

## **IG Südumfahrung Nein**

p.a. Matthias Zoller, Landrat, Präsident  
Mittlerer Kreis 26  
4106 Therwil

061 721 59 10  
079 322 08 83



**Amt für Raumplanung  
Rheinstrasse 29  
4410 Liestal**

17. Juli 2005

### **Entwurf Kantonalen Richtplan KRIP: Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des KRIP. Die überparteiliche **Interessensgemeinschaft Südumfahrung NEIN** (im folgenden **IG** genannt) ist die Nachfolgeorganisation des ebenfalls überparteilichen Initiativkomitees Südumfahrung NEIN, dessen Initiative gegen die Südumfahrung Allschwil - Aesch am 15. Oktober 2004 mit rund 5'500 Unterschriften eingereicht worden war. Die IG vertritt einen Mitgliederbestand von weit über 1'000 Personen und Verbänden. Sie setzt sich statutengemäss gegen Planung und Realisierung dieser Südumfahrung ein.

Demgemäss konzentriert sich unsere Stellungnahme zum KRIP auf diejenigen Bereiche, die direkt oder indirekt mit der Südumfahrung zusammenhängen.

#### **1 Grundsätzliches**

Wir anerkennen, dass der motorisierte Individualverkehr ein Mass angenommen hat, welches nach gezielten Vorkehrungen ruft. Die Planung dieser Hochleistungsstrasse entspringt jedoch einem auf reine Symptombekämpfung beschränkten Planungsverständnis. Der Landrat hat dies bereits 1984 erkannt, als er die Südumfahrung aus dem damaligen Regionalen Strassennetzplan eliminiert hat. Die Vergangenheit zeigt überdeutlich, dass solche Hochleistungsstrassen statt zur erhofften Verkehrsberuhigung fast durchwegs zu einer massiven Verkehrszunahme führten.

Ungeachtet dessen wird mit der Südumfahrung an einem Strassenprojekt festgehalten, das in seinen Grundzügen in den 1960-er Jahren entwickelt worden ist, und dies

- ohne wesentlichen Anpassungen an die heutigen Verhältnisse und Bedürfnisse,
- ohne angemessene Berücksichtigung des modernen Umweltschutzes, sowie insbesondere
- ohne valable Alternativen.

## 2 Umweltschutz: Ein Lippenbekenntnis

Der KRIP verfolgt - gestützt auf das KORE - die Zielsetzung, offene Landschaften und wertvolle Naturräume möglichst zu schonen. Im Trasseebereich der Südumfahrung ist - in demselben KRIP! - weitgehend Vorranggebiet Landschaft und in grösseren Abschnitten Vorranggebiet Natur ausgeschieden. Das Strassentrassee durchquert zudem just die im KRIP festgehaltenen Siedlungstrenngürtel, deren Funktion in der landschaftlichen Differenzierung der Siedlungen und eben gerade nicht in der Aufnahme zusätzlicher Verkehrs- und anderer Infrastrukturen liegt.

Dies ist ein eklatanter Widerspruch in sich selbst, zum Gebot des natürlichen Ressourcenschutzes und zu allen Beteuerungen der viel zitierten Nachhaltigkeit. Eine erste Grobstudie des Kantons über Nutzen und Schaden der Südumfahrung verschweigt diese negativen Auswirkungen, indem sie in diesem Bereich auf keinerlei entsprechend fundierte Studien zurückgreifen kann. Die Gelegenheit wurde verpasst, die Planung einer umfassenden Umweltverträglichkeit zu unterziehen.

Trotzdem soll das Trassee nun im Richtplan festgelegt werden. Resultat dieses Vorgehens ist ein behördenverbindliches fait-accompli, das die Belange des Landschafts- und des Umweltschutzes zur untergeordneten, weil nachgeschalteten Grössen degradiert. Dies wiederum steht in klarem Widerspruch zu bundesrechtlichen Vorgaben und namentlich der Raumplanung, wonach die verschiedenen Sachbereiche vor jedem Entscheid einer gleichwertigen Analyse zu unterziehen und die Interessensabwägung erst nach dieser Analyse zu erfolgen hat.

Heute schon steht fest, dass bei Realisierung der Südumfahrung bedeutende Landschafts- und Naturwerte zerstört werden. Wie die Erfahrung zeigt, ist die ökologische Kompensation der Zerstörungen und Beeinträchtigungen kaum je verlustfrei möglich; der Versuch dazu ist zudem mit enormen Begleitkosten verbunden - Kosten, die je länger desto weniger in Kauf genommen werden wollen.

## 3 Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung

Die Südumfahrung mag möglicherweise eine gewisse Entlastung der Siedlungen vom MIV bewirken. Allerdings sind diese gemäss den vorliegenden Studien höchstens marginal und nicht schlüssig erwiesen. Zudem werden sich bei Realisierung der Südumfahrung gravierende optische, akustische und lufthygienische Immissionen auf Siedlungsränder einstellen, wo sie bislang absent sind.

Am schwersten jedoch wiegt der Umstand, dass mit der Südumfahrung der Frei- und Erholungsraum nicht nur von rund 40'000 Personen der betroffenen Region, sondern auch der stadtbastlerischen Bevölkerung massiv eingeschränkt und beeinträchtigt wird - ein Erholungsraum, der schon heute an Belastungsgrenzen stösst. Anstelle siedlungsnaher Erholung wird das Bedürfnis treten, Erholung weiter entfernt zu suchen, was sich wiederum in einer Zunahme des MIV auswirken wird.

## 4 Bedarfsnachweis ?

Dem KRIP kann keinerlei schlüssiger Bedarfsnachweis für die Südumfahrung und insbesondere für eine weitere Zunahme des MIV im Leimental entnommen werden. So weist gerade die Zeitung der BUD selbst (Nr. 47/2005) aus, dass der MIV im Leimental sich in jüngster Zeit eher rückläufig entwickelt.

Gegenwärtig und in näherer Zukunft werden verschiedene Faktoren die Entwicklung des MIV im Raum Allschwil - Aesch mitprägen. Es sind des insbesondere:

- die Auswirkungen der neuen Autobahnbrücke bei Rheinfelden, die eine Entlastung der Hagnau bewirken wird;
- die Auswirkungen der NEAT, die sich dank kürzerer Verbindungszeiten und Takterhöhung zunehmend zur Alternative im Individualverkehr entwickeln dürfte;
- die allgemeine Wirtschaftslage, sowie
- der Erdöl- und Erdgaspreis.

Vor diesem Hintergrund gleicht die Südumfahrung einem Pferd, das ins Rennen geschickt wird, noch bevor es gesattelt ist.

## **5 Volkswirtschaftlicher Unsinn**

Nach grober Kostenschätzung wird die Südumfahrung 1.1 - 1.2 Mrd. Fr. kosten, bei einer Schätz(un)genauigkeit von +/- 30 %. Trotz dieser hohen Kosten soll aus der Südumfahrung ein nur leichter volkswirtschaftlicher Gesamtvorteil gegenüber der Null-Varante resultieren.

Rund 60 % der Gesamtstrecke sind Tunnelstrecken. Die Erfahrung fast ausschliesslich jeden Tunnelbaus nicht nur der jüngeren Vergangenheit zeigt, dass für Tunnelbauten schlussendlich mit jeweils rund 100 % Kostenüberschreitung zu rechnen ist. Mit einer Schätz(un)genauigkeit von +/- 30 % zu operieren, ist deshalb unseriös.

in diesem Zusammenhang ist es symptomatisch, dass über die zu erwartenden jährlichen Unterhaltskosten für die Südumfahrung keinerlei Angaben vorliegen.

## **6 Trasse-Freihaltung ist unnötig !**

Der KRIP argumentiert, das Trasse der Südumfahrung solle per Richtplan freigehalten werden, um die Option der Strassenrealisierung offen zu halten. Diese Trasse-Freihaltung ist jedoch völlig unnötig: Sämtliche im Trasseebereich der Südumfahrung liegenden Gebiete sind de facto und de jure schon heute der Freihaltung vorbehalten, indem die fraglichen Gebiete in allen betroffenen Gemeinden mit Landschafts- und teilweise mit Naturschutz überlagert und somit vor Bebauungen geschützt sind. Sollte sich in Zukunft der Bedarf für die Südumfahrung dringend manifestieren, stünde ihrer Realisierung - aus Sicht der ohnehin freigehaltenen Landschaft - nichts entgegen.

Dass das Südumfahrunstrasse dennoch im KRIP explizit vermerkt wird, offenbart die Absicht der Baselbieter Regierung, diese Strasse auch tatsächlich realisieren zu wollen, nur zu deutlich.

## **7 Öffentlicher Verkehr als Feigenblatt**

Tatsächlich - da gibt es als flankierende ÖV-Massnahmen der Südumfahrung hier eine BLT-Haltestelle mehr, da eine kleine Takterhöhung im Fahrplan und dort eine neue Tramschlaufe. Alles jedoch unter dem Vorbehalt der dannzumal verfügbaren Geldmittel.

Umfassende Alternativen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sucht man im ganzen KRIP vergeblich. Für eine gleichwertige Förderung des öffentlichen Verkehrs via KRIP fehlen offensichtlich Phantasie und Visionen, zumindest aber der Wille.

Noch im letzten Umweltbericht der Regierungen beider Basel hatte die Umwelt einen prioritären Platz. Keine 2 Jahre sind vorbei, und schon hat sich das Blatt gekehrt. Strassenbau statt öffentlicher Verkehr, heisst das Motto.

## **8 Grundnetz der Schweizerischen Bundesstrassen und Missachtung der demokratischen Prinzipien**

Mit der Aufnahme der Südumfahrung in den KRIP wird die Strasse behördenverbindlich, das heisst: Regierung und Verwaltung haben den Auftrag, die Südumfahrung zur Realisierung zu bringen. Der Richtplan ist derzeit jedoch noch nicht rechtskräftig.

Trotzdem beantragte der Regierungsrat dem Bund bereits im Januar 2004 (!), die Südumfahrung ins Grundnetz der Schweizerischen Bundesstrassen aufzunehmen. Dies unter dem Vorwand, frühzeitig Bundessubventionen für die Umfahrung zu sichern.

Dieses Vorgehen zeigt - erneut - nicht nur die wahre Absicht des Regierungsrates, nämlich die Südumfahrung zur Realisierung zu führen; es ist in höchstem Masse undemokratisch: Denn sollte der Bund die Südumfahrung ins Grundnetz der Schweizerischen Bundesstrassen aufnehmen, ist dies eine verbindliche Zusage, diese Strasse habe nationale Bedeutung. Dies ungeachtet des Volkswillens, denn dieser ist vor der Rechtskraft des kantonalen Richtplanes noch gar nicht bekannt.

Um seine demokratische Glaubwürdigkeit zu erhalten, müsste der Regierungsrat sein Gesuch an den Bund vom Januar 2004 deshalb umgehend zurückziehen.

## **9 Hängige Volksinitiative**

Wie erwähnt, wird die Südumfahrung mit der Aufnahme in den KRIP behördenverbindlich, das heisst: Regierung und Verwaltung haben den Auftrag, das Trasse der Südumfahrung freizuhalten und die Strasse zu realisieren. Demgegenüber ist die eingangs erwähnte Volksinitiative gegen die Südumfahrung nach wie vor hängig.

Wird an der Aufnahme der Südumfahrung in den KRIP festgehalten, ist dies ein zumindest politisch, wenn nicht auch rechtlich unzulässiger Verstoß gegen die demokratischen Prinzipien unseres Rechtsstaates. Es würden vollendete Tatsachen geschaffen, die eine neutrale und sachliche Beurteilung der Initiative durch das Stimmvolk verunmöglichen.

## **10 Anträge**

Aufgrund unserer Erwägungen unterbreiten wir Ihnen folgende Anträge:

1. Die Südumfahrung Allschwil - Aesch ist kartografisch und verbal aus dem KRIP zu streichen.
2. Das Gesuch des Regierungsrates an den Bund vom Januar 2004, die Südumfahrung in das Grundnetz der Schweizerischen Bundesstrassen aufzunehmen, ist umgehend und ersatzlos zurück zu ziehen. Zumindest ist es solange zu sistieren, bis die Ergebnisse des Landratsbeschlusses (resp. ggf. der Volksabstimmung) betreffend den KRIP sowie die Resultate der Volksabstimmung betreffend die Volksinitiative Südumfahrung NEIN bekannt und rechtskräftig sind.
3. Ebenfalls ist eine allfällige Aufnahme der Südumfahrung in den KRIP bis zum gleichen Zeitpunkt zu sistieren.
4. In jedem Fall ist als Grundlage für einen fundierten Entscheid eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen, und zwar vorgängig eines Entscheides.
5. Alternativ, ggf. parallel, sind umfassende Programme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu entwickeln. Für diese sind - im Sinne gleich langer Spiesse - Realisierungskosten in gleicher Höhe wie für die Südumfahrung einzusetzen (1.1 - 1.2 Mrd. Fr.).

Freundliche Grüsse

**IG Südumfahrung NEIN**

für den Vorstand:

Mathias Zoller, Präsident  
Landrat CVP, Therwil

Jacqueline Halder, Vicepräsidentin  
Landrätin SP, Allschwil