



Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz
Uferstrasse 10
4414 Füllinsdorf
sektionBSBL@tcs.ch
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron
Tel.: + 41 61 906 66 11
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Bau- und Umweltschutzdirektion
Herr Isaac Reber
Regierungsrat
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

9. Juni 2022

Stellungnahme „Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) Anpassung 2021“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber
Sehr geehrte Damen und Herren

Der TCS beider Basel bedankt sich für die Möglichkeit, in Form einer Stellungnahme seine Schwerpunkte und Anliegen zur Anpassung des Kantonalen Richtplans zum Ausdruck bringen zu können.

Im Folgenden finden Sie unsere Anmerkungen zu ausgewählten Themenschwerpunkten zum Entwurf der Richtplananpassung 2021.

I. Grundsätzliche Bemerkungen zur Richtplananpassung 2021

Mit dem Entwurf der Landratsvorlage werden ein neues Objektblatt zur Wasserkraft erstellt und sechs verschiedene Objektblätter sowie die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur angepasst. Weiter werden einige vorhabenbezogene Anpassungen in den Objektblättern V 2.1, V 2.2 und V 2.3 vorgenommen, so dass diese Projekte keine Verzögerungen erleiden. Dies begrüsst der TCS beider Basel. Dennoch sollte die Gesamtrevision Verkehr und Mobilität möglichst rasch erfolgen, resp. eine übergeordnete Mobilitätsstrategie für den Kanton Basel-Landschaft dringlichst erarbeitet werden. Dies ist im Hinblick auf die vielen Herausforderungen und Kapazitätsengpässe, aber auch im Hinblick auf das sich verändernde Mobilitätsverhalten – namentlich die Elektrifizierung und der Anstieg der individuellen Mobilität – dringlichst geboten. Der TCS beider Basel fokussiert sich in seiner Stellungnahme auf Objektblätter mit Auswirkungen auf den Verkehr. Weiter regt der TCS beider Basel an dieser Stelle an, die Zusammenarbeit mit Bundesbern zu intensivieren. Gerade der Korridor Delsberg – Basel benötigt eine klare kantonale Haltung und ein starkes Auftreten in Bern. Die aktuelle Korridorstudie muss daher dringlichst vorangetrieben werden, um das Laufental und die N18 zu entlasten. Die Weiterentwicklung unserer staugeplagten Region krankt an vielen Stellen an den überschneidenden Zuständigkeitsbereichen Bund – Kanton, die zu viel Zeit kosten.

Wertvolle Zeit, die alle Verkehrsteilnehmenden inklusive dem Transitverkehr aufbringen müssen und die zuweilen volkswirtschaftliche Konsequenzen und Einbussen bei der Lebensqualität nach sich zieht.

II. Bemerkungen zu ausgewählten Objektblättern und Anpassungen der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Objektblatt V 2.1

Daher ist die Festsetzung der Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (sog. Rheintunnel) zu begrüßen. An dieser Stelle ein Appell: Der Bund treibt diese Kapazitätserweiterung voran. Dies auch aufgrund der strategischen Bedeutung für die Gesamtschweiz als Nord-Süd-Transitachse. Aber: Diese Umsetzungsbestrebungen sind nicht sakrosankt. Vielmehr braucht es immer wieder Signale der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, diesen Kapazitätsausbau zu befürworten. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist auch auf die Zustimmung in den Kantonen angewiesen, sei es eine politische oder gesellschaftliche Zustimmung. Hier muss der Kanton Basel-Landschaft seine Fürsprache intensivieren. Die Region braucht den Ausbau der Hochleistungsstrassen, dieser Druck muss bis nach Bern weitergegeben werden. Dabei darf die politische Haltung keine Rolle spielen. Die Entlastung muss zugunsten der Bevölkerung und dem funktionalen Umland zwingend in nächster Zeit realisiert werden.

Dasselbe gilt für die Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau – Augst. Der Kanton Basel-Landschaft und die Standortgemeinden müssen sich im Prozess um die Dossierentwicklung beim ASTRA intensiv und vehement einbringen.

Die Festschreibung der Erweiterung der Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd, die in einer Vertiefungsstudie in Auftrag von Kanton und Gemeinde untersucht wurde, begrüsst der TCS beider Basel sehr. Das Arbeits- und Gewerbegebiet Kägen soll einen Direktanschluss erhalten. Die Bruggstrasse in Reinach ist tagtäglich überlastet und hat als Hauptverkehrsachse Sammel- und Transitfunktion. Um die Sicherstellung des Gewerbebestands zu sichern und den Verkehr von den daran anschliessenden Wohnquartieren fernzuhalten, würde diese Lösung grosse Entlastung bringen. Daher soll der Kanton die «vertiefte» Abstimmung mit dem ASTRA und die nächsten Schritte zeitnah in die Wege leiten.

Objektblatt V 2.2

Im Laufental sind die Festsetzungen der Verbindungsstrasse Stangenmatt, die neue Birsbrücke Süd und die Verlegung der Naubrücke im Kantonalen Richtplan zu begrüßen. Insbesondere die neue Birsbrücke Laufen dient zur Entflechtung und soll für alle Verkehrsmittel Vorteile bringen.

Am Knoten Angenstein/Aesch muss die ständige Überlastung schnellstmöglich behoben werden. Dies auch aus Gründen der Verkehrssicherheit. Der Muggenbergtunnel mag zwar als gesetzt erscheinen, realisiert wurde er jedoch noch nicht. Mit der zukünftigen Ausgestaltung als Kantonsstrasse Grellingen – Aesch wird eine wichtige Redundanz zur in den Tunnel verlegten N18 geschaffen. Diese vorausschauende Planung begrüsst der TCS beider Basel ausdrücklich. Allerdings muss der Muggenbergtunnel zunächst realisiert werden, was wahrlich prioritär voranzutreiben ist. Vorher kann keine Entflechtung von Hochleistungsstrassennetz und sekundärem Netz erfolgen.

Der TCS beider Basel begrüsst den Projektfortschritt Zubringer Bachgraben. Die Festsetzung in Objektblatt V 2.2 ist daher korrekt. Der Landrat hat im Februar dieses Jahres den Projektierungskredit gesprochen. Nun soll eine Lösung in Bezug auf die Rue de Bâle gefunden werden. An dieser Stelle soll nicht nochmals auf die regionale Bedeutung des Arbeitsgebiets Bachgraben hingewiesen, allerdings auf die Festschreibung im Agglomerationsprogramm 4. Generation im A-Horizont verwiesen werden, die bei einer verspäteten oder ausbleibenden Realisierung einen Malus für die gesamte Region nach sich ziehen könnte. Ein schnelles Handeln, auch im Hinblick auf kommendes teil- oder

vollautomatisiertes Fahren, ist deshalb von allen Seiten geboten. Die Schaffung des neuen Kantonsstrassenabschnitts Grabenring – Hegenheimermattweg – Kreuzstrasse – ZUBA ist daher notwendig.

Noch ein Wort zum Zubringer Dornach/Aesch:

Hier muss der Kanton Basel-Landschaft den Kanton Solothurn in die Pflicht nehmen. Da bei neuen Wohnquartieren auch immer ein Mehrverkehr für die gesamte Region entsteht – trotz vorgeschriebenem Modalsplit oder verkehrsarmem Nutzungsmix – braucht es eine regionale Lösung. Eine gewünschte nachhaltige Verkehrsverlagerung und -verdrängung würde nur auf Kosten der Baselbieter Gemeinden erfolgen. Daher ist kein Ausbau der Infrastruktur keine Option und die Verhandlungen müssen mit Nachdruck geführt werden. Es geht zu Lasten einer breiten Bevölkerung, sollte sich nicht bald eine Lösung abzeichnen.

Objektblatt V 2.3

Tram Bachgraben

Die Absichtserklärung vom Januar 2021 durch den Kanton Basel-Stadt und den Kanton Basel-Landschaft überstellt die Zuständigkeit fürs Bachgrabtram in den Kompetenzbereich des Kantons Basel-Stadt. Der Projektstand wird nun als Zwischenergebnis im KRIP eingestuft. Der TCS beider Basel spricht sich erneut gegen die Erschliessung des Bachgraben Gebietes mittels einer neuen Tramlinie aus. Geeigneter wären Mehrfachgelenkbusse oder Tram Lights, die nahezu die gleiche Kapazität an Personen transportieren können. Auch im Hinblick auf autonome Fahrzeugsysteme, wird es einen Wandel in der Mobilität geben. Ein Tram wäre dann, im Hinblick auf die lange Realisierungszeit bis 2040, nicht mehr zeitgemäss.

Objektblatt V 3.1

Der Touring Club Schweiz unterstützt das Veloweggesetz, welches von der Stimmbevölkerung 2018 angenommen wurde. Die Kantone sind dabei angehalten, eine sinnvolle und regional kompatible Umsetzung in die Wege zu leiten. Der TCS beider Basel begrüsst die Triage in Basisnetz, Haupttrouten und Velovorzugsrouten. Auch die erneute Prüfung einer Velohochbahn, würde der TCS beider Basel befürworten.

Zentral ist beim Ausbau des Radroutennetz, dass keine Verkehrsfläche verringert wird. Mischverkehr ist unbedingt zu vermeiden, es soll eine Entflechtung, keine Verflechtung von Verkehrsträgern erfolgen. Dies dient weder der Verkehrssicherheit noch der Multimodalität. Einzelne Abschnitte, die im Rahmen der Richtplananpassung vorgeschlagen werden, fallen jedoch darunter. Diese kann der TCS beider Basel nicht gutheissen. Die Bau- und Umweltschutzdirektion ist dazu angehalten, die Radrouten so zu planen, dass keine Verkehrsfläche reduziert wird.

Die geplante Verbindung der Radroute via Reinach – Aesch verläuft mitten durchs Gewerbegebiet Kägen. Von einer solchen Lösung ist abzusehen. Dies auch aufgrund der angesiedelten Logistik- und Handelsfirmen und dem resultierenden Schwerverkehr. Eine birsrechtsufrige Lösung – in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn – wäre hier zu favorisieren. Die Hierarchisierung mit der nächsten Richtplananpassung wird dann für den Ausbau des Radroutennetzes entscheidend sein.

III. Gesamtwürdigung der Richtplananpassungen

Bei den Anpassungen 2021 in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur handelt es sich um punktuelle Anpassungen. Was noch fehlt ist eine übergeordnete, kantonale Verkehrsplanung. Die minimalen Eingriffe zur Engpassbeseitigung gleichen einer Pflästerli-Lösung, die nicht zukunftsfähig ist. Der Kanton Basel-Landschaft muss, sollte er seine Standortattraktivität und wichtigsten wirtschaftlichen Schlüssel- und Entwicklungsareale behalten wollen, die Kapazitäten massgeblich erhöhen. Der Status Quo mit Dauerstau und täglichen Verkehrschaos hat ausgedient. Dies wurde in der letzten Abstimmung 2020 zur Erweiterung des Hochleistungsstrassennetzes deutlich, bei dem sich die Baselbieter Bevölkerung mit über 60% für einen Ausbau der Kapazitäten ausgesprochen hatte.

Im Hinblick auf die Trends in der Mobilität, namentlich automatisiertem Fahren aber auch den Trend zur Individualmobilität, wird sich die Belastung der Verkehrsinfrastruktur nochmals erhöhen. Der technische Fortschritt wird eine geringere Umweltbelastung aber dadurch auch mehr Nachfrage nach Mobilität zur Folge haben. Bei der Entwicklung der kantonalen Mobilitätsstrategie müssen diese Einflüsse unbedingt bedacht werden. Der TCS ist stets Ansprechpartner für Statistiken, für Forschung & Entwicklung im Bereich der Mobilität und zukünftige Fortbewegungsmittel. Ein Einbezug von Fachverbänden in die Entwicklung einer umfassenden Mobilitätsstrategie wäre daher empfehlenswert.

Viele neuralgische Verkehrspunkte der Region obliegen der Zusammenarbeit von Bund und Kanton. Im Ringen um Ausbau und Entwicklung, müssen die Kantone – und zwar Basel-Stadt und Basel-Landschaft – sich intensiv für die richtplanrelevanten Belange einsetzen. Alle 26 Kantone priorisieren ihre eigenen Vorhaben. Der Standort und somit auch die gegebene Standortattraktivität der hiesigen Region sind gute Argumente, um beim Bund für zeitnahe Realisierungshorizonte zu votieren. Dieser Vorteil muss künftig bei den Bauprojekten und Ausbausritten besser genutzt werden. Zögerliche Haltungen, widersprüchliche Signale bewirken das Gegenteil. Die Region muss in Bundesbern stärkere Interessensvertretung finden, um auch voran zu kommen. Unterstützung & Weiterentwicklung kommen nicht von allein. Der kantonale Richtplan ist ein gutes Mittel, um mit dem Bund in Dialog zu treten und die Zusammenarbeit, z.B. auch durch eine klare Mobilitätsstrategie, zu intensivieren.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme zur «KRIP Anpassung 2021».

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: birgit.kron@tcs.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
TCS beider Basel



Lukas Ott
Geschäftsführer



Birgit Kron
Leiterin Politik