

Bau- und Umweltschutzdirektion

Herr Regierungsrat Isaac Reber
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Michael Köhn

Zentrale +41 (0)61 927 64 64
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
E-Mail m.koehn@kmu.org

Pratteln, 31. Mai 2022

Vernehmlassung: Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2021

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Vernehmlassung zum Entwurf der Landratsvorlage «Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2021». Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu äussern.

Allgemeine Bemerkungen zur Vorlage

Mit dem Entwurf der Landratsvorlage werden ein neues Objektblatt zur Wasserkraft erstellt und sechs verschiedene Objektblätter sowie die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur angepasst und/oder fortgeschrieben. Die Wirtschaftskammer Baselland nimmt zur Kenntnis, dass sich der Regierungsrat für die Gesamtrevision der Objektblätter zu Verkehr und Mobilität nochmals Zeitlassen will und mit der vorliegenden Vorlage nur einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorlegt. Dies damit dann später unter anderem all jene Aspekte einer neuen kantonalen Mobilitätsstrategie aufgenommen werden können, die massgebliche räumliche Auswirkungen haben. Allerdings versteht die Wirtschaftskammer nicht, weshalb der Regierungsrat nicht längst seine Hausaufgaben gemacht hat und nochmals zusätzliche Zeit braucht, um eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie vorzulegen. Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung der Exekutive aber richtig, Projekte im Bereich Verkehr und Mobilität, welche für die Entwicklung des Kantons wichtig sind, trotzdem nicht zu verzögern. Aus Sicht der Wirtschaftskammer darf sich der Regierungsrat aber überhaupt nicht zurücklehnen und muss mit Hochdruck an der Beseitigung der zahlreichen Verkehrsengpässe weiterarbeiten. Das kantonale Verkehrssystem stösst nämlich längst an seine Grenzen. Mit dem prognostizierten Wachstum der Region in den nächsten Jahren wird diese Situation, sollte nicht Gegensteuer gegeben werden, dramatische Ausmasse erreichen.

Die Wirtschaftskammer erachtet eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie als unentbehrlich. Deshalb legt sie dem Regierungsrat nahe, diese Strategie rasch zu entwickeln und in der Gesamtrevision der Objektblätter zu Verkehr und Mobilität einfließen zu lassen.

Bemerkungen zu einzelnen Objektblättern

V2 Verkehrsinfrastruktur

V 2.1 Übergeordnete Projekte

Heute wird die Mobilität von morgen geplant, und diese braucht leistungsfähige Verkehrsachsen, unter anderem auch für die emissionsarmen und immer beliebteren Elektrofahrzeuge oder anderen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Um dem steigenden Bedarf nach unterschiedlichen Verkehrsträgern und -systemen Rechnung zu tragen, muss das Verkehrsnetz des Kantons Basel-Landschaft weiterentwickelt werden. Deshalb bewertet die Wirtschaftskammer die Festsetzung der «Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Wiese (Rheintunnel)» im Richtplan sowie die Aufnahme der «Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst» und der «Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen» ins Zwischenergebnis positiv. In Absprache mit dem Bund soll der Regierungsrat sicherstellen, dass diese drei Projekte zeitnah realisiert werden.

Letzteres gilt auch für die Kapazitätserhöhung der A18, da die Nationalstrasse inzwischen an den Bund übergangen ist. Die A18 ist der verkehrliche Lebensnerv des Laufentals, allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze bereits längst überschritten. Der Durchgangsverkehr am Angenstein ist seit 1980 um das Dreifache angestiegen; somit wies die A18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf! Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren. Entlastung würde der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen bringen. Der Tunnel würde es erlauben, das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz zu entflechten. Die Wirtschaftskammer ist aus diesem Grund der Meinung, dass das Projekt «Muggenbergtunnel» eine hohe Priorität geniessen muss. Deswegen Umsetzung sollte daher in den nächsten 5 bis 15 Jahren erfolgen.

Die Wirtschaftskammer weist in diesem Zusammenhang einmal mehr auf das klare Ja-Votum der Baselbieter Stimmbevölkerung zur Gesetzesinitiative «Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» vom September 2020. Ziel dieses Gesetzes ist die Entlastung der Dörfer vom Verkehr und der Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes. Bereits sind fast zwei Jahre seit der Abstimmung vergangen, ohne dass sich bis jetzt spürbar etwas verändert hätte. Der Regierungsrat ist hier stark gefordert.

V 2.2 Kantonsstrassennetz

Die Wirtschaftskammer geht mit dem Regierungsrat einig, dass die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen führt, was beim motorisierten Individualverkehr in Spitzenstunden zu Problemen führt. Wie bei den übergeordneten Projekten der Fall, unterstützt die Wirtschaftskammer daher die in diesem Kapitel aufgeführten Strassenbauprojekte zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Wir legen der Exekutive nahe, sich immer den unter «Beschlüsse» (Absatz d) formulierten Planungsgrundsatz vor Augen zu halten: «Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird».

Ein flüssiger Verkehr ist jedoch mit Tempo 30 auf Kantonsstrassen gefährdet. Diese Möglichkeit hat der Regierungsrat aber Anfang Jahr eingeführt. Die Wirtschaftskammer betont ausdrücklich, dass sie diese Massnahme als verfehlt einstuft. Tempo 30 auf Kantonsstrassen verlangsamt sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Leidtragende sind unter anderem die Gewerbetreibenden, die bereits täglich im Stau stecken bleiben, was ihnen Zeit, Nerven und Geld kostet. Wir sind der entschiedenen Meinung, dass auf verkehrsorientierten Strassen weiterhin Tempo 50 gelten soll. Es ist wichtig, die Hierarchie des Strassennetzes zu respektieren und seine Funktionalität zu gewährleisten.

Schliesslich finden wir es positiv, dass der Kanton interessiert ist, die Strecke von Grellingen nach Aesch als Kantonsstrasse mit Verbindungsfunktion zu erhalten, sobald der Muggenbergtunnel realisiert ist. Als mögliche, spätere Ausweichroute bei Überlastung der Hochleistungsstrasse wäre die neue Kantonsstrasse von grossem Nutzen.

V 2.3 Tram Bachgraben

Die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben in einer Absichtserklärung die Zuständigkeiten betreffend den Ausbau des Bachgrabengebiets geregelt. Darin wird kurzum gesagt, dass der Kanton Basel-Landschaft für den Ausbau der Strasse verantwortlich ist, der Kanton Basel-Stadt für den Bau der Tramlinie. Die Verlautbarungen rund um die die Position des Kantons Basel-Stadt lassen befürchten, dass das Tramprojekt Verzögerungen erfahren dürfte, die Auswirkungen auf den Bau des Zubringers Bachgraben – Allschwil (ZUBA) haben könnten. Die Wirtschaftskammer ist entschieden der Meinung, dass das Tramprojekt keinesfalls Verzögerungen beim Strassenprojekt nach sich ziehen darf. Dem Schlüsselprojekte Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) ist höchste Priorität einzuräumen.

V 3.1 kantonale Radrouten

Die Wirtschaftskammer weist darauf hin, dass bei der Planung der kantonalen Radrouten immer auch der Bedarf des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt werden muss. Dabei gilt es sicherzustellen, dass keine Gefahrenzonen für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer entstehen.

VE 1 Versorgung

VE 1.1 Grundwasser

Grundwasser ist Grundlage für die Trink- und Brauchwasserversorgung sowie für die Ökosysteme. Das Grundwasser ist deshalb in seiner Gesamtheit zu schützen. Es soll in ausreichender Menge, in hoher Qualität und wirtschaftlich produziert werden. Deshalb begrüsst die Wirtschaftskammer die Umsetzung des Gesetzesauftrags im Bereich Grundwasser.

VE 2.5 Wasserkraft

Die Ausführungen des Regierungsrats in Ziffer 3.9.3 (S. 20), wonach die geplanten Kleinwasserkraftwerke die Voraussetzungen für finanziellen Investitionsbeiträge des Bundes zwar bei Weitem nicht erfüllen, aber dennoch gebaut werden sollen, um die Energieziele des Bundes zu erreichen, überzeugt die Wirtschaftskammer nicht abschliessend. Hier stellt sich die Frage der Verhältnismässigkeit. Aufwand und Ertrag müssen beim Bau solcher Kleinwasserkraftwerke ausgewogen sein. Der Regierungsrat wird gebeten, diesem Punkt grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Zudem sollen Planung und Bau der Kleinwasserkraftwerke der privaten Initiative überlassen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND



Stv. Direktor
Michael Köhn