

Tiefbauamt Basel-Landschaft
Rheinstrasse 29
CH-4410 Liestal
Vermerk «Mitwirkung Ausbau Talstrasse»

Michael Köhn
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
m.koehn@kmu.org

elektronisch an: tiefbauamt@bl.ch

Pratteln, 30. Mai 2024

Mitwirkung: Verlegung Kantonsstrasse, Ausbau Talstrasse (Arlesheim – Münchenstein)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Wirtschaftskammer Baselland nimmt im obengenannten Mitwirkungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Anmerkungen

Die Wirtschaftskammer lehnt das geplante Verkehrsprojekt in seiner jetzigen Ausgestaltung ab und fordert das Tiefbauamt auf, dieses zu überarbeiten. Die Zielsetzung, staugeplagte Gemeinden verkehrlich zu entlasten wird von uns vorbehaltlos unterstützt, hingegen gelingt dies nur, wenn die alternativen Verkehrswege für die Nutzer «bequemer» und schneller sind. Im vorliegenden Projekt müsste die geplante Umfahrungsstrasse deshalb vom Langsamverkehr entflechtet werden, weil die ausgebaute Talstrasse aufgrund der grösseren zurückzulegenden Distanz mit der hindernisfreien Strassenführung überzeugen muss. Andernfalls bleiben die Ziele für die Verkehrsverlagerung ein Wunschdenken.

Die Übergänge von Schnell- zu Kantons- und Quartierstrassen müssen im Kanton Basel-Landschaft grundsätzlich verbessert werden, um Engpässe zu beseitigen und die Staubildung zu reduzieren. Wir sehen im vorliegenden Fall eine gute Möglichkeit, die verkehrliche Belastung des Dorfkerns von Münchenstein und des Siedlungsgebiets von Arlesheim zu verringern, wenn das Gewerbegebiet mit einer leistungsfähigeren Strasse ausgestattet wird. Das Vorhaben, dieses Gebiet auch besser an die Autobahn A18 anzuschliessen, hätte diesbezüglich einen zusätzlichen positiven Effekt.

Die Überarbeitung des Projekts ist auch deshalb nötig, weil es in der Kosten-Nutzen-Analyse durchfällt und mit Teil- bzw. Landenteignungen nicht akzeptable Auswirkungen im Gebiet schon lange ansässige Firmen vorgesehen sind. Bereits mit der Streichung der Velovorzugsroute im geplanten Projekt könnte die neue Strasse mitsamt Trottoir so gebaut werden, dass kein KMU von

der baulichen Realisierung negativ betroffen wäre. Und da in unmittelbarer Nähe bereits drei kantonale und eine touristische Velorouten bestehen, leuchtet nicht ein, warum eine weitere Velostrecke gebaut werden muss.

II. Kosten-Nutzen-Analyse

Der Abtausch der Kantonsstrasse vom Dorfkern hinab in die Talstrasse verspricht eine vermeintliche Verkehrsentslastung des Siedlungsgebiets. Täglich sollten dies in Zukunft 3'000-4'000 Fahrzeuge weniger sein, was einer Entlastung von bis zu 40 Prozent gleichkäme. Damit ist aber auch gesagt, dass weiterhin rund 60 Prozent des Verkehrs nach wie vor durch den Dorfkern fährt. Allein der Ziel-Quellverkehr führt dazu, dass auch nach einem Abtausch der Strassen immer noch bis zu 7'000 Fahrzeuge durch den Dorfkern in Münchenstein fahren werden. Von einer wesentlichen Entlastung kann deshalb sicherlich nicht gesprochen werden und die dazugehörigen Emissionen bleiben ebenfalls bestehen, womit der Handlungsbedarf für einen Abtausch sogar grundsätzlich in Frage gestellt werden darf. Rechtfertigen sich fast 40 Millionen Franken, wenn das Verkehrsvolumen um nur ein gutes Drittel abnimmt? Kann an anderer Stelle im Kanton oder mit einem anderen Projekt nicht viel mehr Wirkung für das gleiche Geld erzielt werden? Auch vor dem Hintergrund der klammen Kantonsfinanzen wäre dringend angezeigt, eine Ausgestaltung mit mehr Augenmass anzugehen.

Das Projekt ist vor allem deshalb teuer, weil bauliche Massnahmen und notwendige Land-Enteignungen für den Langsamverkehr, insbesondere eine Velovorzugsroute, die Kosten nach oben treiben. So ist die projektierte Talstrasse übermässig breit, da neben den beiden Fahrstreifen und einem Trottoir auch noch eine vier Meter breite Velovorzugsroute mit zusätzlichen baulichen Abtrennungen zum Industrie-Bahngleise (von einem halben Meter) und zur Fahrbahn (mit einem Meter) eingeplant sind. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eine zusätzliche Velovorzugsroute im Strassenprojekt enthalten ist. In der Umgebung bestehen in unmittelbarer Nähe bereits drei kantonale und eine touristische Velorouten und die engen Platzverhältnisse in diesem Gebiet lassen keine weitere Veloroute mehr zu. Mit Blick auf die bereits vorhandene, ausgezeichnete Infrastruktur für Velos ist unverständlich, wie der Kanton auf die Idee kommt, Land-Enteignungen von ansässigen Unternehmen zugunsten eines weiteren Veloweges in diesem Gebiet vorzuschlagen. Es liegt auf der Hand, dass eine Lösung ohne Velovorzugsroute nicht nur eine Entflechtung des motorisierten vom Langsamverkehr mit sich bringen, sondern vor allem auch die Projektkosten merklich senken würde. Dies vor allem unter dem Aspekt, dass der Landrat noch gar keine definitiven Velovorzugsrouten im Kanton festgelegt hat, sondern dies erst zu einem späteren Zeitpunkt machen wird. Weshalb prescht die Verwaltung ohne Auftrag hier vor und will hier bereits Tatsachen schaffen?

III. KMU-Aspekt

Die Liste der von der neuen Talstrasse betroffenen Firmen ist lang. Neben (halb-)öffentlichen Unternehmen wie SBB, BLT oder Primeo sind auf den Gemeindeparzellen von Arlesheim und Münchenstein auch viele Klein- und Mittelunternehmen (KMU) vom Projekt unmittelbar betroffen. Die am meisten betroffenen KMU wären die Stamm Bau AG und die Ulrich Invest AG, die diesem

Projekt wortwörtlich aus dem Weg weichen müssten. Das Beispiel der Stamm Bau AG illustriert, wie wenig Augenmass in der Projektplanung zur Anwendung gelangte. Das Unternehmen müsste einen Abriss eines Gebäudeteils vornehmen und würde wichtige Parkplätze verlieren. Die Stamm Bau AG würde damit nicht nur zu einer völlig unverhältnismässigen Massnahme gezwungen, sondern auch in seiner Entwicklung massiv gehemmt. In einem Wirtschaftsgebiet von kantonaler Bedeutung kann das schlicht nicht sein. Die Wirtschaft muss sich darauf verlassen können, dass in diesen Zonen wirtschaftliche Anliegen eine Priorität geniessen. Das geplante Vorgehen des Kantons ist auch eine Verletzung der Eigentumsgarantie (Art. 26 BV), weil deren Einschränkung nur mit einem übergeordneten und berechtigten Interesse möglich ist. Dies ist im vorliegenden Fall klar nicht gegeben. Erstens gibt es mit dem Weglassen der unnötigen Veloroute eine simple planerische Möglichkeit für eine KMU-freundliche Umsetzung des Vorhabens, die verkehrliche Entlastung der Siedlungsgebiete zu erreichen. Und, zweitens, erfüllt der relativ bescheidene Entlastungsgrad von rund einem Drittel sicher nicht die Voraussetzung, um öffentliche Interesse geltend zu machen.

Wir fordern den Kanton auf, seine Haltung gegenüber der Wirtschaft zu überdenken und entsprechende Verkehrsplanungen in Industrie- und Gewerbebezonen an den Bedürfnissen der Wirtschaft auszurichten. Es gilt Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Wirtschaftsstandort Basel-Landschaft stärken und nicht die Unternehmen in die Flucht schlagen. Die Unternehmen brauchen den benötigten Platz und eine funktionierende Mobilität. Dazu gehören auch genügend Parkplätze. Im Sinne der Rechts- sowie Investitionssicherheit dürfen Enteignungen in Gewerbe- und Industriezonen eigentlich kein Thema sein. Ein Ausbau der Talstrasse und damit eine bessere Erschliessung dieser Zone wird von den Unternehmen grundsätzlich begrüsst, aber die Realisierung, die auch mit Beeinträchtigungen während der Bauzeit einhergeht, muss echte Verbesserungen nach sich ziehen. Die ansässige Wirtschaft soll sich gut entwickeln können und darf auf keinen Fall zum Opfer von Langsamverkehrsprojekten in Industrie- und Gewerbebezonen fallen.

IV. Schlussbemerkungen

Das vorliegende Projekt gilt es in der Gesamtwürdigung mit klarem Blick auf die Bedürfnisse der Wirtschaft, auf ein Kostennutzenverhältnis mit Augenmass und auf die finanziellen Engpässe des Kantons zu überarbeiten. Ein Ausbau der Talstrasse und die übergeordneten Zielsetzungen mit der verkehrlichen Entlastung der Siedlungszonen sowie der besseren Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone können mit dem Weglassen einer zusätzlichen Velovorzugsroute einfach und günstiger erreicht werden. Mit der Entflechtung des Langsamverkehrs löst sich das Platzproblem, erübrigt sich die Enteignung der ansässigen Unternehmen und ergibt sich auch sicherheitstechnisch die beste Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden. Vor allem wird damit sichergestellt, dass die KMU in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung nicht unverhältnismässig beeinträchtigt werden.

Für die weiteren Projektschritte wird die Projektleitung gebeten, die Betroffenen frühzeitig in die Planung einzubeziehen. Denn eine frühzeitige Einbindung ist zielführend für die Erreichung einer breit abgestützten Lösung, die auch von den ortsansässigen Unternehmen mitgetragen wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELLAND

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of connected strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

Michael Köhn, stv. Direktor Wirtschaftskammer Baselland