

Tiefbauamt  
Kanton Basel-Landschaft  
Frau Regierungsrätin Sabine Pegoraro  
Rheinstrasse 29  
4410 Liestal

Liestal, 23. Juni 2014

## **Stellungnahme zum Entwurf einer Landratsvorlage betreffend Entwicklungsplanung Leimental – Birstal – Allschwil (ELBA), Stossrichtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Sabine Pegoraro

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur oben erwähnten Angelegenheit. Wir sind von der sorgfältigen Bearbeitung dieses anspruchsvollen Themas beeindruckt.

Die Vorlage beinhaltet Überlegungen und Argumente des Kantons zur Stossrichtung bei ELBA sowie die Begründung für Planungs- und Projektierungskredite im Zusammenhang mit für ELBA relevante Planungen in den Bereichen Siedlung und speziell Verkehr. Die Vorlage ist somit kein abgeschlossenes raumplanerisches Konzept, es ist lediglich ein wichtiger Zwischenschritt besonders im Bereich Verkehr, einem spezifischen Handlungsfeld des Kantons in der Entwicklung einer koordinierten Entwicklungspolitik im unteren, stark urban geprägten Kantonsteil.

Zur Vernehmlassung sind unter anderem auch speziell die ELBA-Gemeinden eingeladen. In der vorliegenden Stellungnahme möchten wir uns als kantonal tätige Partei zu allgemeinen Punkten, nicht aber zu Einzelheiten, die im Bereich einer einzelnen ELBA-Gemeinden oder einer Gruppe von ELBA Gemeinden äussern, die sich ja bereits intensiv mit ihrer Entwicklung auseinandergesetzt haben. Unsere Ausführungen sind somit auf einer kantonalen Sichtweise und Interessenlage aufgebaut.

### **1. Auswahl einer grundsätzlichen Stossrichtung**

Wir befürworten die Variante „Ausbau“.

Diese Variante ist sinnvoll. Sie lehnt sich in weiten Teilen den Realitäten und den mutmasslichen Entwicklungen in den Gemeinden an. Sie hält zudem Handlungsspielräume für die nächsten 15 – 25 Jahre fest.

Die Variante Umbau ist boden- und siedlungspolitisch nicht machbar wegen extremer Verdichtung bei bestehenden Bauten, ohne Massnahmen gegen ein knappes Bodenangebot an heute noch unüberbauten, eingezonten Arealen aufzuzeigen. Die ausgesprochen starke Förderung des Veloverkehrs ist nur dann sinnvoll und vertretbar, wenn auch der Strassenausbau mit Mass gefördert wird. Massgabe beim Individualverkehr darf nicht der heute technische Standard sein, sondern die in naher Zukunft zu erwartenden Entwicklungen zu sauberen Fahrzeugen und einer dank tieferen Geschwindigkeiten und gesteigerten Kapazität als heute grösseren Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Der derart domestizierte Individualverkehr lässt sich auch bei der Variante Ausbau verwirklichen und bringt dort grössere Nutzeffekte als die einseitige Förderung des Veloverkehrs. Die in der Vorlage vorgeschlagenen Strassenprojekte finden unter diesem Aspekt unsere Zustimmung.

## **2. Langfristige Trasseesicherung für eine Äussere Tangente**

Der Regierungsrat begründet diese Option, „damit eine äussere Tangente für die Verbindung wichtiger Wirtschaftsräume erhalten bleibe“ (Zitat). Wir bedauern diese verbal dürre Begründung für ein derart politisch umstrittenes Geschäft. Dennoch befürworten wir mit Einschränkungen diese langfristige Trasseesicherung, primär aus staatspolitischen, nicht aus verkehrspolitischen Gründen.

Der KRIP zeigt nicht den finalen Endzustand bezüglich räumlicher Gliederung im unteren Kantonsteil. Der KRIP muss einerseits Fehlentwicklungen verhindern und andererseits Handlungsspielräume öffnen (entsprechend Art 2.3 Bundesgesetz Raumplanung). Es ist durchaus denkbar, dass für einen Zeitraum nach 2030 eine südliche Umfahrung der Stadt Basel für die Entlastung der Kernstadt, sowie für einen besseren Anschluss des Leimentals und von Allschwil an das bestehende Hochleistungsstrassennetz erforderlich, bzw. durch politische Entscheide auf Bundes- und Kantonsebene verlangt wird. Es ist aber auch denkbar, dass für den öffentlichen Verkehr zwischen Birs- und Leimental neue Lösungen gefunden werden müssen. Eine sorgfältige und ganzheitliche Planung von Trasse und Verkehrsanlage ist zwingend erforderlich, um auch im Leimental Zustimmung zu finden.

Der dannzumal verantwortlichen Generation ist deshalb der Handlungsspielraum einzuräumen, innerhalb einer heute freizuhaltenden Zone über Art und Lage einer südlichen Erschliessung und/oder Umfahrung – sei es MIV oder OeV – überhaupt diskutieren und entscheiden zu können. Würde dieser politische Handlungsspielraum entfallen, müsste dies als Fehlentscheid beurteilt werden. Weil Ansätze zu einer etappenweisen Realisierung einer südlichen Umfahrung bereits mit dem vorliegenden Entwurf des KRIP aufgezeigt werden (Zubringer Allschwil, Teilumfahrung Reinach Süd), regen wir, die Verbindung aus dem Birstal in das Ergolzthal/Hülften in Grundzügen ebenfalls zu studieren und falls sinnvoll langfristig als Trasse zu sichern. In beiden Fällen handelt es sich um Jahrhundertprojekte mit entsprechendem Wirkungshorizont.

## **3. Verdichtete Bauweise**

Wir befürworten die mit der Stossrichtung Ausbau verbundenen Politik des „Auffüllen“ (Ausbaugrad gegen 100% steigend) und des „Verdichten“ (gesteigerte Ausnützungsziffern gegenüber heute). Vermutlich sind die im KRIP massgebenden Werte zu hoch gegriffen und

nicht zu erreichen. Zwei Faktoren bremsen diese Absicht. Die heute vorhandene kleinteilige Parzellarstruktur und die bereits vorhandene Bausubstanz erschweren in den meisten Gemeinden das „Auffüllen und Verdichten“. Brachen, unerschlossene Gebiete und eine Struktur mit grossflächigen Parzellen über 2000 m<sup>2</sup> mit nur einem oder zwei Eigentümern sind in allen Gemeinden im unteren Kantonsteil rar. Zudem besitzt jede Parzelle gemäss den Absichten des Eigentümers eine eigene „Zukunfts-Biographie“. Trotz der allgemein akzeptierten Forderung nach verdichtetem Bauen ist zunehmend ein im Einzelfall starker Widerstand gegen solche Bauprojekte zu verzeichnen, wenn ein entsprechendes Projekt zur Genehmigung durch den Souverän ansteht. Zusätzlich muss für eine räumliche Entwicklung in den kommenden 15 Jahre ausreichend Bauland zur Verfügung stehen (Art. 15 Bundesgesetz Raumplanung). Deshalb ist es sinnvoll, wenn die Gemeinden die vom Kanton vorgegebenen Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze (nicht: Beschäftigte gemäss Tabelle) für die kommenden 15 – 20 Jahre in Sinne der oben erwähnten Erwägungen sorgfältig und nach einheitlichen Kriterien bilanzieren und dann zu einem Gesamtbild der räumlichen Entwicklung zusammenfügen. In diesem Sinne sind die Gemeinden umgehend und vor Inkraftsetzen des KRIP zu einer Überprüfung einzuladen.

#### **4. Wirtschaftliche und bodenpolitische Effekte und Gegenmassnahmen**

Als staatstragende Partei mit breitem Interessenausgleich müssen wir auf die mit dem KRIP verbundenen Konsequenzen hinweisen. Die restriktive Praxis einer Bauzonenerweiterung kann zu Knappheiten an Bauland führen. Zusammen mit der Verdichtung nach innen und der Mehrwertabgabe sind wirtschaftliche Effekte mit Preissteigerungen im Bodenmarkt zu erwarten. Es sind deshalb Gedanken zur Dämpfung dieser Entwicklung anzustellen. Der „Neubau“ wird weiterhin hohes Preisniveau aufweisen, umso mehr ist dem Unterhalt der bestehenden Bausubstanz auf preislich tieferem Kaufpreis und Mieten alle Aufmerksamkeit zu schenken. Zudem ist das heutige bodenpolitische Instrumentarium nicht ausreichend, um die im KRIP angestrebte Verdichtung umzusetzen. Rechtliche und fiskalische Massnahmen gegen Baulandhortung und/oder gegen die übermässige nachbarliche Einflussnahme bei zonenplanerischen Massnahmen sind bereits jetzt zu überlegen.

#### **5. Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden im Birs- und im Leimental im KRIP**

Die Gemeinden im Birs- und im Leimental, aber auch Allschwil arbeiten an einer „regionalen Stadtplanung“ für ihren zunehmend städtisch geprägten Siedlungsraum. Diese Sicht der Gemeinden ist in den KRIP aufzunehmen und mit den kantonalen Vorstellungen abzugleichen und abzustimmen. Der Kanton muss im KRIP die von den Gemeinden entwickelten Zukunftsvorstellungen aufnehmen und rechtlich wirksam sicherstellen.

#### **6. Verkehrsprojekte**

##### **6.1 Allgemein**

Wir unterstützen, dass verschiedene Verkehrsprojekte im Bereich des öffentlichen und des privaten Verkehrs in den nächsten Jahre geplant werden sollen. Sie dienen der seriösen Projektierung, der Abschätzung der Kosten und der rechtlich zu ergreifenden Massnahmen. Diese Fakten ermöglichen schlussendlich die politische Beurteilung auf allen Stufen.

Wir fordern aber, dass diese Projektierungen und Planungen zwingend mit den Gemeinden ausgeführt werden. Ihre Zustimmung ist für die politische Akzeptanz notwendig. Die Arbeiten haben sich an realistische Zeiträume und die zur Verfügung stehenden Finanzmittel zur Realisierung zu halten.

Die finanzielle Leistungsfähigkeit von Kanton und Gemeinden sind von allem Anfang an einzubeziehen.

## 6.2 Öffentlicher Verkehr

Der Ausbau der Tramlinien ist sinnvoll, zumal im Leimental keine S-Bahn zur Verfügung steht. Im Raum Dornach/Arlesheim/Reinach sind Verbesserungen der Linie 10 in Richtung Kägen ebenfalls zu studieren.

Der vom Kanton geforderte Ausbau einer leistungsfähigen Linie Elsass/St. Louis - Bahnhof SBB - Birstal verlangt die Realisierung des „Herzstücks“. Das im rechtskräftigen KRIP V.2.3 (Seite 23) erwähnte Interesse unseres Kantons am „Nordbogen“ widerspricht der baselstädtischen Idee einer Durchmesserlinie via Stadtzentrum. Dieser Widerspruch ist im Hinblick auf eine allfällige Kostenbeteiligung unseres Kantons frühzeitig zu lösen.

## 6.3 Individualverkehr

Die verschiedenen Projekte im KRIP zielen neben einer besseren Erschliessung der betroffenen Gebiete auch auf eine Entlastung der Ost- und Nordtangente in der Stadt, die ein Nadelöhr für den regionalen und den überregionalen Transitverkehr darstellt. Diese als Sekante durchschneidende Nationalstrasse in Basel ist im gesamtschweizerischen Bereich einmalig. Die Konsequenzen sind bekannt. Wir fordern deshalb, dass die im KRIP vorhandenen Projekte, die eine Entlastung dieser Situation zum Ziel haben, gefördert werden. Die verschiedenen Projekte sind zu kombinieren und aufeinander abzustimmen. Ihre Realisierung könnte dann etappenweise von den Enden in Allschwil/Basel und Aesch/Reinach her erfolgen, ohne die in einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls gewünschte Umfahrung zu verunmöglichen.

Wir hoffen, einen konstruktiven Beitrag geliefert zu haben.

Wir bitten Sie unsere Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen und danken Ihnen im Voraus dafür.

Mit freundlichen Grüssen



Christina Hatebur  
Generalsekretärin CVP Basel-Landschaft

*Diese Vernehmlassungsantwort wurde von Felix Keller, Fraktionspräsident CVP BL, Allschwil, Franz Meyer, Landrat, Grellingen und Rolf Plattner, Vorstandsmitglied CVP BL, Arlesheim, verfasst.*