

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 28. Februar 2019
2019/79

vom 26. Februar 2019

1. Christoph Buser: Entscheid Bundesverwaltungsgericht zu PUN

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit plant das ASTRA auf der Autobahn zwischen Pratteln und Rheinfeldern den Pannestreifen befahrbar zu machen. Dazu sollen zwischen Liestal und der Verzweigung Augst (Fahrtrichtung Zürich) sowie der Verzweigung Augst und Rheinfeldern West (beide Fahrtrichtungen) permanente Pannestreifenumnutzungen (PUN) erfolgen. Das Bundesverwaltungsgericht hat nun am 15. Januar eine Beschwerde des VCS gutgeheissen. Das Gericht verlangt zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

1.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.2. Frage 1: Bedeutet das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes das Aus für das PUN-Projekt im Baselbiet und womöglich sogar für PUN-Projekte in der gesamten Schweiz?

Das Bundesverwaltungsgericht stellt in seinem Urteil PUN-Projekte nicht generell in Frage. So hat es sich auch zum Projekt PUN Pratteln – Rheinfeldern selber nicht geäussert, sondern lediglich festgestellt, dass aufgrund der möglichen Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hätte durchgeführt werden müssen und in der Folge das UVEK auf die Einsprache des VCS zu Unrecht nicht eingetreten ist.

Das Projekt PUN Pratteln – Rheinfeldern steht in der Zuständigkeit des Bundes bzw. des Bundesamtes für Strassen ASTRA. Gemäss einer ersten Rückmeldung des ASTRA muss zuerst die Analyse des UVEK abgewartet werden, bevor über das weitere Vorgehen im fraglichen Projekt entschieden wird.

Zurzeit können wegen der fehlenden Zuständigkeit seitens des Kantons keine abschliessenden Aussagen über die Folgen des Urteils für weitere PUN-Projekte auf dem Nationalstrassennetz gemacht werden. Da die Umnutzung von Pannestreifen aber oftmals die einzige Massnahme für einen verbesserten Verkehrsfluss ist, ist davon auszugehen, dass das ASTRA auch künftig PUN-Projekte realisieren wird. Das Urteil dürfte jedoch insoweit Auswirkungen haben, als dass voraussichtlich bei der Ausarbeitung entsprechender Projekte (insbesondere bei Projekten für eine permanente PUN über eine längere Strecke) künftig eine UVP durchzuführen sein wird.

1.3. Frage 2: Falls nein, wie weit droht das Projekt nun zeitlich nach hinten verschoben zu werden? Lohnt sich die Umsetzung hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses überhaupt noch?

Gemäss Angaben des ASTRA kann derzeit keine Aussage über die zeitlichen Auswirkungen des Urteils auf den Terminplan des Projekts gemacht werden. Es ist davon auszugehen, dass weiterhin die Realisierung des Projekts angestrebt wird.

1.4. Frage 3: Wie hoch sind die volkswirtschaftlichen Schäden zu beziffern, welche die Beschwerde des VCS nach sich ziehen?

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Urteils lassen sich zurzeit nicht beziffern.

2. Georges Thüring: Beitragsleistungen an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen

Gemäss Vereinbarung zwischen Basel-Landschaft und Basel-Stadt vom 25. August 2015 (GS 2015.070 SGS 480.111) subventionieren die beiden Kantone die «Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen». Gemäss dieser Vereinbarung legt jede Vertragspartei die Höhe ihrer finanziellen Beteiligung nach Bedarf und «unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Möglichkeiten separat fest.» Im Besonderen kann jede Vertragspartei «die Anspruchsberechtigung ihrer Kantonsbewohnerinnen und Kantonsbewohner» von Einkommen und Vermögen abhängig machen. Im Gegensatz zu Basel-Stadt hat Basel-Landschaft von dieser Kann-Bestimmung Gebrauch gemacht und die Einkommens- und Vermögens-Regelung mittels Verordnung (480.112) geregelt.

2.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion beantwortet.

2.2. Frage 1: Wie viele betroffene Personen konnten jeweils in den Jahren 2012 bis 2018 von solchen Beitragsleistungen profitieren und wie hoch waren jeweils die Gesamtzahl der Fahrten und der dafür notwendige Finanzaufwand in diesen Jahren?

Personen aus dem Kanton Basel-Landschaft, welche aufgrund einer Mobilitätseinschränkung die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen können, haben Anspruch auf eine durch den Kanton mit Beiträgen vergünstigte Fahrt. Die Fahrten werden von anerkannten Fahrdiensten angeboten. Der überwiegende Anteil der Fahrgäste ist im AHV-Alter. In den Jahren 2012 bis 2018 haben sich insgesamt 9'893 Personen für eine subventionierte Fahrt angemeldet. Das entspricht im Durchschnitt 1'413 berechtigten Personen (Berechtigte) im Jahr. Davon haben insgesamt 6'924 Personen mindestens eine subventionierte Fahrt in Anspruch genommen, was durchschnittlich 989 aktiven Personen (Aktive) pro Jahr entspricht. Insgesamt wurden von 2012 bis 2018 rund 216'000 Fahrten von Personen aus dem Kanton Basel-Landschaft im Umfang von gesamt rund CHF 8,4 Mio beansprucht, was im Durchschnitt rund 30'860 Fahrten pro Jahr und Beiträgen von CHF 1,2 Mio. pro Jahr entspricht. Die Details können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Berechtigte BL	Aktive BL	Fahrten BL	Beiträge BL in CHF
2012	1'252	890	30'076	1'230'061
2013	1'569	976	29'561	1'298'385
2014	1'663	1'110	33'622	1'404'483
2015	1'856	1'177	36'563	1'168'535
2016	1'729	1'162	36'063	1'281'964
2017	862	903	25'000	1'007'140
2018	962	706	25'017	1'022'896

Tabelle: Anzahl Fahrberechtigte, aktive Fahrgäste, die mindestens 1 Fahrt absolviert haben

2.3. Frage 2: Wie vielen mobilitätseingeschränkten Personen musste in den Jahren 2016, 2017 und 2018 aufgrund der Einkommens- und Vermögensregelung jeweils die Anspruchsberechtigung verweigert werden?

Die Ablehnungen von Fahrberechtigungen ist anzahlmässig nicht erfasst. Es muss zudem davon ausgegangen werden, dass bisher fahrberechtigte Personen in Kenntnis der Neuregelung auf die jährlich notwendige Neuanschreibung verzichtet haben.

2.4. Frage 3: Erachtet es der Regierungsrat als gerecht, dass bei den Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen eine solche Einkommens- und Vermögensregelung gilt – im Gegensatz zum Tarifverbund (TNW), der von allen unabhängig von ihrer finanziellen Stellung (egal ob Sozialhilfeempfänger oder Millionär) gleichermassen und uneingeschränkt genutzt werden kann.

Fahrten können von allen mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden. Lediglich die Subventionierung einer Fahrt ist abhängig von Einkommens- und Vermögensgrenzen. Die Beiträge an Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen sind Sozialleistungen und können, wie andere Sozialleistungen auch (z. B. Stipendien, Prämienverbilligung), von Einkommens- und Vermögensgrenzen abhängig gemacht werden. Die Entwicklung der Nachfrage nach subventionierten Fahrten wird regelmässig einem Monitoring unterzogen. Primär sollen die verfügbaren Beiträge des Kantons gezielt für Verbesserungen eingesetzt werden.

Mit der Einführung der Abhängigkeit der Anspruchsberechtigung von Einkommen und Vermögen per 1. Mai 2017 sind die Fahrtenzahlen markant gesunken. Auf diese Entwicklung hat der Regierungsrat reagiert und die Verordnung über die Beitragsleistungen an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen (SGS 480.112) angepasst. Konkret wurde das Fahrtenkontingent erhöht und die Kostenbeteiligung für längere Fahrstrecken gesenkt. Das Ziel der Anpassung war eine moderate Gegensteuerung, die den Anspruchsberechtigten eine angemessene verbesserte Teilhabe ermöglicht. Die Anpassung der Verordnung trat per 1. Januar 2018 in Kraft.

Demografisch bedingt wird grundsätzlich wieder ein Anstieg der Anzahl der Fahrberechtigten und subventionierten Fahrten erwartet. Der Regierungsrat beobachtet die Entwicklung und wird, sofern erforderlich, geeignete Massnahmen für Verbesserungen prüfen. Das Ziel bleibt, mobilitätsbehinderten Personen die aus finanziellen Gründen auf eine Subvention angewiesen sind, eine bessere soziale Teilhabe zu ermöglichen.

3. Reto Tschudin: Hardwald

Die Rheinfelderstrasse in Muttenz durchquert im Hardwald die wichtigste Grundwasserschutzzone des Baselbietes. Vom Hafen Birsfelden führt der Transportweg direkt zu den Unternehmungen rund um die Saline in Muttenz (Schweizerhalle). Unternehmungen die oft auch mit potentiell umweltgefährdenden Stoffen in grösserem Ausmass arbeiten.

Da ich mich nicht an eine grössere Bautätigkeit an dieser Strasse erinnern kann gehe ich davon aus, dass diese nicht den heute geltenden Anforderungen entspricht. Ich bitte die Regierung deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

3.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

3.2. Frage 1: Entspricht die Rheinfelderstrasse den heute geltenden baulichen Anforderungen insbesondere im Hinblick auf auslaufende umweltgefährdende Stoffe?

Um die Grundwasserschutzzone zu schützen, ist die Strecke durch den Hardwald mit einem „Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung“ signalisiert. Diese Massnahme greift allerdings nur, wenn sich die Fahrzeuglenkenden daran halten. Bauliche Schutzmassnahmen sind hingegen keine vorhanden.

3.3. Frage 2: Falls nein, welche Massnahmen wären nötig um diesen Zustand zu verbessern/korrigieren?

Um die Situation baulich sicher gestalten zu können, ist ein umfassendes Sanierungsprojekt nötig. Dieses wird vom Tiefbauamt aktuell erarbeitet. Welche Schutzmassnahmen das konkret sein werden, ist Gegenstand dieser laufenden Projektierung. Es ist das erklärte Ziel des Tiefbauamts, den Schutz des Hardwaldes, gerade mit Blick auf seine Bedeutung als Grundwasserschutzzone, auf bestmögliche Art und Weise sicherzustellen.

3.4. Frage 3: Würde sich an der entsprechenden Situation mit einem allfälligen Ausbau der Spuren im Zusammenhang mit dem Ausbau der Autobahn A2 etwas ändern?

Die Strasse durch den Hardwald ist auch mit dem Achtspurausbau und dem Bau des Rheintunnels weiterhin Teil der Hauptstrasse Nr. 2 zwischen Basel und Chiasso und muss folglich nebst dem Regionalverkehr auch den Transitverkehr aufnehmen können. Mit dem Ausbau der Nationalstrasse ändern sich die Anforderungen an die Grundwasserschutzzone im Hardwald dementsprechend nicht.

4. Sven Inäbnit: Fusionsprojekt Universitätsspital Nordwest AG

Am 10.2.2019 wurde das Fusionsprojekt Universitätsspital Nordwest AG mit dem Nein zum Staatsvertrag in Basel-Stadt abgelehnt.

Jetzt steht die Ausrichtung des KSBL auf die damit verbundene neue Ausgangslage im Vordergrund.

4.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

4.2. Frage 1: Wie ist die aktuelle Finanzlage des KSBL in Bezug auf voraussichtliches Jahresergebnis 2018, Eigenkapital (absolut und in%) nach Jahresergebnis 2018?

Gestützt auf den noch nicht revidierten prov. Jahresabschluss gilt am Stichtag 25. Februar 2019: Operativ (exkl. Kosten für USNW) zeigt das KSBL einen Verlust von rund CHF 12.2 Mio. Inklusive den angefallenen Betriebskosten USNW und den notwendigen Abschreibungen auf USNW-Investitionen beträgt der Verlust rund CHF 19.5 Mio. Noch nicht berücksichtigt ist die Behandlung einer möglichen Veränderung der Pensionskassenrückstellung.

4.3. Frage 2: Wie hoch waren die internen Vollkosten des KSBL für die Fusionsarbeiten (seit 1.1.2016 bis und mit Abstimmung? (Beratungen, zusätzliche VR-Honorare, Personalaufwand, Sachaufwand, Abstimmungskosten, etc.)

Die Vollkosten des KSBL für das Projekt für die Jahre 2015 – 2019 belaufen sich auf insgesamt CHF 13.5 Mio. Die Zusammensetzung der Kosten kann der beiliegenden Tabelle entnommen werden.

Erfolgsrechnung	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019 *	Total
Beratungsaufwand	297'786.35	634'432.34	1'248'178.33	1'808'955.89	79'526.15	4'068'879.06
VR-Honorare			79'639.00	73'856.00		153'495.00
Personalaufwand		1'018'713.96	1'990'955.23	3'540'123.61	433'982.45	6'983'775.25
Sachaufwand	9'022.80	96'853.70	30'166.82	151'130.45	299'301.14	586'474.91
Abstimmungskosten				25'000.00		25'000.00
						0.00
Total	306'809.15	1'750'000.00	3'348'939.38	5'599'065.95	812'809.74	11'817'624.22
<hr/>						
Investitionsrechnung	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Total
Investitionen IT				2'179'009.41		
Abschreibungen IT				-1'691'836.20		1'691'836.20
Restwert, durch KSBL zu verwenden				487'173.21		
<hr/>						
GESAMTTOTAL						13'509'460.42

4.4. Frage 3: Wie gedenkt der Regierungsrat die strategische Führung des KSBL (VR) neu auszurichten, um nun eine komplett andere Strategie als die letzten vier Jahre verfolgt zu entwickeln und umzusetzen?

Der bisherige Verwaltungsratspräsident Werner Widmer hat sich entschlossen, per Ende Februar 2019 von seinem Amt zurückzutreten (vgl. Medienmitteilung). VR-Präsidentin ad interim wird die bisherige Verwaltungsrätin Madeleine Stöckli. Die ordentliche Amtsdauer des Verwaltungsrats KSBL geht am 31. Dezember 2019 zu Ende. Ob noch vor der ordentlichen Gesamterneuerungswahl weitere personelle Anpassungen erfolgen, wird der Regierungsrat bis spätestens April 2019 entscheiden.

Liestal, 26. Februar 2019

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich