

Beschluss des Landrats vom 13.02.2020

Nr. 368

6. Kantonaler Richtplan, Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)

2019/230; Protokoll: md, gs, mko

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) erklärt, mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen insgesamt vier bestehende Objektblätter und die entsprechenden Einträge in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur im kantonalen Richtplan (KRIP) angepasst werden. Auslöser der vorliegenden Richtplananpassung ist die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation, welches die Region beim Bund Ende Dezember 2016 eingereicht hat. Der Bund fordert von den Kantonen, dass mindestens die eingereichten Projekte der Priorität A im Richtplan als «Festsetzung» eingetragen werden. Nur so erhalten die entsprechenden Regionen Gelder vom Bund für diese Projekte. Das Bundesparlament hat im September 2019 die finanziellen Mittel für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation freigegeben. Darum ist der Kanton nun unter Druck, um die Richtplan-Festlegungen für die A-Projekte zu beschliessen. Projekte gemäss B- oder C-Priorität sollten idealerweise als Zwischenergebnis oder Vororientierung im Richtplan vermerkt sein, aber ohne Eintrag in der Karte. Der Bund hat die Kanton auch beauftragt, strikt zwischen Projekten in nationaler und in kantonaler Zuständigkeit zu unterscheiden. Das wird in dieser Richtplananpassung umgesetzt: Darum ist bei einigen Einträgen der Zusatz «Kompetenz Bund» zu finden, wenn es sich um Projekte in Bundeshoheit handelt. Fast alle Streichungen und Ergänzungen beschränken sich auf die Inhalte des Agglomerationsprogramms. Soweit nötig werden neue oder geänderte Verhältnisse berücksichtigt.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Im Kommissionsbericht finden sich auf den Seiten 11 bis 49 die Richtplantexte, so wie sie in der Kommission behandelt und beschlossen worden sind. Die vom Regierungsrat vorgeschlagenen Änderungen sind blau oder rot markiert. Die Kommissionsänderungen sind grau hinterlegt. Die Planänderungen sind auf den Seiten 51 bis 54 zu finden. Im Objektblatt V 1.2 Agglomerationsprogramm hat die Kommission keine Änderungen vorgenommen. Das betrifft Seite 11-15 im Kommissionsbericht. Im Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte auf den Seiten 16 bis 28 hat die Kommission die Strassenbezeichnungen wo nötig aktualisiert (z.B. A22 statt H22). In diesem Objektblatt wurden zudem die Kosten für den Zubringer Bachgraben auf «CHF 300 – 400 Mio.» aktualisiert. Die Umfahrung Liestal gab zu diskutieren, da ein umfassender bisheriger Eintrag nicht mehr aktuell ist und gestrichen wurde. Dennoch wurde in der Kommissionsdebatte betont, dass langfristige Lösungen für eine Umfahrung von Liestal anzustreben sei, z.B. ein Tunnel statt das heutige Ergolzviadukt. Darum wurde eine entsprechende neue Planungsanweisung formuliert. Beim Doppelspurausbau der SBB-Linie im Laufental wollte der Regierungsrat die Trasseesicherung auf diejenigen Streckenteile reduzieren, welche jetzt konkret auf Doppelspur ausgebaut werden sollen. Man konnte in den Zeitungen lesen, dass dieser Ausbau sich nun verzögert. Die Kommission war aber einstimmig der Meinung, dass die Trasseesicherungen für einen langfristigen Doppelspurausbau der gesamten SBB-Linie im Laufental beibehalten werden sollen. Entsprechend wurden der Projektbeschreibung, eine Planungsanweisung sowie die Richtplankarte angepasst. Die Objektblätter_V 2.2 Kantonsstrassennetz auf den Seiten 29 bis 38 sowie V 2.3 Schienennetz auf den Seiten 39 bis 40 gaben Anlass zu längeren und teilweise verknüpften Diskussionen. Das Projekt «Langmattstrasse in Oberwil» wurde nach der Ablehnung in der Volksabstimmung stillschweigend aus dem Richtplan gestrichen. Nach dem Ausgang der Volksabstimmung wäre das so oder so in einem Verwaltungsakt gemacht worden. In der Planungsanweisung b) wurde beim Zubringer Bachgraben beim erwähnten «Tunnel Allschwil» die Erweiterung bis Binningen mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen gestrichen. Es steht jetzt nur noch

«der Tunnel Allschwil» ohne Erweiterung bis Binningen. Weil im Agglomerationsprogramm als C-Projekt eine neue «Teilumfahrung Reinach Süd» enthalten ist, hat der Regierungsrat einen entsprechenden Eintrag als Projektbeschrieb, im Sinn einer Vororientierung und als Karteneintrag vorgeschlagen. Gegen diesen Richtplaneintrag hat sich regionaler Widerstand gebildet. Darum wurde im August 2018 die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd» mit rund 700 Unterschriften eingereicht und zur Beratung an die Bau- und Planungskommission überwiesen. In der Petition wurde argumentiert, dass mit einer weiteren Strasse die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr steigen und Mehrverkehr ausgelöst würde. Die Kommission hat Vertreter des Petitionskomitees und auch Vertreter der «IG Südumfahrung nein» sowie die Gemeindepräsidien von Reinach und Aesch als Vertreter des Vereins Birsstadt angehört. Der Vertreter des Petitionskomitees wies darauf hin, dass das Ziel die Entlastung der Bruggstrasse sei, was jedoch auch mit anderen Massnahmen als einer Umfahrung erreicht werden könne. Er hat klar gesagt, dass gegen einen Richtplaneintrag das Referendum ergriffen werden würde. Die Vertreter des Vereins Birsstadt wiesen darauf hin, dass sich der Verkehr aus dem Leimental zu den Arbeitsplätzen im Birstal bewege. Dabei sei die ÖV-Erschliessung in Form einer Tramverbindung zwischen Dornach und Therwil zentral. Das soll irgendwann einmal realisiert werden. Dieses Projekt ist für sie vorrangig. Damit diese Tramlinie über die Bruggstrasse geführt werden kann, muss aus Sicht der Birsstadt der motorisierte Individualverkehr verlegt werden. Darum ist eine Umfahrung Reinach Süd nötig, damit die Tramverbindung von Dornach nach Therwil realisiert werden kann.

Die Kommissionsminderheit wollte zuerst dem Verein Birsstadt die Zeit geben, das geplante Mobilitätskonzept zu erarbeiten, bevor im Richtplan etwas festgesetzt wird, was in dieser Form allenfalls nie realisiert wird. Die Kommission war sich nach langer Diskussion darin einig, dass die vorgesehene Trasseefreihaltung für ein Tram von Dornach nach Reinach bis nach Therwil verlängert werden sollte. Entsprechend wurden der Projektbeschrieb, die Vororientierung und der Karteneintrag einstimmig angepasst. Bei der Teilumfahrung Reinach Süd wurde argumentiert, dass es sich um Landwirtschafts- und nicht um Bauland handle, weshalb keine Trasseesicherung erfolgen müsse. Ein Antrag zur Streichung der Teilumfahrung Reinach Süd wurde mit 8:5 Stimmen abgelehnt. Im Projektbeschrieb zur Teilumfahrung Reinach Süd wurde der Zusammenhang mit dem möglichen Tram Dornach bis Therwil explizit beschrieben. Bei den Kosten wurde festgehalten, dass dies noch offen sind, gerade angesichts der klaren Forderung von Seiten der Vereins Birsstadt, dass für sie nur ein Tunnel in Frage kommt, aber keine oberirdische Lösung für eine Teilumfahrung.

Weiter wurde eine Planungsanweisung aufgenommen, welche auf die geplante Mobilitätsstrategie der Birsstadt hinweist. Basierend darauf soll die weitere Bedarfsabklärung für eine Teilumfahrung Reinach Süd stattfinden. Die Kommission sprach sich schliesslich mit 7:5 Stimmen ohne Enthaltung für die entsprechenden Anpassungen im Projektbeschrieb und der Planungsanweisung aus. Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss um eine Ziffer 5. Darin steht, dass die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd» als Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben werden soll. Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat mit 9:4 Stimmen, dem geänderten Landratsschluss zuzustimmen. Die Nein-Stimmen richteten sich dabei gegen die Teilumfahrung Reinach Süd.

– *Eintretensdebatte*

Jan Kirchmayr (SP) sagt, der Kanton brauche eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr – und dies nicht nur in den zentralen und wichtigen Räumen, sondern über den ganzen Kanton. Die entsprechende KRIP-Vorlage liefert erste Hinweise darauf. Am Schluss muss man aber trotzdem bedenken: Der Bund hat die Richtplananpassung von 2016 in diesem Bereich kritisiert. Für die SP-Fraktion ist klar, dass es bei der nächsten Richtplananpassung unbedingt eine gezieltere Abstimmung von Siedlung und Verkehr braucht; dies im Sinn einer platzsparenden Mobilität. Was zum

Richtplan grundsätzlich ebenfalls wichtig ist: Es braucht einerseits eine Mobilitätsstrategie des Kantons. Sie soll nach Ansicht der SP vor der nächsten Gesamtrevision des Richtplans vorliegen. Dort geht es um die Priorisierungen: Was soll wohin und wie entwickelt sich der Kanton in den nächsten Jahren? Auf welche Gebiete setzt man? Welche Gebiete will man weiter entwickeln? Andererseits wird anerkannt, dass die jetzigen Richtplananpassungen grundsätzlich wichtig sind: Es geht darum, dass man Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm abholen kann, um die Infrastruktur ausbauen und die entsprechenden Vorhaben realisieren zu können.

Zu den Details des Richtplans: Die Ergänzungen im Laufental werden befürwortet – das hat man in der Kommission auch unterstützt. In der Detailberatung wird nachher die Streichung der Teilumfahrung Reinach Süd beantragt werden. In aller Kürze: Nach Ansicht der SP hat die Teilumfahrung Reinach Süd keine demokratische Legitimation. Die Gemeindeversammlungen der Anrainergemeinden haben nicht über das Raumkonzept Birsstadt entschieden – es waren nur die Exekutiven. Man hat zuvor gehört: Die Gemeindepräsidenten befürworten eine unterirdische Führung – das wird sicherlich einen dreistelligen Millionenbetrag kosten. Darum ist dies – alleine aufgrund der Kosten – keine Option. Weiter braucht es keine Festsetzung, weil die entsprechenden Gebiete in der Landwirtschaftszone sind. Man sollte sich zudem klar machen, dass die Südumfahrung durch ein Grün- und ein Naherholungsgebiet zwischen Aesch und Reinach führt – die Gemeinde Reinach hat dort vor kurzer Zeit die Sportzone Fiechten realisiert.

Die Verwaltung hat in der Kommission mitgeteilt, dass es für das Agglo-Programm keine Folgen hat, wenn man diese Südumfahrung Reinach nicht aufnimmt. Es geht wirklich nur um die Projekte mit A-Horizont. – Was ebenfalls ganz wichtig ist (der Kommissionspräsident hat es erwähnt): Die Gemeinden sollen zuerst nachdenken können. Warum nimmt der Kanton die Südumfahrung Reinach in den Richtplan auf, wenn die Gemeinden ihr Mobilitätskonzept noch gar nicht entworfen haben (das wird im Moment bearbeitet)? Für die SP ist dies der falsche Weg. Warum legen nicht erst die Gemeinden ihr Konzept vor, bevor der Kanton entscheidet, ob dies in den Richtplan aufgenommen wird oder nicht? Darum wird man beim entsprechenden Objektblatt und auf der Richtplankarte die Streichung der Südumfahrung Reinach beantragen. – Man ist aber offen für einen echten Kompromiss. Dies bedeutet aber für die SP-Fraktion, dass diese Strasse am Schluss nicht mehr im Richtplan enthalten ist. Mit dem Tram, das als Kompromiss eingebracht wurde, kann die Fraktion in der vorliegenden Form nicht leben. Das Tram würde erstens später realisiert als die Strasse – und zweitens führt das Tram just im Raum Therwil dazu, dass es dort eine neue Verkehrsverlagerung braucht oder dass man neue Strassenkapazitäten schaffen muss. Darum: Die SP-Fraktion würde dem Richtplan zustimmen, wenn die Strasse draussen ist. Ansonsten wird die gesamte Richtplananpassung abgelehnt.

Matthias Ritter (SVP) sagt, dass die Grundanforderungen des Bundes mit der Anpassung des kantonalen Richtplans erfüllt werden. So kann das Agglomerationsprogramm beantragt werden; die Projekte der 3. Generation können also vom Bund mitfinanziert werden. Die SVP-Fraktion wird dem Landratsbeschluss zustimmen. Man hat die Thematik in der Kommission lange und intensiv diskutiert. So kann man zu 100 % zustimmen.

Lotti Stokar (Grüne) hat sich gefragt, inwiefern es bei diesem Traktandum um die 3. Generation des Agglomerationsprogramms geht. Es geht eigentlich nicht mehr um dieses Programm – sondern um den Richtplan. Und es geht um Geld. Geht es darum, sicherzustellen, dass der Kanton vom Bund möglichst viel Geld erhält für seine Infrastrukturausbauten? Geht es also darum, dass man im Wettbewerb der Regionen schweizweit möglichst viel auf die eigene Seite bringen kann? Das könnte man meinen – es ist ja klar, weil die Projekte auf der A-Liste des Agglomerationsprogramms nur dann Geld aus dem Bundestopf erhalten, wenn sie im kantonalen Richtplan festgesetzt sind. So weit, so gut. Man hat auch bisher Geld für die Projekte erhalten – nicht sehr viel, aber immerhin. Baselland wurde vom Bund in der 1. Generation mit CHF 60 Mio., in der 2. Gene-

ration mit CHF 40 Mio. alimentiert. Aktuell ist der Anteil, den der Kanton Baselland beantragt, bei CHF 133 Mio. Es ist viel Geld – und in diesem Topf hat es sicher nicht so viel Geld, wie die Kantone beantragt haben. Alle Regionen hoffen natürlich, für ihre Projekte möglichst viel Geld zu erhalten. Eine Region ist umso erfolgreicher, je besser ihre beantragten Projekte den Anforderungen des Bundes entsprechen; insbesondere in der Abstimmung auf die Siedlungs- und Umweltentwicklung. So schwankt der Beitragssatz zwischen 30 und 50 %, je nach Beurteilung durch den Bund. Im schlimmsten Fall gibt es gar kein Geld. – Das eigene Agglomerationsprogramm – da kann man der Geschäftsstelle ein Kränzchen winden – wird grundsätzlich sehr sorgfältig erarbeitet. Auch die Gemeinden und die Regionen (der ganzen Region) sind einbezogen. Anschliessend wird das Agglomerationsprogramm – so ist der Mecano – vom Regierungsrat beschlossen; für den Teil, der Baselland betrifft. Es werden nur Infrastrukturausbauten finanziert. Deshalb geht es heute bei den Einträgen in den Richtplan um ein paar konkrete Einzelvorhaben. In der Vorlage hat der Regierungsrat auch Einzelprojekte in die Objektblätter aufgenommen, die nicht in der A-Liste sind, sondern in der B- oder C-Liste (man hat das Gefühl, dies sei aus Effizienzgründen geschehen). Sie sind also noch nicht an der Reihe. Für diese Projekte besteht kein Zeitdruck.

Damit zurück zur eingangs gestellten Frage: Worum geht es heute? Es geht um die Anpassung des Richtplans. Es ist in der Verantwortung des Landrats, dass er auch andere Ziele, welche die Richtplanung hat, berücksichtigt. Das ist natürlich durch das Agglomerationsprogramm etwas vorgegeben. Man hat aber noch den spezifischen Baselland-Blick darauf. Da setzt die Kritik an: Der Regierungsrat sagt nämlich, es gehe um Einzelvorhaben; trotzdem ist er immer noch eine Mobilitätsstrategie schuldig, die zeigt, wie die Mobilität im Kanton längerfristig funktionieren soll. Es wird zwar erwähnt, dass sie dereinst vorgelegt werden soll. Es gibt aber nirgends eine Frist. Auch im AFP 2020/23 ist das Wort Mobilitätsstrategie nicht zu finden – auch nicht bei den elf Themenfeldern, welche der Regierungsrat oder die BUD im AFP drin haben. – Heute aber sollen Vorhaben in den Richtplan aufgenommen werden, bei denen ein kurzfristiger Handlungsbedarf besteht; damit man möglichst gut vom Bundestopf profitieren kann. Da sind Grüne und EVP ebenfalls der Meinung, dass man das machen soll. Es gibt aber das kritische Projekt – man hat es vom Kommissionspräsidenten und von der SP-Fraktion gehört –, das Umfahrung Reinach Süd heisst. Sie steht nur in der C-Priorität. Da besteht wirklich kein Handlungsdruck. Man ist der Meinung, dass man sie aus dem Richtplan streichen soll. Wie gehört: Es gab Widerstand in der Bevölkerung. Die Petition lag vor – sie umfasst mehrere 100 Unterschriften. Eine Aufnahme in den Richtplan ist überhaupt nicht nötig. Und die Gemeinden der Birsstadt, die das Projekt eigentlich gewünscht haben (allerdings nur die Exekutiven, wie es richtig gesagt wurde), erarbeiten jetzt zuerst ein Mobilitätskonzept. Dort soll alles geprüft und aufeinander abgestimmt werden. – Man hat in der Kommission versucht, zu dieser Umfahrung einen Kompromiss zu finden mit dem ÖV; man hat eine neue Formulierung gefunden, um das Tram von Dornach bis Therwil mitzuziehen, das bereits in der Netzstrategie von Basel-Stadt und Baselland drin ist. Die Details dieses Projekts – etwa die Streckenführung – stehen aber noch in den Sternen. Darum braucht es heute noch keinen Eintrag in den Richtplan. Die Fraktion Grüne/EVP ist darum einverstanden, die Richtplaneinträge vorzusehen, soweit sie notwendig sind für die Projekte mit A-Horizont. Auch die übrigen Änderungen werden akzeptiert – mit Ausnahme des Eintrags der Teilumfahrung Reinach Süd. Wenn sie – entgegen dem Antrag der SP-Fraktion – drin bleibt, würde die Fraktion die gesamte Richtplananpassung ablehnen; wie man es bereits in der Kommission gemacht hat. Man ist zudem der Meinung, dass die Petition nicht abgeschrieben werden kann, wenn die Umfahrung im Richtplan bleibt. – Die Streichung der Reinacher Umfahrung hat in den letzten Tagen zu vielen überparteilichen Gesprächen geführt. Man wird sicher noch davon hören. Es ist erfreulich, dass man dem Thema auch auf einer anderen Schiene Aufmerksamkeit widmen kann.

Thomas Eugster (FDP) geht nochmals auf die Frage ein, worüber man eigentlich spricht – über die KRIP-Anpassungen, die für das 3. Agglomerationsprogramm notwendig sind. Es ist ein Mechanismus, den der Bund eingebaut hat: Wenn man Bundesgelder will, muss man die Projekte, die realisiert werden sollen, im Richtplan haben. Darum geht es bei dieser Anpassung. Dann ist es natürlich ziemlich eigentümlich, wenn sich die wesentlichen und grossen Diskussionen um Dinge drehen, die gar nicht relevant sind für das Agglomerationsprogramm in der heutigen Form. Alle reden von der Teilumfahrung Reinach Süd. Mit was hat dies letztlich zu tun? Der Richtplan ist ein Planungsinstrument. Er ist kein politisches Instrument. Natürlich wird er aber zum politischen Instrument gemacht – und da liegt am Schluss das Problem: Wenn man versucht, mit dem Richtplan ein Mobilitätskonzept zu schreiben, so funktioniert dies eben nicht richtig. Auch der Redner ist der Meinung, dass es ein Mobilitätskonzept braucht. Es müsste aber neben dem Richtplan stehen – der Ausfluss geht dann in den Richtplan. Sonst hat man bei jeder Richtplandiskussion immer wieder das gleiche Problem: Dass man über Dinge redet, die weit weg am Horizont stehen, und sich daran aufreibt – obwohl das nicht zielführend ist, weil man die wichtigen Projekte gegen die Verkehrsprobleme im Baselbiet voranbringen muss.

Jetzt zu den Richtplananpassungen selber: Die von der Kommission vorgenommenen Anpassungen machen für die FDP-Fraktion Sinn. Es ist richtig, dass man die Projekte in Liestal oder den Doppelspurausbau im Laufental drin hat. Dass man Schiene und Strasse im Raum Dornach/Reinach/Therwil gleichzeitig voranbringt, ist grundsätzlich richtig. Man muss das Thema ganzheitlich andenken (man hat es zuvor mehrfach gehört). Denkverbote sind der falsche Weg. Das heisst grundsätzlich: Den für das 3. Agglomerationsprogramm erforderlichen Anpassungen wird die FDP-Fraktion zustimmen. Man sieht aber die Problematik mit der Teilumfahrung Reinach Süd. Sie hat mit dem Agglomerationsprogramm überhaupt nichts zu tun. Das ist noch weit weg. Man muss aber über dieses Projekt nachdenken – und zwar ganzheitlich. Wenn man diese Umfahrung im Kontext sieht, so wird es einen ÖV-Teil brauchen. Da der ÖV aber vermutlich auf der Strasse fährt, muss man wohl auch eine Ausweichstrasse haben. Es braucht wohl beides – das weiss man heute aber noch nicht. Darum ist es müssig, sich den Mund wund zu reden. Die Lösung besteht darin – ein entsprechender Antrag wird in der Detailberatung gestellt werden –, die Teile punkto Reinach Süd und Tramkorridor Dornach/Therwil aus dem KRIP herauszulösen; weil dies nichts mit dem 3. Agglomerationsprogramm zu tun hat. Letzteres darf man nicht gefährden – man will die Bundesgelder abholen.

Handkehrum will man aber, dass in diesem Gebiet geplant wird und es dort vorwärts geht. Darum wurde eine überfraktionelle Motion eingereicht, welche dem Regierungsrat genau diesen Auftrag gibt; dies in Zusammenarbeit mit der Birsstadt. Dabei müssen Schiene *und* Strasse bedacht werden. Wenn klar ist, was man machen kann, kann man auch einen Richtplaneintrag vornehmen. Es wird also einen Antrag auf Streichung sowohl des Trams als auch der Strasse geben. Die Sache wird aber dank der Motion weitergehen – und sogar schneller, als wenn man jetzt bloss den Richtplan unverändert verabschieden würde. Weil die Regierung jetzt einen konkreten Auftrag hat, die dortigen Planungen voranzutreiben. Das ist die Richtung, die man einschlagen muss. Es macht keinen Sinn, wenn man den Richtplan verpolitisiert. Er ist ein Planungsinstrument. Es geht um Trasseesicherungen. Die Anpassungen des Richtplans sind planerisch richtig: Wenn man die Trassees sichert, passiert aber vorerst gar nichts; es wird keine einzige Strasse gebaut – ja vielleicht nicht einmal geplant. Aber man sichert die Trassees, damit man die Freiheit hat, zu denken – und später bauen kann. Es ist eben so, dass ein Teil des Landrats dies nicht wirklich sehen will – und die Sache von Anfang an bekämpft. Man hat auch die Öffentlichkeit, die mit der IG aufspringt und das Projekt bekämpft. Es ist aber letztlich nicht zielführend, wenn man die Probleme in nützlicher Frist lösen will. Darum – wie gesagt – wird man die entsprechenden Passagen streichen wollen. Gleichzeitig wurde die Motion eingereicht.

Als letzter Fraktionssprecher hat **Franz Meyer** (CVP) das Problem, dass alle Fakten mindestens einmal schon erwähnt wurden. Es soll also nicht alles nochmals aufgetischt werden. – Für die CVP/glp-Fraktion ist es sehr wichtig, dass die KRIP-Anpassung so schnell wie möglich erfolgen kann. Es ist keine generelle KRIP-Überarbeitung, sondern eine Anpassung, die einen direkten Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation hat. Insofern ist man sehr froh, wenn sich ein Konsens bildet. Die A-Projekte, die zwingend festgesetzt werden müssen, sind nicht umstritten. Für einen Laufentaler ist es zudem sehr erfreulich, dass die Trasseesicherung für die ganze Doppelspur von Basel nach Delémont ebenfalls nicht umstritten war. Einen grossen Dank an die Kolleginnen und Kollegen in der Kommission, dass dies einstimmig aufgenommen werden konnte. – Der Redner ist grundsätzlich ebenfalls der Meinung, dass im KRIP als Vororientierung alles drin sein sollte, was hineingehört – auch die B- und C-Projekte. Er soll dem Bürger sagen: Hier überlegt man und sucht nach einer Lösung; egal wie sie letztlich aussehen wird. Wenn man aber damit die Genehmigung der KRIP-Anpassungen gefährdet, ist es zielführend, die strittigen Elemente herauszunehmen und bei der nächsten Anpassung vielleicht konkretere Fakten aufzunehmen. Insofern: Man bietet Hand für die Streichung der Teilumfahrung Reinach Süd im jetzigen Zeitpunkt – und man ist froh, dass die erwähnte Trasseesicherung drin bleibt.

Ermando Imondi (SVP) sagt, die Fraktion stehe hinter dem KRIP, wie es bereits gesagt wurde. Als ehemaliger Gemeindepräsident sollen aber noch einige Worte zur Seite 29 der Vorlage gesagt werden: Dort wird zur Umgestaltung der Hinterfeldstrasse gesagt, dass dies nicht in den KRIP gehört, weil es um eine Verkehrsinfrastruktur und eine Sanierung der Strasse geht. Da kann man grundsätzlich beipflichten. Dennoch ist es befremdlich, dass der Kanton den Radweg hindurch beim Strengfeld (zwischen Grellingen und Zwingen) so akzeptiert und der Kanton dort mitmacht – und bis Juli eine neue Brücke gebaut wird (wofür man in Zwingen sehr dankbar ist). Der Radweg geht beim Schulhaus direkt in die Hinterfeldstrasse. Diese Strasse ist sehr wichtig, wenn man beim Kreisvortritt nach Zwingen hineinfährt (Richtung Breitenbach). Das heisst: Dort kommen viele Autos und LKW vom Schwarzbubenland herunter (letztere können nicht kreuzen, es ist gefährlich). Die Hinterfeldstrasse gehört darum ganz klar in den KRIP, weil man dort den Veloweg integriert. Bereits die Vorgänger im Gemeinderat und auch der Redner haben immer wieder darauf hingewiesen, dass man die Strasse machen und nicht sanieren muss. Das wird ein Knotenpunkt, der sehr wichtig ist. Der Sprecher wird am Thema dran bleiben.

Pascal Ryf (CVP) betont zu Handen des Protokolls, dass er Präsident der IG Südumfahrung Nein ist. Der Verein kämpft gegen die Südumfahrung im Leimental. Man durfte das Anliegen in der Kommission präsentieren. Der Redner ist froh, dass jetzt die Bereitschaft besteht, den Eintrag der kleinen Teilumfahrung Reinach Süd zu streichen – auch wenn es nur ein C-Eintrag ist. Für diesen Kompromiss und die Bereitschaft, die Situation nochmals genau zu analysieren, gebührt den Parteien ein Dank. – Die IG Südumfahrung hat immer gesagt, dass sie gegen eine Etappierung der Südumfahrung kämpfen würde – man wäre auch bereit, das Referendum zu ergreifen. Man hat ein Riesenverkehrsproblem und es macht absolut Sinn, dass man einen guten Modalsplit sucht – dass man versucht, den ÖV auszubauen, aber auch (als Autofahrer gesprochen) Wege sucht, wie man den Verkehr umleiten kann. Der Punkt ist aber: Mit dem Tunnel hätte man eine Lösung in Reinach, aber spätestens beim Käppeli würde man wieder in den Stau kommen. Das grosse Problem – man hat es hier schon mehrmals diskutiert – ist der Verkehr nach Therwil, wo der Verkehr steht. Man hätte also eine zusätzliche Verschärfung der Verkehrsproblematik im Leimental. Das kann nicht im Sinn eines Vertreters dieser Region sein. Es sei auch gesagt: Was passiert, wenn nächstens wieder Pläne wie in den 1990er Jahren kommen, als von einem Bruderholz- und einem Schneckenbergtunnel geredet wurde? Dann würde die nächste Etappe der Südumfahrung angestossen. Es ist klar, dass man dazu nicht Hand bieten wird. Darum Danke, dass man jetzt diesen Weg gefunden hat und die Teilumfahrung Reinach Süd streichen kann.

Als betroffene Gemeinderätin sagt **Béatrix von Sury d'Aspremont** (CVP): Es ist sehr schade, dass der Antrag kommt, das Projekt aus dem KRIP zu streichen; weil man sich eigentlich keine Denkverbote auferlegen sollte. Man kann aber auch froh sein, dass mit der Motion wenigstens ein anderer Weg gefunden wird; dass man darüber nachdenkt und sich das Ganze vor Augen führen kann und Fakten bekommt, wie sie Situation tatsächlich aussieht. Es ist zu hoffen, dass dann vielleicht auch die Gegner der Umfahrung Reinach sich zumindest das ganze Projekt nochmals anschauen. Man muss erst wissen, worum es geht, bevor man es ablehnt. Denkverbote machen keinen Sinn – so wird die Situation weder in Reinach noch in Therwil gelöst.

Marco Agostini (Grüne) spricht für die 700 Personen, welche die Petition unterschrieben haben. Der Redner hat sie zusammen mit den Grünen Reinach-Aesch-Pfeffingen eingereicht. Der Redner ist sehr dankbar, dass man jetzt diese Lösung gefunden hat. Dass man die Strasse aus dem Richtplan nimmt, war die Forderung der Petition. Insofern ist man sehr froh. Dazu ist aber zu sagen: Das ist kein Denkverbot, wenn man die Strasse streicht – im Gegenteil: Die 700 Personen haben zuvor schon nachgedacht und erkannt, dass die Strasse eine unsinnige Sache ist. Man hat an 1.5 Kilometer Strasse gedacht – aber alles, was darum herum spielt, wurde nicht bedacht. Zudem war es nur ein Entscheid der Exekutiven. Es wurde vergessen, die Bevölkerung mitzunehmen. Wenn man vorher zusammen geredet und nachgedacht hätte, wäre es anders gekommen. Man ist darum froh um die Lösung.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) freut sich sehr über die grundsätzlich gute Aufnahme der Vorlage, denn sie ist für den Kanton Basel-Landschaft wichtig. Auslöser war einerseits die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der dritten Generation, und andererseits die offizielle Einreichung beim Bund Ende Dezember 2016. Damit der Bund sich beim Agglomerationsprogramm beteiligt, müssen die Vorgaben, welche man mitfinanziert haben möchte, im KRIP enthalten und rechtskräftig verabschiedet sein. Wie gehört wurde das Agglomerationsprogramm stetig weiterentwickelt, mit jeder Generation erhielt man wieder deutlich mehr zugestanden als bei den Vorgängern. Mittlerweile ist man bei einem maximalen Satz von 40 %, weil in den vergangenen Jahren das Angekündigte auch wirklich umgesetzt wurde. Man ist also gut unterwegs. Im Agglomerationsprogramm sind verschiedene Horizonte enthalten. Die sogenannten A-Horizonte sind jene, die umgesetzt und realisiert werden sollen. Bei den B- und C-Horizonten handelt es sich um weiter in der Zukunft liegende Projekte, die auf dem Radar sind, von denen aber noch nicht festgelegt ist, wann sie kommen, wieviel sie kosten und ob es sie am Schluss überhaupt braucht. Dabei handelt es sich um Zwischenergebnisse oder sogar erst um Vororientierungen.

Wesentlich für alle Projekte und Vorgaben im A-Horizont ist, dass der KRIP verabschiedet wird und in Kraft tritt. Das andere ist fakultativ. Vorgaben im Planungshorizont B und C müssen nicht zwingend als Vororientierung im Richtplan enthalten sein.

Der Votant hat sich darüber gefreut, dass die meisten enthaltenen Projekte hier gut aufgenommen wurden. Was heisst, dass sie ihrer Realisierung näher rücken und realistischer werden. Der Regierungsrat kann mit den Anpassungen, die in der Kommission vorgenommen wurden, gut leben oder begrüsst sie sogar. Ein Knackpunkt ist die Frage des Strassentrassees in Reinach. Schon in der Kommission wurde versucht, das Problem zu lösen, indem man es nicht eindimensional, sondern als Ganzes anschaute und man sich überlegte, wie nebst einer möglichen, im Vororientierungsstatus befindlichen Strasse, auch eine künftige Trammerschliessung aussehen könnte. In der Kommission versuchte man also, das Ganze zusammenzubringen, indem man beides in den Blick nahm. Heute wird man für einmal eine andere Optik einnehmen können, dank der Idee, dass beides rausgenommen wird. Wichtig ist vor allem, dass heute die A-Projekte verabschiedet werden. Das andere ist sekundär. Es wäre deshalb zu begrüessen, man würde die Sachen entkoppeln. Materiell spräche nichts dagegen. Man würde auch nichts verlieren, wenn man das, was tram- und stras-

senseitig angedacht ist, herausnehmen und separat behandeln würde. Wichtig ist vor allem eine Abstimmung mit der Mobilitätsstrategie der Birsstadt. Diese wird später im AFP aufscheinen, denn man ist überzeugt, dass es diese braucht. Es ist auf jeden Fall gut, die Strategie aufzuarbeiten und auf den neuesten Stand zu bringen – woran man bereits ist.

Wenn die KRIP-Vorlage verabschiedet werden kann, indem man beides – sowohl das Tram auch die angedachte Strasse – vorläufig rausnimmt, wäre das sehr erfreulich. Man würde damit einen weiteren wichtigen Schritt tun, die richtigen Prioritäten setzen, das Notwendige möglich machen, und sich für alles andere, das man weiterhin anschauen möchte, Zeit nehmen, um es mit der Birsstadt aber auch mit der gesamtkonzeptionellen Planung des Kantons abzustimmen. Denn eine Vororientierung ist nur eine Vororientierung und es muss bis zum Ziel noch viel Weg zurückgelegt werden. Dieser Weg lässt sich auch anders gestalten, wozu nun ein Vorschlag, der zur Entspannung beitragen würde, im Raum steht.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung der Richtplan-Objektblätter und -Karten gemäss Kommissionsantrag Objektblatt V1.2, Agglomerationsprogramm*

Keine Wortmeldungen.

Objektblatt V2.1, Übergeordnete Projekte

Keine Wortmeldungen.

Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassen

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Jan Kirchmayr (SP) beantragt die Streichung des Projekts Teilumfahrung Reinach Süd (in C und der Vororientierung). Sofern die Strasse gestrichen ist, wird die SP-Fraktion auch der Streichung des Tramtrassees zustimmen.

Thomas Eugster (FDP) stellt alternativ dazu den Antrag auf Gesamtstreichung aller mit der Teilumfahrung Reinach Süd in Zusammenhang stehender Elemente. Im Einzelnen gestrichen werden sollen:

- In Objektblatt V2.2 unter C. Voraussichtliche Auswirkungen der ganze Abschnitt «Teilumfahrung Reinach Süd» (S. 33 der PDF-Fassung des Kommissionsberichts);
- In Objektblatt V2.2 unter D. Beschlüsse der Abschnitt Planungsanweisung («a. Nach Vorliegen der technischen Machbarkeit der Tramplanung und Prüfung der notwendigen Kapazitäten im Rahmen der zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie der Birsstadt wird die Frage der Südumfahrung Reinach Süd geklärt.») (S. 37);
- In Objektblatt V2.2 unter D. Beschlüsse im Abschnitt «Örtliche Festlegungen» unter dem Zwischentitel «Vororientierung» die Zeile «Teilumfahrung Reinach Süd, Trasseesicherung (Korridor)» (S. 38);
- In Objektblatt V2.3 unter C. Voraussichtliche Auswirkungen der ganze Abschnitt «Tram Therwil-Dornach (Kompetenz Bund)» (S. 47);
- In Objektblatt V2.3 unter D. Beschlüsse im Abschnitt «Örtliche Festlegungen» unter dem Zwischentitel «Vororientierung» die Zeile «Tram Therwil-Dornach (Kompetenz Bund)» (S. 49);

- In der Richtplan-Gesamtkarte die gepunktete Linie für das Tramtrassee Therwil-Dornach (S. 51).

Karl-Heinz Zeller (Grüne) möchte darauf hinweisen, dass die Grüne/EVP-Fraktion stets mitgedacht hat, und attestiert den anderen Fraktionen, dass sie dies ebenfalls getan haben. Seine Fraktion hat sich von Anfang an gegen die Teilumfahrung Reinach Süd gewehrt, ist nun aber froh um den miteinander erarbeiteten Vorschlag. Es ist ein gutes Signal, dass man es rechtzeitig geschafft hat, zusammen eine Motion vorzubereiten und einzubringen, als Zeichen eines konstruktiven Dialogs über die Parteigrenzen hinweg. Stephan Ackermann hat heute etwas Wichtiges gesagt: Nebst der dringend notwendigen Mobilitätsstrategie und nebst den Projekten, die eine gewisse Reife benötigen, ist es auch wichtig, wie mit der Landwirtschaft umgegangen wird, insbesondere in der Landwirtschaftszone Reinach Süd. Der Votant ist deshalb froh, dass nun alle weiterdenken können, dass es vorwärts geht und Lösungen gesucht werden für eine Verkehrsproblematik, die in der Birsstadt in der Tat vorhanden ist. Er ist auch froh, dass jetzt klar ist, dass es eine Tramverbindung braucht von Dornach nach Therwil.

Die Grüne/EVP-Fraktion ist auch froh, dass man mit dem Innehalten und Nachdenken nicht nur die Petition ernst nimmt, sondern auch die Gemeindepräsidenten und die Bevölkerung. Sie wird beide Streichungsanträge gemäss FDP-Fraktion unterstützen.

Matthias Ritter (SVP) schliesst sich namens der SVP-Fraktion dem Vorschlag von Thomas Eugster an.

Hanspeter Weibel (SVP) findet es immer etwas unangenehm, den Gottesdienst zu stören. Er ist zwar durchaus froh, dass hier über Voraus- und Nachdenken und das Denken allgemein gesprochen wurde. Das Problem ist nur, dass wenn man nicht ganz genau gleich denkt wie die anderen, man möglicherweise als Nichtdenker abqualifiziert wird. Der Votant kann mit dem Streichungsantrag nämlich nichts anfangen. Wenn man schon die Petition erwähnt: Würde man entlang einer der zahlreichen Staus zwischen Reinach und Therwil Unterschriften sammeln gehen, kämen vermutlich in relativ kurzer Zeit auch sehr viel zustande.

Richtplan heisst ja letztlich, dass es einen Eintrag in einem Plan gibt, der besagt, dass man ein bestimmtes Gebiet vorläufig freihalten möchte von einer möglicherweise anderen Nutzung. Man sucht nun halt nach einem anderen Weg, um das Agglomerationsprogramm nicht zu gefährden. Dem Votanten hätte es gefallen, wenn man die Umfahrung dringelassen hätte. Es wurde hier schon einige Male darüber diskutiert, wie es denn mit der Unterstützung aussehe, wenn es einmal nicht um Velowege oder Tramlinien geht. Die Umfahrung ist noch nicht einmal ein konkretes Projekt, sondern bewegt sich auf Stufe Richtplan. Nichts gegen Denken, Vorausdenken, Weiterdenken. Man kann bei der ganzen Denkereie aber auch zu einem anderen Schluss kommen.

Jan Kirchmayr (SP) erinnert Hanspeter Weibel (der anscheinend nicht so aufs Denken steht) daran, dass mit der eingereichten Motion ja nun weitergedacht werde und die offenen Fragen geklärt werden sollen. In der BPK hat man gemerkt, dass diverse Fragen noch offen sind – was die Anhörungen mit Befürworter/innen und Gegner/innen gezeigt hatten. Die Planung wird ja weiterhin kritisch verfolgt, vor allem im Hinblick auf eine nächste Richtplananpassung. Am Schluss geht es aber vor allem darum, dass die Fakten auf dem Tisch liegen und man sieht, was angedacht ist und was nicht.

Felix Keller (CVP) bittet die Flughöhe des Richtplans zu bedenken. Er ist behördenverbindlich, aber noch nicht verbindlich für die Grundeigentümer. Aus diesem Grund hat man sich in der Kommission dagegen gewehrt, dass die Teilumfahrung Reinach Süd telquel rausgestrichen wird. Es ist positiv, dass sich Reinach darüber Gedanken macht, wie der Verkehr innerhalb von Reinach ge-

löst werden soll. Deshalb wurde auch die Aufnahme des Trams beantragt, was eine direkte Abhängigkeit hat mit der Teilumfahrung Reinach.

Nun ist man daran interessiert, dass das Aggloprogramm für die A-Projekte durchkommt, andererseits daran, dass eine Lösung für Reinach gefunden wird. Dank der Motion, die heute, begrüßenswerter Weise fraktionsübergreifend, eingereicht wurde, kann man nun vorwärts machen und wird damit etwas schneller. Die Lösungsfindung wird sehr begrüßt. Die CVP/glp-Fraktion ist deshalb auch bereit, die beiden Themen (Teilumfahrung Reinach Süd und das Tram) rauszustreichen, damit über die Motion vorwärtsgemacht werden kann. Wenn dann die Machbarkeitsstudie auf dem Tisch und die Legitimation da ist, lassen sie sich in den Richtplan integrieren, womit man einen Schritt weiter und schneller wäre.

Saskia Schenker (FDP) nimmt Bezug auf die Aussagen von Pascal Ryf, der zugleich Präsident der IG «Südumfahrung Nein» ist. Der Kontakt mit den Gemeindepräsidenten von Reinach und Aesch ist eng; und auch über die Ausführungen von Béatrix von Sury ist man froh, die gesagt hatte, dass der Gemeinderat an den Projekten arbeiten wolle. Die FDP-Fraktion möchte vor allem verhindern, dass schon zu einem Zeitpunkt mit Referenden gedroht wird, wo man im Landrat noch dabei ist, sich zu überlegen, wie sich Verkehrsprobleme künftig lösen lassen. Der Landrat ist dafür verantwortlich, dazu beizutragen, dass die Leute vor Ort Grundlagen haben, die es ihnen ermöglichen, Lösungen zu finden. Die Agitation, die hier teilweise zur Schau gestellt wird – wenn man sagt, dass der Tunnel das Leimental nicht entlasten, sondern den Stau ins Leimental bringen würde – gehört nicht in den Landrat. Es darf nicht die Art und Weise sein, wie man hier arbeitet. Damit verunmöglicht man nur ganzheitliche Lösungen. Die Votantin möchte deshalb auch die Leimentaler in die Pflicht nehmen. Es ist wichtig, dass jetzt am Projekt weitergearbeitet wird. Auf Kantonsebene ist sie sehr froh um die konstruktiven und vorwärtsgerichteten Worte von Regierungsrat Isaac Reber. Auch aus den betroffenen Orten kommen dazu klare Aussagen. Eine Bitte für die Zukunft: Es kann nicht sein, dass so früh in einem Stadium mit Referendumsdrohungen Blockaden geschaffen werden. Danke an alle Beteiligten, dass man hier einen Ausweg gefunden hat. Dank auch an die Gemeinden für ihr grosses Commitment. Am Schluss geht es darum, die Verkehrsprobleme in den Regionen zu lösen.

Hanspeter Weibel (SVP) ist nicht ganz sicher, ob er Jan Kirchmayr richtig verstanden und er ihm nun zugestanden hat, auch noch etwas mitdenken zu dürfen...

Es war vorhin die Rede von der Birsstadt. Zwischendurch wurde das Leimental angesprochen. Der Votant wohnt in einer Gemeinde mit einer, aufgrund der Querung zur Autobahn, ganz hohen Verkehrsbelastung. Man wartet hier darauf, dass es etwas weiter südlich eine Entlastungsstrasse in Richtung Vollanschluss Aesch gibt. Es war vorhin nicht ganz verständlich, ob die offenen Fragen an den Richtplan als Kritik an der vorbereitenden BUD zu verstehen sind. Ihm geht es um Folgendes: Wird damit begonnen, in einem kantonalen Richtplan auf örtliche Befindlichkeiten abzustellen, wird darüber das Gesamtbild vernachlässigt. Die Leimentaler Gemeinden warten in der Tat auf eine Entlastung im Süden. Als Vertreter einer Leimentaler Gemeinde ist der Votant durchaus der Meinung, dass dieses Interesse besteht – was er hier deponieren möchte.

Pascal Ryf (CVP) mit einer Bemerkung an Saskia Schenker, die ihn vorhin angesprochen hatte. Im Kommissionsbericht heisst es ganz klar betreffend des Projekts im C-Horizont: «Dazu erklärte die BUD, dass damit angezeigt werde, dass eine Absicht besteht, ein Projekt zu realisieren». Die Absicht war also klar da, weswegen es auch sinnvoll ist, es herauszunehmen. Weiter wurden die Gemeinderäte und -präsident/innen angesprochen: In der Tat haben sich die Leimentaler Gemeinderäte teilweise sehr für das Projekt ausgesprochen. Nur ist das nicht basisdemokratisch legitimiert, sondern es ging von einer Behörde aus. So hatte der Gemeinderat von Therwil sich ja auch ganz klar für die Langmattstrasse ausgesprochen – zu der die Stimmbevölkerung von Therwil Nein

sagte. Drittens, zu den örtlichen Befindlichkeiten: Als Leimentaler hat der Votant manchmal etwas Mühe mit den Diskussionen, die hier immer geführt werden – über den Fluglärm, über das Laufental, das Oberbaselbiet. Als Baselbieter tut er das gerne. Es geht aber nicht, dass man, wenn dann mal etwas über das Leimental kommt, das Anliegen mit der Keule der «lokalen Befindlichkeit» niedermaacht und für irrelevant für das Baselbiet erklärt. Das Argument verhängt hier definitiv nicht. Schlussendlich ist man immer auch Vertreterin und Vertreter des Wahlkreises.

Marc Schinzel (FDP) findet, dass man wieder lernen müsse, Projekte wie den KRIP gesamtheitlich zu betrachten und sich nicht im Klein-Klein zu verheddern. Vor allem dann nicht, wenn man noch in der Vor-Vor-Vorphase steckt. Der Regierungsrat wies deshalb richtigerweise darauf hin, dass es jetzt wichtig ist, dass der KRIP mit den A-Projekten durchgeht. Dies geriet fast etwas in Vergessenheit, obschon es zentral ist. Diese Projekte gilt es umzusetzen und dafür wird auch das Bundesgeld benötigt. Deshalb muss der Plan heute abgesehen werden. Der Votant hat etwas Mühe damit, wenn man von Anfang an, noch bevor die Diskussion überhaupt angefangen hat und ein Projekt steht, mit der Referendumskeule droht. Die FDP-Fraktion ist auch dann, wenn sie nicht die Mehrheit hat, keine Oppositionspartei, sondern sie hat stets den Anspruch, weiterzuarbeiten, gemeinsam weiterzukommen. Aus diesem Grund sagte sie auch, dass man nun den anderen Weg gehen solle. Man hätte sich auch mit der vorliegenden Vorlage (ohne Streichung) einverstanden erklärt. Der Weg jedoch, den man gehen sollte, ohne aufzulaufen, wurde eingebracht. Dies zusammen zu tun und gemeinsam weiterzudenken ist wichtig. Der Vorstoss ist dazu der richtige Weg, weil das Ganze gesamtheitlich betrachtet wird.

Am Schluss noch eine Klammerbemerkung zu Hanspeter Weibel: Er hat durchaus Recht, wenn er bemerkt, dass es noch eine andere Perspektive gibt, sobald man sich ins vordere Leimental bewegt. Dort unten gibt es in der Tat ein massives Verkehrsproblem, das man nicht nur unter der Lokalperspektive von Reinach oder Therwil sehen kann. Vielleicht sollte auch die Sicht des vorderen Leimentals eingebracht werden. Es ist zu hoffen, dass dies mit dem Vorstoss geschafft wird.

Marco Agostini (Grüne) findet, adressiert an Saskia Schenker und Marc Schinzel, dass es *eine* Sache sein mag, wenn einem vorgeworfen wird, kleinlich zu sein oder Blockade zu betreiben. Wenn man aber 700 Unterschriften gesammelt hat für etwas, das lediglich von zwei Gemeindepräsidenten vorgebracht wurde, ist das etwas anderes. Es ist dabei völlig wurscht, ob die Unterschriften entlang der Strasse oder sonstwo gesammelt wurden. Es ist auf jeden Fall despektierlich, die Petitionen so herunterzumachen. In ihnen vereint sich eine Haltung der Bevölkerung, wo doch gerade die SVP stets betont, wie wichtig ihr diese sei. Hätte man die betroffenen Personen vorgängig gut angehört und die Legislative und die Bevölkerung gut involviert, wäre das Ganze vermutlich ziemlich anders rausgekommen.

Thomas Eugster (FDP) sagt, an Marco Agostini gerichtet, dass in diesem Rat alle eine Verantwortung haben. Der Rat muss dafür sorgen, dass der KRIP als das behandelt wird, was er ist – nämlich ein Planungsinstrument. Möchte man etwas vorantreiben, wäre eine Motion oder ein Postulat der richtige Weg dazu. Über den Richtplan aber etwas voranzutreiben resp. zu verhindern ist der falsche Weg. Die Bevölkerung, die sich enerviert hat, tat das ja nicht aus freien Stücken, sondern weil die Politik mitgeholfen hatte. Es sind teils natürlich wieder Gemeindepolitiker und Landräte, die ihnen sagten, dass man dagegen sein müsse. Das ist aber verkehrt, weil es der falsche Platz ist, dagegen zu sein – beginnt man hier doch erst damit, zu denken. Beim Richtplaneintrag einer Vororientierung ist man gehalten, sich als Vertreter der Politik anders zu verhalten, weil das Instrument nicht dafür gedacht ist. Möchte man ein Mobilitätskonzept, muss man ein Mobilitätskonzept machen. Ein Richtplan ist ein Planungsinstrument. Wenn dort etwas eingetragen wird, dann bedeutet das erst einmal, dass man das Trasseesichert. Schlussendlich ist es die Verantwortung aller, dass der Richtplan nicht als politisches Vehikel missbraucht wird. Das bringt einen

nicht weiter. Möchte man etwas verhindern, sollte man es dann tun, wenn konkret eine Vorlage da ist, und nicht, wenn gar nichts da ist. Das sorgt nur dafür, dass in diesem Kanton die Projekte nicht zügig zustande kommen. Man muss vielmehr dafür sorgen, dass die Projekte, die man realisieren möchte, a) priorisiert und b) realisiert werden. Und nicht nur planen, planen. Das hat aber auch damit zu tun, wie man mit dem Ganzen umgeht.

Rolf Blatter (FDP) mit einer Replik auf Marco Agostini: Wenn man sich vor Augen führt, dass es zwischen Reinach und Aesch 35'000 Einwohner gibt und wenn man Dornach und Therwil noch dazu nimmt, lassen sich den 700 Unterschriften rund 50'000 Personen gegenüberstellen, die die Petition nicht unterschrieben haben. So viel zum Mengenverhältnis.

Gestern führte der Votant ein Telefonat mit Melchior Buchs (Reinach) und Marianne Hollinger (Aesch) und hörte dabei spannende Zahlen. Über Zahlen wurde bislang ja nicht gross geredet. Zwischen dem besagten Kreisel in Reinach und der Autobahnausfahrt (Bruggstrasse) verkehren pro Tag rund 30'000 Fahrzeuge. Auf dem westlich davon gelegenen Abschnitt Richtung Therwil sind es immer noch etwas über 20'000 Fahrzeuge. Wenn man nun einfach Augen und Ohren verschliesst und sagt, man müsse halt über jene Strassen fahren, die es gibt, dann negiert man in der Tat die Tatsache, dass es ein Problem gibt mit dem Verkehr und dass man die Verkehrsinfrastruktur dem Verkehrsvolumen anpassen muss. Die Strategie der anderen Seite geht eher dahin, das Volumen zu reduzieren, indem man zum lieben Gott betet, es sollen möglichst alle Velo und Trämlifahren. Das ist nicht wirklich zielführend. Der KRIP ist ein Planungsinstrument, das leider verpolitisiert ist. Nimmt man einen Eintrag auf Stufe Vororientierung vor, bedeutet das in keinsten Weise, dass morgen der Bagger kommt. Man deklariert vielmehr in einem amtlichen Dokument, dass darüber nachgedacht wird, eine Lösung für das Verkehrsproblem zu finden. Nicht mehr und nicht weniger.

Wenn man nun auf dieser Stufe bereits mit dem Referendum droht, befürchtet der Votant, dass wenn in ein paar Jahren das Resultat der Motion vorliegt und auf Basis dessen ein KRIP-Eintrag gemacht wird, das Referendum gleichwohl angedroht wird – weil man die Strasse schlicht nicht möchte. Und wenn jene aus dem Leimental, die ihre Verkehrsprobleme selber nicht lösen können, einem zeigen möchten, wie es in der Birsstadt gehen soll, ist das auch nicht wirklich glaubhaft. Es ist deshalb zum heutigen Zeitpunkt sinnvoll, dem Antrag von Thomas Eugster zuzustimmen, damit die anderen Themen im Richtplan – die Sicherung der Agglomerationsprogrammprojekte – in trockene Tücher gebracht werden können.

Lotti Stokar (Grüne) sagt, dass etwas, das nicht im Richtplan enthalten ist, durchaus konkret sein kann. Im AFP sind für die Jahre 2021 und 2022 für die Südumfahrung Reinach insgesamt CHF 1,6 Mio. eingestellt. Es lässt sich also noch ganz viel denken und planen, ohne dass es einen Richtplaneintrag gibt. Es ist noch gar nichts definitiv entschieden. Auf der anderen Seite ist es wichtig, dass jenes, das im Richtplan aufgenommen wird, kein Stückwerk ist, sondern abgestimmt auf den grösseren Zusammenhang. Ein kleines Strässchen in Reinach reicht nun mal nicht, um mit dem bestehenden Verkehrsproblem, insbesondere nach Ablehnung von ELBA, umzugehen. Das Argument ist also, dass man erstmal die Mobilitätsstrategie haben möchte, um zu wissen, wie man mit den Problemen umgeht, bevor man einzelne Strassen in den Richtplan schreibt.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) hat Pascal Ryf sagen gehört, dass wenn man einen Eintrag als Vororientierung in den Richtplan schreibe, dies eine Absicht anzeige. Dies ist zu präzisieren: Es zeigt eine *Planungsabsicht* an, indem darauf hingewiesen wird, dass hier ein Problem besteht. Nicht mehr und nicht weniger.

Man soll nicht meinen, dass ein oder zwei Jahre nach Einreichung der Motion die Strasse bereits im Bau ist. Solche Projekte, egal ob auf Schiene oder Strasse, dauern immer eine längere Zeit. Im Verlauf des ganzen Prozesses gibt es ganz viele Studien und Untersuchungen, es müssen – auch

im Parlament – Entscheidungen getroffen werden. Dabei gibt es hundertmal die Möglichkeit, korrigierend einzugreifen oder Njet zu sagen. Stets jedoch auf der Basis von Fakten.

Man muss aber in der Lage sein, etwas anzudenken, ohne dass der Ausgang damit bereits definiert ist. Diese Freiheit muss man sich grundsätzlich nehmen können. Wenn das nicht mehr möglich ist, hat man in diesem Kanton tatsächlich ein Problem.

Der Weg über die Motion ist sehr zu begrüssen. Es ist ein konstruktiver Weg, der den KRIP jetzt freigibt, während die Diskussion daneben ernsthaft und seriös geführt werden kann.

Zur Illustration und Belegung dessen, was der Votant gesagt hat, sei daran zu erinnern, dass im kantonalen Richtplan in den 1980er Jahren ungefähr 40 Ortsumfahrungen enthalten waren. Wie viel von diesen wurden gebaut, Pascal Ryf? Es gab eine in Nussdorf, eine in Oltingen – an den unmöglichsten Orten also. Irgendwann in den 1990er Jahren ging man einen Schritt weiter und überlegte sich, ob es die alle wirklich brauche – und strich sie wieder raus. In den 1970er Jahren ging man nämlich noch von ganz anderen Entwicklungszahlen aus. Aufgrund von neuen Erkenntnissen war später eine Korrektur angezeigt. Witzig ist übrigens noch, dass (nach seinem Wissen) nur zwei Ortsumfahrungen gebaut wurden – eine der beiden aber noch gar nicht im Richtplan enthalten war, weil das Laufental damals noch gar nicht zum Kanton Basel-Landschaft gehörte.

Zurück zum Thema: Es braucht die Freiheit, um etwas anschauen zu können, ohne dass das Ergebnis bereits feststeht – was der Fall ist, wenn es nur in der Vororientierung festgehalten ist. Der hier präsentierte Lösungsvorschlag ist ausgezeichnet und genau richtig. Es freut den Votanten, dass man damit konstruktiv unterwegs ist.

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) lässt über den Streichungsantrag von Kirchmayr und Eugster abstimmen. Wird der Abschnitt «Teilumfahrung Reinach Süd» gestrichen, hat das weitere Streichungen zur Folge, wie von Thomas Eugster aufgeführt.

Hanspeter Weibel (SVP) hat eine Frage zum Abstimmungsverfahren. Es gibt ja einen Antrag von Jan Kirchmayr zur Streichung des Strassentrassees. Daraufhin stellte Thomas Eugster seinen Antrag auf Streichung des Tramtrassees. Es liegen somit zwei verschiedene Anträge vor.

Jan Kirchmayr (SP) zieht seinen Antrag zugunsten jenes von Thomas Eugster zurück.

://: Der Landrat stimmt dem Streichungsantrag von Thomas Eugster mit 82:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

Objektblatt V2.3, Schienennetz

Keine Wortmeldungen.

Richtplan-Gesamtkarte

Keine Wortmeldungen.

Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Keine Wortmeldungen.

– *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommission*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*

://: Mit 85:1 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Kantonaler Richtplan, Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)

vom 13. Februar 2020

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Die Anpassung 2017 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird erlassen.*
 - 2. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrats in Kraft.*
 - 3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Abs. 1 lit. a Kantonsverfassung dem fakultativen Planungsreferendum.*
 - 4. Die Anpassung 2017 des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.*
 - 5. Die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd» wird als Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.*
-