



Liestal, 18.12.2015/BUD/IFB/ta

Landratssitzung vom **14. Januar 2016**; Traktandum **45**

Vorstoss Nr. **2015/399 - Motion**

Titel: **ELBA-Umbau vor den Landrat**

1. Antrag

- Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen
X Vorstoss ablehnen
 Motion als Postulat entgegennehmen
 Motion als Postulat entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

2. Begründung

Der Landrat hat am 4. Juni 2015 die Stossrichtung Ausbau zur Weiterverfolgung beschlossen. Gegen den Beschluss über den kantonalen Richtplan sowie die finanziellen Mittel für die Weiterentwicklung der vorgesehenen Massnahmen wurde an der Abstimmung vom 8. November 2015 das Referendum angenommen. In der Debatte zur Stossrichtung Ausbau standen zwei Themen im Vordergrund: Die Finanzierung der Massnahmen aufgrund der aktuell schwierigen finanziellen Lage im Kanton sowie der Ausbau von grossen Strasseninfrastrukturen – im konkreten Fall der stadtnahen Tangente. Die Stossrichtung Umbau war in der Debatte nur am Rande ein Thema. Somit lässt sich aus der Volksabstimmung nicht automatisch folgern, dass nun die Stossrichtung Umbau weiterverfolgt wird.

Für die nächsten 30 Jahre ergeben sich je Jahrzehnt die untenstehenden Kosten mit der Stossrichtung Umbau. Zur Information ist der jeweilige Anteil der gemeinsamen Massnahmen an der Stossrichtung Umbau angegeben und zum Vergleich die Kosten der Stossrichtung Ausbau.

	2016 – 2025 <i>Mio.</i>	2026 – 2035 <i>Mio.</i>	2036 – 2045 <i>Mio.</i>	Total (2016 – 2045)
Umbau	270	400	120	790
davon „Gemeinsames“	170	230	0	400

<i>Ausbau</i>	210	710	890	1'810
---------------	-----	-----	-----	-------

Es zeigt sich, dass in den nächsten zehn Jahren mit der Stossrichtung Umbau deutlich höhere Kosten zu erwarten sind als mit der Stossrichtung Ausbau. Der Kritikpunkt aus der Abstimmungsdebatte, dass die Massnahmen für den Kanton finanziell nicht zu stemmen sind, kann auch für die Stossrichtung Umbau nicht entschärft werden.

Im Rahmen der Vernehmlassung von 2014 wurde die Stossrichtung «Umbau» u.a. vom Kanton Basel-Stadt, von der SP, den Grünen, der GLP (mit gewissen Bedenken zur Umsetzbarkeit der Stadtstrassen), von Fussverkehr Region Basel, von Pro Velo, Pro Natura und vom WWF unterstützt. Im Gegenzug haben mehrere Gemeinden, Parteien (u.a. FDP und SVP) sowie Wirtschafts- und Strassenverkehrsverbände diese Stossrichtung explizit abgelehnt. Positiv geäussert haben sich damals auch die Gemeinden Münchenstein und Oberwil, wobei sie eine Lösung Ausbau nicht explizit ausschlossen. Die damalige Unterstützung der Stossrichtung Umbau war somit insbesondere unter den Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft gering.

Seit der Testplanung im Jahr 2012 wurde inhaltlich an der Stossrichtung Umbau von verschiedener

Seite bezweifelt, dass die Strategie der städtischen Hauptstrassen umsetzbar sei. Aus diesem Grund wurde im Nachgang zur Testplanung die Machbarkeit dieser Stossrichtung genauer geprüft. Stein des Anstosses war die Befürchtung, dass für den Umbau der Hauptverkehrsstrassen viele Gebäude abgerissen werden müssten. Gemäss den vorgenommenen Zusatzabklärungen würde im Untersuchungsraum der für den Verkehr notwendige Raumbedarf (Minimalquerschnitt) mit maximal vier Gebäuden (Gewerbegebiete) im Konflikt stehen und zwischen 50 und 100 private Parzellen tangieren. Die grosse Bandbreite rührt daher, dass die Erweiterungen des Strassenraums ein- oder beidseitig erfolgen würden und dabei die betroffenen Parzellen um den Faktor 2 variieren können. Die Gesamtlänge der vorgesehenen städtischen Hauptstrassen beträgt rund 60 km, womit sich die Konflikte quantitativ in einem Rahmen bewegen, welcher bei Strassenbauprojekten für gewöhnlich anzutreffen ist. Da die Umsetzung der Querschnitte etappiert erfolgen kann, ist die Frage der Umsetzbarkeit zusätzlich entschärft.

Für das Realisieren des Wunschquerschnitts des Strassenraums ist die angrenzende Siedlung der Auslöser und nicht primär die Strasse. Entscheidend sind dabei die Siedlungstypologie und deren Sanierungszyklus. Die Umsetzung des Wunschquerschnitts hat neben dem Schaffen von einem urbaneren, attraktiven Strassenraum auch das Ziel, die Verdichtung entlang der städtischen Hauptverkehrsstrassen zu ermöglichen (Anreiz für die Grundeigentümer) und die Siedlung hinter der ersten Häuserzeile entlang den Hauptverkehrsstrassen vor Schallimmissionen zu schützen.

Auch wenn aus planerischer und technischer Sicht die Strategie der städtischen Hauptstrassen grundsätzlich umsetzbar ist, bedarf es hierfür bei den zuständigen Behörden und Planungsträgern den notwendigen Willen für diese Umgestaltung der Strassenräume. In den Diskussionen der politischen Projektsteuerung, den Rückmeldungen der Gemeinden in der Vernehmlassung sowie der politischen Debatte im Zusammenhang mit der Landratsvorlage ELBA ist dieser Gestaltungswille (oder –wunsch) nur sehr beschränkt auszumachen und Mehrheiten wären wohl nur sehr schwer oder in Einzelfällen zu erreichen.

Schliesslich haben die Diskussionen im Vorfeld der Abstimmung zu ELBA ebenfalls gezeigt, dass es schwierig ist, komplexe Landratsvorlagen mit einer Vielzahl an Massnahmen der Bevölkerung zu vermitteln, auch wenn dies vom Inhalt her und im Sinne einer gesamtverkehrlichen Betrachtung zweckmässig wäre. Aus diesem Grund ist beabsichtigt, in Zukunft mit einzelnen Landratsvorlagen die Entscheide über die Weiterverfolgung und Finanzierung der Massnahmen fällen zu lassen. Mit einem Entscheid über die Stossrichtung Umbau würde wieder ein Gesamtpaket mit vielen Massnahmen zum Entscheid unterbreitet und die Gefahr ist gross, dass dieses Paket in der Öffentlichkeit nicht verstanden würde.

Diese Erwägungen lassen den Schluss nahe legen, dass die Chancen für eine Ablehnung der Stossrichtung Umbau an der Urne verhältnismässig gross sind. Damit würde nur viel diskutiert und Zeit verloren, jedoch keine neuen Erkenntnisse gewonnen und auch keine Planungssicherheit geschaffen.

Fazit: Die Motion ist abzulehnen, weil:

- Die Ablehnung der Landratsbeschlüsse über den Verpflichtungskredit für Projektierung und Planung und die richtplanerische Festlegung in der Abstimmung vom 8. November 2015 vom Regierungsrat vornehmlich als finanzpolitisches Signal zu werten und nicht als Ablehnung des Gesamtkonzeptes Ausbau zu interpretieren ist.
- Die Kosten der Stossrichtung Umbau in den ersten zehn Jahren höher sind als mit der Stossrichtung Ausbau. Damit ist die Machbarkeit der Stossrichtung Umbau mit den aktuellen, finanziellen Rahmenbedingungen eher weniger gegeben als mit der Stossrichtung Ausbau.
- Die Stossrichtung Umbau aus inhaltlichen Gründen in der Vernehmlassung 2014 mehrheitlich abgelehnt wurde und damit gegen einen Beschluss zum Umbau starker Widerstand zu erwarten ist.
- Die Bereitschaft für die Umsetzung der Stossrichtung Umbau bei den Gemeinden, als wichtigste Partner des Kantons Basel-Landschaft, beim Regierungsrat und beim Landrat nach heutigem Kenntnisstand gering ist. Für die etappierte Umsetzung der städtischen Hauptstrassen bedarf es jedoch einer breiten Unterstützung, insbesondere von den Gemeinden.
- Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Massnahmenpakets Umbau dieses, analog wie bei der Stossrichtung Ausbau, der Öffentlichkeit nur äusserst schwer zu vermitteln ist.