

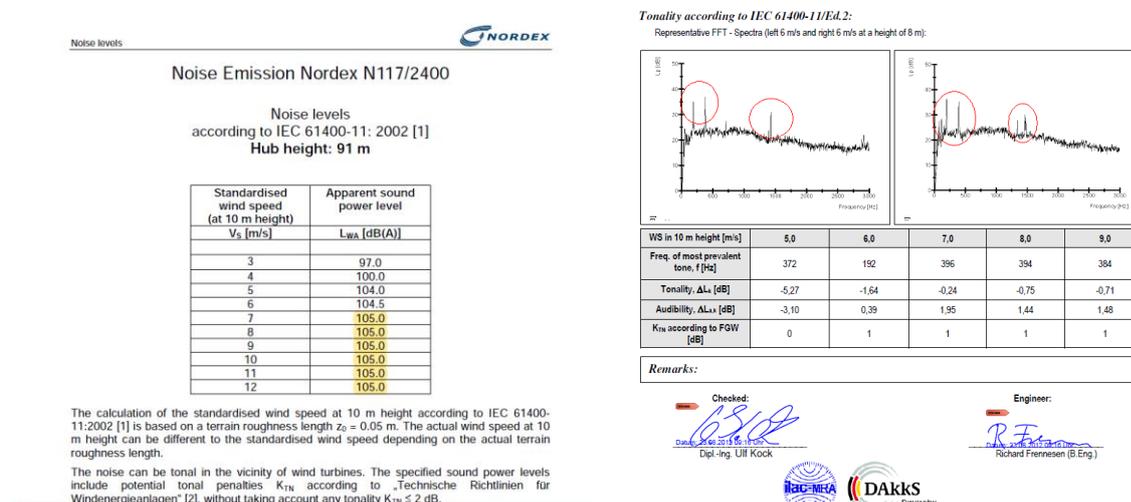
Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 22. Oktober 2020
2020/465

vom 20. Oktober 2020

1. Andi Trüssel: Lärmdämpfungswerte für Aussenlärm an der FHNW

Wie anlässlich der Informationsveranstaltung und aus der Presse bekannt geworden ist, besteht die Absicht, in der Muttenser-Hard zwei Windkraftanlagen vom Typ Nordex N-117 2.4MW mit einer installierten Leistung von total 4.8 MW und einer Nabenhöhe von 141 Meter zu installieren. Solche Anlagen emittieren mit einem Schalleistungspegel von bis zu 105 dB(A) und weisen deutlich ausgeprägte tonale Spitzen auf. Durch zwei Anlagen treten, in unmittelbarer Nähe der FHNW platziert, unweigerlich sehr hohe zusätzliche Lärmimmissionen auf.



Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.1. Frage 1: Wurde die Aussenfassade und die Verglasung des neuen FHNW Kubuses schalldämmungstechnisch für solche zusätzlichen Lärmimmissionen ausgelegt und wie hoch ist der Schalldämmwert?

Die Aussenfassade wurde nicht auf solche zusätzlichen Lärmimmissionen ausgelegt. Der seinerzeit projektierte Schalldämmwert der Fenster liegt bei $R_w + C_{tr} = 34$ dB. Dieser Wert ist sowohl für den Bereich CCF-Fassade als auch normale Fenster und über alle Orientierungen gültig.

1.2. Frage 2: Falls nicht, welche möglichen Massnahmen bestehen, um nachzubessern und wer wäre der Kostenträger?

Der genaue Standort der Windkraftanlage ist noch nicht definiert, es stehen die Parzellen 1255 und 4605 zur Diskussion. Um den Schallschutz der Fassade nachzurüsten, müsste ein Glas- bzw. Fenstertausch in Betracht gezogen werden. Allerdings würden wir ohne genauere Angaben davon ausgehen, dass die Windanlagen bei der betreffend Abstand ungünstigeren Parzelle 1255 mindestens 300 m Luftlinie von der FHNW entfernt stehen würden. In einer Überschlagsrechnung ergibt sich über diesen Abstand eine Reduktion des Schallpegels von ca. 50 dB, d.h. vom Windrad selbst würden nur noch Pegel von 55 dB(A) auf der Fassade auftreffen. Planungsgrenzwerte tagsüber der Empfindlichkeitsstufe 2 sollten eingehalten werden können. Je Verdopplung der Anzahl Windräder erhöht sich der Pegel um 3 dB, d.h. 1 Windrad 105 dB(A), 2 Windräder 108 dB(A). In einer ersten Grobabschätzung würde bezogen auf ein Windrad der Einfluss auf die Fassade der FHNW als gering bis nicht vorhanden eingestuft.

Der Nachweis der Lärmverträglichkeit muss die Gemeinde jedoch noch mittels Lärmgutachten nachweisen. Wenn die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten sind, ist die Zonenplanmutation nicht genehmigungsfähig. Am Gebäude der FHNW müssen somit keine Lärmschutzmassnahmen erbracht werden.

1.3. Frage 3: Falls Leistungsreduktionen der Windkraftanlagen nötig wären, um die Lärmimmissionen zu senken, wer trägt die Kosten für die wirtschaftlichen Ertrags-einbussen?

Diese Frage können wir Ihnen nicht beantworten, da diese den Eigentümer der Windkraftanlage betrifft.

2. Andreas Bammatter: Mobilitätskonzept Bachgrabengebiet Allschwil

Allschwil hat im Bachgrabengebiet ein Wirtschaftsstandort von kantonaler, wenn nicht von nationaler Bedeutung. Gegenwärtig werden in regelmässigen Abständen viele neue Arbeitsplätze geschaffen. Der Allschwiler Gemeinde- und Einwohnerrat fördert mittels angemessenen Quartierplänen die Innovationen. Dabei spielt auch das Mobilitätskonzept eine sehr wichtige Rolle. Nun hat jedoch der Regierungsrat kürzlich mitgeteilt, dass der Zubringer Allschwil (ZUBA) nicht wie vorgesehen, sondern später realisiert werden wird.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.1. Frage 1: Was sind die Gründe dafür, dass der Regierungsrat die Verkehrsanbindung des für den Kt. BL sehr wichtigen Wirtschaftsstandort (Schaffung von mehreren tausend Arbeitsplätzen) zeitlich nach hinten verschiebt?

Aufgrund der exterritorialen Linienführung des Projektes, mit einem Tunnel in Basel-Stadt und einer Strasse über französisches Staatsgebiet, ist der Kanton Basel-Landschaft sowohl auf das Einverständnis von Basel-Stadt als auch dasjenige der französischen Behörden angewiesen. Aktuell finden mit beiden Partnern Verhandlungen statt. Es hat sich gezeigt, dass diese Verhandlungen und Abklärungen einen intensiveren und länger dauernden Prozess benötigen. Zudem sind aufgrund der Tangierung von unterschiedlichen Gebietskörperschaften (ASTRA, Basel-Stadt, Frankreich und Basel-Landschaft) vier unabhängige Bewilligungsverfahren, welche koordiniert werden müssen, notwendig. Es sind auch zwei Umweltverträglichkeitsprüfungen (Frankreich und Schweiz) notwendig.

Das Ziel ist, dass bis Ende 2020 Absichtserklärungen mit dem Kanton Basel-Stadt und Frankreich vorliegen. Anschliessend kann die Landratsvorlage (LRV) für die Genehmigung des Generellen Projektes und die Ausgabenbewilligung zur Projektierung des Bauprojektes an den Landrat überwiesen werden. Aktuell ist geplant, die LRV im 1. Quartal 2021 zu überweisen.

Anhand der Ergebnisse der Verhandlungen und Abklärungen mit dem Kanton Basel-Stadt und den französischen Behörden und den daraus definierten Bewilligungsprozessen für ZUBA können die weiteren Termine des Projektes bestimmt werden. Wir gehen heute davon aus, dass der Baubeginn für ZUBA im Jahr 2027 und somit im A-Horizont der 4. Generation des Agglomerationsprogramms erfolgen kann, sofern keine Referenden gegen die Parlamentsbeschlüsse ergriffen werden und die unterschiedlichen Plan- bzw. Baubewilligungsverfahren innert nützlicher Frist; d.h. ohne langwierige Einsprache- und Beschwerdeverfahren abgewickelt werden können, um die Rechtskraft zu erlangen.

2.2. Frage 2: Welche Möglichkeiten bestehen, denn ZUBA doch wie ursprünglich vorgesehen zu realisieren?

Es besteht keine Möglichkeit, den ZUBA mit Baubeginn gemäss ursprünglichen Termin (2024) zu realisieren.

Das aktuelle Terminprogramm mit Baubeginn 2027 beinhaltet für die Komplexität des Projektes sehr enge Termine bezüglich der Erarbeitung des Projektes. Sehr zeitaufwendig sind die Verfahren bezüglich der Erlangung der Rechtskraft in den einzelnen Gebietskörperschaften. Der Zeitplan geht hier von einem reibungslosen Ablauf mit parallelen Abläufen aus; d.h. es sind keine Reserven berücksichtigt. Da die BUD bzw. das Tiefbauamt BL die unterschiedlichen Prozesse und Bewilligungsverfahren nicht selbst in der Hand hat und gewisse Abläufe und Fristen vorgegeben sind, sind keine (weiteren) Beschleunigungen möglich; die Termine sind wie bereits erwähnt, ohne Reserven berechnet.

2.3. Frage 3: Wann wird der ÖV das Bachgrabengebiet merklich entlasten und was tut der Regierungsrat dafür, dass dies möglichst zeitnah geschieht?

Das Bachgrabengebiet wird durch die Buslinien 31, 38, 48, 64 sowie durch die Distribus-Linie 608 bedient. Aktuell weisen im Bereich des Bachgrabengebiets alle Linien selbst in den Hauptverkehrszeiten noch freie Sitzplätze auf. Mit der anstehenden Entwicklung ist davon auszugehen, dass sich diese Auslastung verbessern wird. Die Situation wird laufend beobachtet.

Im Rahmen des 9. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025 ist vorgesehen, die Linie 64 ab Dezember 2021 in den Hauptverkehrszeiten von der Endhaltestelle Bachgraben bis zum Bahnhof St. Johann zu verlängern. Dadurch wird die Erreichbarkeit des Bachgrabengebiets von Basel Nord verbessert. Am Bahnhof St. Johann entstehen Anschlüsse auf den TER200 nach Basel SBB und Mulhouse sowie auf die Tramlinien 1 und 21.

3. Pascale Meschberger: ÖV-Erschliessung der in Bezug auf die Bevölkerung, aber auch an kultureller Bedeutung wachsenden Quartiere Liestals

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

3.1. Frage 1: Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, dass ein Bus, welcher am Bahnhof Liestal über eine genügende Aufenthaltszeit verfügt, mit einer Zusatzschleife das Sichertn- und/ oder das Langhag- und Hanro-Quartier zumindest zu gewissen Zeiten bedienen könnte?

Der Regierungsrat ist bestrebt darin, das Angebot im öffentlichen Verkehr möglichst effizient zu gestalten. Er unterstützt deshalb Optimierungen, die das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern. Durch die Nutzung von Standzeiten können zusätzliche Fahrgastpotenziale zu Grenzkosten erschlossen werden. Ob dies auch in Liestal möglich und in Bezug auf die Zuganschlüsse zweckmässig ist, bedarf einer vertieften Abklärung.

3.2. Frage 2: Wenn ja, wäre eine Kostenübernahme als Probetrieb durch den Kanton denkbar?

Probetriebe liegen in der Verantwortung der Gemeinden. Der Kanton beteiligt sich auf Antrag der Gemeinden einmalig an Probetrieben. Voraussetzungen hierfür sind eine Dauer des Probetriebs von zwei bis sechs Jahren sowie die Abstimmung der Laufzeit auf das Ende eines Generellen Leistungsauftrags. Können am Ende eines Probetriebs mindestens 30 % der Kosten durch Erträge gedeckt werden, kann das Angebot in den nächsten Generellen Leistungsauftrag aufgenommen werden.

4. Pascale Meschberger: Corona-Massnahmen im Kanton Baselland

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

4.1. Frage 1: Für die kantonalen Spitäler wäre es sehr hilfreich, über Corona-Schnelltests zu verfügen, um beim leisesten Verdacht bei aus anderem Grund hospitalisierten Patientinnen und Patienten diesen ausräumen zu können und somit das Risiko für Personal und andere Personen zu minimieren sowie Kosten für unnötige Isolation einzusparen. Kann der Kanton in der Beschaffung Unterstützung bieten?

Validierte Schnelltests hätten in der Tat ein grosses Potenzial. Die Unterschiede bezüglich Qualität, Messverfahren, Einsatzbereich und Verlässlichkeit der Resultate sind immer noch zu gross für einen breiten Einsatz. Zurzeit sind die Kantonsärzte und das Bundesamt für Gesundheit in Kontakt, um die geschilderten Punkte unter Einbezug der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu klären.

4.2. Frage 2: Wie wird sichergestellt, dass die personellen Bedingungen resp. deren Ausbau-Fähigkeit im Kanton ausreichen, das «Contact Tracing» zu gewährleisten?

Das Contact Tracing ist ein wichtiges Instrument zur Eindämmung der Covid-19 Situation. Diese wiederum ist äusserst volatil. Darum passt der Kanton seine Ressourcen im Contact Tracing kontinuierlich den sich verändernden Entwicklungen an. Zurzeit etabliert das Amt für Gesundheit wir zusätzlich die Zusammenarbeit mit einem externen Anbieter.

5. Christina Jeanneret-Gris: Massnahmen Corona – Pandemie Kanton Basel-Landschaft

Die zweite Welle der Covid-19 Pandemie hat auch den Kanton Basellandschaft erreicht, die Fallzahlen steigen exponentiell und sind aktuell höher als im Kanton Baselstadt. In den nächsten zwei Wochen ist mit einer Zunahme der Hospitalisationen und Intensivpflegestation Belegung zu rechnen, dieser Trend hat bereits eingesetzt. Die Tracing - Kapazitäten und die Quarantäne - Kontrollen sind nicht mehr ausreichend, die Testkapazitäten sind am Limit. Die Cutoff - Werte für die 14 Tage Inzidenzen sind längst überschritten, sowohl der 1. festgelegte Wert von 40/100'000 wie auch der zweite von 60/100'000.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

5.1. Frage 1: Aktuell hat der Bund den Lead in der Pandemiebekämpfung wieder übernommen. Die Maskenpflicht und weitere Massnahmen sind schweizweit etabliert.

Sobald die kantonalen Behörden wieder die Verantwortung haben werden, treten die in einer Medienmitteilung beschriebenen Bedingungen für die Pandemie Präventionsmassnahmen im Kanton Basellandschaft wieder in Kraft, dies sind:

- 14-Tagesinzidenz, die mehrere Tage über 60 liegt UND
- Hospitalisierungszahlen inklusive Intensivpflegestations-Belegung, welche deutlich ansteigen.

Ich bitte um Präzisierung und Begründung, wieviel ist „mehrere Tage“ und was heisst „deutlich ansteigen“ und weshalb braucht es beide Voraussetzungen?

Die Indikatoren, die nach einer allfälligen Beendigung der schweizweit durch den Bund erlassenen Massnahmen gemäss [Verordnung, Stand 19.10.2020](#), gelten werden, sind noch nicht definiert.

- 5.2. Frage 2: Bei aktuell Zunahme der Hospitalisationen und der Intensivpflegebettenbelegung durch Covid-19 Patienten müssen auch Verlegungen von Intensivpflegepatienten in Spitaler mit freien Kapazitäten möglich sein und geregelt werden. Ist eine schriftliche Vereinbarung für ein „Intensivpflegebetten-Pool-System“ für Covid-19 -Patienten in den Spitälern der Nordwestschweiz geplant?**

Ja, dies ist so geplant und in Arbeit.

Liestal, 20. Oktober 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich