

Landrats-Sitzung vom 15.11.2007

2007-022 vom 30. Januar 2007 **Vorlage:** Volksinitiative: "Keine Autobahn im Leimental" (Auszug aus dem Protokoll)

Urs Hintermann (SP) betont, ein Punkt sei heute unbestritten: In der Agglomeration Basel besteht ein Verkehrsproblem. Traditionell bestehen Verkehrsbeziehungen von den Vororten in die Stadt, und diese radialen Beziehungen seien auch recht gut ausgebaut. Mit der Entwicklung der Gemeinden (neue Wohn- und Arbeitsgebiete in den Vororten) nahmen aber auch die tangentialen Verkehrsströme zu, welche heute nicht ausreichend bewältigt werden können. Besonders betroffen von diesem Problem sind die Gemeinden Allschwil, Aesch und Reinach.

Der Blick in die Zukunft ist weniger eindeutig, als die Analyse der heutigen Situation. In einem Flyer der BUD ist davon die Rede, dass bis in fünfzehn Jahren der Tangentialverkehr um 25 bis 35 % zunehmen wird. Das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel der BUD hingegen geht davon aus, dass der Tangentialverkehr bis zum Jahr 2030 um rund 2 % abnehmen wird. Offensichtlich ist die Zukunft nicht so einfach voraussehbar.

Die SP ist überzeugt davon, dass ein komplexes Problem wie der Agglomerationsverkehr in aller Regel nicht mit einer einfachen Lösung behoben werden kann. Insbesondere könne man heutzutage Verkehrsprobleme nicht einfach mit dem Bau einer neuen Strasse lösen, es gelte verschiedene Massnahmen umzusetzen. Die hier diskutierte Volksinitiative wolle die heutige Patt-Situation aufbrechen. Elisabeth Schneiders (CVP) Motion (Traktandum 9) wolle einen Fächer an anderen Möglichkeiten öffnen, was sicher richtig sei. In der Folge wird sich Urs Hintermann zu den heutigen Traktanden 7 bis 9 äussern.

Wieso stellt die Südumfahrung keine Lösung der aktuellen Probleme dar?

- 1 Die Resultate der Planungsstudie sind nicht eindeutig.
- 2 Alternativen wurden nicht ernsthaft geprüft.
- 3 Die Südumfahrung, sofern sie gebaut würde, könnte erst in sehr ferner Zukunft bringen

Zu Punkt 1: Die Ergebnisse der Studie sind nicht eindeutig. Selbstverständlich bringt jede neue Strasse eine Entlastung der bisherigen Strassen und der Ortschaften. Gleichzeitig führt jede neue Strasse aber auch zu neuen Problemen. Mit der Südumfahrung würde viel wertvolles Kulturland zerstört und ein wichtiges Naherholungsgebiet für beinahe eine halbe Million Menschen stark beeinträchtigt, ja sogar zerstört. Mit der Südumfahrung im Süden der Agglomeration würde eine neue Entwicklungsachse geschaffen, über deren Auswirkungen der kantonale Richtplan keinerlei Aussagen macht. Schliesslich sei auch zu befürchten, dass der heutige Modal-Split zu Gunsten des MIV einbrechen würde.

Die Planungsstudie enthalte eine Nutzwert- sowie eine Kosten/Nutzen-Analyse, welche jedoch keine klaren Resultate zeigen. Für die vorgeschlagene Variante liegt zwar ein knapp positives Ergebnis vor, jedoch werde man mit den dafür notwendigen Milliardeninvestitionen einen Zustand erreichen, welcher gegenüber heute nur eine geringe Verbesserung darstellt. Wer über die Erstellung einer Nutzwert- sowie einer Kosten/Nutzen-Analyse Bescheid wisse, wisse auch, dass schwach positive Ergebnisse bei leicht veränderten Kriterien genauso gut schwach negativ sein können. Ein grosses Projekt wie die Südumfahrung mit derart hohen Investitionen müsse ein klar positives Ergebnis zeigen, ansonsten sei es nicht gerechtfertigt.

Urs Hintermann betont, er sei keinesfalls der Ansicht, die zitierte Studie sei falsch oder es würden unwahre Aussagen gemacht. Hinter der Studie stehen seriöse Planer, die Ergebnisse jedoch seien immer nur so gut wie die Annahmen. Bei den vielen Negativpunkten, welche in Kauf genommen werden müssen, sei das positive Ergebnis viel zu schwach.

Zu den Kosten: Alle Landratsmitglieder seien noch von der Kostenentwicklung im Zusammenhang mit dem Bau der H2 geprägt. Für die Südumfahrung werde von 1,2 Mia. Franken gesprochen. Nach den Erfahrungen mit der H2 (Teuerung und Mehrkosten) behauptet Urs Hintermann, die Endkosten für eine Südumfahrung würden wohl näher bei 2 Mia. Franken liegen. Dass der Bund wahrscheinlich für die Kos-

ten aufkommen werde, sei kein Trost, denn auch wir bezahlen Bundessteuern und mit der Aufnahme der Südumfahrung ins Grundnetz würde Basel-Landschaft die Federführung über das Projekt verlieren.

Zu Punkt 2: Alternativen wurden nicht ernsthaft geprüft. Zwar wurden in der Studie mehrere Strassenvarianten betrachtet, die ÖV-Variante hingegen wurde praktisch vernachlässigt. Nur eine einzige Variante, eine Schnellbahn von Laufen in die Stadt, wurde diskutiert. Bis heute bleibt es für Urs Hintermann jedoch schleierhaft, wie eine solche Bahn als Alternative zu einer allfälligen Südumfahrung betrachtet werden könne. Eine abschliessende Beurteilung eines derart wichtigen Projekts dürfe erst dann vorgenommen werden, wenn die Alternativen bekannt sind und geprüft wurden. Hier handle es sich also um eine der grossen Schwachstellen des Projekts Südumfahrung.

Zu Punkt 3: Die Südumfahrung wird, wenn überhaupt, die Probleme nicht in absehbarer Zukunft lösen. Selbst wenn heute die Initiative sowie die Motionen abgelehnt würden, werde noch lange nicht gebaut. Eine Mehrheit der Agglomerationsgemeinden spreche sich gegen das Projekt aus, was zu sehr langen Planungszeiten führen werde. Zwanzig Jahren seien diesbezüglich wohl eine optimistische Schätzung, beispielsweise dauerte die Planungszeit für die H2 40 Jahre. Mit einer Südumfahrung in 40 Jahren können die heutigen Probleme und diejenigen der nächsten Zukunft nicht gelöst werden, obwohl diese eigentlich unbestritten seien.

Wieso sollen aber nicht Alternativen geprüft und gleichzeitig die Südumfahrung im kantonalen Richtplan festgemacht werden? Hierzu eine Vorbemerkung: Die aktuelle Vorlage enthalte eine Falschaussage. Auf Seite 2 heisst es: "Sie [die Südumfahrung] wird als Vororientierung jedoch ohne eine räumliche Festlegung (Trassesicherung) im kantonalen Richtplan enthalten sein." Es sei zwar richtig, dass im neuen kantonalen Richtplan die Südumfahrung nur noch als Vororientierung enthalten sei, dies jedoch als Trassesicherung. Die zukünftige Trasse werde also bereits mehr oder weniger metergenau festgelegt. Vom Regierungsrat möchte Urs Hintermann wissen, weshalb im Richtplan eine Trassesicherung vorgenommen werde, in der Vorlage allerdings das Gegenteil behauptet werde. Mit einer Erwähnung der Südumfahrung ohne Trassesicherung, sondern einzig als Vororientierung, damit könnte sich Urs Hintermann durchaus einverstanden erklären. Die vorgenommene Trassesicherung verstosse seiner Meinung nach gegen Treu und Glauben.

Mehrere Punkte sprechen gegen eine Aufnahme der Südumfahrung mit Trassesicherung im Richtplan: Eine Trassesicherung sei unnötig, denn sie sei defacto nur bei einer Bauzonenerweiterung wichtig. Im vorgesehenen Gebiet der Trasse sei jedoch mit allergrösster Wahrscheinlichkeit mit keiner Bauzone zu rechnen. Trotzdem wirkt sich die Aufnahme der Trasse negativ aus, denn der zur Zeit in Beratung befindliche kantonale Richtplan wird dadurch in hohem Masse gefährdet, was Urs Hintermann als unverantwortlich erachtet.

Die Aufnahme der Südumfahrung in den kantonalen Richtplan setzt klar falsche Signale. Dadurch wird suggeriert, man habe eine Lösung gefunden, welche nun weiterverfolgt werden soll. Mit diesem Vorgehen habe man einmal mehr die Mehrheit der Agglomerationsgemeinden vor den Kopf gestossen. Die Agglomerationsgemeinden haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben und auch Fragen beispielsweise nach der Funktion einer Südumfahrung aufgeworfen, diese wurden aber - auch in der jetzigen Vorlage - nicht beantwortet. Laut Vorlage will die Regierung zwar das Gespräch mit den Gemeinden suchen, allerdings sei dies schwierig, wenn die Lösung schon im Voraus festgelegt wird. Dies sei keine Voraussetzung für die Aufnahme eines Gesprächs.

Nach Ansicht der SP-Fraktion sollte nun keine Konzentration auf die Scheinlösung Südumfahrung stattfinden, sondern der Fächer an möglichen Lösungen muss geöffnet werden. An erster Stelle müssen die Verbesserungsmöglichkeiten im ÖV-Bereich ernsthaft geprüft werden. Bekanntlich werden die radialen Linien in die Stadt recht gut genutzt, im Tangentialbereich hingegen ist der ÖV eher schlecht ausgelastet. Es besteht hier momentan noch ein Steigerungspotential von gegen 50 %. Die Tangentiallinien sind zu wenig interessant, als dass sie heute vermehrt benutzt würden. Beispielsweise sind sie sehr langsam, weil der Bus im Verkehr stecken bleibt oder weil er an zu vielen Haltestellen hält.

Mit einer Schnellbusverbindung oder einer Busspur kombiniert mit einem Schnellbus könnte beispielswei-

se von der Grenze zu Frankreich bis ins Gewerbegebiet Reinach Kägen eine Verbindung sichergestellt werden, welche für diese Distanz nur 10 bis 15 Minuten benötigen würde und entsprechend attraktiv wäre. Eine bessere Anbindung an die S-Bahn (Arlesheim/Dornach) wäre eine weitere Möglichkeit, den ÖV attraktiver zu gestalten. Damit will Urs Hintermann die vielen möglichen Denkansätze für eine Verbesserung des ÖV aufzeigen. Momentan fehle es den entscheidenden Stellen im Kanton Basel-Landschaft an Visionen und am Willen, im ÖV-Bereich Quantensprünge zu machen. Noch immer werden Milliarden in den Ausbau von Strassen investiert und gleichzeitig nur einige hundert Millionen in den Ausbau des ÖV. Damit riskiert unsere Region, im ÖV-Bereich immer mehr ins Hintertreffen zu gelangen. Im Vergleich dazu wird in Zürich, Bern oder Aarau zur Zeit viel investiert. Bei uns fehle der Wille für neue und bessere Lösungen.

Selbstverständlich müssen neben dem ÖV auch im Strassenbereich Verbesserungen erzielt werden. Beispielsweise in Allschwil oder Reinach/Aesch bestehen neuralgische Punkte. Wieso aber fixiert sich die Planung auf die Lösung Südumfahrung, welche erst in einigen Jahrzehnten umgesetzt werden könnte, anstatt sich auf Verbesserungen in absehbarer Zeit zu konzentrieren?

Wenn sämtliche Optionen (ÖV, punktueller Ausbau des Strassenverkehrs) seriös geprüft sein werden und die Südumfahrung dann noch immer als beste und einzige Lösung übrig bleibt, wird sich Urs Hintermann nicht gegen eine Südumfahrung wehren. Im jetzigen Moment, ohne echte Prüfung von Alternativen, allein die Südumfahrung weiterzuverfolgen, sei für ihn jedoch nicht statthaft. Aus diesem Grund unterstützt er auch die vorliegende Initiative.

Die SP-Fraktion spricht sich gegen eine Zementierung der Lösung Südumfahrung aus und unterstützt daher die vorliegende Initiative sowie die Motion 2006/321 der Grünen. Andere Lösungsansätze müssen ernsthaft geprüft werden, daher wird auch die Motion 2007/194 von Elisabeth Schneider (CVP) unterstützt.

Urs Hintermann macht keinen Hehl daraus, dass er über die Wortwahl der vorliegenden Initiative nicht glücklich ist, denn diese könnte als Denkverbot interpretiert werden. Er selbst betrachtet sie jedoch nicht als Denkverbot, sondern als Anregung zum Denken und als Signal, andere Möglichkeiten zu prüfen. Für den eher radikalen Ton der Initianten zeigt Urs Hintermann Verständnis, denn diese seien von den bisherigen Reaktionen enttäuscht. Auf den Widerstand der Agglomerationsgemeinden wurde nicht eingegangen und es wurde versprochen, eine Trassesicherung finde nicht statt. Trotzdem liege mit dem kantonalen Richtplan eine solche vor.

Der Landrat hat heute die Möglichkeit, die festgefahrene Situation zu entspannen und den Weg zur Prüfung anderer Lösungen zu öffnen. Urs Hintermann bittet seine Kolleginnen und Kollegen daher, sich bei den Abstimmungen entsprechend zu verhalten.