

IG Südumfahrung NEIN

Postfach 257
4107 Ettingen



Ettingen, 30. April 2014

An den Regierungsrat
des Kantons Basellandschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Rheinstrasse 29
Postfach
4410 Liestal

Vernehmlassung zur regierungsrätlichen Vorlage an den Landrat „Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil, Stossrichtungsentscheid und Planungs- / Projektierungskredit“

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin,
sehr geehrte Regierungsräte,
sehr geehrte Damen und Herren,

Der Vorstand der IG Südumfahrung NEIN hat sich eingehend mit den Vernehmlassungsunterlagen befasst. Gerne nimmt er deshalb wie folgt Stellung:

1. **Der ganze, sorgfältige ELBA-Planungsprozess der letzten fünf Jahre wird durch die vom Regierungsrat empfohlene Stossrichtung zunichte gemacht.**
 - a. ***Mustergültige Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil***

Der 2011 – 2013 unter Leitung der Baudirektorin und in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und -ländern durchgeführte Testplanungs-Prozess „Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil“ war vorbildlich und wertvoll. Die Arbeiten zeigten die verkehrs- und siedlungsplanerischen Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten deutlich auf, wie auch aus dem Synthesebericht vom September 2013 hervorgeht (Stossrichtungen „Umbau“ vs. „Ausbau“).
 - b. ***Ergebnisse werden vom Regierungsrat ignoriert***

Umso befremdlicher ist, dass der Regierungsrat nun im Entwurf zur Landrats-Vorlage stattdessen eine dritte Stossrichtung „Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente“ vorschlägt. Dies, obwohl die Südumfahrung in der ELBA-Testplanung von allen sechs Expertenteams klar verworfen wurde und in den Zusatzabklärungen schlechter abschnitt als jede zentraler gelegene Tangente (vgl. Synthesebericht Anhang IV).
 - c. ***Fadenscheinige Argumente***

Die für die dritte Stossrichtung in Ziff. 1., 3.4.1, 4.3, 5.4 und 8.1 vorgebrachten Argumente kaschie-

d. ***Befremdlicher Umgang mit Gemeinden und Nachbarn***

Durch sein Ignorieren der Planungsergebnisse ELBA provoziert der Regierungsrat nicht nur, dass die verkehrspolitische Situation im unteren Baselbiet auf weitere 5 – 10 Jahre blockiert bleibt. Er riskiert damit auch, der Glaubwürdigkeit der Baselpolitischer Politik gegenüber in- und ausländischen Nachbarn zusätzlich erheblichen Schaden beizufügen.

2. **Die favorisierte Stossrichtung „Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente“ versucht ein mehrfach als untauglich erkanntes Verkehrsplanungsprojekt wiederzubeleben, statt auf umsetzbare Lösungen zu fokussieren.**

a. ***Bedeutungslos für überregionalen Verkehr***

Die behauptete „erhöhte Redundanz des Nationalstrassennetzes“ dank Südumfahrung (Ziff. 3.4.1), aufgrund welcher der Bund das Projekt finanzieren soll, ist verkehrsplanerisch nicht haltbar. Die Südumfahrung liegt viel zu weit von allen nationalen und internationalen Verkehrsströmen entfernt, um eine interessante Ausweichroute zu sein, und ist höchstens von regionalem Interesse (Laufen-/Birstal – Allschwil/Elsass). Die erhoffte Finanzierung durch den Bund ist deshalb nichts anderes als eine trügerische Seifenblase.

b. ***Geringe Wirksamkeit***

Der in Ziff. 3.4.1, erster Abschnitt, weiter behaupteten „massgeblichen Entlastung der Kreuzungsstellen von radialem und tangentialem Verkehr“ durch die milliardenteure Südumfahrung wird gleich zwei Abschnitte weiter widersprochen, ist eine solche doch nur in der Morgen- und Abendspitzenstunde überhaupt spürbar. Die weitere Behauptung, wonach die Südumfahrung „spürbare Aufwertungen im bestehenden Siedlungsgebiet“ zur Folge habe, steht gar im expliziten Widerspruch zu den Einschätzungen der Fachexperten im ELBA-Synthesebericht (Kap. 6.1 – 6.3, Anhang IV) und ist damit in keiner Weise belegt.

c. ***Irreführend tiefe Investitionskosten***

Ebenfalls in Ziff. 3.4.1 wird in Aussicht gestellt, dass die Südumfahrung anders als in der Studie 2003 „vornehmlich in Tunneln geführt wird und ausschliesslich in den Anschlussbereichen an die Oberfläche kommt“. In Ziff. 3.4.2 findet sich zwar ein verschämter Hinweis, dass dadurch „die Kostenschätzung eher zu tief liegt“. Trotzdem wird anschliessend in irreführender Weise mit den 1,2 Mia. Fr. des Projekts 2003 gerechnet, obwohl jeder zusätzliche Tunnel-Laufmeter 2 – 5 mal teurer ist als eine oberirdische Strasse. Verglichen mit den Kosten für die wesentlich kürzere innere Tangente ist deshalb für eine weitgehend unterirdische Südumfahrung mit Kosten von rund 2 Mia. Fr. zu rechnen.

d. ***Für Wirtschaftsförderung ineffizient eingesetzte Finanzmittel***

Dass sich damit die Wirtschaftsräume Birseck und Allschwil besser verknüpfen und sich „der Wirtschaftsstandort BL im Sinne der Wirtschaftsoffensive“ stärken liesse (vgl. auch hierzu Ziff. 3.4.1), mag zwar zutreffen. Der Preis für die Landschaft ist allerdings sehr hoch und nicht akzeptabel. Mit 1-2 Mia. Fr. könnte man sicher wirkungsvollere Wirtschaftsförderung betreiben.

e. ***Raumplanerisch unnötige Trasseesicherung***

Nicht zuletzt besteht für eine Trasseesicherung der äusseren Tangente gar keine raumplanerische Notwendigkeit. Die im kantonalen Richtplan bereits beschlossene Freihaltung als „unverbauter Landschaftsraum“ reicht völlig, um unerwünschte Bauten auf dem Trasse zu verhindern.

3. **Unter den Stossrichtungen „Ausbau“ und „Umbau“ sollte diejenige vorgezogen werden, welche grössere Aussicht auf eine rasche und effiziente Realisierbarkeit bietet.**

a. ***Richtplan-Auftrag mit diesen beiden Stossrichtungen erfüllt***

Wenn zu Beginn von Ziff. 3.4.1 behauptet wird „um dem Auftrag des Landrats gerecht zu werden,

wird die Aufnahme einer äusseren Tangente vorgelegt“, werden die Tatsachen verdreht. Denn der Richtplan-Beschluss V 2.1 Planungsanweisung b) verlangt im Ergebnis nur, dass dem Landrat „mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen“ sind, welchen zudem „eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde“ liegt. Der Richtplan-Auftrag wird mit den beiden Stossrichtungen „Ausbau“ und „Umbau“ vollumfänglich erfüllt. Dies gilt umso mehr, als dass die Südumfahrung – wie im Richtplan-Auftrag verlangt – als Variante ebenfalls in die Lösungsentwicklung ELBA einbezogen, letztendlich aber durch alle sechs Expertenteams wie auch in der Zusatzuntersuchung als unzulässig verworfen wurde.

b. **Planerisch beide Stossrichtungen solide und gut denkbar**

Beide Stossrichtungen „Ausbau“ wie „Umbau“ sind sachlich gut durchdacht und auf die jeweilige Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das gewählte Vorgehen der ELBA-Testplanung ist vorbildlich und plausibel: 1. Sinnvolle Verteilung des Einwohner- u. Arbeitsplatzwachstums; 2. Ermittlung entstehendes Verkehrsaufkommen; 3. Definition erforderlicher Verkehrs-Massnahmen. Verkehrs- wie siedlungsplanerisch erscheinen beide Stossrichtungen machbar und zweckmässig.

Zugleich zeigt sich aber im Vergleich der beiden Stossrichtungen, dass nur schon die unterschiedliche Wachstumsverteilung auf die Gemeinden (Zahlen vgl. Ziff. 4.4. Abb. 3) bei den erforderlichen Verkehrsmassnahmen sehr grosse Auswirkungen hat.

c. **Variante "Ausbau" nur mit Spezialfinanzierungen realisierbar.**

Die Investitionskosten der beiden Stossrichtungen (bis 2030) werden in Ziff. 8.1 wie folgt angegeben:

- „Umbau“ 0,8 / 1,1 Mia. Fr. (ohne / mit Reserven), wovon 3/4 BL
- „Ausbau“ 1,8 / 2,6 Mia. Fr. (ohne / mit Reserven), wovon 2/3 BL.

Zugleich wird in Ziff. 8.1 unmissverständlich dargelegt, dass sich der Kanton Baselland im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten eigentlich nur die 0,6-0,8 Mia. Fr. für die Stossrichtung „Umbau“ überhaupt leisten kann. Der Blick in den Investitionsplan 2014–23 zeigt, dass selbst das ausgesprochen ambitiös ist; die jährlich ca. 60 Mio. Fr. für MIV- & ÖV-Investitionen müssten über ein Jahrzehnt lang exklusiv in den ELBA-Raum strömen.

Die für den Kanton gut doppelt so teure Stossrichtung „Ausbau“ macht deshalb gemäss Ziff. 8.1 eine Spezialfinanzierung wie bei der H2 Pratteln – Liestal nötig; Dass die laufenden Betriebskosten der Stossrichtung „Ausbau“ sogar ca. vier Mal höher sein dürften als bei „Umbau“, sei nur noch der Vollständigkeit halber erwähnt.

d. **Bevölkerungs-/Arbeitsplatzverteilung unverzichtbarer Teil der Stossrichtungen**

Wie aufgezeigt, hat die künftige Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Region eine fundamentale Bedeutung für die jeweilige Stossrichtung. So würde es beispielsweise zu unnötig teuren Fehlinvestitionen führen, sich politisch für die Stossrichtung „Ausbau“ zu entscheiden und zugleich eine dezentrale Wachstumsverteilung gemäss „Umbau“ zuzulassen. Oder sich für die Stossrichtung „Umbau“ zu entscheiden, die darin vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturen aber mit einem konzentrierten Wachstum à la „Ausbau“ zu überfordern.

Die künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung auf die ELBA-Gemeinden (vgl. Ziff. 4.4 Abb. 3) sowie die Bezeichnung der entsprechenden Schlüsselgebiete zur Verdichtung / Umnutzung ist deshalb derart fundamental, dass sie zwingend gleichzeitig mit den anderen vorgeschlagenen Richtplan-Anpassungen im Objektblatt S 2.1 verbindlich erfolgen muss. (Dies statt dessen auf eine andere Richtplanrevision in 3 Jahren zu verschieben, wie dies in Ziff. 5.1 beabsichtigt wird, verletzt die Einheit der Materie resp. Kohärenz von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur. So pragmatisch es gedacht sein mag, hier wäre es raumplanerisch ein grober Fehler.)

e. **Höhere Chancen auf Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm - mit „Umbau“**

Wir begrüssen, dass beide Stossrichtungen so konzipiert wurden, dass sie grundsätzlich mit der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel kompatibel sein dürften. Zugleich mahnt uns der Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm 2 zur Vorsicht, was Grossprojekte (z.B. S-Bahn-Herzstück, innere Tangente etc.) resp. die dafür erforderlichen Nachweise von Kosten-

Wirksamkeit, Projektreife und verstärkten Innenentwicklungs-Anstrengungen betrifft. Einerseits ist es ausgesprochen ambitiös, die innere Tangente bis zur Aggloprogramm-Einreichung Mitte 2016 zu einer genügenden Projektreife zu treiben. Andererseits soll das wichtige Richtplan-Objektblatt S 2.1 „Siedlungsentwicklung nach innen“ gemäss derzeitigem Zeitplan der Kantonsverwaltung erst gegen Ende 2017 vorliegen (siehe auch lit d.), was auch für das Aggloprogramm 3 um mindestens 1½ Jahre zu spät wäre.

Aus der zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Logik des Agglomerationsprogramms Basel wäre deshalb die Stossrichtung „Umbau“ mit ihrer stärkeren Steuerung der Siedlungsentwicklung und geringeren Verkehrsinvestitionen einfacher integrierbar.

Aus all diesen Überlegungen nehmen wir zusammenfassend wie folgt Stellung:

1. Die IG Südumfahrung-Nein lehnt die neue Stossrichtung „Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente“ (Ziff. 4.3. der Vorlage) strikte ab.

Die Trasseesicherung der Südumfahrung widerspricht sämtlichen in den ELBA-Planungsprozess involvierten Expertenmeinungen und ist sachlich und fachlich nicht begründet. So hätte die Südumfahrung weder eine Bedeutung für den überregionalen Verkehr noch würde sie im ELBA-Raum zu einer wirksamen Verkehrsentlastung führen. Schliesslich rechnet die regierungsrätliche Vorlage für die Südumfahrung mit Finanzierungskosten gemäss Studie 2003, was angesichts der genannten weitestgehenden Untertunnelung schlicht nicht realistisch ist. Vor diesem Hintergrund würde es die IG Südumfahrung NEIN befürworten, wenn anstelle wiederholter Diskussionen über eine Trasseesicherung einer Strasse, die eigentlich niemand will, endlich machbare Lösungen an die Hand genommen würden.

2. Aus unserer Sicht sind beide Varianten "Umbau" (4.1.) und "Ausbau" (4.2.) sachlich gut durchdacht und ist deren Umsetzung theoretisch denkbar. Voraussetzung für beide Stossrichtungen ist die konsequente Steuerung der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung mit Massnahmen der Raumplanung, um grosse Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Für die Stossrichtung „Umbau“ spricht: - Finanziell tragbar ohne Spezialfinanzierungen
- Konsequente Verschiebung Modalsplit zu Gunsten ÖV.

Für die Stossrichtung „Ausbau“ spricht: - Politisch eher umsetzbar, da die Siedlungsentwicklung weniger stark gesteuert werden muss.

3. Wir befürworten die gemeinsamen Elemente (4.5.)

Die Entkoppelung der Massnahmen, welche in beiden Stossrichtungen enthalten sind, erachten wir als sinnvoll, wobei die Entflechtung von MIV/ÖV bei den Knoten, die Beschleunigung des Trams, die Buspriorisierungen und der Zubringer Allschwil im Vordergrund stehen müssen.

4. Wir begrüssen die Siedlungsbegrenzung, welche in beiden Stossrichtungen vorgesehen ist.

Mit freundlichen Grüssen

Elisabeth Schneider-Schneiter
Präsidentin

Marc Joset
Vorstandsmitglied

Thomas Tschopp
Geschäftsführer