

Parlamentarischer Vorstoss

2018/464

Geschäftstyp: Postulat

Titel: **Moderne Verkehrsinfrastruktur:
 Weder «Ausbau» noch «Abbau» - Moderne Verkehrspolitik heisst
 «Umbau»**

Urheber/in: Marie-Therese Müller

Mitunterzeichnet von: Dudler, Keller-Maurer, Meyer, Ryf, Von Sury d'Aspremont

Eingereicht am: 19. April 2018

Dringlichkeit: --

Grundsätzliches

Funktionierende Verkehrssysteme sind für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung von grosser Bedeutung. Die hohe Mobilität ist eine Tatsache, weshalb Verkehrssysteme insbesondere in Agglomerationen und Städten heute an ihre Grenzen stossen. Die Lebensqualität der Anwohner und Pendler sowie die Wirtschaft leiden darunter, und nur eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ermöglicht Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze. Die bestehenden Engpässe müssen deshalb prioritär dort beseitigt werden, wo der Leidensdruck am höchsten ist. Dabei muss die Verkehrsplanung ideologiefrei angegangen werden, ohne einen Verkehrsträger systematisch zu benachteiligen. Öffentlicher und individueller Verkehr ergänzen sich.

Für die Mobilität unserer Bürgerinnen und Bürger sind sowohl Strassennetz (Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr), als auch Schienennetz (Öffentlicher Verkehrs) zentral. Für unser Gewerbe und Handwerk ist jedoch hauptsächlich das Strassennetz zentral. Das Strassennetz, auf welchem sowohl Individualverkehr als auch Öffentlicher Verkehr unterwegs ist, ist in der Region Basel konstant überlastet. Nicht nur wegen dem Fernpendel- und dem Transportverkehr, sondern auch wegen der wachsenden Bevölkerung im Kanton Basel-Landschaft und der zunehmenden Mobilität.

Für die BDP sind die reinen Abbaumassnahmen oder auch die Ausbaumassnahmen im regionalen Strassenverkehrsnetz nicht zielführend. Wir wünschen uns eine moderne Verkehrspolitik, und dies bedeutet für uns Umbau des aktuellen Verkehrsnetzes (Strasse und Schiene).

Umbauvorschlag der BDP Basel-Landschaft

Damit der Öffentliche Verkehr und der Individualverkehr nicht gegeneinander ausgespielt wird, schlägt die BDP als ersten Schritt eine Entlastung des Strassennetzes vom Öffentlichen Verkehr vor. Dazu soll der Öffentliche Verkehr in den stark besiedelten Agglomerationsgemeinden von der Strasse auf die Schiene verlegt werden. Dazu sind jedoch separate Trasses notwendig, sonst wird der Strassenverkehr (Individualverkehr) wieder durch die auf den Strassen geführten Trams behindert und umgekehrt.

Dass dieses Vorgehen sowohl bei der Entlastung der Strasse als auch dem Ausbau der Mobilität grundsätzlich für die Bevölkerung nur Vorteile bringen kann, zeigt die Region Zürich mit der bereits realisierten Glattalbahnen und der projektierten Limmattalbahnen.

Vorteile:

- Der ausgebaute Taktfahrplan wird durch den ÖV auf der Schiene auch in Stosszeiten mehrheitlich eingehalten (erhöhte Zuverlässigkeit)
- Einzelne Tramkombinationen ersetzen mehrere Busse (erhöhte Ökologie und Effizienz)
- Ein- und ausschwenkende Busse behindern den Individualverkehr auf der Strasse nicht mehr (erhöhte Effektivität)

Die BDP schlägt vor, dass der Ausbau der regionalen Tramverbindungen 3, 10, 11 und 14 mit den regionalen Transportunternehmen BLT und BVB neu geplant und realisiert wird.

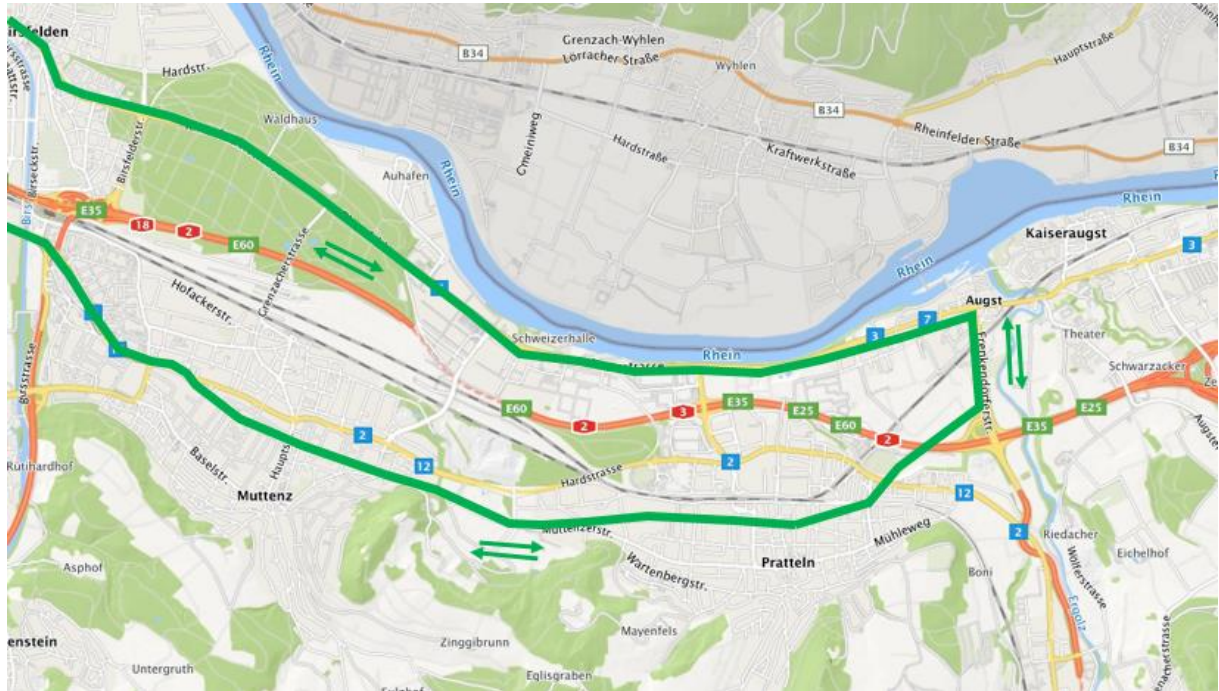
Etwaige durch den Umbau längerfristig freiwerdenden Finanzmittel im Bereich Individualverkehr (Strassenbau) sollen in erster Linie in die Instandhaltung gesteckt werden, und erst falls zwingend notwendig in neue Strassenprojekte.

Die BDP lädt den Regierungsrat Basel-Landschaft dazu ein, zu prüfen und zu berichten:

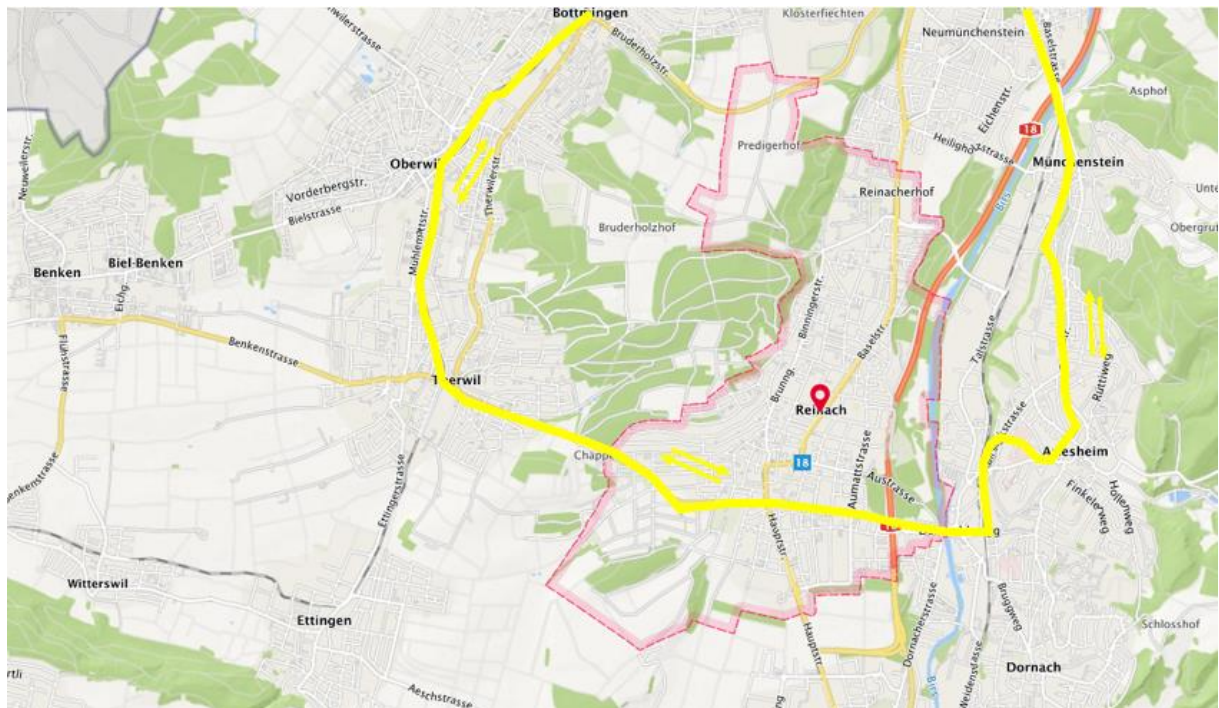
- 1. Ob und wie die Tramlinie 3 über Auhafen und Schweizerhalle nach Augst verlängert und mit der geplanten Verlängerung der Tramlinie 14 in Augst verbunden werden kann (Rundkurs)**
- 2. Welche Investitionskosten dazu notwendig wären (Schätzung +/- 30%)**
- 3. Welche Kosteneinsparungen entstehen, wenn die Buslinie 80 und 81 ab Augst nicht mehr über Schweizerhalle und Birsfelden an den Aeschenplatz fahren müssen (Schätzung +/- 30%)**
- 4. Ob und wie die Tramlinie 10 von Therwil über Reinach nach Dornach-Arlesheim geführt werden kann (innerer Rundkurs Leimental/Birstal)**
- 5. Welche Investitionskosten dazu notwendig wären (Schätzung +/- 30%)**
- 6. Welche Kosteneinsparungen entstehen, wenn die Buslinien 62 und 64 nicht mehr zwischen Therwil und Dornach-Arlesheim fahren müssen (Schätzung +/- 30%)**
- 7. Ob und wie die Tramlinie 11 von Ettingen/Flüh nach Aesch und Reinach geführt werden kann (äusserer Rundkurs Leimental/Birstal)**
- 8. Welche Investitionskosten dazu notwendig wären (Schätzung +/- 30%)**
- 9. Welche Kosteneinsparungen entstehen, wenn die Buslinie 68 nicht mehr zwischen Ettingen und Aesch fahren müssen (Schätzung +/- 30%)**

Anhang

1. Rundkurs Tramlinien 3 und 14 Pratteln-Augst-Salina Raurica-Schweizerhalle-Birsfelden



2. Rundkurs Tramlinie 10 Therwil-Reinach-Dornach (innerer Rundkurs Leimental-Birstal)



3. Rundkurs Tramlinie 11 Ettingen/Flüh-Aesch-Reinach (äusserer Rundkurs Leimental-Birstal)

