 1970er-Jahren und wurde seither nicht gross verändert.

Christof Hiltmann: Der Stau ist ein langjähriges Problem. Bereits 2013 haben Christoph Buser, Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, und ich den «5-Punkte-Plan gegen den Verkehrsstau» im Landrat eingereicht. Im Kanton Basel-Landschaft gibt es viel zu wenig Strassenkapazität und die bestehende ist erst noch falsch angeordnet. Wir wollten Lösungen, und eine davon ist, die Kapazitäten auszubauen. Die Initiative soll nun endlich Abhilfe schaffen.

Ist die Initiative überhaupt noch aktuell?

Frey: Im Landrat wurde von Seiten SP ins Feld geführt, sie sei nicht nötig, weil die kantonalen Hochleistungsstrassen nun dem Bund übergeben wurden. Es wurde argumentiert, dass der Bund die Verantwortung trägt und man daher sowieso nichts machen kann. Aber insbesondere die KMU verlieren täglich so viel Zeit, und genau deswegen können wir das Denken nicht dem Bund überlassen. Der Kanton muss in die Pflicht genommen werden, damit das Verkehrsnetz der Zukunft den realen Bedürfnissen entspricht und nicht auf links-grünen Träumen basiert.

Hiltmann: Die Initiative ist aktueller denn je. Man hat nun nochmals fünf Jahre mehr an Erfahrung. Fazit: Es ist schlimmer geworden. Die Befürchtungen sind noch übertroffen worden, die Stautunden haben zugenommen, die Überlastung in den Gemeinden hat weiter massiv zugenommen und der Missstand, den wir damals schon angeprangert haben, besteht noch immer. Wir fordern, nicht auf den Bund zu warten. Die Hochleistungsinfrastruktur beinhaltet mehrere Aspekte und der Kanton kann sich hier durchaus seine eigenen Überlegungen machen. Daher braucht es die Initiative dringend.

Frey: Der Kanton Basel-Stadt löst seine Verkehrsprobleme zunehmend auf Kosten des Kantons Basel-Landschaft und daher muss man ein Mitspracherecht, eine Zusammenarbeit einfordern, damit man auch gemeinsam in Bern für seine Belange einstehen kann. Das geht jedoch erst, wenn man weiss, was man will.

Scherrer: Die Thematik KMU wurde bereits angesprochen, aber nicht nur die Firmen sind auf ein funktionierendes Netz angewiesen. Der individuelle Verkehr hat seit Corona einen Schub erfahren, die Zahlen des öffentlichen Verkehrs sind eingebrochen, und wir wissen nicht, wie es weitergeht. Es kann sein, dass das Bedürfnis nach individueller Mobilität sich noch verstärkt. Daher muss die Planung von öffentlichem Verkehr und individuellem Verkehr Hand in Hand gehen. Es dürfen nicht nur kollektive Verkehrsmittel gefördert werden, wie dies von Teilen der Politik gefordert wird. Carpooling ist gut, löst jedoch keine infrastrukturellen Probleme. Auch we-

gen der aktuellen Verlagerung brauchen wir Kapazität, und darum braucht es die Initiative.

Was passiert Ihrer Meinung nach bei einer Annahme der Initiative? Was bei einem Nein?

Scherrer: Bei einem Nein passiert eben nichts. Es wird sicher nicht besser. Wenn man aber Ja zur Initiative sagt, wird auch der Kanton gegenüber dem Bund in die Pflicht genommen, mit gewissem Nachdruck seine Anliegen zu vertreten, und es wird möglich, dass mit einem kantonalen Verkehrskonzept endlich Abhilfe geschaffen wird.

Frey: Wir reden immer vom Subsidiaritätsprinzip, dass Probleme im kleinstmöglichen Rahmen gelöst werden und dass vor allem die mitreden können, die es täglich betrifft. Wir dürfen dies nicht der obersten Ebene überlassen. Und wenn man daran denkt, wie sehr sich die Mobilität im Moment entwickelt, gerade mit den elektrischen Fahrzeugen, mit Schnittstellen-Thematiken usw. ist es wichtig, dass die Region mitreden kann und nicht alles dem Bund überlässt. Jedes einzelne Tal führt auf die Stadt zu, aber untereinander sind sie nicht ausreichend verbunden.

«INSBESONDERE DIE KMU VERLIEREN TÄGLICH SO VIEL ZEIT, UND GENAU DESWEGEN KÖNNEN WIR DAS DENKEN NICHT DEM BUND ÜBERLASSEN.»

Landrätin Christine Frey

Hiltmann: Der Kanton Basel-Landschaft hat zu lange eine passive Rolle in der Region wahrgenommen und ungenügend formuliert, was seine ureigensten Interessen sind. Wo er die grössten Handlungsfelder in der Region sieht. Wenn wir Ja zur Initiative sagen, bekommen wir eine Baselierte Sichtweise auf das Thema und verschaffen uns damit auch übergeordnet Gehör. Vor allem wenn es dann um die Finanzierung geht. Und bei einem Nein verschwinden wir in der regionalen Einheitsmasse, die ohnehin nicht genau weiss, was

sie will, und der Status quo wird zementiert. Das ist die grösste Gefahr. Andere Kantone schaffen es auch, ihre eigenen Interessen beim Bund vehementer zu vertreten.

Gerade die Täler des Baselbiets bemängeln oft den fehlenden Anschluss. Herr Scherrer, Sie als Vertreter des Gewerbevereins KMU Laufental, was muss sich ändern?

Scherrer: Wir reden seit Jahren von der Umfahrung Laufental, bisher ist jedoch nicht viel geschehen. Ebenso der Doppelspurausbau, wir haben Jahre dafür gekämpft. Und jetzt wurde das Projekt erneut verschoben, und es wurde eine Totalsperre angekündigt. Wir wollen uns das nicht gefallen lassen. Der Prozess ist so langwierig. Wir fordern für Anwohnerschaft und Gewerbe endlich Entlastung. Jeden Morgen wird der Egglue-Tunnel in den Radio-Staumeldungen genannt. Spätestens wenn es einen Unfall gibt, geht gar nichts mehr. Wie eingangs erwähnt, sind bereits Firmen aufgrund der schlechten Anbindung weggezogen, weil sie zu viel Zeit und damit Geld verlieren. Das muss verhindert werden, denn für die Weiterentwicklung eines Standorts sind die Verkehrsverbindungen das A und O.

Herr Hiltmann, als Birsfelder Gemeindepräsident wissen Sie, was es bedeutet, vom Ausweichverkehr und der ständigen Verkehrsüberlastung betroffen zu sein. Was braucht es Ihrer Meinung nach? Wie kann die HLS-Initiative Abhilfe schaffen?

Hiltmann: Das Hauptproblem von Birsfelden ist, dass auf den Hochleistungsstrassen zu wenig Kapazität besteht. Darum ergiesst sich der gesamte Verkehr in die Nebenarme. Für uns heisst das, solange die Hauptverkehrsverbindungen nicht ausgebaut werden, so lange wird es keine Besserung geben.

Sie haben in Birsfelden eine Teilspernung der Gemeindestrassen für den Durchgangsverkehr eingeführt. Reicht Ihnen das nicht?

Hiltmann: Die Teilspernung der Gemeindestrassen in Birsfelden ist ungeschön und eine Art Selbstverteidigung. Sie löst nicht das Grundproblem. Aber irgendetwas mussten wir tun, damit die Birsfelder Anwohnerschaft und das Gewerbe geschützt

werden. Der Durchgangsverkehr gehört nicht in die Gemeindequartiere. Er soll effizient geleitet werden und nicht irgendwo in der Gegend herumfahren. Das kostet Zeit, Geld, Nerven und stört andere. Also müssen wir die Kapazität dort erhöhen, wo es notwendig ist.

Frau Frey, Sie als Unternehmerin vertreten vor allem die wirtschaftlichen Anliegen an ein funktionierendes Verkehrsnetz. Was haben das Gewerbe, was aber auch die Kundinnen und Kunden davon? Wer profitiert von einer intelligenten Mobilität?

Frey: Es profitieren alle. Der Unternehmer, der wieder weiss, wie viel Zeit er investieren muss, wenn er seine Handwerker zur Kundschaft schickt. Diese profitiert von einem zuverlässigeren Service. Heute kann der Weg 15 Minuten dauern, aber auch 40 Minuten, und diese Zeit kann der Unternehmer nicht verrechnen.

«DIE TEILSPERRUNG VON GEMEINDESTRASSEN IN BIRSFELDEN IST EINE ART SELBSTVERTEIDIGUNG. SIE LÖST NICHT DAS GRUNDPROBLEM.»

Landrat Christof Hiltmann

In einem Satz: Warum ein Ja am 27. September zur HLS-Initiative und somit ein Ja zur Mobilität der Zukunft?

Scherrer: Weil wir den Verkehr im Dorf kern leid sind und weil es endlich vorwärts gehen muss. Deshalb Ja am 27. September zur Initiative.
Frey: Unsere KMU wissen, wo und wann sie Zeit auf der Strasse verlieren. Wir müssen den Kanton in die Pflicht nehmen, damit das Verkehrsnetz der Zukunft den wirklichen Bedürfnissen entspricht.

Hiltmann: Unsere Hochleistungsinfrastruktur stammt aus den 1960er- und 1970er-Jahren und ist nicht fähig, die heutigen Bedürfnisse in Quantität und Qualität abzudecken. Daher ist es keine Frage, ob, sondern wann man endlich der Situation Abhilfe schafft.

Interview: Birgit Kron