

IG Südumfahrung Nein

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

061 721 59 10
079 322 08 83



- **Baudepartement Basel-Stadt**
- **Wirtschafts- und Sozialdepartement Basel-Stadt**
- **Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft**
- **Departement Bau, Verkehr und Umwelt Aargau**
- **Bau- und Justizdepartement Solothurn**

14. Januar 2006

Entwurf Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf Agglomerationsprogramm Basel APB. 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 APB auf diejenigen Bereiche, die direkt oder indirekt mit der Südumfahrung zusammenhängen.

1 Grundsätzliches; sektorielle Betrachtungsweise; fehlende Koordination; mangelhafte Berücksichtigung der Umweltaspekte

Die Förderung einer nachhaltigen Agglomerationspolitik liegt im Interesse der gesamten Region. Ein Agglomerationsprogramm hat - vom Bund vorgegeben - eine Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsplanung vorzunehmen. Der vorliegende Entwurf APB tut dies gerade eben nicht: Es handelt sich um eine rein sektorielle Auflistung von meist schon bekannten Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich. Es fehlt jede Auseinandersetzung mit raumplanerischen Themen und insbesondere die unerlässliche Verknüpfung mit der in der Region anzustrebenden Siedlungsentwicklung. Insofern führt schon die Bezeichnung 'Modul Verkehr und Siedlung' in die Irre.

Besonders stossend ist die absolut fehlende Verknüpfung mit dem in Bearbeitung stehenden kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Landschaft und den analogen Planungsinstrumenten der übrigen betroffenen Gebietskörperschaften. Dort formulierte oder noch zu formulierende Prioritäten sind im APB weder explizit aufgeführt, noch anderweitig erkennbar.

Dies ist u.a. auch daran zu erkennen, dass im APB unterschiedliche Regionen einem ganz unterschiedlichen Betrachtungsfokus unterliegen. Beispielsweise 'glänzt' der Elsässische Raum mit weitgehender Absenz von Projekten zur ÖV-Förderung, obwohl das APB den Anspruch erhebt, die Region grenzüberschreitend zu betrachten, und zwar unter einheitlicher, nämlich grosser Flughöhe. Dies ist nicht der Fall. Im Gegenteil führt dieser Mangel zu einer klein karierten Planungsstrategie der lokalen Symptombekämpfung. Beispielsweise und insbesondere würde die angeführte Notwendigkeit der Südumfahrung im Lichte einer effizienten ÖV-Förderung im Elsass eine deutliche Revision erfahren, stammt doch der MIV im Leimental zu einem grossen Anteil aus dem ÖV-armen Elsass.

Schliesslich fällt als empfindlicher Mangel des APB auf, dass die darin enthaltenen Projekte in Bezug auf ihre umfassende Umweltauswirkung sowie hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeit höchst ungenügend, einseitig oder gar nicht beurteilt resp. bewertet werden. Eine Auseinandersetzung im Sinne der Beurteilung der Umweltverträglichkeit sowohl der Einzelprojekte, wie auch der Auswirkungen in ihrer Summe, fehlt.

2 Bewertung der Südumfahrung im APB

Im APB figuriert die Südumfahrung als übergeordnetes nationales Projekt M58. Den Erläuterungen zur Methodik ist an keiner Stelle zu entnehmen, auf welchen Kriterien basierend und vor allem nach welcher Gewichtung der Südumfahrung das Prädikat 'nationale Bedeutung' zugemessen wird. Eine derartige Priorisierung der Südumfahrung ist völlig willkürlich, zumal dem APB funktional gleichwertige Projekte zur Förderung des ÖV im Leimental komplett absent sind. Zudem liegt die Kompetenz, Projekten irgendwelcher Art nationale Bedeutung zuzumessen, ausschliesslich und abschliessend beim Bund. Dieser hat sich jedoch bezüglich der Südumfahrung noch nicht geäussert, weshalb es sich vorliegend um eine klare Kompetenzanmassung eines Kantons resp. einer Region handelt.

Die herangezogenen Beurteilungsindikatoren sind rein qualitativer Natur. Im Bereich Umwelt sind sie zudem absolut ungenügend, weil die Aggregation der spärlichen Indikatoren auf einem höchst oberflächlichen Niveau erfolgt, welches eine fundierte Beurteilung der Auswirkungen keinesfalls zulässt. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung, welche der Südumfahrung auf fachlich klar unsolider Basis eine derart hohe Wertigkeit zumisst (77 von möglichen 100 Punkten), ist deshalb unstatthaft, zumal zu Herleitung und Begründung der Bewertungsmethodik und -mechanik jegliche Transparenz fehlt.

3 Missachtung der demokratischen Spielregeln

Derzeit befindet sich der kantonale Richtplan in einer Phase der verwaltungsinternen Überarbeitung, nachdem in der öffentlichen Mitwirkung breite Zweifel an Sinn, Effektivität und volkswirtschaftlichem Nutzen der auch dort enthaltenen Südumfahrung geäussert worden sind. Die Südumfahrung im jetzigen Zeitpunkt in das APB aufzunehmen - noch dazu als Vorhaben von nationaler Bedeutung - schafft somit ein Präjudiz, welches die demokratische Entscheidungsfindung in Parlamenten und Volk aufs empfindlichste beschneidet.

Dieser undemokratischen Mechanik symptomatisch zur Seite steht der Umstand, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft dem Bund bereits im Januar 2004 (!) ein Gesuch zur Aufnahme der Südumfahrung ins Grundnetz der Schweizerischen

Bundesstrassen unterbreitet hat. Lange also bevor Parlament und Volk überhaupt Gelegenheit zur demokratischen Entscheidungsfindung bezüglich der Südumfahrung gegeben wurde. In seiner Stellungnahme vom 22. November 2005 zum Sachplan Verkehr beantragte der Regierungsrat BL dem Bund erneut, die Südumfahrung in das Grundnetz aufzunehmen.

Schliesslich steht die Volksabstimmung zur o.e. Initiative gegen die Südumfahrung Allschwil - Aesch vom 15. Oktober 2004 nach wie vor aus; ein entsprechender Abstimmungstermin wurde noch nicht einmal ins Auge gefasst.

Mit dem Versuch, die Südumfahrung ins APB aufzunehmen, werden somit die elementarsten demokratischen Spielregeln mit Füssen getreten.

4 Auswirkungen der Südumfahrung

Heute schon steht fest, dass bei Realisierung der Südumfahrung bedeutende Landschafts- und Naturwerte sowie überregionale ökologische Funktionen irreversibel und irreparabel zerstört werden. Wie die Erfahrung zeigt, ist die ökologische Kompensation dieser 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.

Die Südumfahrung beansprucht höchstwertige, im Sachplan Fruchtfolgeflächen enthaltene Landwirtschaftsflächen. Sie führt zu einem direkten massiven Verlust an ackerbaulich nutzbarem Land sowie zu einer immissionsbedingten Entwertung grosser Flächen in ihrem Einflussbereich. Dies alles in einem der fruchtbarsten Gebiete der Schweiz überhaupt! Damit verbunden ist auch eine direkte Bedrohung zahlreicher Landwirtschaftsbetriebe im Leimen- und im Birstal.

Zudem werden sich bei Realisierung der Südumfahrung gravierende optische, akustische und lufthygienische Immissionen auf Siedlungsränder einstellen, wo sie bislang absent sind. Besonders schwer wiegt der Umstand, dass mit der Südumfahrung der Frei- und Erholungsraum nicht nur von rund 40'000 Personen der betroffenen Region, sondern auch der stadtbaslerischen 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.

Bezeichnenderweise nimmt das APB diese Umweltaspekte nur marginal auf. Umgekehrt fehlt dem APB ein schlüssiger Nachweis, dass die Südumfahrung die fraglichen Probleme des MIV im Grossraum Basel zumindestens oder gar zu lösen imstande ist: Die Aussagen, und insbesondere jene zum volkswirtschaftlichen Nutzen der Südumfahrung, bleiben pauschal. Sie gleichen weit eher einem antiquierten Planungs-Credo denn einer sauberen fachlich-wissenschaftlichen Beweisführung.

5 Keine valablen Alternativen und volkswirtschaftlicher Unsinn

Sowohl bei den Planungskosten, als auch bei den aufgeführten Projekten, fällt eine aussergewöhnliche Dominanz des MIV gegenüber dem ÖV auf. Die zu erwartende Entwicklung des MIV wird unreflektiert als linear und unbeeinflussbar angenommen.

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 höchstens marginaler volkswirtschaftlicher Gesamtvorteil resultieren.

Rund 60 % der Gesamtstrecke sind Tunnelstrecken. Die Erfahrung fast ausschliesslich jeden Tunnelbaus nicht nur der jüngeren Vergangenheit zeigt, dass für Tunnelbauten mit jeweils rund 100 % Kostenüberschreitung zu rechnen ist.

In die volkswirtschaftliche Betrachtung wären zudem die zu erwartenden jährlichen Unterhaltskosten für die Südumfahrung aufzunehmen. Bezeichnenderweise liegen im APB dazu keinerlei Angaben vor.

Valable Alternativen zu den prognostizierten MIV-Szenarien wären also gefragt! Gerade für das Leimental fehlen solche komplett. Die Förderungsmassnahmen im ÖV-Bereich sind marginal in Umfang und Wirkung. Die Grosszügigkeit, wie sie für MIV-Projekte wie die Südumfahrung angewandt wird, kommt dem ÖV nicht zuteil.

Ebenso wenig sind Alternativen zur Steuerung des MIV aufgeführt oder auch nur angedacht. Es fehlen jegliche Überlegungen zur betrieblichen Managementplanung im MIV, wie z.B. Roadpricing, Parkraumbewirtschaftung oder eben Angebotserweiterungen im ÖV.

6 Fehlender Bedarfsnachweis für die Südumfahrung

Dem APB kann keinerlei schlüssiger Bedarfsnachweis für die Südumfahrung und insbesondere für eine weitere Zunahme des MIV im Leimental entnommen werden. Das APB verkennt beispielsweise den Umstand, dass der MIV im Leimental sich in jüngster Zeit eher rückläufig entwickelt.

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

- die Auswirkungen der neuen Autobahnbrücke bei Rheinfeldern;
- 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 die Südumfahrung ins APB aufzunehmen, noch dazu als Projekt von nationaler Bedeutung, ist daher in keiner Weise bedarfsgerecht.

7 Schlussfolgerungen

Wir kommen zusammenfassend zu Schluss, dass der Entwurf APB die an ein Agglomerationsprogramm gestellten Anforderungen in keiner Weise erfüllt:

- Das APB verharrt in einer statischen Auflistung von Einzelprojekten; eine echte Koordination dieser Projekte findet nicht statt.
- Die 'Flughöhe' ist nicht einheitlich; unterschiedliche Räume werden unterschiedlich und in unterschiedlicher Bearbeitungstiefe behandelt.
- Den Beurteilungsindikatoren fehlt der quantitative Ansatz.
- Die zur Projektbewertung vorgenommene Gewichtung der Indikatoren ist unklar.
- Die Koordination mit der Raumplanung, und namentlich mit der Siedlungsentwicklung und der kantonalen Richtplanung, wird nicht wahrgenommen.
- Das Verhältnis MIV zu ÖV ist zugunsten des MIV unausgeglichen. Innovative, gar visionäre Ansätze, sucht man vergebens.
- Die Auswirkungen der im APB enthaltenen Projekte und Vorhaben auf die Umwelt sind ungenügend resp. gar nicht dargestellt.
- Die Einstufung der Südumfahrung als national bedeutsam ist weder transparent noch plausibel und stellt eine klare Kompetenzüberschreitung der hier tätigen Planungsinstanzen dar.
- Die Aufnahme der Südumfahrung ins APB missachtet den demokratischen Entscheidungsprozess und präjudiziert diesen in unzulässiger Weise.

8 Anträge

Aufgrund unserer Erwägungen unterbreiten wir Ihnen folgende Anträge:

1. Das APB ist im Sinne unserer Erwägungen und Schlussfolgerungen grundlegend zu überarbeiten und nachzubessern.
2. Die Südumfahrung ist kartografisch und verbal aus dem APB zu streichen.
3. Das Gesuch des Regierungsrates an den Bund vom Januar 2004, sowie die diesbezügliche Stellungnahme vom 22. November 2005 zum Sachplan Verkehr des Bundes, die Südumfahrung in das Grundnetz der Schweizerischen Bundesstrassen aufzunehmen, sind umgehend und ersatzlos zurück zu ziehen. Zumindest sind sie 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.
4. Als Grundlage für einen fundierten Entscheid über die allfällige Aufnahme der Südumfahrung ins APB ist eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung vorzulegen, und zwar vorgängig jeden Entscheides.
5. Insbesondere für das Leimental, aber auch für den elsässischen Raum (aus welchem ein Grossteil des MIV im Leimental stammt) sind umfassende Programme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu entwickeln.

Freundliche Grüsse

IG Südumfahrung NEIN

für den Vorstand:

Matthias Zoller, Präsident
Landrat CVP, Therwil

Jacqueline Halder, Vicepräsidentin
Landrätin SP, Allschwil

Kopie:

- Bundesamt für Strassen, Worblentalstr. 68, Ittigen, 3003 Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung, Kochergasse 10, 3003 Bern
- Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Papiermühlestr. 172, Ittigen, 3003 Bern
- Bundesamt für Landwirtschaft, Mattenhofstr. 5, 3003 Bern