«Das Nein freut mich immer noch sehr»

Die Baselbieter Nationalrätin Florence Brenzikofer (Grüne) über den A2-Rheintunnel und die Zukunft des regionalen Verkehrs.

Interview: Andreas Schwald

Florence Brenzikofer bekämpfte als Baselbieter Nationalrätin im Parlament sowie im Nein-Komitee das Ausbaupaket der Nationalstrassen und damit den Rheintunnel bei Basel. Im Interview sagt sie, warum das Nein aus ihrer Sicht für den Infrastruktur-Ausbau der Schweiz nützlich war und weshalb sie für die Sanierung und die Tunnellösung der A22 bei Liestal ist.



«Der öffentliche Verkehr ist für Nutzende bereits teurer geworden»: Florence Brenzikofer in Liestal. Bild: Kenneth Nars

Frau Brenzikofer, Bundesrat Albert Rösti hat den Infrastruktur-Ausbau der Schweiz und damit jenen der Region Basel vorübergehend auf Eis gelegt. Haben die Grossprojekte der Region Basel – unter anderem Tiefbahnhof und Herzstück – noch eine Chance?
Florence Brenzikofer: Ja. Der Schritt «Verkehr 45» von Albert Rösti, eine Auslegeordnung zu machen und die Verteilung der nationalen Fonds zu diskutieren, hat aus meiner Sicht etwas Gutes.

Etwas Gutes? Das müssen Sie uns erklären.
Es muss jetzt darum gehen, die verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen, um ein Konzept zu finden für eine klimataugliche Mobilität. Und die Frage zu stellen, was die einzelnen Regionen der Schweiz wirklich an Infrastruktur brauchen. Es darf nicht darum gehen, einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen.

Und was ist Ihre Hoffnung für Albert Röstis «Verkehr 45»?
Ich erhoffe mir von diesem Stopp, dass eine wissenschaftlich fundierte Vision erarbeitet wird, welche die Verkehrsträger verknüpft und bezahlbar ist. Strasse, Schiene – und auch Langsamverkehr. Der Trend zum Velo ist ungebrochen stark, mit E-Bikes wächst die Mobilität auf diesem Träger und ich staune immer wieder, wie langsam die Schweiz im internationalen Vergleich mit dem Ausbau der Veloverkehrsachsen unterwegs ist. Da muss das Tempo erhöht werden.

Sie waren im Gegner-Komitee massgeblich am Nein zum Rheintunnel beteiligt. Und im Nationalrat vertraten Sie die Minderheit.
Das stimmt. Ich habe den Rheintunnel stark bekämpft und bin immer noch sehr erfreut über das Abstimmungsergebnis. Denn das hat uns die Möglichkeit gegeben, einen Schritt zurückzumachen und uns zu überlegen, was die Region Basel wirklich braucht.

Was braucht es statt eines A2-Rheintunnels?
Die trinationale Region Basel verfügt mittlerweile über rund 900'000 Einwohnende, bald wird es wohl eine Million sein, das ist massiv. Und all diese Menschen sind auf Mobilität angewiesen. Statt den Mehrverkehr zu dämpfen, hätte der Rheintunnel den motorisierten Individualverkehr in und rund um Basel massiv gesteigert. Die angestrebten Klimaziele im Bereich Mobilität wären in weite Ferne gerückt. In Basel brauchen wir mit der trinationalen S-Bahn eine Bahninfrastruktur, die auf dem bestehenden Bahnnetz Kapazitäten freisetzt für den Güterverkehr.

Das gälte auch fürs Tram?
Ja. Wichtige Tramprojekte stehen aktuell im Stau, diese müssen endlich umgesetzt werden mit dem Ziel, die Hauptverkehrsachsen im Stadtzentrum zu entlasten. Dazu braucht es eine Stärkung der Agglomerationsprogramme auf Bundesebene.

Die Sitzung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) wurde mit Spannung erwartet. Was ist der wichtigste Punkt?
Die Denkpause. Der mit 150'000 Franken dotierte Auftrag an die ETH Zürich für eine Analyse, wird kein komplett neues Verkehrsprogramm hervorrufen. Dafür ist das Budget zu klein. Wir hätten uns gewünscht, dass zwei Aufträge vergeben werden, um die Ergebnisse zu vergleichen und die bestmöglichen Massnahmen für die Regionen zu haben.

> «Die A22 ist eine schwer sanierungsbedürftige Strasse, für die es eine Lösung braucht.»
>
> **Florence Brenzikofer**
> Nationalrätin Grüne Baselland

Kann man den 24. November als historisch oder zumindest als Paradigmenwechsel bezeichnen?
Das Nein ist tatsächlich zukunftsgerichtet. Ein Projekt wie der Rheintunnel stammt aus dem letzten Jahrtausend. Der Tunnel wäre keine zeitgemässe Lösung gewesen. Nochmals: Wir müssen uns wirklich fragen: Wie können wir den CO_2-Ausstoss reduzieren? Wie erreichen wir unsere Klimaziele auf Kantons- und Bundesebene? Wie kann der Verkehr effizienter gestaltet werden? Da ist die Politik gefordert. Ein Ansatz ist es, die nationalen Finanzierungsfonds moderner zu organisieren, beispielsweise die Aggloprogramme und den regionalen Verkehr zu priorisieren.

Bilden die Fonds eine ausreichend grosse Hebelwirkung?
Deren Wirkung ist enorm wichtig. Sie sind auch eine sehr gute Sache – unsere Nachbarländer beneiden uns darum. Die Schweiz verfügt aktuell über mehrere Fonds wie den Bahninfrastrukturfonds, den Nationalstrassenfonds und auch die Agglomerationsprogramme. Jetzt sollen dort Verlagerungen passieren können, was mittlerweile auch Albert Rösti sagt. Für die trinationale Region Basel spielt eine finanzielle Stärkung der Agglo-Programme eine entscheidende Rolle. Dies könnte sich schon aufs nächste Agglo-Programm 2027 bis 2032 auswirken.

Was hat die Region Basel davon?
Das Ziel muss sein, den so genannten Modalsplit, also die Nutzung der Verkehrsträger, weiter in Richtung klimaverträgliche und effiziente Mobilität zu verschieben. Die Menschen sollen zu attraktiven Bedingungen verstärkt auf den öffentlichen Verkehr wechseln. Dieses Ziel vertrete ich als Verkehrspolitikerin, aber auch als Präsidentin der Interessensgemeinschaft Öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV).

Man sprach schon von «überflüssigen Projekten». Der Tiefbahnhof Basel SBB oder das Herzstück werden als sehr teuer erachtet …
Das ist Unsinn. Ich sehe in unserer Region kein einziges überflüssiges Projekt. Basel ist die europäische Drehscheibe, wir haben internationalen, nationalen und regionalen Bahnverkehr. All das wird über den Bahnhof SBB und teils über den Badischen Bahnhof geschleust. Unsere Aufgabe muss es sein, dass das möglichst CO2-neutral und effizient geschieht – und dies geht nicht alleine mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), weil dort häufig nur eine Person pro Fahrzeug reist. Auch Lösungen wie Mobility Pricing oder Car Pooling müssen stärker in den Fokus gerückt werden.

Das wird aber teuer.
Ja, wir wissen vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV), dass beim ÖV mit einem Kostenanstieg von 30 Prozent bis ins Jahr 2035 zu rechnen ist. Wir müssen uns also gut überlegen, wie man das finanziert: Wo nehmen wir die Gelder ein? Es ist klar: Die Kantone allein können das nicht stemmen und gleichzeitig darf das nicht auf die Kundinnen und Kunden abgewälzt werden. Der öffentliche Verkehr ist für die Nutzenden in den vergangenen Jahren bereits teurer geworden als der MIV, was die Verlagerungsziele gefährdet. Diese Kostenschere darf nicht weiterwachsen.

Sollte man den neuen Hauenstein-Durchstich dann nicht auch noch in die Bestellung mit aufnehmen?
Absolut. Es ist sogar entscheidend, dass man die Zugverbindung ins Mittelland auch mitbetrachtet. Wir erhalten jetzt den Viertelstundentakt nach Liestal, der Hauenstein-Tunnel wird aktuell saniert und fahrtüchtig gemacht für die nächsten 20 Jahre. Wir brauchen eine Perspektive für das Nadelöhr auf der viel befahrenen Nord-Süd-Achse im Personen- und Güterverkehr. Deshalb muss die Projektierung jetzt aufgegleist werden.

Sie sind auch im Komitee A22 unter den Boden, zusammen mit SVP-Nationalrätin Sandra Sollberger. Warum sind Sie als Grüne in einem Pro-Autobahn-Komitee?
Wir haben keine Scheuklappen, sondern suchen die besten Mobilitätslösungen. Es handelt sich bei der A22 um eine Umfahrungsstrasse, die schon ein Politikum war, als Sandra Sollberger und ich im Landrat sassen. Es ist seit Jahren bekannt, dass die A22 bei Liestal in einem sehr schlechten Zustand ist. Gibt es einen Unfall, kann dieser verheerende Folgen haben. Mit dem angedachten Projekt A22 unter den Boden haben wir für die Gemeinden Liestal und Lausen ein zukunftsweisendes Projekt auf dem Tisch.

Also ein wertvoller Landgewinn.
Ja. Liestal wird heute doppelt durchtrennt: durch die Bahnachse und durch die A22. Kommt die A22 unter den Boden, kann wertvoller Lebensraum zurückgewonnen werden und die Lärmemissionen können reduziert werden. Da sehe ich eine grosse Chance.

Und es ist kein Widerspruch, diese Strasse zu befürworten?
Nein. Der Rheintunnel wäre eine Kapazitätserweiterung gewesen. Die A22 ist eine bestehende, schwer sanierungsbedürftige Umfahrungsstrasse, die eine zukunftsfähige Lösung braucht.

Das Zittern um die A22 ist spürbar. Wie zuversichtlich sind Sie, dass das Projekt durchkommt?
Die Korridorstudie A22 ist nun in Auftrag gegeben und die Sanierung der Strasse sollte bald starten. Ähnlich wie beim Hauenstein-Tunnel ist die Sanierung der Strasse aber für eine «Lebensdauer» von 20 Jahren gedacht. Wir sind im Parlament gefordert, die Folgelösung für die A22 jetzt voranzutreiben. Bundesrat Albert Rösti weiss das.

Und Liestal wächst nicht zu knapp.
Genau. Die Stadt braucht Sicherheiten. Sie hat heute eine Grossbaustelle mit der Bahn und wird eine weitere mit der A22 erhalten. Verkehrsprojekte haben eine lange Vorlaufzeit und müssen frühzeitig geplant werden. Das haben wir vom Chienbergtunnel in Sissach gelernt: Es braucht wahnsinnig viele Abklärungen, damit ein Tunnelbau in dieser Region erfolgreich realisiert werden kann.