



Ihre Vernehmlassungseinladung

17. Februar 2022

Vernehmlassungsfrist bis

31. Mai 2022

Datum / Unser Zeichen

31. Mai 2022 / SUJ/RIM/RIP

SVP Baselland Geschäftsstelle 4410 Liestal

Per E-Mail

Bau- und Umweltschutzdirektion

Amt für Raumplanung

Kreuzbodenweg 2

4410 Liestal

raumplanung@bl.ch

VERNEHMLASSUNGSANTWORT

KANTONALER RICHTPLAN BASEL-LANDSCHAFT (KRIP); ANPASSUNG 2021

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns die rubrizierte Vernehmlassungsvorlage zur Stellungnahme zukommen lassen. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, unsere Ansichten und Vorschläge einbringen zu können.

Zusammenfassung der Vernehmlassungsvorlage

Mit der entworfenen Vorlage soll der kantonale Richtplan (KRIP) teilweise angepasst und teilweise fortgeschrieben werden. Die zur Anpassung vorgeschlagenen Objektblätter weisen dabei keine thematische Verwandtschaft auf, mit Ausnahme des Umstandes, dass sie eben im Richtplan behandelt werden. Neu geschaffen werden soll das Objektblatt VE 2.5, «Wasserkraft», in welchem entsprechende Standorte festgelegt werden sollen.

Gegenstand der Vorlage bilden folgende Teile des KRIP:

- Fruchtfolgeflächen, Objektblatt L2.2; Aktualisierung der Flächen und z.T. Neuformulierungen aufgrund übergeordneten Rechts.
- Wildtierkorridore, Objektblatt L3.4; Überprüfung und Festsetzung von weiteren Korridoren von regionaler Bedeutung.
- Übergeordnete Projekte, V2.1 / Kantonsstrassenetz, V2.2 / Schienennetz, V2.3; vorhabenbezogene Anpassungen.
- Radrouten, V3.1; Optimierungspotenziale bei Radrouten mit Lageoptimierungen und lokalen Ergänzungen.
- Grundwasser, VE1.1; Eintrag von regional bedeutenden Grund- und Quellwasserfassungen.
- Wasserkraft, VE2.5; Festsetzung von Standorten.

Position der SVP Baselland

Grundsätzliches zur Richtplananpassung

Im Besonderen begrüsst unsere Partei die «vorhabenbezogenen Anpassungen» hinsichtlich einiger wichtiger Verkehrsprojekte, damit die ungelösten Verkehrskapazitätsthemen in unserem Kanton (bzw. immerhin ein Teil davon) operativ zügig angegangen werden können. Indessen vermag dies nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die in Vorbereitung befindliche Gesamtrevision der Objekte Verkehr und Mobilität volkswirtschaftlich gesehen dringend Not tut und von Regierung und Verwaltung aus unserer Sicht prioritär und mit Hochdruck bearbeitet werden soll. Notabene reden wir an dieser Stelle von einer Gesamtkonzeption und von Festsetzungen auf strategischer Richtplanebene. Bis dann daraus konkrete Projekte und deren Umsetzung entstehen, werden (leider) noch Jahre ins Land ziehen.

Richtplananpassungen werden in unserem Kanton in letzter Zeit im Zwei- bis Dreijahresrhythmus anberaumt. Selbstverständlich sollen diese auf den Weg gebracht werden, wenn dies neuere Entwicklungen gebieten, wie dies auch Art. 9 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vorsieht. Indessen ist im Auge zu behalten, dass die Richtplanung auf einer strategischen Ebene, im Scharnierbereich zwischen räumlichen Konzepten des Bundes, dem Kanton und Vorgaben an die Gemeinden stattfinden. In diesem Zusammenhang ist, wie dies Bund und Kanton von den Gemeinden verlangen, auch der Aspekt der Planbeständigkeit zu berücksichtigen. Aus unserer Warte **wäre eine Langfristplanung wünschenswert**, welche den Umgang mit dem KRIP in den kommenden Jahren aufzeigt: Wann erfolgt eine generelle Überprüfung (wie in anderen Kantonen, z.B. Aargau, im 10-Jahresrhythmus?), welche Themen werden wann generell überholt? Dass daneben Einzelanpassungen aufgrund neuer Entwicklungen erforderlich sind, ist absolut nicht zu beanstanden. So auch nicht, dass die aktuell vorliegende Vorlage verschiedene, thematisch nicht verwandte Anpassungen enthält. Aber der Aufwand für die Staatsebenen, Parteien und weitere Kreise könnte im Übrigen konzentriert werden.

Zu erwähnen ist sodann ein grundsätzlicher, dogmatischer Aspekt: Nach Art. 6 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) enthält der (Richtplan)-Text «Anweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf Raum, Zeit und Organisation sowie Angaben zu den planerischen und finanziellen Mitteln». Nicht erst bei der Betrachtung der aktuellen Anpassungsvorlage können wir uns des Eindrucks nicht erwehren, dass der KRIP zum Teil dazu verwendet wird, Regelungen zu treffen, die **eigentlich auf dem Wege der Gesetzgebung erlassen werden müssten**. Wir rufen dazu auf, die staatsrechtlich vorgesehene Dogmatik (Grundsätze, Rechte und Pflichten werden in Gesetzen geregelt, während der Richtplan räumliche Abstimmungen vornimmt) zu beachten. Zwar erlässt die Legislative in unserem Kanton sowohl Gesetze als auch den KRIP, die Verfahren sind indessen nicht identisch (zum Beispiel bzgl. fakultativen und obligatorischen Referenden). Gesagtes betrifft auch das Verhältnis von Kanton und Gemeinden, als Beispiel sei die dogmatisch grenzwertige Festlegung der Definition von Grund- oder Quellwasserfassungen von regionaler Bedeutung in den Planungsgrundsätzen zu VE 1.1 genannt, aber auch die Planungsanweisungen zum neuen Thema «Wasserkraft», VE 2.5. Zu erwähnen bleibt, dass der Regierungsrat die Thematik der FFF-Kompensationen hingegen dogmatisch absolut korrekt abwickeln möchte, was auch geboten ist, können doch aus dem KRIP keine direkten Verpflichtungen für Private resultieren.

Insgesamt **stimmt die SVP Baselland der aktuellen Anpassungsvorlage des KRIP mit nachfolgend genannten Änderungsvorschlägen zu.**

Bemerkungen zu den einzelnen Anpassungen

Fruchtfolgeflächen (Objektblatt L 2.2)

Die SVP Baselland erachtet die getroffene Lösung bzw. die entsprechenden Anpassungen als wohldurchdachte und vernünftige Vorgehensweise. Insbesondere die «freiwillige» Kompensationsverpflichtung (obschon die entsprechenden Bundesvorgaben gemäss Sachplan eingehalten werden) erachtet unsere Partei als richtig und wichtig. Damit auch Private verpflichtet werden können, ist die entsprechende gesetzliche Grundlage unseres Erachtens rasch anhand zu nehmen.

In vorliegendem Zusammenhang sei erwähnt, dass die strategische und faktische Sicherung des besten Landwirtschaftslandes in Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg unerwarteterweise an Bedeutung gewonnen hat. Unser Kanton handelt auch vor diesem Hintergrund richtig, wenn er weiter geht, als der Bund dies von ihm verlangt.

Wildtierkorridore (Objektblatt L 3.4)

Wir anerkennen die grundsätzliche Bedeutung der Wildtierkorridore und sind der Auffassung, dass diesbezüglich die Situation weiter verbessert werden soll. Indessen wird bei den (im Rahmen der aktuellen KRIP-Anpassung noch unverbindlich erwähnten) Massnahmen die Verhältnismässigkeit zu beachten sein. Beispielhaft sei erwähnt, dass der Nutzen von Wildwarnanlagen gut überprüft werden muss, bevor die entsprechenden Mittel ausgegeben werden (namentlich: geht mit den Anlagen, s. Testanlage Ziefen-Bretzwil/Seewen, allenfalls eine «Abstumpfung» der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einher?).

Sodann erachten wir Bst. b der Planungsgrundsätze als zu weitgehend, wird doch dort die an sich gebotene Interessenabwägung in unzulässiger (da nicht im Gesetz geregelter) Weise vorweggenommen, und richtet sich der Planungsgrundsatz de facto auch an (private) Betreiber von Infrastrukturanlagen und damit Antragsteller für entsprechende Nutzungsplanungen für Spezialzonen, was er staatsrechtlich gesehen nicht darf. Zu erwähnen bleibt, dass sich unsere Kritik und unser nachfolgender Änderungsantrag nicht nur auf die gemäss Vorlage hinzuzufügende Klammerbemerkung bezieht, sondern auf den ganzen Bst. b.

Änderungsantrag: Der Planungsgrundsatz Bst. b von L 3.4 sei in Gänze zu streichen oder aber so auszuformulieren, dass die Interessenabwägung nicht determinierend vorweggenommen wird.

Übergeordnete Projekte (Objektblatt V 2.1)

Die richtplanerische «Heraufstufung» der drei Projekte «Engpassbeseitigung A2, Rheintunnel», «Engpassbeseitigung A2, Hagnau-Augst» und «Erweiterung Ausfahrt Reinach Süd, Direktanschluss Kägen» begrüssen wir, obgleich zu erwähnen ist, dass diese auf den ersten Blick lediglich formalen Charakter haben, sind doch diesbezüglich Projektierungswille und -tempo des ASTRA massgeblich. Letzteres kann mit geeig-

neten politischen Aktivitäten der nordwestschweizer Kantone gefördert werden. Insofern haben die Richtplanheraufstufungen auch die Bedeutung von wichtigen politischen Zeichen.

Etwas rätselhaft erscheint uns, weshalb die (bislang so bezeichneten) Kapazitätserweiterungen auf der Nationalstrasse A2 mit der vorliegenden Richtplananpassung neu «Engpassbeseitigungen» genannt werden sollen, geht es doch dabei um nichts anderes als um den dringend notwendigen Ausbau der entsprechenden Kapazitäten. Unseres Erachtens ist es nicht notwendig, die terminologische «Milch» derart herunterzugeben und sich grünpolitischer Formulierungen anzubiedern, wengleich das ASTRA genau selbiges tut.

Darüber hinaus, und in vorstehendem Zusammenhang, regen wir dringlich an, auch dem Muggenberg-tunnel der A18 eine Heraufstufung im Richtplan zukommen zu lassen, mindestens indem das Projekt als «mittelfristig zu realisieren» (statt mittel- bis langfristig) bezeichnet wird. Der Bedarf ist ausgewiesen, und der verteil- und föderalismuspolitisch begründeten Zurückhaltung des Bundes ist u.a. mit einer klaren Haltung des Kantons zu begegnen.

Generell erachten wir die Implementierung einer geeigneten Mobilitätsstrategie in den KRIP, mithin die **Gesamtrevision der Objektblätter zu Verkehr und Mobilität, als vordringlich**. Denn auch Corona vermochte lediglich kurzzeitig darüber hinwegzutäuschen, dass unsere Strasseninfrastruktur an vielen Stellen überlastet ist, was tagtäglich volkswirtschaftlich teure Staustunden zur Folge hat. Ein realistischer Blick auf die Dinge zeigt, dass die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr nur teilweise zu gelingen vermag und grossteils durch die Bevölkerungsentwicklung wieder kompensiert wird. **Die Verkehrsinfrastruktur in unserem Kanton darf, auch mit Blick auf benachbarte Kantone, nicht zu einem eigentlichen Standortnachteil werden.** Eine stringente Strategie und deren zügige Umsetzung sind verlangt.

Änderungsantrag: Bezeichnung des Termins beim Projekt «Muggenbergtunnel» als mittelfristig (statt mittel- bis langfristig).

Kantonsstrassennetz (Objektblatt V 2.2)

Auch hinsichtlich des Kantonsstrassennetzes gilt das oben zur Mobilitätsstrategie und deren Umsetzung Gesagte nachdrücklich. Die SVP Baselland begrüsst denn die vorgeschlagenen Anpassungen (Heraufstufungen und Neuaufnahmen) allesamt ausdrücklich.

Darüber hinaus soll indessen auch eine Überprüfung der vom Kanton an die Gemeinden abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte erfolgen, spätestens mit der Gesamtüberarbeitung der Themen Verkehr und Mobilität. Die entsprechenden Abschnitte sind teilweise schon lange im KRIP enthalten. Die entsprechenden «Geschenke» indessen werden die Gemeinden grossteils nicht annehmen wollen, so wird dies schlechterdings nicht funktionieren. Zu beachten ist auch, dass «wenig befahren» nicht bedeutet, dass die Strassenabschnitte ohne strategische Bedeutung sind. Denn gerade Querverbindungen zwischen den Tälern vermögen die zunehmend verkehrsbelasteten (und teils -überlasteten) Talachsen zu entlasten. Die

zwangsweise Übergabe an die Gemeinden wird unweigerlich zu Schliessungen solcher Strassenabschnitte und damit zu noch stärkerer Verkehrsbelastung bereits «rot» aufscheinender Kantonsstrassen führen.

Änderungsantrag: Überprüfung der unter «Abtretungen an die Gemeinden» aufgeführten Kantonsstrassenabschnitte vor oben genanntem Hintergrund.

Schiennetz (Objektblatt V 2.3)

Wir begrüßen die Weiterentwicklung des Tramnetzes grundsätzlich.

Im Zuge der Vernehmlassung zum 9. GLA ÖV 2022-2025 haben wir uns zum Thema von Mobilitätsinnovationen wie folgt geäußert: «(Es) fehlt dem 9. GLA unseres Erachtens (...) der Wind der Innovationen, welcher mit einer schrittweisen Einführung von Bussen mit erneuerbaren Antriebsformen erst als laue Brise daherkommt. Schon für die kommende Periode hätte man sich gewünscht, dass der Blick auch auf neuere Verkehrsformen wie Peoplemover usw. gelegt wird. Ganz zu schweigen von der 3. Dimension: Als kostengünstigere Alternative zum aus Platzgründen notwendigen «Versenken» von Verkehrsführungen in den Untergrund können auch sog. Stadtseilbahnen durchaus taugen, wie Beispiele aus Städten vornehmlich in Nordafrika und Südamerika zeigen.» Heute, zwei Jahre später, ist zu konstatieren, dass rund um innovative Verkehrsträger in unserem Kanton immer noch ein laues Lüftchen herrscht – auch die Objektblätter des KRIP bewegen sich leider nicht im Wind. Es bleibt zu hoffen, dass die in Arbeit befindliche Gesamtüberarbeitung der Richtplanthemen Verkehr und Mobilität diesbezüglich zu einer Wetteränderung führt.

Bei den kantonalen Radrouten werden, im Gegensatz zu allen übrigen Verkehrsinfrastrukturen, im Zuge der aktuellen Vorlage in dogmatisch artentrückter Weise sogleich alle Anpassungen beantragt, nicht nur – wie beim übrigen Verkehr – die dringendsten. Dass insoweit diese Verkehrsinfrastruktur politisch priorisiert wird, vermag die Landratsvorlage nur schwächlich zu begründen. Nachgerade handelt es sich dabei um eine eigenartige politische Priorisierung einer Verkehrsinfrastruktur, die sich wohl zu sehr vom kurzzeitigen Corona-Veloboom hat leiten lassen und schlichtwegs Geschenke verteilt, wenigstens in zeitlicher Hinsicht. Wobei zu bemerken ist, dass das Geschenkpapier in diesem Falle nicht weihnachtlich, aber dennoch rot und grün eingefärbt ist. Wir möchten indes nicht soweit gehen, darin auch noch einen zeitlichen Zusammenhang zu den in Bälde anstehenden kantonalen Wahlen erblicken zu wollen.

Grundwasser (Objektblatt VE 1.1)

Unbestrittenermassen ist das Trinkwasser ein überaus wertvolles Gut. Die Trockenperioden der letzten Jahre haben gezeigt, dass Notwasserkonzepte und Zusammenarbeiten unter den Wasserversorgungen Not tun. Bereits im Zuge der vom Landrat oppositionslos verabschiedeten Gesetzesrevision des Grundwassergesetzes blieb indessen ein Aspekt leider auf der gesetzgeberischen Strecke: Nämlich jener, dass die Wirkung von Schutzzonenüberprüfungen und gar -erweiterungen in vielen Fällen lediglich der Beruhigung des politischen Gewissens, nicht aber dem tatsächlichen Grund- und Quellwasserschutz dient. Die Rede ist von Situationen, in denen Schutzzonen weit in bereits besiedeltes Gebiet hineinragen und nur bescheidene Wirkung zu entfalten vermögen. In Nachachtung der entsprechenden, veralteten Doktrin

des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) werden technische Möglichkeiten zum Schutz des Trinkwassers, etwa automatisierte Verwurfsmöglichkeiten und modernisierte Aufbereitungsanlagen, zu wenig in die Betrachtung einbezogen. Die kantonalen Behörden sind unseres Erachtens dringend anzuhaltend, nebst den Schutzzonenüberprüfungen auch technische Möglichkeiten als legitimes Mittel zum Trinkwasserschutz in die Überlegungen einzubeziehen.

Was die konkrete Anpassungsvorlage anbelangt, sind die örtlichen Festlegungen unseres Dafürhaltens den aktuellen Zusammenarbeitsbestrebungen der Gemeinden anzupassen. Beispielsweise im Waldenburger Tal beraumt sich die Möglichkeit durchgängiger Wassertransfers von Bubendorf bis Waldenburg, mit samt den angeschlossenen Berggemeinden, an. Ob vor diesem Hintergrund alle in den Festsetzungen genannten Fassungen die Klassifizierung «regional bedeutend» erheischen, bezweifeln wir ernstlich.

Änderungsantrag: Berücksichtigung technischer Möglichkeiten und nochmalige Überprüfung der Festsetzungen regional bedeutender Fassungen.

Wasserkraft (Objektblatt VE 2.5, neu)

Auf den ersten Blick erscheint es als durchaus löblich, wenn unser Kanton die Stromproduktion durch Wasserkraft ausbauen möchte. Eher zu Ernüchterung führt aber, wenn man beachtet, dass mit den festzusetzenden Kraftwerkstandorten lediglich 8 GWh/j an klimaneutralem Strom produziert werden können, was deutlich nicht ausreicht, um die Schwelle des «nationalen Interesses» und damit der Bundes-Investitionstöpfe zu erreichen, und was ein Bruchteil der bisherigen kantonal zugeordneten Wasserkraft-Stromproduktion von 350 GWh ausmacht. Beachtet man zusätzlich die in der Vorlage und im Objektblatt aufgelisteten, zu gewärtigenden und zu lösenden Zielkonflikte, so muss insgesamt die Frage erlaubt sein, ob die Festsetzung der Wasserkraftprojekte in einem neuen Objektblatt nicht eher klimaschützerischer Politaugenwischerei dient, als realistische Massnahmen richtplanerisch aufzugleisen, die auch einer Aufwand- und Ertragsbetrachtung standzuhalten vermögen.

Wir danken Ihnen für die geschätzte Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

SVP Baselland



Dominik Straumann
Parteipräsident



Peter Riebli
Fraktionspräsident