

IG Südumfahrung Nein

p.a . Thomas Tschopp
Geschäftsführer
Juraweg 2
4107 Ettingen

061 721 69 95
tschopth@bluewin.ch



**Bau- und Umweltschutzdirektion
Amt für Raumplanung
Rheinstrasse 29
4410 Liestal**

18. Oktober 2006

Entwurf Kantonalen Richtplan KRIP 2: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des KRIP 2. Die überparteiliche **Interessengemeinschaft 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 Organisationen. Sie setzt sich statutengemäss gegen Planung und Realisierung dieser Südumfahrung ein.

Demgemäss konzentriert sich unsere Stellungnahme zum KRIP 2 im Wesentlichen auf diejenigen Bereiche, die direkt oder indirekt mit der Südumfahrung zusammenhängen. Trotzdem erlauben wir uns vorgängig ein paar generelle Bemerkungen zur Neuauflage des KRIP:

1 Generelle Bemerkungen

In unserer Stellungnahme vom 24. August 2005 zum KRIP 1 haben wir auf gravierende Koordinationsmängel zwischen einzelnen raumplanerischen Regelungsbereichen hingewiesen. Dies namentlich in Bezug auf die Südumfahrung und deren Widerspruch zu gleichwertigen oder übergeordneten Interessen. Mit dieser grundsätzlichen Kritik haben wir auch die aus unserer Sicht mangelhafte raumplanerische Lenkungswirkung des KRIP 1 zum Ausdruck gebracht - exemplarisch dargestellt anhand der mangelnden Transparenz hinsichtlich des Bedarfs und der künftigen Auswirkungen der Südumfahrung, sowie der überhaupt fehlenden Darstellung und Analyse möglicher Alternativen.

Wir stellen im Weiteren mit Befremden fest, dass der nun vorgelegte KRIP 2 eine kaum resp. höchstens marginal veränderte Neuauflage des KRIP 1 darstellt. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass es sich auch beim KRIP 2 um eine in vielen Bereichen zusammenhangslose Auflistung von Einzelinteressen ohne gegenseitige Koordination und vor allem ohne politisch lenkende, übergeordnete Raumordnungsintention handelt. Wir erkennen darin eine Missachtung anerkannter raumplanerischer Grundsätze einerseits, und des vom Landrat verbindlich beschlossenen, als politischen Auftrag zu verstehenden KORE.

Wir sind deshalb überzeugt, dass der KRIP 2 die gesetzlichen Anforderungen an einen kantonalen Richtplan nach wie vor nicht erfüllt, und dass er in allen Bereichen einer grundlegenden Überarbeitung zwingend bedarf.

2 Südumfahrung

2.1 Grundsätzliches

Die IG anerkennt den Bedarf zur optimierten Verkehrslenkung im Raum Basel Süd - Leimental - Birstal und wünscht eine solche Optimierung sogar ausdrücklich - unter mindestens gleichwertigem Einbezug auch des Öffentlichen Verkehrs. Sie hegt jedoch mit Blick auf die nach wie vor **unklare Funktion** und den **umstrittenen volkswirtschaftlichen Nutzen** äusserste Zweifel an der Zweckmässigkeit der Südumfahrung.

Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund relevant, als dass eine integrale Siedlungs- und Verkehrsplanung im KRIP 2 nicht zu finden ist. So haben die in den Objektblättern V 1.1 Gesamtverkehrsschau, V 1.2 Agglomerationsprogramm, V 2.1 Bundesstrassennetz und V 2.2 Kantonsstrassennetz aufgeführten Vorhaben weder einen Konzeptbezug, noch ist eine Abstimmung auf die (im Übrigen ebenfalls unkoordinierte) Siedlungsentwicklung erkennbar.

Bevor diese Punkte nicht umfassend und abschliessend - unter Einbezug von Varianten - geklärt sind, ist es deshalb falsch, mit einer Trasseesicherung im KRIP auch nur einen Hauch von Präjudiz zu generieren.

Wir verzichten an dieser Stelle auf eine rein repetitive Auflistung unserer Detailbegründungen und Anträge und verweisen stattdessen auf unsere Stellungnahme vom 24. August 2005 zum KRIP 1 (Kopie beiliegend).

- **An diesen Begründungen und Anträgen halten wir vollumfänglich fest. Sie bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vernehmlassung.**

2.2 Einstufung der Südumfahrung

Im KRIP 2, wie auch andernorts, wird die Südumfahrung als Hochleistungsstrasse von nationaler Bedeutung erklärt, weshalb sie in das Bundesstrassennetz aufzunehmen sei. Dabei sind 2 Umstände besonders stossend:

- Es wird offen deklariert, dass diese Einstufung aus finanziellen Gründen - zur Erlangung von Bundessubventionen - beantragt wird.
- Es liegt nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern in derjenigen des Bundes, über eine solche Einstufung als national bedeutsam zu befinden. Der KRIP 2 suggeriert jedoch diese Einstufung als bereits erfolgt.

Es ist geradezu fahrlässig, die Bedeutung einer Strasse allein aufgrund des erhofften Anteils an Bundessubventionen zu definieren. Mit einem derartigen Vorgehen werden weder Verkehrsprobleme gelöst, noch werden die gleichwertigen Umweltbelange genügend berücksichtigt.

- **Bevor über eine Festlegung der Südumfahrung als Bundesstrasse entschieden werden kann, ist deshalb die Funktion der Südumfahrung grundsätzlich und abschliessend zu klären. Die bereits beim Bund eingereichten Anträge sind zu sistieren.**

2.3 Funktion der Südumfahrung

Die Funktion der Südumfahrung ist unklar. Die gewünschte Einstufung als Bundesstrasse lässt jedoch dringend vermuten, dass sie als Teil des europäischen Autobahnnetzes, d.h. als trinationale Verbindung von Frankreich/Deutschland ins schweizerische Mittelland verstanden wird. Dies steht in diametralem Widerspruch zu den verschiedenen Planungsstudien, in welchen die Südumfahrung primär als Lösung für die regionalen Verkehrsprobleme dargestellt wird. Als trinationale Verbindung würde die Südumfahrung genau diese Verkehrsentslastung nicht bringen. Im Gegenteil würde sie als zusätzliche Transit- und Schwerverkehrsachse den betroffenen Gemeinden und der gesamten Region, insbesondere auch dem Laufental, einen massiven Verkehrszusatz bescheren - dies zusätzlich zu allen siedlungsplanerischen und ökologischen Nachteilen.

Die Südumfahrung taugt deshalb zur Problemlösung nicht. Im Gegenteil ist eine trinationale Verbindung wesentlich grossräumiger anzusetzen, zumal dazu bereits Massnahmen vorgesehen sind und teilweise in Realisierung stehen: Als grossräumige Süd-West-Umfahrung ist die Fertigstellung der Transjurane voran zu treiben und deren Anschluss an die französische A36 bei Montbéliard zusammen mit Frankreich an die Hand zu nehmen. Synergetisch würde davon namentlich auch der Kanton Jura sowie seine wirtschaftliche Entwicklung profitieren.

Anstelle einer kleinregionalen Optik müsste deshalb das Bestreben treten, grossräumige Verkehrsprobleme auch grossräumig anzugehen. Symptomatisch erscheint diesbezüglich, dass die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur den Fokus ausschliesslich auf das Kantonsgebiet BL richtet, wogegen eine kantonale Richtplanung genau die Aufgabe hätte, überregionale Probleme auch überregional anzugehen, das heisst in Koordination mit den benachbarten Gebietskörperschaften.

Das, und nur das, gäbe Raum, um die unbestrittenen lokalen und regionalen Verkehrsprobleme der Agglomeration Basel, und namentlich des Leimen-, des Birs- und des Laufentals, situations und stufengerecht sowie unter vertretbarem finanziellen Aufwand zu lösen.

- **Die Funktion der Südumfahrung als trinationale Verbindung ist abzulehnen und die Südumfahrung ist aus dem Objektblatt Bundesstrassennetz zu streichen.**
- **Stattdessen sind beim Bund die rasche Fertigstellung der Tansjurane und deren Anschluss an die französische A36 bei Montbéliard zu beantragen. Für die Entschärfung der lokalen und regionalen Verkehrsprobleme sind kleinräumige Lösungen zu entwickeln, mit besonderer Beachtung und Förderung des Öffentlichen Verkehrs.**

2.4 Trasse-Freihaltung

Auch im KRIP 2 soll das Trasse der Südumfahrung nach wie vor freigehalten werden, um die Option der Strassenrealisierung offen zu halten. Wie bereits in unserer Vernehmlassung vom 24. August 2005 angeführt, ist diese Trasse-Freihaltung jedoch völlig unnötig: Sämtliche im Trasseebereich der Südumfahrung liegenden Gebiete sind de facto und de jure schon heute der Freihaltung vorbehalten, denn die fraglichen Gebiete sind in allen betroffenen Gemeinden mit Landschafts- und teilweise mit Naturschutz überlagert und somit vor Bebauungen geschützt. Sollte sich in Zukunft ein Bedarf für lokale Entlastungsstrassen dringend manifestieren, stünde deren Realisierung - aus Sicht der ohnehin frei gehaltenen Landschaft - nichts entgegen. Jedoch wären dazu mit grosser Wahrscheinlichkeit andere Trasseeführungen sinnvoll resp. nötig, sodass ein für die Südumfahrung freigehaltenes Trasse allenfalls sogar in ungeeigneter Weise präjudizierend wirkt.

- **Auf eine Trasseesicherung der Südumfahrung ist zu verzichten.**

2.5 Hängige Volksinitiative

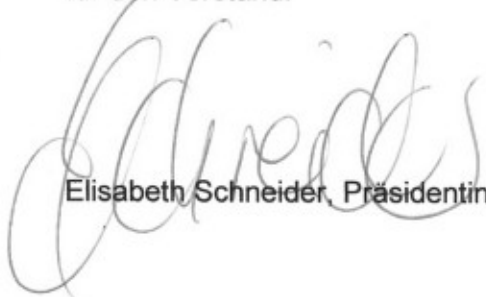
Die eingangs erwähnte Volksinitiative gegen die Südumfahrung ist nach wie vor hängig. Wird an der Aufnahme der Südumfahrung in den KRIP festgehalten, ist dies ein zumindest politisch, wenn nicht rechtlich unzulässiger Verstoss gegen die demokratischen Prinzipien unseres Rechtsstaates. Es würden vollendete Tatsachen geschaffen, die eine neutrale und sachliche Beurteilung der Initiative durch das Stimmvolk verunmöglichen.

- **Unabhängig von resp. parallel zu den bereits erwähnten Anträgen sind sämtliche vorbereitenden Aktivitäten im Zusammenhang mit der Südumfahrung zumindest solange zu sistieren, bis die Ergebnisse der Volksabstimmung betreffend die Volksinitiative Südumfahrung NEIN bekannt und rechtskräftig sind. Aus diesem Grund ist die Volksinitiative umgehend dem Landrat bzw. dem Volk zur Entscheidungsfindung vorzulegen.**

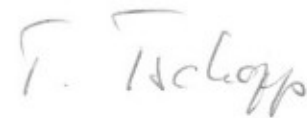
Freundliche Grüsse

IG Südumfahrung NEIN

für den Vorstand:



Elisabeth Schneider, Präsidentin



Thomas Tschopp, Aktuar